

# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 F  
ISSN 0720-051X

**8/1985**  
**Dezember**

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

Über 110 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe  
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)



**8/85**

ISSN 0720-051 X 11. Jahrgang  
Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75, –  
sfr 9,50

**Hermann Merker Verlag**

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5

Tel. (0 81 41) 50 48 und 50 49

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker  
Horst Obermayer  
Andreas Ritz  
PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker,  
Evelyn Freimann  
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:  
C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,  
J. Bitter, Dr. Hufnagel, F. Jerusalem,  
W. Kosak, H. Kundmann, H. Lohstädt,  
Dr. Scheingraber, P. Schiebel,  
J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:  
Ing. Horst Obermayer, Peter Schiebel,  
Willy Kosak

Schlußredaktion: S. Werner  
Satz: Illig, Textverarbeitung GmbH, Göppingen  
Druck: Printed in Italy  
EUROPLANNING s.r.l.  
Verona – Via Morgagni, 30  
1985 erscheint das Eisenbahn-Journal 8 x.  
Abonnement (1985): DM 76,– (inkl. Porto)  
(Ausland zuzüglich DM 8,– Portoanteil)  
Einzelheft: DM 9,50 + DM 1,40 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802  
(BLZ 700 100 80)  
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21 300  
(BLZ 701 693 70)  
Dresdner Bank Nr. 695 918 000  
(BLZ 700 800 00)

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 7 vom 1. Januar 1985.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



# Aus dem Inhalt . . .

Seite

Vom »Adler« zum ICE	4
Preußen-Report	12
Die Baureihe E 75	18
Bayern-Journal	26
Vorüber ist die Schau – was nun?	33
Schmalspurtenderlokomotive 99 5001	40
Mini-Markt	43, 46
Bücherecke	46
Die bayerischen Lokalbahnwagen	48
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	50
»Unsere Gelben Seiten« Adreß- und Telefonverzeichnis	55
Preußen im Modell	58
Grevasalvas – ein Schweizer Bergdorf in H0	67
Modellbahnimpressionen von einer Club-Anlage	70
Straßenfahrzeuge	74
Gut Holz! – Bauen mit Holz	76
Schaufenster der Neuheiten	82

Allen unseren treuen Lesern wünschen wir eine frohe Weihnacht und alles Gute im Jahr 1986.  
Wir bedanken uns auch recht herzlich für das uns entgegengebrachte Vertrauen.

**Ihr Hermann Merker Verlag**

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 22 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

## Zu unserem Titelbild:

An dieser Stelle im Bahnbetriebswerk Nürnberg Hbf entstanden im Jubiläumsjahr 1985 zahlreiche Fotos von den betriebsfähigen Museumslokomotiven der Deutschen Bundesbahn sowie privater Vereinigungen, die anlässlich des Eisenbahn-Jubiläums zahlreiche Sonderzüge auf verschiedenen Strecken in Nordbayern bespannten. Unser Foto der 050 591 entstand jedoch schon Anfang der siebziger Jahre, als die Dampflokomotiven bei der Beförderung von Personen- und Güterzügen vielerorts noch unentbehrlich waren. Galt damals noch der Slogan „Wir gewöhnen uns das Rauchen ab“, gibt man sich heute auch bei der Deutschen Bundesbahn wieder traditionsbewußt. Daß dies nicht nur das Image der DB verbessert, sondern sich auch in barer Münze auszahlt, ist das Ergebnis eines kürzlich vorgenommenen Kassensturzes.

**Foto: U. Geum**

## Zu unserem Poster (Seite 42/47):

Mit dem Personenzug 2556 nach Nürnberg rollt die 052 975 bei Etzelwang die Hartmannshofer Steige hinab (2. 11. 1972).

**Foto: U. Geum**



# Vom »Adler« zum ICE

Mit der „Adler“ begann am 7. Dezember 1835 die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland. Der Nachbau dieses legendären ersten Zuges wurde 150 Jahre später zu einer der größten Attraktionen im Jubiläumsjahr. Anlässlich der Hundertjahrfeier waren Lok und Wagen im Jahre 1935 nach den wenigen noch vorhandenen Unterlagen vom RAW Kaiserslautern gefertigt worden. An 91 Betriebstagen legte der Zug eine Strecke von insgesamt 5182 Kilometern zurück. Weitere 66 Einsatztage mit zusammen 3796 Kilometern kamen während der Sonderfahrten im Jahre 1936 hinzu. Danach fand der Zug einen Ehrenplatz im Verkehrsmuseum in Nürnberg. Erst zur 125-Jahr-Feier war die „Adler“ dann im Jahre 1960 wieder angeheizt und an 18 Tagen eingesetzt worden, nachdem sie am 7. Dezember im Mittelpunkt des Festgeschehens stand. Anschließend kam die Garnitur wieder ins Museum, das sie nur noch zu einigen wenigen Ausstellungen verließ, bei denen der Zug aber nur „kalt“ gezeigt wurde. Zur großen Überraschung der Eisenbahnfreunde, und trotz des „Dampfverbotes“, entschloß sich die DB im vergangenen Jahr zu einer betriebsfähigen Aufarbeitung von Lok und Wagen, die im AW Offenburg erfolgte. Bereits am 26. September 1984 war es dann soweit: Der Adlerzug verließ mit eigener Kraft das Ausbesserungswerk zu einer Pressefahrt, die ihn über Appenweier nach Oppenau und zurück führte. Technisch und optisch in bestem Zustand, war der Zug nun für die vor-

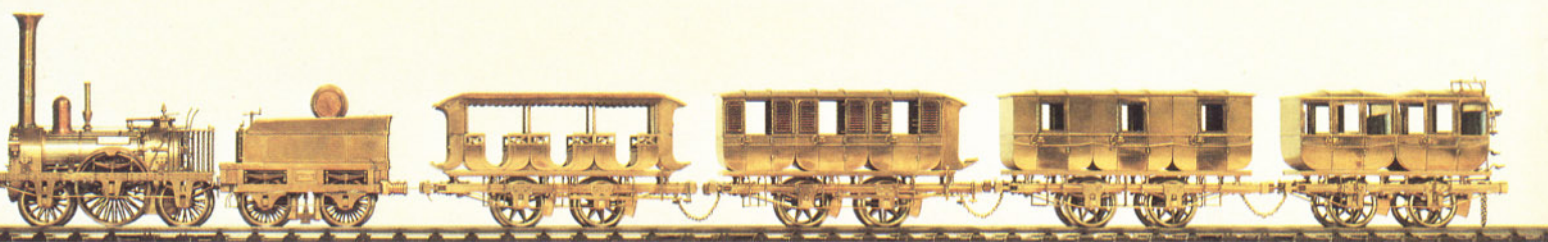
**Bild 1:** Eine Biedermeier-Lithographie der Nürnberg-Fürther Eisenbahn zeigt viel staunendes Volk aller Stände.



**Bild 5** (rechte Seite unten): Für den Transport des Adlerzuges hat die DB eine Garnitur Tiefladewagen bereitgestellt, auf denen die Museumsfahrzeuge mit den Ladegeschirren festgezurrt werden.

**Bild 2:** Das wunderschöne Adler-Modell in Spur 1, das Märklin anlässlich der Nürnberger Messe zeigte (hier unlackiert), kommt sicher zum Jubiläumstag noch rechtzeitig.

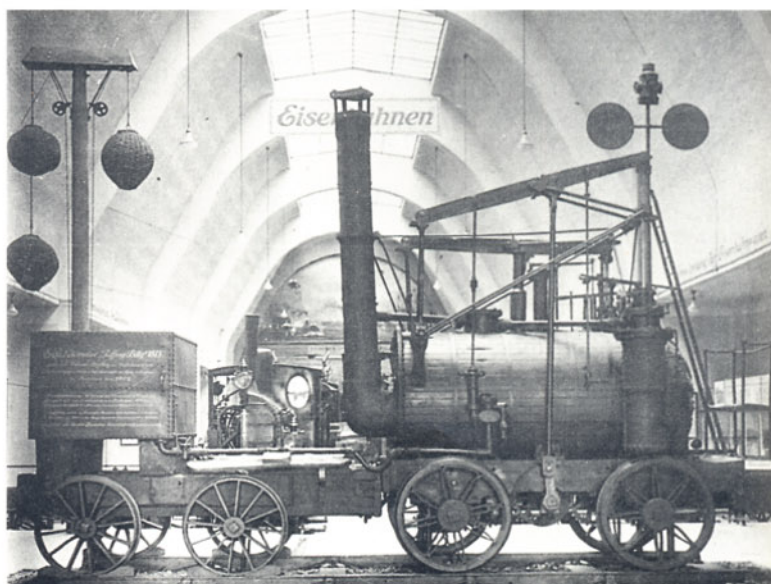
Werkfoto: Märklin



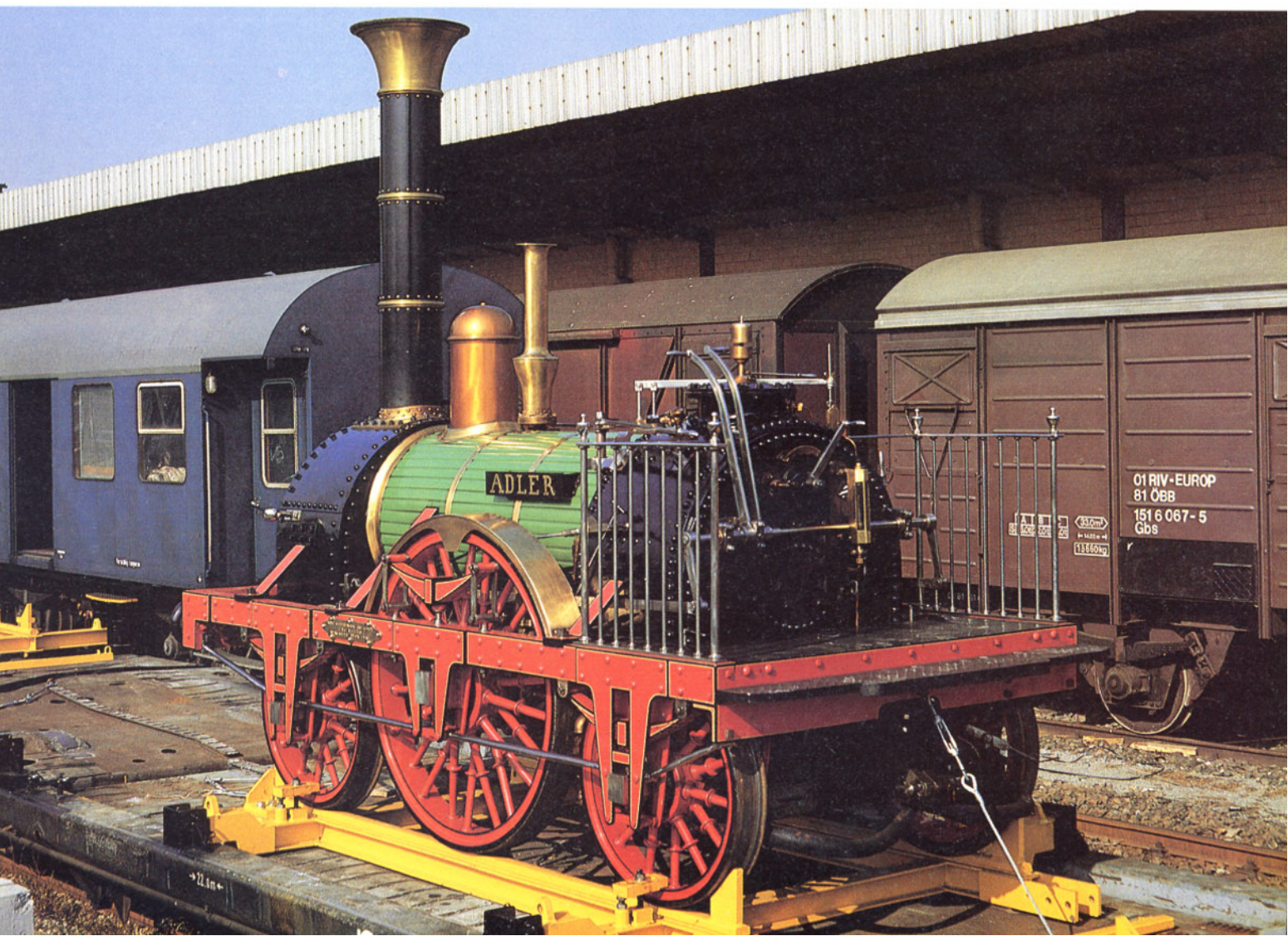
**Bild 3:** Die „Rocket“ auf der Nürnberger Jubiläumsausstellung, am 24. 4. 1985 aufgenommen.  
Foto: W. Klingbiel



**Bild 4:** Im Deutschen Museum in München steht die Nachbildung des von Hedley 1813 gebauten „Puffing Billy“.  
Foto: E. Schörner











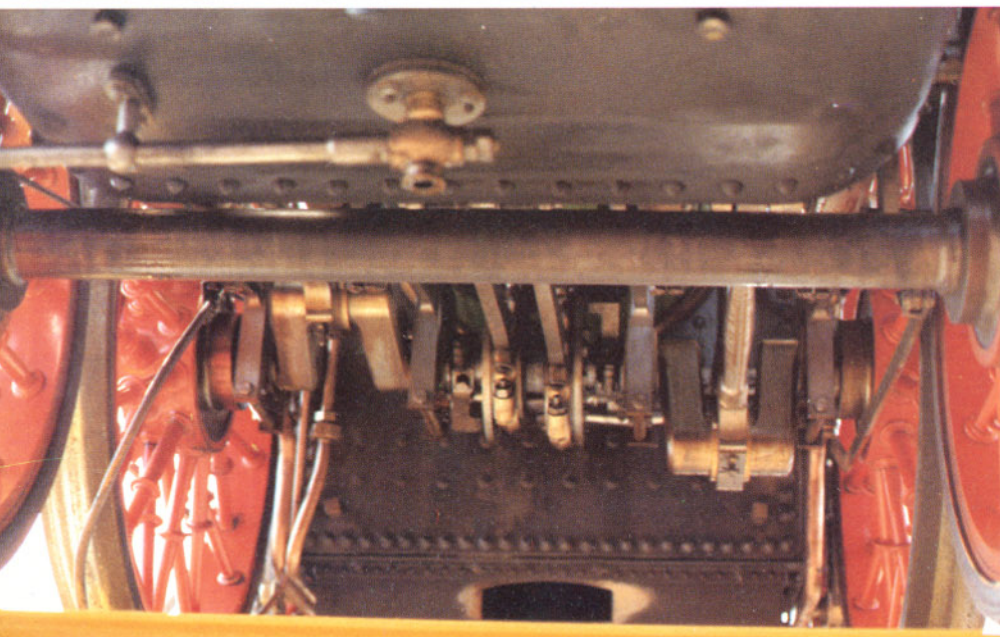
**Bild 6:** Entladen des Tenders am 1. März 1985 im Güterbahnhof von Stuttgart-Bad Cannstatt. Am Bockkran hängt ein spezielles Hebegeschirr, an dem die vier Drahtseile befestigt sind, die am Grundrahmen eingehängt sind.

**Bild 7:** Dieses Foto zeigt nicht nur das blanke Fabrikschild, sondern auch die makellose Lackierung der Lokomotive.

**Bild 8:** Blick auf die Kropfchse der „Adler“ mit den Treibstangen und der innenliegenden Steuerung. Die Aufnahme entstand beim Entladen der Lokomotive.



gesehenen Sonderfahrten in vielen Städten der Bundesrepublik bereit. Für den schnellen und sicheren Transport an die verschiedenen Einsatzorte stellte die DB eine Garnitur Tiefladewagen, einen Wohn- und Arbeitswagen und einen offenen Güterwagen für die mitgeführte Kohle bereit. Während des Transports ruhten die Fahrzeuge auf stabilen Gestellen, die auf den Tiefladewagen fest verankert wurden. Am Zielort angelangt, wurden Lok und Wagen mit Hilfe eines Krans mitsamt dem Transportgestell vom Tieflader abgenommen und auf freies Gleis gesetzt. Nach dem Lösen der Spannelemente konnten die einzelnen Fahrzeuge über zwei angelaschte Ablaufschienen auf das Gleis gerollt werden. Bei einem solchen Entladevorgang unter dem Bockkran im Güterbahnhof von Stuttgart-Bad Cannstatt bot sich am 1. März 1985 die Gelegenheit, alle Fahrzeuge des Adlerzuges einzeln zu fotografieren. An den beiden darauffolgenden Tagen verkehrte der Zug bei zahlreichen Pendelfahrten zwischen Bad Cannstatt und Untertürkheim. Das Publikumsinteresse war riesig, die Fahrten im Nu ausverkauft. Auch in den anderen Städten übertraf die Nachfrage nach einem Platz im historischen Zug alle Erwartungen, trotz der verhältnismäßig hohen Fahrpreise. Der Erlös aus den Fahrten soll dazu beitragen, die entstehenden Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung der Fahrzeuge zu decken. Neben den zahlreichen Dampfzugfahrten und den Fahrzeugparaden konnte die Deutsche Bundesbahn mit einem weiteren besonderen Ereignis im Jubiläumsjahr aufwarten. Es war dies die Vorstellung des „ICE“, des Zuges der Zukunft. Rechtzeitig vor Fertigstellung der er-







**Bild 9:** Polstersitze, Vorhänge und der hochgelegte Bremser-sitz sind die Besonderheiten des Wagens 1. Klasse.

**Bild 10:** Etwas weniger komfortabel ist der Wagen der 3. Klasse ohne Bremse.

**Bild 11:** Personenwagen der 2. Klasse des Adlerzuges mit dem Bremserstand.

sten Neubaustrecken waren die Aufträge für die Entwicklung und den Bau des Prototyps eines neuen Hochgeschwindigkeitszuges erteilt worden. Nach umfangreichen Berechnungen und Untersuchungen erfolgte zunächst der Bau der beiden Triebköpfe, die im Februar und März dieses Jahres bei Thyssen-Henschel in Kassel und bei Fried. Krupp in Essen ihrer Fertigstellung entgegen gingen. In den Bau der Fahrzeuge mit moderner Drehstromantriebstechnik flossen bereits die Erkenntnisse ein, die bei vielen Versuchsfahrten mit der Baureihe 120 gewonnen wurden. Während der ersten Probefahrten mit den Triebköpfen 410 001 und 410 002, die vom BZA München durchgeführt wurden, entstanden bei MBB in Donauwörth die drei Mittelwagen 810 001 bis 810 003, die anlässlich eines Festaktes am 31. Juli 1985 der Deutschen Bundesbahn übergeben wurden. Für einen Fototermin auf freier Strecke waren die drei Mittelwagen noch am selben Tag mit einem Triebkopf gekuppelt worden. Nach einem sehr straffen Terminplan erfolgten danach die Einstell- und Abstimmungsarbeiten der elektrischen Ausrüstung im AW München-Freimann und weitere Probefahrten der beiden Triebköpfe. Hierbei begnügte man sich noch mit einer Höchstgeschwindigkeit von bescheidenen 100 km/h. Nach der Erprobung des ganzen Zuges auf dem Münchener Nordring sollten dann noch im September weitere Fahrten auf dem Schnellfahrabschnitt Gütersloh – Neubeckum der Strecke Bielefeld – Hamm unternommen werden. Dort soll der Zug dann auch während einer Schnellfahrt am 26. November 1985 der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Inzwischen hat sich nun wohl







**Bild 12:** Der Adler-Zug bei einer seiner Fahrten zwischen Bad Cannstatt und Untertürkheim, aufgenommen am 3. März 1985.

**Fotos: 5 – 12:** Obermayer

**Bild 13:** Am 31.7.1985 übergab die Firma MBB in Donauwörth die 3 Mittelwagen des ICE an die Deutsche Bundesbahn. Aus diesem Anlaß wurde der Triebkopf 410 001 erstmals mit den Mittelwagen gekuppelt.

**Foto:** A. Ritz







**Bild 14:** Der „komplette“ ICE mit zwei Triebköpfen und drei Mittelwagen am 26. 9. 1985 in München-Ludwigsfeld.

**Foto:** A. Ritz

**Bild 15:** Am folgenden Tag, dem 27. 9. 1985, stand eine Probefahrt nach Ingolstadt auf dem Programm. Unser Foto entstand auf der Rückfahrt von Ingolstadt bei Asbach.

**Foto:** Dr. Scheingraber







**Bild 16:** Der ICE auf dem Nordring zwischen Olching und München-Ludwigsfeld am 26. 9. 1985.

Foto: A. Ritz

**Bild 17:** Am 27. 9. 1985 befindet sich der ICE auf der Fahrt von München nach Ingolstadt in der Nähe von Wolnzach.

Foto: A. Ritz







**Bild 18:** Im letzten Dämmerlicht fährt der ICE am 26. 9. 1985 von Olching in Richtung Ludwigsfeld auf dem Münchner Nordring.

**Foto:** A. Ritz

aber doch eine gewisse Verzögerung im Ablauf der Versuchsfahrten ergeben. Ende September befand sich der Zug immer noch in München. Obwohl keine weiteren Informationen aus dem BZA München zu erhalten waren, sickerte durch, daß die komplette Garnitur am 27. September den Münchener Nordring befahren würde. Zwischen Olching und München-Ludwigsfeld gelangen unserem Mitarbeiter A. Ritz dann auch einige recht ein-

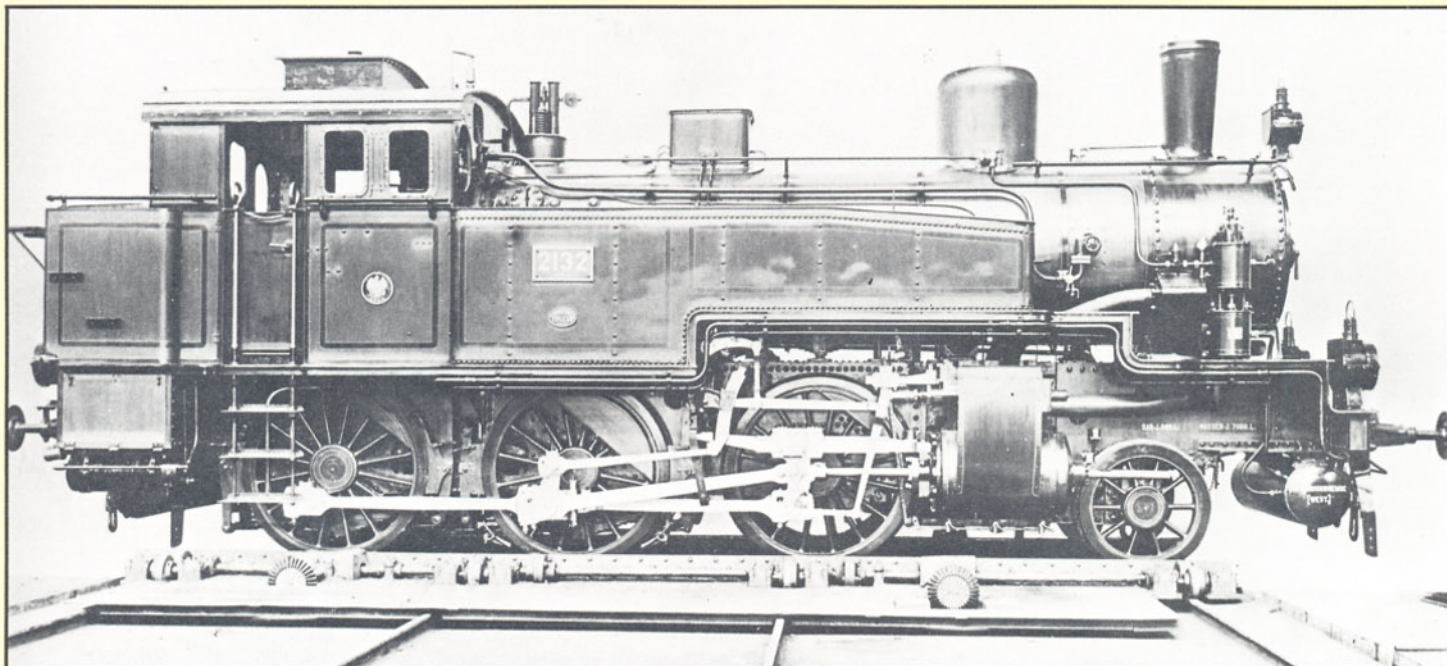
drucksvolle Aufnahmen des Paradezuges der DB. Tags darauf konnte der Zug dann auch noch auf der Strecke von München nach Ingolstadt beobachtet werden.

Am 7. Dezember 1985 wird der „ICE“ in Nürnberg und in Fürth mit der „Adler“ zusammen treffen. Das kommende Jahr 1986 wird dann mit einem umfangreichen Meßprogramm ausgefüllt sein. Für diese Fahrten steht neben der Strecke Hamm – Bielefeld dann auch der

Neubauabschnitt Burgsinn – Rohrbach bei Gemünden am Main zur Verfügung. Nach der Auswertung aller Ergebnisse, für die eine von MBB in Zusammenarbeit mit der DB entwickelte Versuchsmeßanlage zur Verfügung steht, wird dann die Serienfertigung der Fahrzeuge eingeleitet werden. Anfang der neunziger Jahre sollen die neuen IC-Expreßzüge mit Geschwindigkeiten von 250 km/h auf den Neu- und Ausbaustrecken der DB verkehren.

**HO**





**Bild 1:** Die Berlin 2132 im Ablieferungszustand 1903. Berlin 7529 und von der DB als 74024 übernommen.



# Preußen-Report

## Naßdampf-Tenderlokomotiven der KPEV

### T 11 – eine schicke Lokomotive

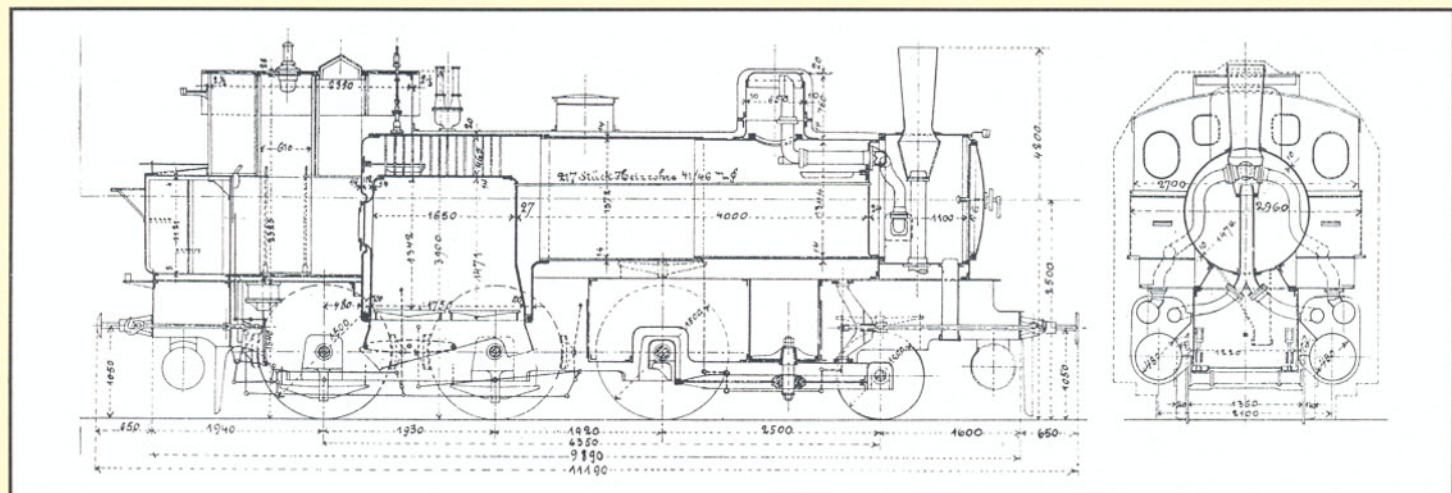
Den Verfasser hat schon in früher Jugend alles rund um die Eisenbahn, jede Lokomotive gefesselt. Um 1910/11 hat er gelernt, angeleitet von seinen Brüdern, die preussischen Lokomotivgattungen auseinanderzuhalten – sei es auf seinem Heimatbahnhof Berlin-Zoologischer Garten oder zu Hause nach dem Auspuffton: gewaltig donnernd die S 9, mit Garbeschem „sound“ die T 12, viel ruhiger die bescheidene T 11. Unter uns Brüdern galt die T 11 als „schmucke“ Erscheinung, während die T 12, allein wegen der vergrößerten Rauchkammer das nicht gerade schmeichel-

hafte Beiwort „häßliche Ente“ erhielt! „Schmucke Lokomotive“ – diese und andere wertende Bezeichnungen sind durchaus subjektiv und für den „Hausgebrauch“ zulässig; sie sind oft von Jugenderinnerungen geprägt und verlangen keine weltweite Anerkennung. Die modernen ästhetischen Wertungen sind nicht selten der Mode unterworfen, einer oft kurzlebigen; oder sie halten sich über lange Jahre durch die „veröffentlichte“ Meinung, ja, es wirkt das mit, was man als „sozialen Druck“ zu bezeichnen pflegt: wer diese oder jene Bauart nicht für die schönste, allerschönste hält, ist nicht „in“. – Doch zur Sache! Um die Jahrhundertwende reichten im Nahverkehr der Großstädte die zweifachgekuppelten Bauarten nicht überall aus, d. h. die 1B-, B1, 1B1- und 2B-t der Gattungen T 2, T 4

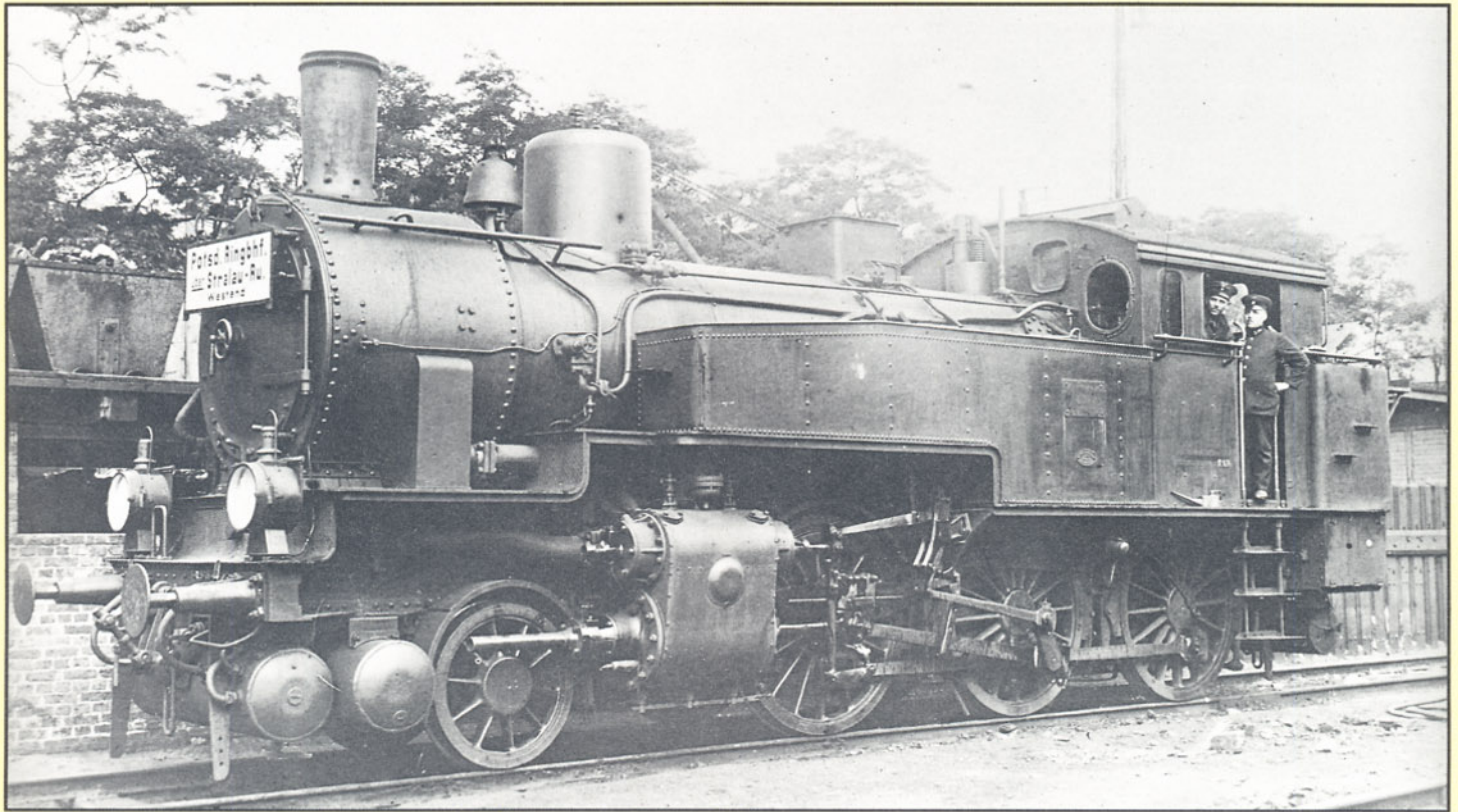
und T 5. Auf Vorstellungen der KED Altona, Berlin und Frankfurt am Main hin, entschlossen sich die Preußischen Staatseisenbahnen, eine dreifachgekuppelte Bauart entwickeln zu lassen und in Dienst zu stellen, die schneller als die soeben eingeführte T 9<sup>3</sup> (vgl. Eisenbahn-Journal 7/85) und leistungsfähiger sein sollte als z. B. die T 5<sup>1</sup> und T 5<sup>2</sup>. Die eben genannte T 9<sup>3</sup> hatte sich von Anfang an sehr gut bewährt, zum anderen lagen erste Erfahrungen mit den Heißdampflokomotiven vor, so mit den beiden Heißdampf-2B-t der Gattung T 5<sup>2</sup>. So lag es nahe, die neue Bauart in zwei Versionen zu entwerfen – als Naßdampf- und als Heißdampflokomotive – und letztere mit dem Schmidtschen Rauchkammer-Überhitzer auszustatten. (Von der gleichzeitig entwickel-

**Bild 5:** Die 74 101 trägt das Bw-Schild „Berlin Leb“, was Berlin-Lehrter Bahnhof heißt, wo sie auch 1933 ausgemustert wurde.

Foto: Bellingrodt, Sammlung Rauter





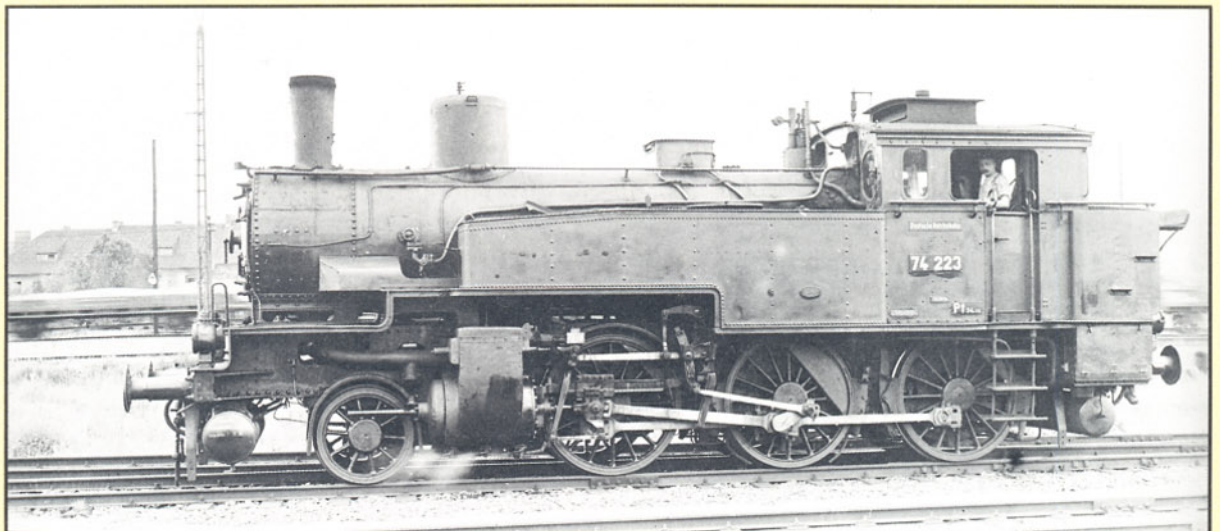


**Bild 3:** Gleichfalls aus dem ersten Lieferjahr stammt diese T 11 Berlin 2114, die 1906 zur T 11 Berlin 7511 wurde. Während des Ersten Weltkrieges kam sie 1916 zur KED Breslau (Breslau 7508) und wurde 1925 zur DR 74 003, die sie auch auf Heißdampf umbaute. So kehrte sie wieder in ihren ursprünglichen Bereich des Berliner Stadtbahnbetriebs zurück.

**Foto:** Sammlung Dr. Scheingraber

**Bild 4:** 1908 lieferte die Union Königsberg als Fabriknummer 1588 die T 11 Berlin 7615. Sie war 1930 noch als DR 74 223 beim Bw Tempelhof, wo auch diese Aufnahme entstand.

**Foto:** Bellingrodt, Sammlung Rauter





**Tabelle 1: Abmessungen der normalen 1C-n2-t nach Musterblatt III-40 (spätere T 11)**

Rost	m <sup>2</sup>	1,73
Heizfläche	m <sup>2</sup>	116,4
Dampfdruck	kg/cm <sup>2</sup>	12
Triebwerk	mm	480/630/1500
Radstand	mm	6350 (fest: 3850)
Kessel über SOK	mm	2500
Länge üP	mm	11 190
Achsdruck	t	15,1–15,9–16,0–16,0
Dienstgewicht	t	63,0
Reibungsgewicht	t	47,9
Geschwindigkeit	km/h	80
Vorräte: Wasser	m <sup>3</sup>	7,4
Kohle	t	2,5

(nach Merkbuch 1915)

**Wesentliche Unterschiede zur T 9<sup>3</sup>**

		T 9 <sup>3</sup>	T 11
Rost	m <sup>2</sup>	1,53	1,73
Heizfläche	m <sup>2</sup>	107	116
Triebwerk	mm	450/630/1350	480/630/1500
Dienstgewicht	t	60	63

**Tabelle 4: Unmittelbar ab Lieferwerk erhielten die einzelnen Direktionen folgende Stückzahlen an Lokomotiven der Gattung T 11**

Altona	36	Elberfeld	14	Königsberg	18
Berlin	141	Erfurt	11	Magdeburg	14
Breslau	7	Essen	33	Mainz	23
Bromberg	16	Frankfurt	27	Münster	3
Cassel	–	Halle	10	Posen	30
Cöln	13	Hannover	13	Saarbrücken	4
Danzig	8	Kattowitz	16	Stettin	33
Summe					470

ten dreifachgekuppelten Bauart mit der Achsstellung 1C1, der späteren T 6, wird hier nicht berichtet, sie wurde im Eisenbahn-Journal 3/1985 ausführlich behandelt.) Die Union-Gießerei in Königsberg/Preußen (die 1901 bereits die spätere T 9<sup>3</sup> gebaut hat-

te), wurde beauftragt, die neue 1C-t in den beiden Versionen zu entwerfen. Wenn man nach den Fabriknummern gehen darf, so ist die Heißdampf-Bauart, die spätere T 12, zuerst gebaut worden (1902/Fabriknummer 1222), die Naßdampf-Version, die

**Tabelle 5: Im Zuge des 2. Weltkrieges übernahm die Deutsche Reichsbahn insgesamt 51 Lokomotiven der Gattung OKi der PKP (ehemalige preuß. T 11) und gab ihnen Betriebsnummern bereits ausgemusterter T 11 in 2. Besetzung. Von diesen 51 Maschinen gelangten nach 1945 einige in den Bestand der Deutschen Bundesbahn bzw. Deutschen Reichsbahn in der DDR (unvollständige Übersicht).**

Betriebsnummern vor der Übernahme durch die PKP		bei der PKP	bei der DR (2. Besetzung)	Ausmusterung	
Danzig	7503 →	OKi 1–2 Dz	→ 74 025	1965	Deutsche Reichsbahn (DDR)
Berlin	7502 →	OKi 1–3	→ 74 052	13. 02. 1952	Bw Uelzen
Berlin	7580 →	OKi 1–21	→ 74 118	26. 08. 1960	Bw Erfurt
Bromberg	7510 →	OKi 1–41	→ 74 198	13. 12. 1951	Bw Bremen
Bromberg	7514 →	OKi 1–49	→ 74 263	14. 08. 1950	ED Hamburg
Bromberg	7515 →	OKi 1–50	→ 74 264	14. 08. 1950	ED Hamburg

Dz = Danzig (Zusatzbezeichnung für Lokomotiven der von den Polen verwalteten Bahnen des Freistaats Freie Stadt Danzig)

**Lokomotiven der Gattung T 11 bei der Deutschen Bundesbahn (unvollständige Übersicht):**

Betriebsnummern bis 1925		ab 1925	Ausmusterung	
Kattowitz	7522	→ 74 022 (H)	1948 *)	ED Münster
Altona	7508	→ 74 032	14. 08. 1950	Bw Kiel
Osten	7501	→ 74 107 (H)	14. 08. 1950	Bw Oldenburg Hbf
Altona	7520	→ 74 203	14. 08. 1950	Bw Kiel
Berlin	7626	→ 74 246 (H)	14. 08. 1950	Bw Oldenburg Hbf
Stettin	7524**)	→ 74 326 (H)	14. 08. 1950	Bw Oldenburg Hbf

\*) verkauft an die Moerser Kreisbahn, \*\*) (2. Besetzung), (H) = auf Heißdampf umgebaut

**Lokomotiven der Gattung T 11 bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR (unvollständige Übersicht):**

Betriebsnummern bis 1925		ab 1925	Jahr des Verkaufs bzw. Ausmusterung	
Berlin	7549	→ 74 048	→ 1963	Erfurter Industriebahn
Berlin	7594	→ 74 146	+ 1965	Rbd Erfurt
Stettin	7512	→ 74 216	+ 1959	Bw Erfurt G
Berlin	7617	→ 74 225	+ 1965	Rbd Erfurt
Hannover	7512	→ 74 231	→ 1965	Erfurter Industriebahn
Berlin	7630	→ 74 281	→ 1956	Erfurter Industriebahn

**Tabelle 2: Leistungsfähigkeit der T 11 (nach Merkbuch 1915)**

Steigung	45	60	75 km/h
Wagengewicht in t			
1:∞	710	410	215
1:1000	530	315	165
1: 200	245	145	70
1: 100	135	75	30

Die Angaben der Ausgabe von 1924 liegen wegen anderer Berechnungsgrundlagen wesentlich höher.

**Tabelle 3: Übersicht der an die Preußischen Staatseisenbahnen gelieferten T 11 nach Baujahr und Lieferwerk**

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	Summe
Union	37	23	38	45	40	114	26	41	364
Vulcan	4	–	15	6	–	–	–	–	25
Borsig	–	15	–	–	–	–	–	–	15
Hohenzollern	–	–	20	38	–	8	–	–	66
Summe	41	38	73	89	40	122	26	41	470

**Tabelle 6: Die Lokomotiven gebaut nach dem Vorbild der preußischen Gattung T 11 der Lübeck-Büchener-Eisenbahn (geliefert von Linke-Hofmann)**

Baujahr	Fabriknummer	Betriebsnummer und Namen	Ausmusterung bzw. Verkauf
1905	332	123 „Stier“	+ 1923 → AKN 14
1905	333	124 „Hirsch“	+ 1923 → AKN 17
1906	334	125 „Fuchs“	+ 1922 → AKN 18
1906	335	126 „Marder“	+ 1924 → AKN 19
1907	547	127 „Löwe“	+ 1926
1907	548	128 „Tiger“	+ 1929
1907	549	129 „Leopard“	+ 1927
1908	589	130 „Panther“	+ 1926
1908	590	131 „Jaguar“	+ 1930

AKN = Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster

spätere T 11, etwas später (1903/Fabriknummer 1256).

Die Naßdampf-Version lehnt sich in allen wesentlichen Abmessungen an die bereits oben erwähnte spätere T 9<sup>3</sup> an, ist aber in mancherlei Hinsicht verstärkt worden.

Beide Gattungen weisen das Krauss-Helmholtz-Drehgestell auf, beide arbeiten mit der außenliegenden Heusinger-Steuerung; die spätere T 11 wurde anfangs mit Kolbenschieber geliefert, spätere Lieferungen erhielten jedoch wieder die bewährten Flachschieber.

Der Grund dafür war, daß die Kolbenschieber nicht zuverlässig gearbeitet haben und man deshalb zunächst die Entwicklung dieser Schieber bei der Heißdampf-Version abwarten wollte. So entstand eine brave und durchaus brauchbare Lokomotive, die sich den zweifachgekuppelten, wie erwartet, an Leistungsfähigkeit überlegen zeigte, der Heißdampf-Version der späteren Gattung T 12 in dessen an Leistung und Wirtschaftlichkeit nicht gewachsen war.

Die Abmessungen der späteren T 11 sind aus der Tabelle 1 zu ersehen.

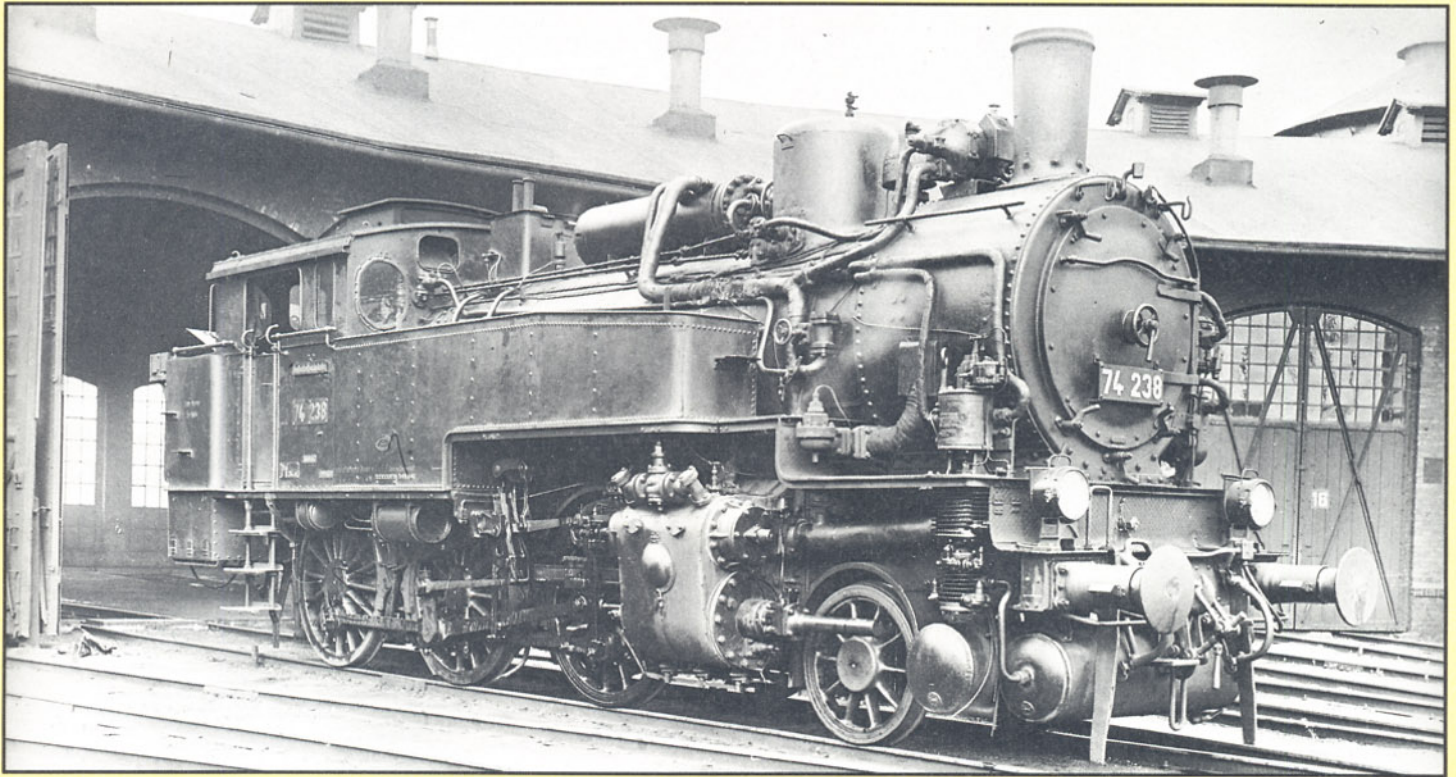
Es vergingen mehrere Jahre, bis die Kinderkrankheiten im Heißdampfbetrieb beseitigt waren und die T 12 ihre endgültige Ausgestaltung gefunden hatte.

Erst von 1910/1911 an wurden in Preußen, von Ausnahmen für den Rangier- und Güterzugdienst abgesehen, keine Naßdampflokomotiven mehr beschafft.

Die T 11 hatte im täglichen Dauerbetrieb gegenüber der T 12 einen Mehrverbrauch von etwa 20% an Wasser und 15% an Kohle. Die Leistungsfähigkeit der T 11 zeigt Tabelle 2.

Von der Naßdampf-Version haben die Preußischen Staatseisenbahnen in acht Jahren immerhin 470 Lokomotiven in Dienst gestellt, fast ein Drittel davon – 141 Stück – in der Direktion Berlin (siehe auch Tabellen 3 und 4). Im Jahre 1905/1906 erhielt diese Bauart die Gattungsbezeichnung T 11 sowie die Hunderter-Reihen 7501–7700 für die Betriebs-





**Bild 6:** Auf Heißdampfbetrieb umgebaut wurde von der DR die ehemalige T 11 Bromberg 7508 (1908 Union 1611), die 1914 dem Bw Cüstrin, 1930 dem Bw Berlin-Lehrter Bahnhof zugewiesen war. Sie gehörte zu den langlebigen T 11 und wurde erst am 14. 8. 1950 beim Bw Oldenburg Hauptbahnhof ausgemustert.  
**Foto: Bellingrodt, Sammlung Rauter**

**Bild 7:** Eine der neun T 11, die die Lübeck-Büchener Eisenbahn zwischen 1905 und 1908 beschaffte. Betriebsnummer 129 „Leopard“ wurde 1907 bei Linke-Hofmann in Breslau als Fabriknummer 549 gebaut und nach 20jähriger Tätigkeit bereits 1927 ausgemustert.  
**Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

nummern.

In der Literatur über die T 11 findet sich oft der Hinweis „anfangs T 8“. Ein Hinweis, der wohl aus Huberts „Berliner Stadtbahnlokomotiven im Bild“ übernommen worden ist.

Es gab bereits in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts mancherlei Bemühungen, Bauarten gleicher Verwendung und Leistung in bestimmten Kategorien zusammenzufassen. Sie dienten dem „inneren Betrieb“ der KED, waren weder einheitlich noch allgemein verbindlich. Erst 1905/1906 ist in Preußen das für alle KED verbindliche Bezeichnungssystem eingeführt worden, für unsere 1C-n2-t also T 11.

Bis zum Ersten Weltkrieg sind die T 11 neben den T 12 stets auch im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr im Einsatz gewesen, u. a. weil man bei dem schnell anwachsenden Verkehr diese Bauart noch nicht entbehren konnte. Später ist sie nur noch bei besonders starkem Verkehr, so an Sonntagen, herangezogen worden.

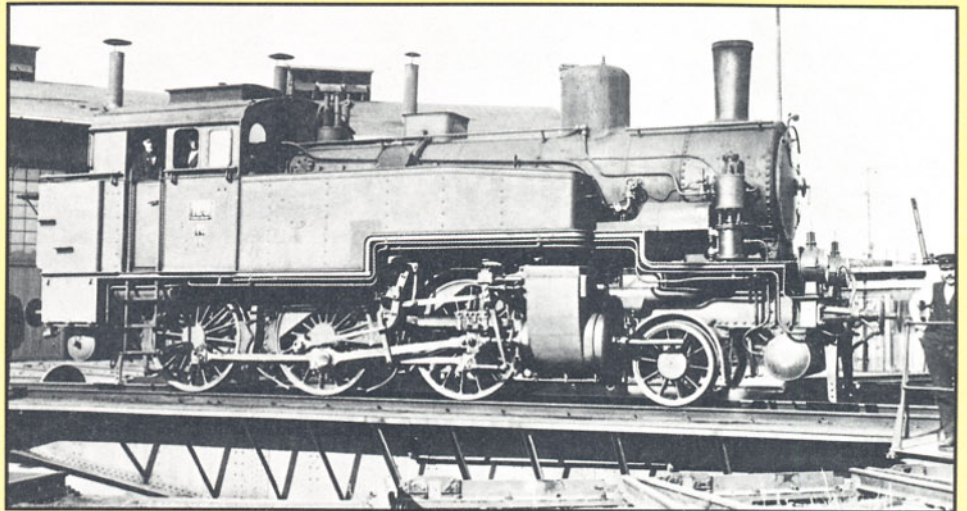
Die Berliner T 11 wurden dann meist als Rangierlokomotiven verwendet, einige auch an andere Direktionen überwiesen.

Nach 1918 finden wir viele T 11 in den sog. „Entente“-Ländern; 22 in Belgien, 25 in Frankreich (davon 23 bei der PLM) und mindestens 56 in Polen, darunter 4 bei den Eisenbahnen der Freien Stadt Danzig.

Die Deutsche Reichsbahn hat 368 Lokomotiven mit vorläufiger Nummer (1923) und 358 mit endgültiger Nummer (1925) bezeichnet; jeweils mit 74 001 beginnend.

1926 wurden 16 Lokomotiven auf Heißdampfbetrieb umgebaut, wobei die Gesamtheizfläche auf 118,7 m<sup>2</sup> anstieg. Im Zweiten Weltkrieg sind 51 Lokomotiven der polnischen Gattung OKi 1 von der DR übernommen und (leider) mit den Nummern bereits ausgemustelter T 11 (Baureihe 74<sup>0-3</sup>) in 2. Besetzung bezeichnet worden.

Nicht wenige der ehemaligen T 11 haben den Zweiten Weltkrieg überlebt, so z. B. einige



„polnische“, die auf deutschem Boden verblieben. Diese wurden von der DB in den Bezirken Hamburg, Hannover und vor allem Münster zusammengefaßt und im Zeitraum

von 1947 bis 1951 ausgemustert; die meisten davon am 14. 8. 1950.

Einige der Münsteraner Lokomotiven sind für lange Nebenbahnstrecken übrigens mit ei-

**Bild 8:** Hier ein Foto der im Text erwähnten Lokomotive der Erfurter Eisenbahnschule mit der Phantasiebezeichnung Cassel 7778.  
**Foto: Krall, Sammlung Rauter**







Bild 9: Bei der Industriebahn Erfurt-Ost stehen die ehemaligen 74 048 und 74 240 noch 1970 in Betrieb.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Tabelle 7: Die ersten und die letzten Lieferungen der T 11 an die Preußischen Staatseisenbahnen  
Lieferung von Union im Jahre 1903

Fabrik- nummer	Betriebsnummern bis 1906	ab 1906	Direktionswechsel	Umzeich- nung DR 1925	Umzeich- nung bei der PKP	1939 bzw. 1941 von PKP an DR (neue Nr.)	Bemerkungen
1256	Bln 2104	Bln 7501	→ 1915 Kat 7517		OKi 1-1	74 037 *)	
1257	2105	7502	7518		OKi 1-3	74 052 *)	+ 1952 Uelzen
1258	2106	7503	7519		OKi 1-4	74 064 *)	
1259	2107	7504	7520	74 001 (H)			+ 1950 ED Münster
1260	2108	7505	7521		OKi 1-6	74 070 *)	+ 1946 ED Berlin
1265	2109	7506	7522	74 002 (H)			
1266	2110	7507	7523		OKi 1-7	74 081 *)	+ 1948 ED Münst. a)
1267	2111	7508	7524		OKi 1-8	74 084 *)	
1268	2112	7509	7525		OKi 1-9	74 086 *)	
1269	2113	7510	7526		OKi 1-10	74 097 *)	
1270	2114	7511	→ 1916 Bsl 7508	74 003 (H)			b)
1271	2115	7512	7509	74 004 (H)			+ 1950 ED Münster
1272	2116	7513	7510	74 005 (H)			+ 1950 ED Münster
1273	2117	7514					c)
1274	2118	7515		74 006 (H)			+ 1950 ED Hannover
1275	Alt 1520	Alt 7501		74 007 (H)			+ 1950 ED Hannover
1276	1521	7502					d)

(H) = auf Heißdampf umgebaut; \*) (2. Besetzung); Alt = Altona; Bln = Berlin; Bsl = Breslau; Kat = Kattowitz

a) = 1948 verkauft an die Moerser Kreisbahn

b) = zuletzt Werkllokomotive im AW Bremen

c) = nach dem 1. Weltkrieg abgegeben an Etat Belge (EB 9614)

d) = nach dem 1. Weltkrieg abgegeben an Etat Belge

nem Zusatzender ausgerüstet worden.

Bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR haben die ehemaligen T 11 einige Jahre länger ausgehalten, meist bei der RBD Erfurt und später bei der Erfurter Industriebahn (siehe auch Tabelle 5). Einen der beiden letzten Vertreter der Gattung T 11 zeigt das Foto von Günter Krall, aufgenommen am 4. 5. 1980. Diese schmutzige Lokomotive hat freilich die merkwürdige Bezeichnung – 7778 Cassel: 7778 wäre nach preußischem Brauch eine T 12 – und ausgerechnet Cassel ist die einzige Direktion gewesen, die ab Fabrik keine T 11 bekommen hat; ihr sind insgesamt 12 Maschinen der Gattung T 11 von anderen Direktionen überwiesen worden – die 12. trug die Bezeichnung (T 11) Cassel 7512.

Andere deutsche Bahnen haben sich mit der Achsanordnung 1C nicht anfreunden können, sind zur 1C1 übergegangen. Nur die Lübeck-Büchener-Eisenbahn ist dem preußischen Beispiel gefolgt (siehe Tabelle 6).

Man verwechsle sie nicht mit der T 10 der LBE, die mit einem Treibraddurchmesser von 1400 mm zwischen der T 9<sup>3</sup> und der T 11 liegt! Die T 11, die „schmutzige“ Lokomotive, war die letzte preußische Naßdampf-Tenderlokomotive für den Personenzugdienst!

H. Rauter

Tabelle 7: Die ersten und die letzten Lieferungen der T 11 an die Preußischen Staatseisenbahnen  
Lieferung von Union im Jahre 1910

Fabrik- nummer	Betriebsnummern bis 1925	ab 1925	Bemerkungen	Fabrik- nummer	Betriebsnummern bis 1925	ab 1925	Bemerkungen
1811	Stn 7526	74 341 <sup>1)</sup>	a)	1825	7536	—	b) EB 9536
1812	7527	74 342 <sup>1)</sup>	+ 1950 ED Hannover	1826	7537	—	b) EB 9537
1813	7528	74 343 <sup>2)</sup>	a)	1827	7538	—	b) EB 9538
1814	7529	74 344 <sup>3)</sup>	+ 1965 Deutsche Reichsbahn (DDR)	1828	Mgd 7514	74 355	—
1815	Erf 7509/7524 *)	74 345	+ 1965 Deutsche Reichsbahn (DDR)	1852	Alt 7539	74 356 <sup>6)</sup>	+ 1950 Bw Kiel
1816	7510/7525 *)	74 346	+ Deutsche Reichsbahn (DDR)	1853	7540	—	b) EB 9540
1817	7511/7526 *)	74 347	+ 1931	1854	7541	74 357	c)
1818	Alt 7529	74 348 <sup>4)</sup>	+ 1950 ED Hamburg	1855	7542	74 358	+ 1932
1819	7530	74 349 <sup>5)</sup>	+ 1933 Bw Itzehoe				
1820	7531	74 350 <sup>4)</sup>	+ 1948 ED Hannover				
1821	7532	74 351	+ 1931				
1822	7533	74 352	+ 1950 ED Hamburg				
1823	7534	74 353	+ 1930				
1824	7535	74 354	+ 1932				

\*) nach späterer Umzeichnung

<sup>1)</sup> 1932 Bw Templin; <sup>2)</sup> 1932 Bw Stettin H; <sup>3)</sup> 1932 Bw Stettin G; <sup>4)</sup> 1933 Bw Hagenow Land;

<sup>5)</sup> 1933 Bw Itzehoe; <sup>6)</sup> 1933 Bw Neumünster

a) 1944 Bw Eberswalde; nach dem 2. Weltkrieg bei der PKP verblieben

b) nach dem Ersten Weltkrieg an die Etat Belge (EB) abgegeben

c) 1932 an die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG in Königsberg verkauft

Alt = Altona, Erf = Erfurt, Mgd = Magdeburg, Stn = Stettin



(Füllseite)





Bild 1: Auf der Drehscheibe ihres Heimat-Bahnbetriebswerkes Treuchtlingen fotografierte U. Montfort die E 75 54 am 2. 12. 1967. Modellnachbildung der Trix E 75 s. Seite 82.

## Die Baureihe E 75

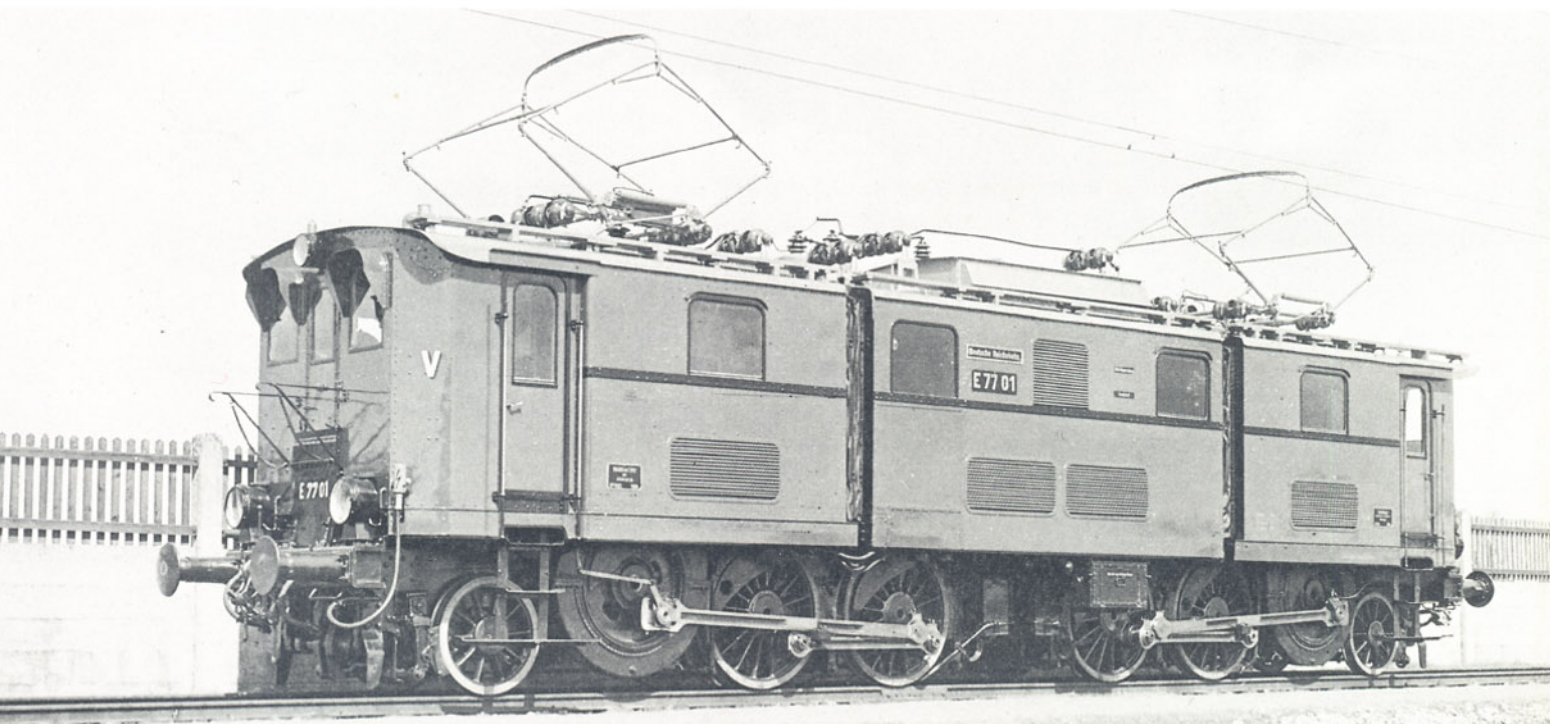
Die elektrische Lokomotive der Baureihe E 75 leitet sich entwicklungsgeschichtlich aus der (1 B) (B 1)-Güterzuglokomotive der Baureihe E 77 ab. Diese äußerlich wenig ansprechenden Lokomotiven gehörten noch zu den im Zuge des ersten Ellok-Typenprogramms beschafften insgesamt 138 Maschinen, ja sie hatten zahlenmäßig sogar den größten Anteil an diesem Programm. 31 Elloks wurden für das süddeutsche Netz der DR als EG 3 Nr. 22 001 bis 22 031 und 25 Elloks für das mitteldeutsche Netz (Direktion Halle) als

EG 701–725 zwischen 1924 und 1926 geliefert. Die DR bezeichnete sie ab 1926 als E 77 01–31 und E 77 51–75. Konstruktiv bestand die E 77 aus zwei Triebgestellen und einem dazwischenliegenden Brückenteil, das den Transformator trug. Die beiden Triebgestelle bestanden jeweils aus einer zunächst fest gelagerten, später seitenverschieblichen Laufachse und zwei Treibachsen. Diese wurden von einem Motor mit gefedertem Ritzel, der auf eine Vorgelege-Blindwelle arbeitete, mittels des sogenannten Winterthu-

rer-Schrägstangenantriebs betrieben. Diese Antriebsform findet sich außer bei den Lokomotiven der Baureihe E 77 noch bei den Baureihen E 75 und E 63 und in abweichender Form mit zwei Motoren je Triebgestell bei den Baureihen E 60 und E 91.

Obwohl ursprünglich für eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h ausgelegt, war der Lauf der E 77 bereits ab 55 km/h so unruhig, daß die Lokführer nur recht ungern darüber hinaus gingen. Zudem zeigte die dreiteilige Bauform sich sehr störanfällig, so daß man

Bild 2: Nach einer Hauptausbesserung steht die E 77 01 in frischem Glanz am 19. 4. 1938 am Zaun des RAW München-Freimann. Sie gehörte damals noch zur RBD Regensburg und war im Bw Landshut beheimatet.  
Foto: RAW Freimann, Sammlung Dr. Scheingraber







**Bild 3:** Die gleiche Lok wie auf Bild 4, wurde am 10. 6. 1971 im Bw München-Ost aufgenommen. Rechts daneben ist noch die 191 020 zu erkennen.

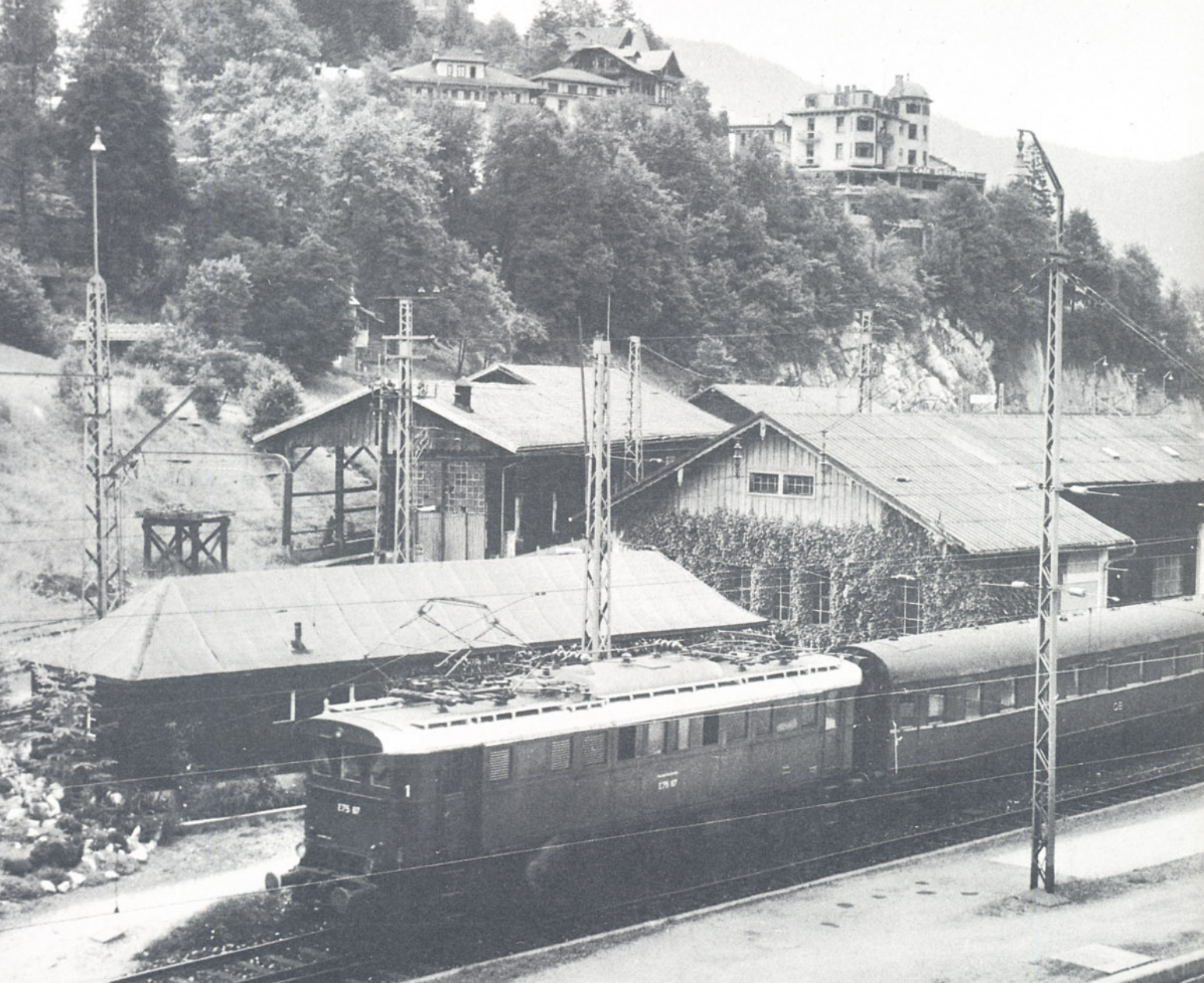
Foto: E. Böhnlein

**Bild 4:** Am 4. 11. 1971 steht die 175 004 abfahrbereit im Güterbahnhof München-Ost.

Foto: E. Böhnlein



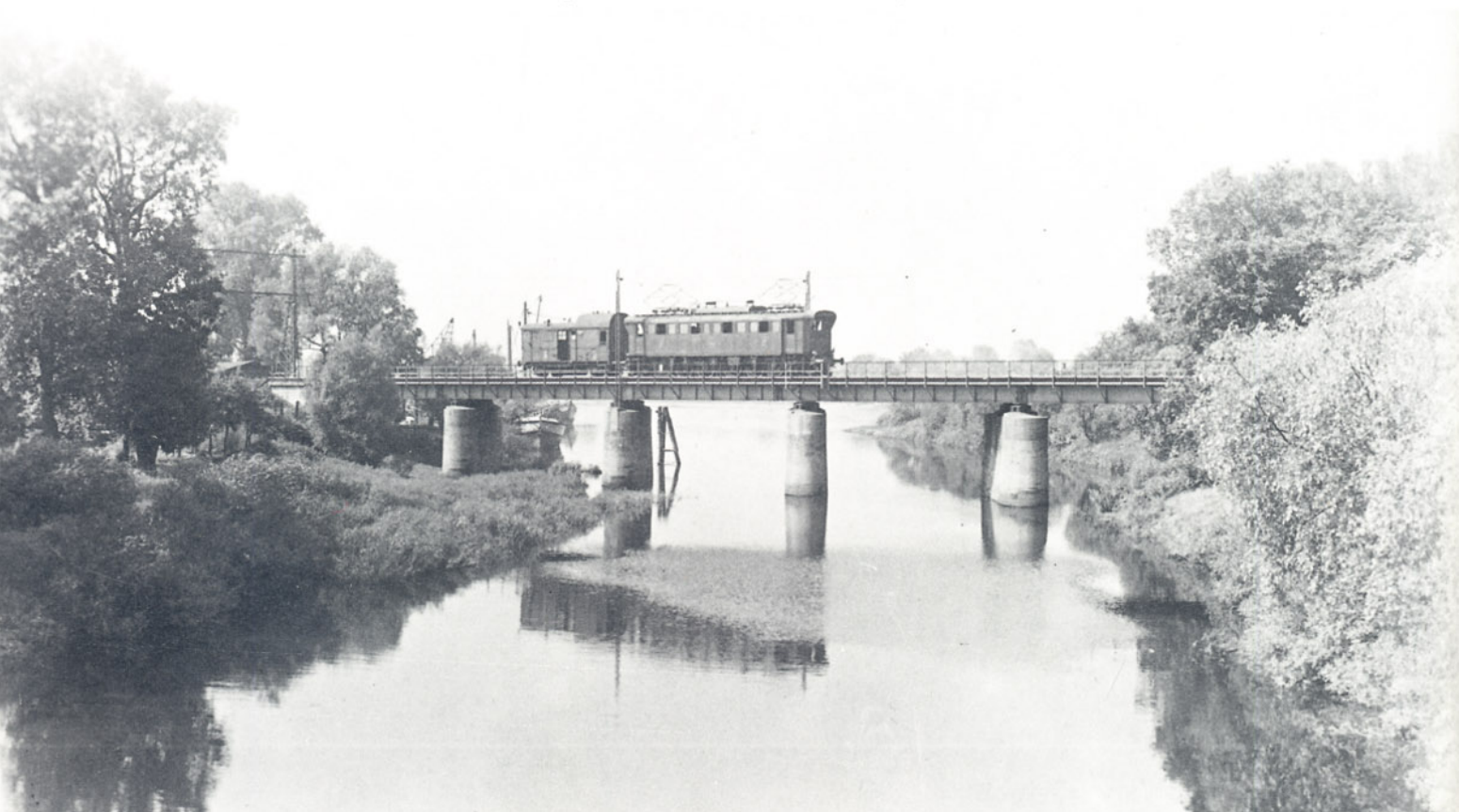




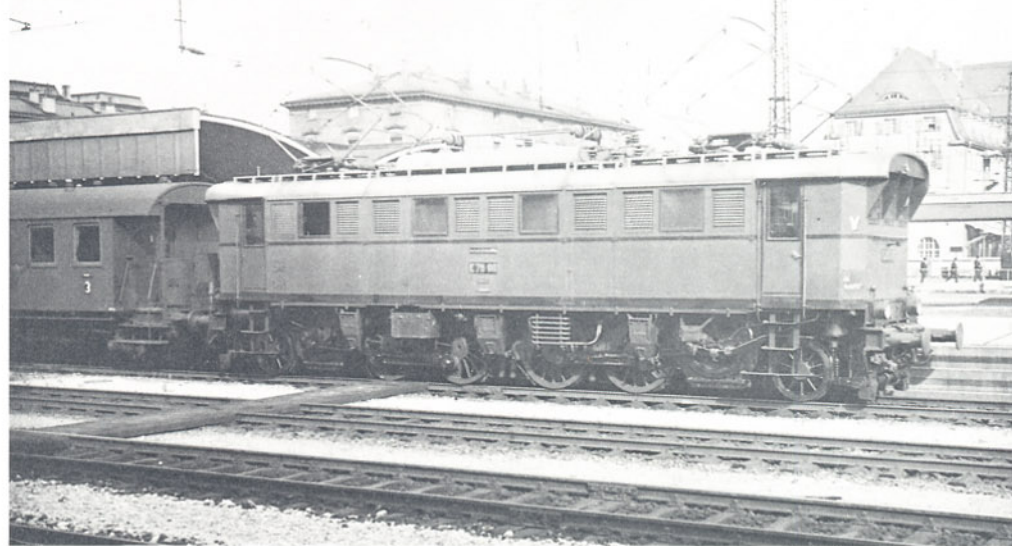
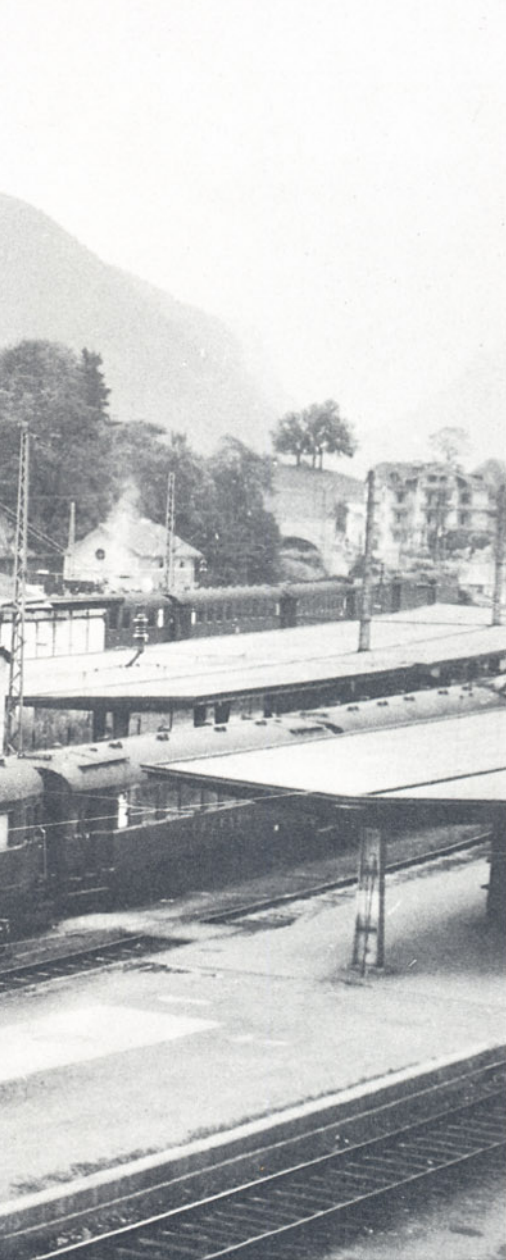
**Bild 5:** Die E 75 65 brachte 1955 einen Touropazug nach Berchtesgaden.

**Foto:** Sammlung Dr. Scheingraber

**Bild 6:** Diesel Lok – noch beim mitteldeutschen Netz – hat C. Bellingrodt 1932 auf der Muldebrücke in Dessau aufgenommen.





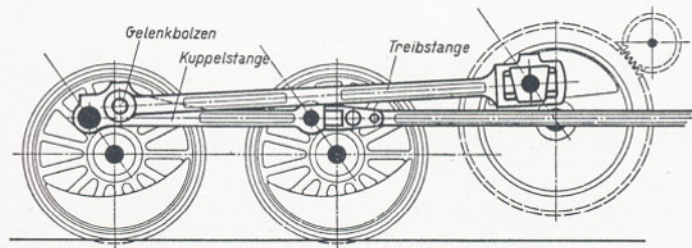


**Bild 7:** Im Jahre 1935 entstand diese Aufnahme der E 75 06. Sie stand damals mit einem Vorortzug nach Grafing abfahrbereit im Münchener Ostbahnhof.

**Foto: E. Schörner**

**Bild 8:** Skizze des Winterthurer Schrägstangenantriebs.

**Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**



**Bild 9:** E 75 67 und E 75 51 stehen mit einem Güterzug aus Kufstein am 22. 5. 1959 im Bahnhof Rosenheim.

**Foto: J. Claus**

**Bild 10:** 175 011 mit Güterzug auf der Fahrt durch München-Obermenzing. Die stimmungsvolle Aufnahme entstand am 1. 8. 1970.

**Foto: W. Hanold**

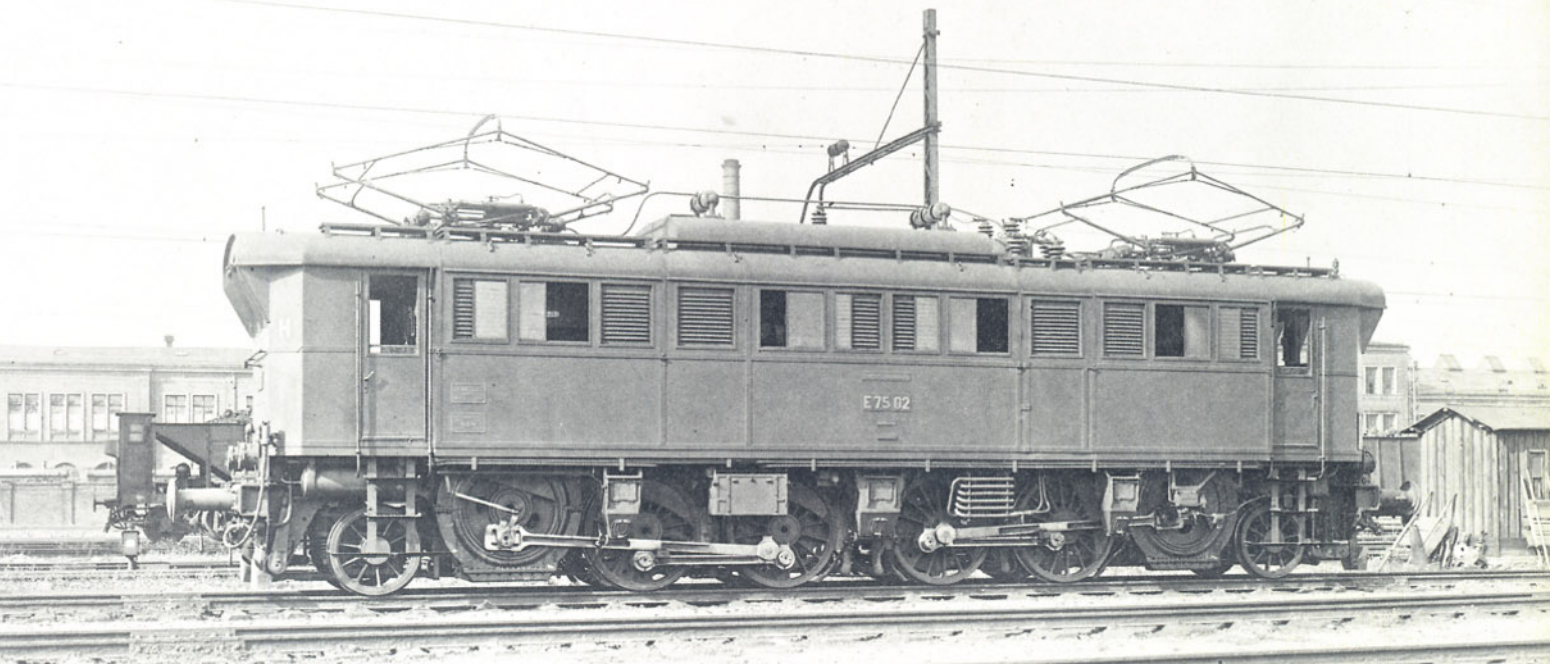


1926 beschloß, von einem Weiterbau der inzwischen auf 56 Stück angewachsenen Baureihe E 77 abzusehen und sie, obwohl eigentlich für den gemischten Dienst beschafft, ausschließlich im Güterzugdienst zu verwenden. Ihre Nachfolge trat die Baureihe E 75 an. Fahrmotoren und Antrieb wurden unverändert von der E 77 übernommen. Die Laufachsen wurden jetzt jedoch als Bisselgestell mit  $\pm 110$  mm Seitenspiel ausgeführt. Die zweite und dritte Treibachse hatten 15 mm schwächere Spurkränze. Entscheidend war jedoch, daß die Treibachsen mit Fahrmotor und die gesamte elektrische Ausrüstung von einem durchgehenden Hauptrahmen getragen wurden, was den Maschinen einerseits eine größere Stabilität verlieh und andererseits die Störanfälligkeiten der dreiteiligen E 77 ausschloß.

Neu an der E 75 waren auch die Anzapfungen für die elektrische Zugheizung und die erstmalige Serienausführung der Feinreglersteuerung, die von da an zur Einheitssteuerung der DRG wurde.

Der tragende Hauptrahmen war aus 25 mm starken Rahmenwangen gefertigt, die Kopfstücke und die Unterteile der Motorgehäuse wurden durch Querverbindungen versteift. Der Lokomotivkasten bestand aus einem blechverkleideten Stahlgerippe mit zwei leicht abgeschrägten Endführerständen. Der Maschinenraum war von zwei Seitengängen aus betretbar. Das an den Stirnseiten vorgezoge-





**Bild 11:** Eine alte Maey-Aufnahme der E 75 02 aus den dreißiger Jahren.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

**Bild 12:** Die 175 063 steht am 1. 9. 1969 im Bw Ingolstadt. Hier sieht man einmal die sonst über der Pufferbohle hinter den Laternen versteckte Leiter „in Betrieb“. Sie diente lediglich dazu, der Lok „aufs Dach zu steigen“. **Foto: Dr. W. Fiegenbaum**



ne Dach besaß einen abnehmbaren Dachaufbau.

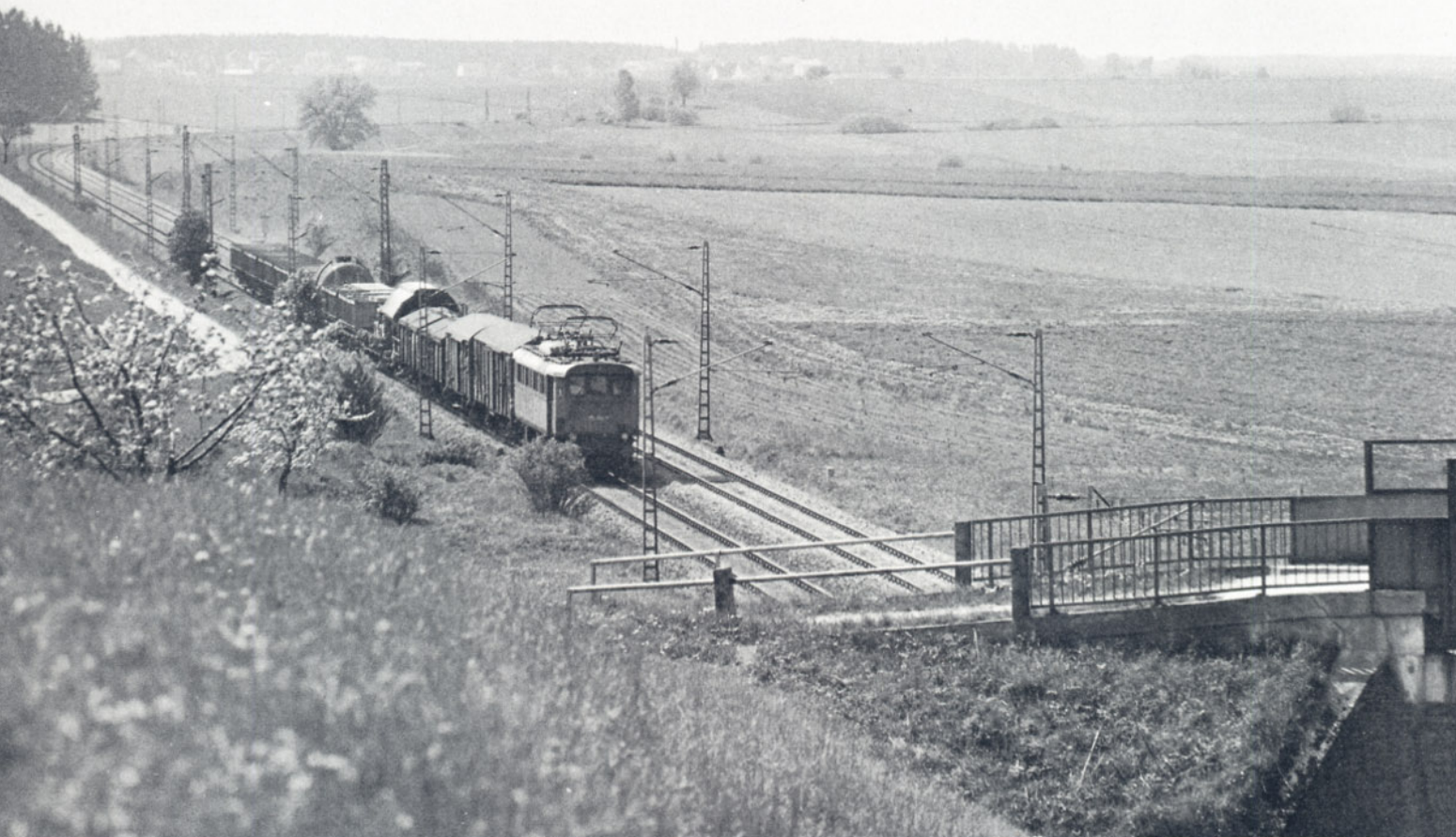
Die Baureihe E 75 wurde mit neu entwickelten Stromabnehmern SBS 10 und SBS 11 mit Rillenisolatoren ausgestattet, was eine Erhöhung des Lokomotivkastens um 100 mm ermöglichte. Der Haupttransformator war als Öltransformator in Kernbauart mit elektrisch getrennter Primär- und Sekundärwicklung ausgeführt; die Sekundärwicklung hatte 13 Anzapfungen für die Fahrstufen und zwei weitere zur elektrischen Zugheizung. Als Fahrmotoren dienten zwei 20polige Wechselstrom-Reihenschlußmotoren. Wie erwartet, waren die Laufeigenschaften der E 75 erheblich besser als die ihrer Vorläuferin, was eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h zuließ, bei der die Lokomotive auch noch durchaus ruhig lief. Sie war somit auch im Personenzugdienst verwendbar, ihr Hauptbetätigungsfeld blieb jedoch der Güterzugdienst, vermochte sie doch mit ihrer Stundenleistung von 1880 kW Güterzüge von



**Bild 13:** E 75 59 des Bw München-Ost wurde am 24. 4. 1953 im Bw München-Hbf aufgenommen. Im Hintergrund ist noch die alte Bekohlungsanlage sichtbar. Sehr schöne Modell-Nachbildungen der E 75 in H0 und auch in Spur N werden von der Firma Trix hergestellt. Die Maschinen werden in 2 Farbvarianten (grün oder wahlweise grau) schon seit einiger Zeit beim Fachhandel geführt. In früheren „Neuheiten-Journalen“ wurde bereits darüber berichtet. Das H0-Modell wurde nochmals zur Erinnerung auf Seite 82 abgebildet.

Foto:  
Dr. Scheingraber





**Bild 14:** 175 054 bringt einen Güterzug von München nach Ingolstadt. Die Aufnahme entstand am 14. 5. 1969 bei Asbach.

Foto : Dr. Scheingraber

2000 t in der Ebene mit 55 km/h und auf einer Steigung von 20‰ Züge von 510 t Gewicht mit 45 km/h zu befördern.

Die Baureihe E 75 wurde in insgesamt 31 Stück beschafft. Zwölf Lokomotiven für das süddeutsche Netz wurden ab 1927/28 als E 75 01–12 und die 19 Maschinen für das mitteldeutsche Netz gleichzeitig als E 75 51–69 geliefert, wobei die E 75 62–69 erst drei Jahre später gebaut wurden. Die für Bayern bestimmten Lokomotiven lieferten Maffei und die Maffei-Schwartzkopf-Werke, die für die Direktionen Halle und Hannover

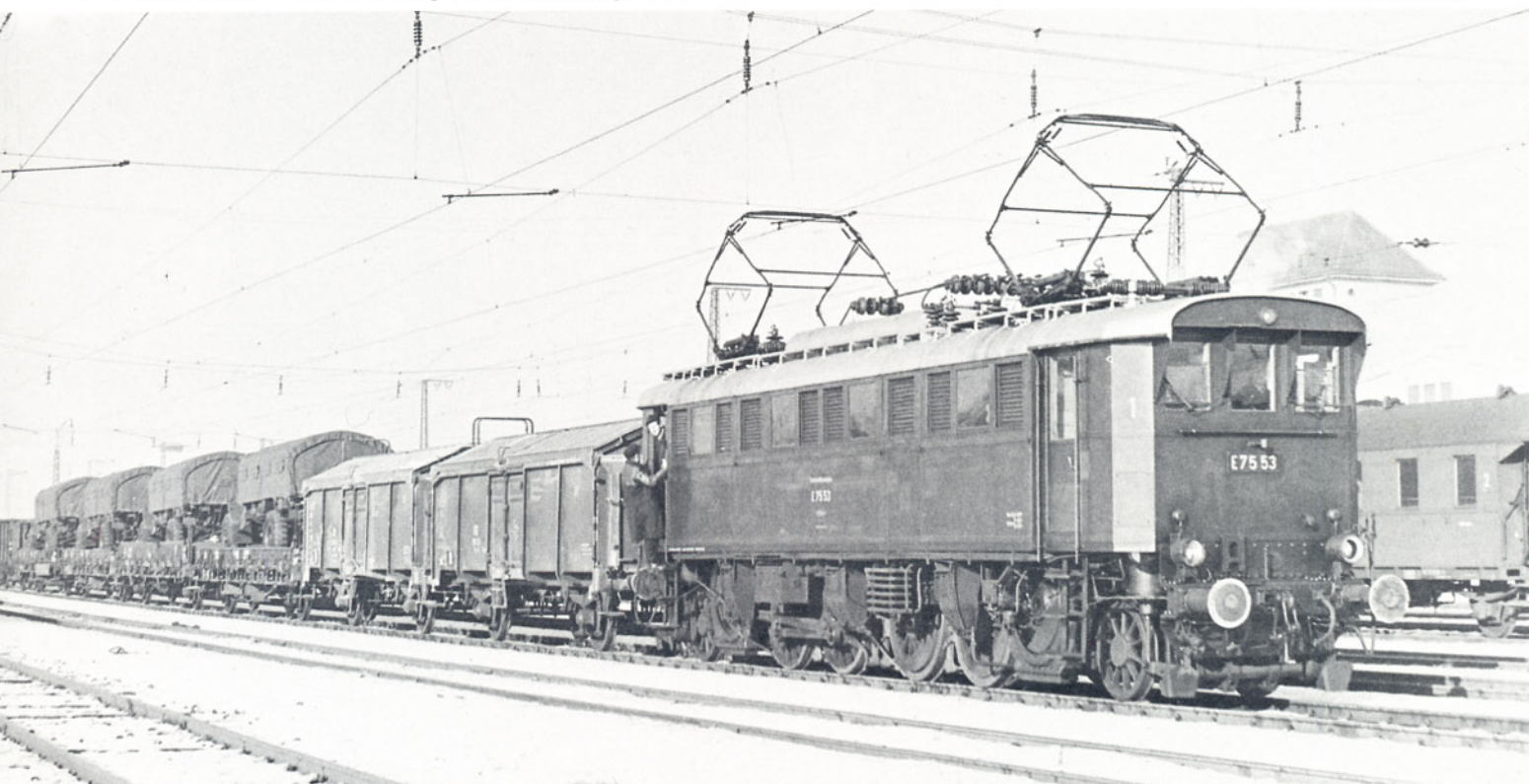
vorgesehenen Maschinen Linke-Hofmann und Bergmann. Die Lieferung von 1930/31 übernahmen Schwartzkopf und Maffei-Schwartzkopf mit Bergmann.

Im Jahre 1943 erfolgte aus Rationalisierungsgründen ein Tausch der süddeutschen E 77 gegen die mitteldeutschen E 75, so daß sich von da an alle 31 Maschinen dieser Baureihe bei der RBD München befanden. Die Kriegsergebnisse zogen natürlich auch die Baureihe E 75 in Mitleidenschaft: Bei Kriegsende im Mai 1945 standen elf Maschinen beschädigt abgestellt, die E 75 02 und die E 75 64 waren

bereits nach Totalschäden ausgemustert. Zum gleichen Zeitpunkt befanden sich die schwer beschädigte E 75 07 und die einsatzfähige E 75 58 im Bereich der russischen Besatzungszone. Erstere wurde noch im November 1945 in RAW Dessau ausgemustert und zerlegt, die E 75 58 kam Ende Januar 1946 an das Bw Magdeburg-Hbf. Sie wurde am 29. 9. 1946 zusammen mit Teilen der zerlegten E 75 07 in die UdSSR abgefahren. Am 24. 4. 1952 kehrte sie zwar wieder in die DDR zurück, war aber nicht mehr einsetzbar. Bis zu ihrer erst zwölf Jahre später erfolgten Ausmu-

**Bild 15:** E 75 53 hat am 22. 1. 1964 einen Güterzug nach München-Allach gebracht.

Foto: Dr. Scheingraber







**Bild 16:** E 75 04 vor P 2540 zwischen Peißenberg und Weilheim am 31. 3. 1962 aufgenommen.

**Foto:** R. Birzer

sterung stand sie als Schadlokok abgestellt. Von den restlichen 27 Maschinen wurden zwischen 1945 und 1950 die E 75 01, E 75 03, E 75 06, E 75 10 und E 75 57 ausgemustert. Die noch verbliebenen 22 Lokomotiven versahen von 1950 bis 1964 ihren Dienst im Bereich der BD München, mit Schwerpunkt beim Bw München-Ost. E 75 08 und 11 sowie E 75 67–69 waren zwi-

schen 1950 und 1958 beim Bw Freilassing stationiert. Im gleichen Zeitraum gehörten die E 75 12, E 75 51 und 52 zum Bw Rosenheim. 1963 teilten sich das Bw München-Ost (13) und das Bw Ingolstadt (9) in die 22 E 75, im Juni 1965 waren alle in Treuchtlingen vereinigt. Ein Jahr später hatte man bereits drei Maschinen ausgemustert. 1969 wurden die noch vor-

handenen zwölf Maschinen in Baureihe 175 umgezeichnet, zehn waren wieder beim Bw Ingolstadt und je eine hatte es nach Norddeutschland verschlagen: zum Bw Köln-Deutzerfeld und zum Bw Seelze. Nun ging es rasch dahin; bereits zum 1. 8. 1972 wurden die beiden letzten, die 175 004 und die 175 011 ausgemustert – immerhin mit 45 Dienstjahren auf dem Buckel! – **rab** –

**Bild 17:** E 75 50 überquert als Leerfahrt am 21. 12. 1957 den Isarkanal in der Nähe des Bahnhofs München-Süd.

**Foto:** Dr. Scheingraber







**Bild 18:** Am 30. 12. 1961 entstand diese Aufnahme der E 75 66 vor dem Gmp 9988 Weilheim – Peißenberg.

**Foto:** R. Birzer

**Bild 19:** Nicht fehlen durfte bei den diesjährigen Jubiläumsfahrten in Nürnberg-Langwasser die E 7509, die die DB wieder mit grauem Anstrich versehen hatte, den sie in den dreißiger Jahren getragen haben soll.

**Foto:** Th. Wunschel





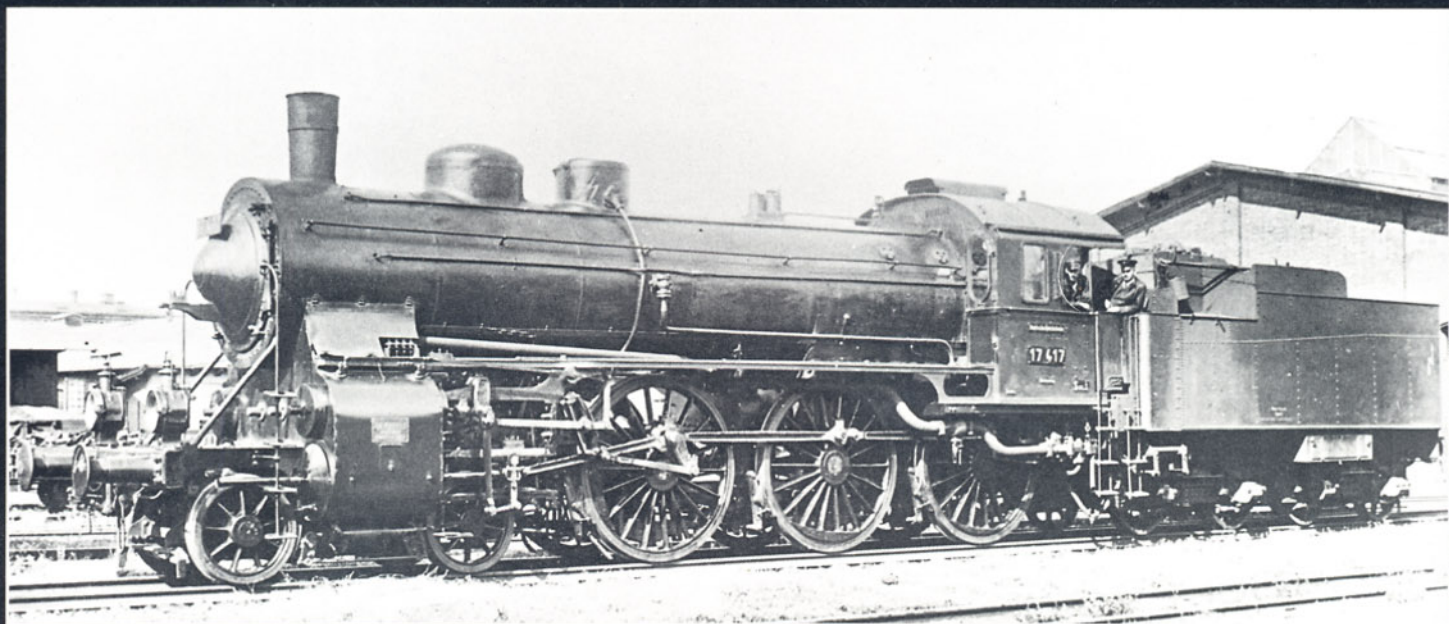


Bild 1: Die 17 517 gehörte seinerzeit zur Rbd Augsburg.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

**Zu den Bildern:** Wir haben im letzten Bayern-Journal die S 2/5 und S 3/5 ausschließlich im Zustand bei den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen gezeigt; die Illustration des dritten und letzten Teils unseres Berichtes über diese beiden Gattungen soll einen Eindruck ihres Aussehens zur Reichsbahnzeit geben. Da die S 2/5 von der Reichsbahn nur „auf dem Papier“ umgezeichnet wurde, müssen wir uns leider ausschließlich auf die S 3/5 beschränken.



# Bayern-Journal

## Thema mit Variationen Die Gattungen S 2/5 und S 3/5

### 2. Teil und Schluß: Beschaffung und Betriebseinsatz

Als erste Gruppe der S 3/5 wurden im Spätherbst 1903 acht Lokomotiven mit den Betriebsnummern 3301–3308 von Maffei abgeliefert (Fabriknummern 2351–2358), wobei festzuhalten ist, daß alle S 2/5 und S 3/5 ausschließlich von dieser Firma gebaut worden sind. Die restlichen fünf Maschinen der ersten Baugruppe mit den Betriebsnummern 3309–13 (Fabriknummern 2359–2363) folgten im Frühjahr 1904. Im gleichen Jahr lieferte Maffei noch eine weitere Gruppe von zehn Lo-

komotiven der Gattung S 3/5, so daß sich ihr Bestand Ende 1904 auf insgesamt 23 Maschinen belief. Parallel dazu erfolgte im gleichen Jahr die Lieferung der zehn Lokomotiven der Gattung S 2/5 unter den Betriebsnummern 3001–3010 (Fabriknummern 2364–2373). Alle bisher gelieferten Lokomotiven beider Gattungen wurden ausschließlich der Betriebswerkstätte I München zugewiesen, die sie im Schnellzugdienst auf den von München ausgehenden Strecken nach Salzburg, Kufstein, Regensburg, Nürnberg, Ansbach und Ulm einsetzte. Die S 2/5 übernahm vornehmlich die Bespannung der Luxuszüge, wie den „Orientexpress“ im Abschnitt Ulm – München – Salzburg oder den „Nord-Süd-Express“ im

Abschnitt Regensburg – München – Kufstein, aber auch vor den Schnellzugpaaren D 39/40 Nürnberg – München – Kufstein oder D 87/88 und D 93/94 München – Ansbach finden wir häufig die S 2/5. 1905 wurden weitere S 3/5, nämlich die Loks mit den Betriebsnummern 3324–3328 mit den Fabriknummern 2419–2423 geliefert. Im gleichen Jahr kam es zum ersten Ausfall einer S 3/5: die 3322 fiel dem schweren Eisenbahnunglück vom 4. 8. 1905 in Ingolstadt zum Opfer. An diesem Tag – es war ja Hauptreisezeit – der D 94 wurde deshalb verstärkt und war aus diesem Grund für die S 2/5 zu schwer geworden – an diesem Tag also hatte der von Köln kommende D 94 bereits bei der

Bild 2: Zum Bestand des Bw Nürnberg Hbf zählte die 17 520.

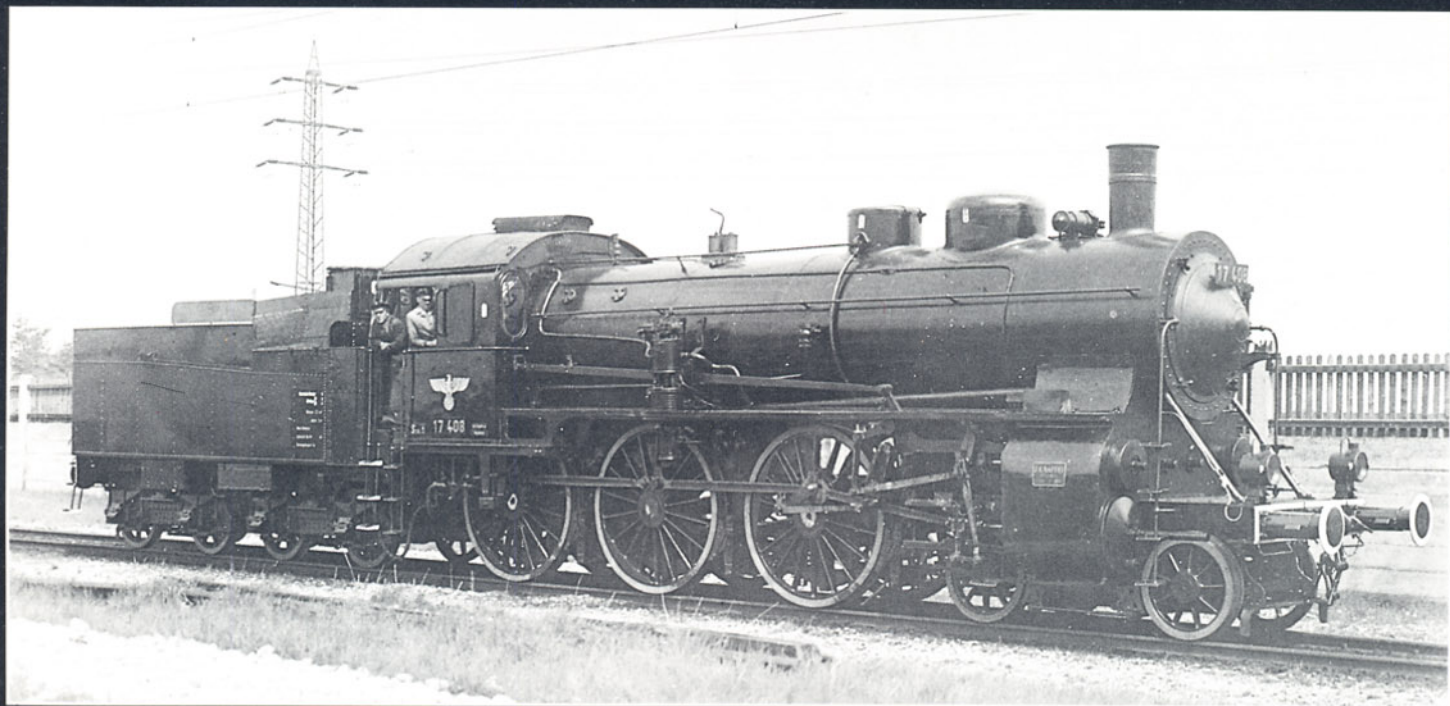
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber







Bilder 3 und 4: Die 17 408 des Bw Augsburg erhielt im Frühjahr 1941 eine L 4 und wurde wie neu am 22. 5. 1941 vom Fotografen des RAW München-Freimann an der bekannten Fotografiertelle an der nördlichen Umzäunung von allen Seiten abgelichtet.  
Fotos 3 und 4: Sammlung Dr. Scheingraber



Übernahme in Aschaffenburg über 40 Minuten Verspätung, die sich bis Ansbach auf fast eine Stunde erhöhte. Das war auch der

Grund, weshalb man den vor dem D 94 liegenden Stückgüterzug 1702 nicht planmäßig in Eichstätt überholen, sondern bis Ingolstadt

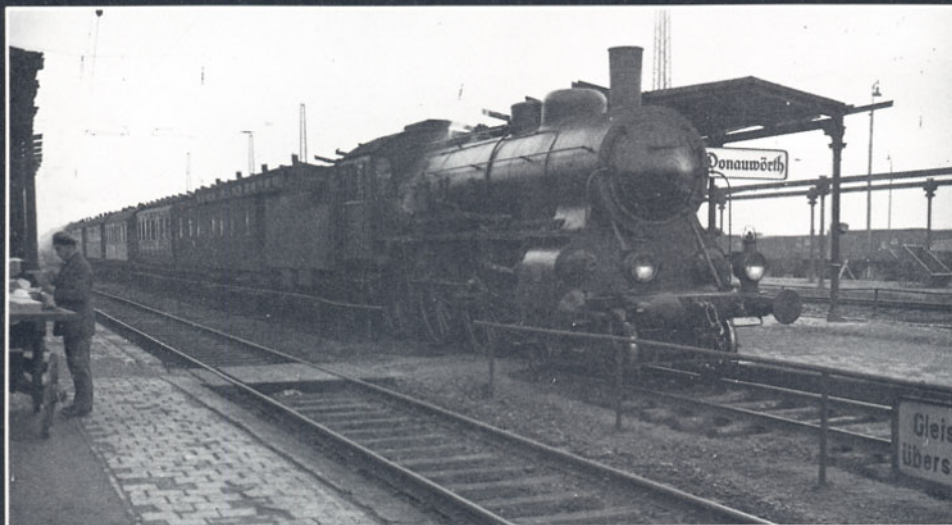
Nord, das damals noch Ingolstadt-Lokalbahnhof hieß, weiterfahren und dort auf dem geraden Durchgangsgleis entladen ließ. Da sich

Bild 5: Die 17 505 des Bw Nürnberg Hbf von der Heizerseite.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber







**Bild 6:** Die 17411 vor einem Schnellzug im Bahnhof Donauwörth, in den frühen dreißiger Jahren von E. Schörner aufgenommen.

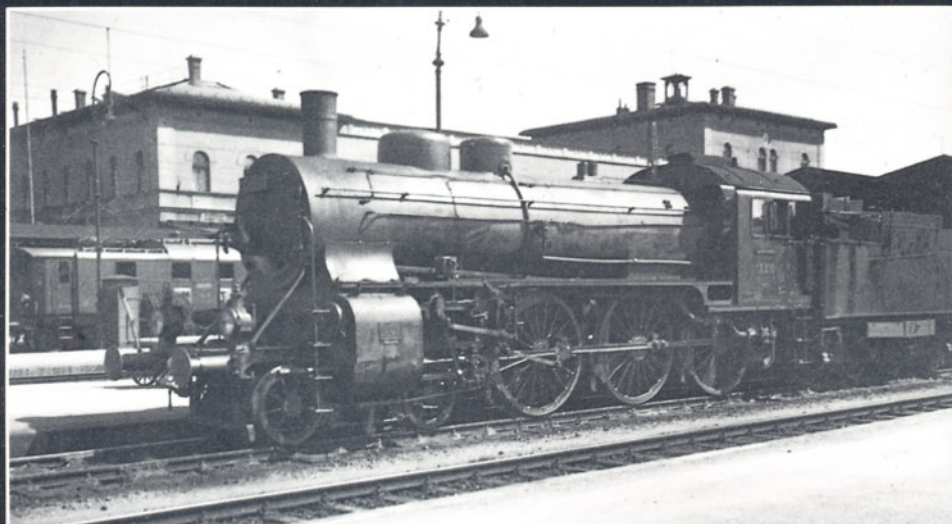
das Ladegeschäft verzögerte, sollte der inzwischen herannahende D 94 durch das Überholgleis geleitet werden, das jedoch wegen der Weichenkrümmung nur mit 45 km/h befahren werden durfte. Aus nicht geklärten Umständen war am Einfahrsignal die Anzeige „Langsamfahrstelle“ beschädigt worden, so daß der Lokführer des D 94 annehmen durfte,

die Station auf dem Durchgangsgleis mit un- verminderter Geschwindigkeit durchfahren zu können. Dabei entgleiste die 3322 mit allen Wagen. Leonhard Bergsteiner hat über dieses schwere Unglück, bei dem Lokführer und Heizer getötet und an die 20 Reisende mehr oder minder schwer verletzt wurden, im „Eisenbahn-Journal“ 4/80 ausführlich berichtet.



**Bild 7:** Die 17522 hat einen Personenzug aus Richtung Kempten gebracht und nähert sich am „freie Fahrt“ zeigenden Vorsignal Pasing. E. Schörner hat an dieser Stelle viele schöne Aufnahmen gemacht.

**Bild 8:** Die 17518 ist gerade von Buchloe kommend, im Augsburger Hauptbahnhof eingefahren. Im Hintergrund sehen wir eine E 52.



Noch im gleichen Jahr wurden übrigens die ersten S 3/5 an die Bw Nürnberg Hbf abgegeben. Mit der S 2/5-3007 wurden auf der Strecke München – Rosenheim Schnellfahrversuche mit einem 135-t-Zug, bestehend aus drei Vierachsern und einem Dreiachser, unternommen, wobei zwischen Kirchseeon und München Ost eine Spitzengeschwindigkeit von 137 km/h erreicht wurde.

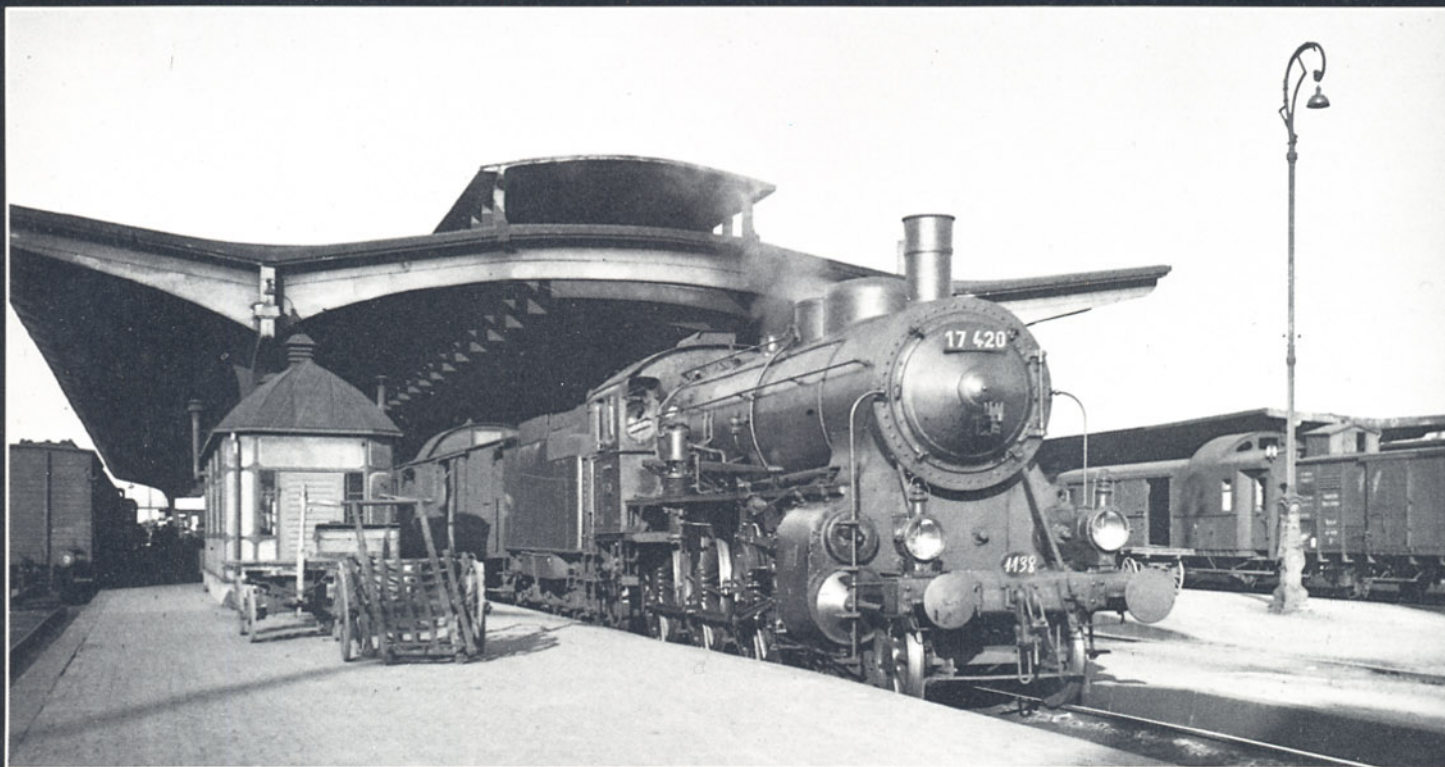
Wie oben bereits erwähnt, wurde die S 3/5-3329 versuchsweise als Heißdampflok gebaut und 1906 auf der Nürnberger Jubiläumsausstellung gezeigt. Zusammen mit der Betriebsnummer 3330 (Maffei, Fabriknummer 2520–2521) waren diese beiden Maschinen die einzige Lieferung des Jahres 1906. Die nächste Gruppe folgte aber bereits 1907, es waren die Lokomotiven 3331–3340 (Fabriknummern 2599–2608). Damit war die Naßdampfausführung der S 3/5 abgeschlossen. Von den 1906/07 gelieferten insgesamt 12 Lokomotiven wurden fünf in München und sieben in Nürnberg stationiert. 1907 wurde erstmals auch die Strecke München – Lindau (221 km) im Durchlauf von der S 3/5 befahren. Das war aber gar nichts besonderes, denn im gleichen Jahr stahlen die Nürnberger den Münchnern bei der Fahrt zum gleichen Ziel die Schau, denn da befuhren Nürnberger S 3/5 die 330 km lange Strecke Nürnberg – Lindau ebenfalls im Durchlauf und das waren doch um 50% mehr Kilometer als zwischen München und Lindau. Nürnberg setzte seine S 3/5 ab 1905 auf den Strecken nach Saalfeld, Hof, Eger, Passau, Crailsheim und Aschaffenburg ein und spannte sie ab 1906 auch vor die Schnellzüge nach Buchloe und nach Kempten.

1908 wurde die erste Gruppe der S 3/5 H, also der Heißdampfausführung geliefert. Von den insgesamt fünfzehn Maschinen mit den Betriebsnummern 3341–3355 (Fabriknummern 3001–3015) behielt die Bw München I elf Stück, die restlichen vier kamen zur Bw Nürnberg Hbf. Weitere zehn S 3/5 H folgten 1909 (Betriebsnummern 3356–3365, Fabriknummern 3078–3087); sie wurden im Verhältnis 6:4 zwischen München I und Nürnberg Hbf aufgeteilt. Gleichzeitig wurden S 3/5 zu den Bw Aschaffenburg und Hof abgestellt, die damit ihre Schnellzüge nach Ansbach bzw. nach Regensburg bespannten.

1910 wurde die zwei Jahre vorher bei Groß-Karolinenfeld (Strecke München – Rosenheim) verunglückte S 3/5 N-3310 als Heißdampflok wieder in Betrieb genommen. Die Gruppe der S 3/5 N umfaßte somit nur noch 38 Maschinen, während die Bauform S 3/5 H nach der Indienststellung der letzten vier Maschinen im Jahre 1911 (Betriebsnummern 3366–3369, Fabriknummern 3162–3165) insgesamt 31 Lokomotiven umfaßte. Im gleichen Jahr wurden weitere S 3/5 N nach Würzburg abgegeben, das sie vor seine Schnellzüge nach Frankfurt, Nürnberg und Ansbach spannte.

Zwischen 1911 und 1913 sollen zwei S 3/5 N an die Bw Ludwigshafen ausgeliehen gewesen sein; in den amtlichen Jahresberichten erscheinen hierüber jedoch keine Angaben. Die S 2/5 wurden nach und nach von München abgezogen, drei gingen 1911 an die Bw Nürnberg Hbf, wo sie vor dem „Ostende-Wien-Expreß“ zwischen Nürnberg und Passau und vor dem „Paris-Karlsbad-Expreß“ zwischen Nürnberg und Eger anzutreffen waren. Zwei weitere S 2/5 wurden nach den amtlichen Jahresberichten 1911 und 1912 an das pfälzische Netz abgegeben, nach anderen Quellen sollen es sogar fünf Maschinen gewesen sein.





Über die durchschnittlichen jährlichen Nutzkilometer-Leistungen pro Maschine und Gattung zwischen 1904 und 1914 gibt Tabelle 1 Aufschluß, wobei auch bereits die noch zu besprechenden Gattungen P 3/5, S 2/6 und S 3/6 mit aufgenommen sind. Für 1914 sind die Zahlen nur mit Einschränkungen vergleichbar, fielen hierunter doch bereits die ersten fünf Kriegsmonate, in denen es insbesondere während der Mobilmachungsphase zu einschneidenden Beschränkungen im Personen- und Güterverkehr kam.

## Kriegsverluste, Umzeichnung und Einsatz bei der DR

Von einem Einsatz der S 2/5 auf den westlichen oder östlichen Kriegsschauplätzen ist

**Bild 9:** Schörner fotografierte die 17 420 im Nürnberger Hauptbahnhof.

**Bild 10:** Die 17 522, im Vorfeld des Münchener Hauptbahnhofes von E. Schörner stimmungsvoll aufgenommen. Nicht nur die markante Kuppel des ehemaligen bayerischen Verkehrsministeriums, sondern auch das Stellwerk Nr. 5 sind längst verschwunden.

Foto: E. Schörner

**Tabelle 1: Jährliche durchschnittliche Nutzkilometer je Maschine**

Jahr	der Gattungen						
	S 2/5 Vaucl.	S 2/5	S 3/5 N	S 3/5 H	P 3/5	S 2/6	S 3/6
1904	17 281	102 461	88 088	—	—	—	—
1905	35 696	87 579	94 265	—	16 877	—	—
1906	36 432	89 854	78 124	—	85 583	—	—
1907		96 546	94 934	—	56 717	44 369	—
1908		93 402	76 889	117 018	68 246	65 705	2 624
1909		74 300	66 251	96 575	68 717	70 162	62 953
1910		70 569	68 995	82 745	64 795	32 373	101 415
1911		69 919	62 259	79 573	63 063	94 842*)	96 393
1912		57 890	62 221	88 989	62 609	84 676*)	87 472
1913		38 858	64 674	82 887	64 623	86 849*)	92 024
1914		23 310	55 092	59 531	52 454	56 539*)	73 758

\*) Die Lokomotive wurde 1911 an das pfälzische Netz abgegeben; die Nutzkilometer wurden dort zusammen mit den Gattungen P 4 und S 2/5 berechnet!





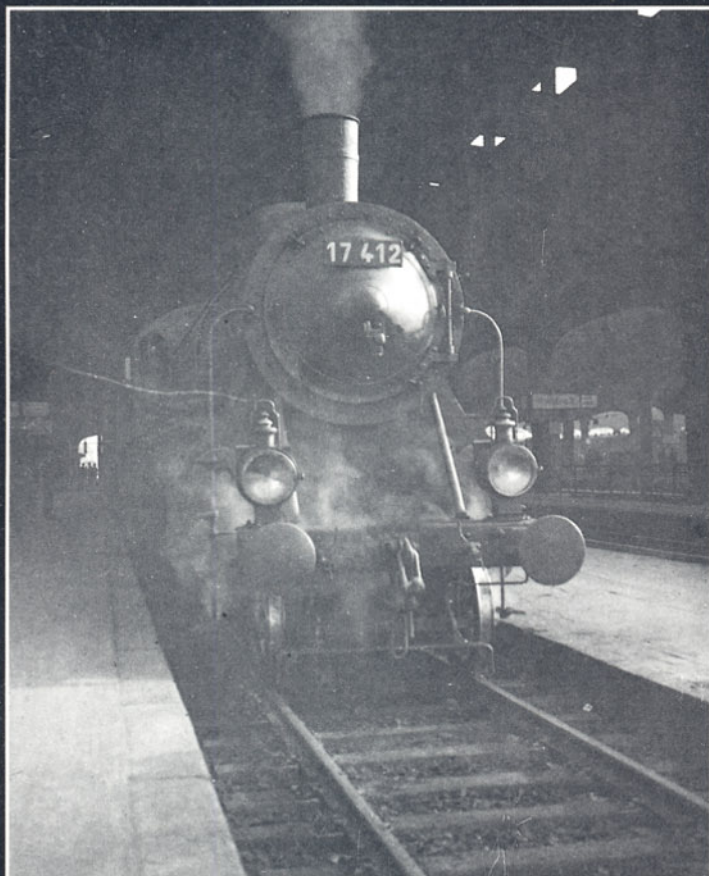


Bild 11: Dieselbe Lok wie auf Bild 6, im Münchener Hauptbahnhof von E. Schörner fotografiert.



Bild 12: Fast an der gleichen Stelle wie bei Bild 7, entstand diese Aufnahme der 17 512 vor einem Schnellzug.  
Foto: E. Schörner

Tabelle 2: Abgaben und Umzeichnungen der S 3/5

3301-05	EST 3351-3355
3306	DR 17 401
3307	EST 3356
3308	DR 17 402
3309	EST 3357
3310	EST 3363
3311	AL 982
3312-16	DR 17 403-407
3317	EST 3358
3318-20	DR 17 408-410
3321	AL 983
3322-27	DR 17 411-416
3328	EST 3359
3329	DR 17 501
3330	EST 3360
3331	DR 17 417
3332	AL 984
3333	PKP Ok 103-1
3334-35	EST 3361-3362
3336	AL 985
3337	DR 17 418
3338	AL 986
3339-40	DR 17 419-420
3341-48	DR 17 502-509
3349	EB 6149
3350-54	DR 17 510-514
3355-57	EST 3364-3366
3358-63	DR 17 515-520
3364	EB 6154
3365	EST 3367
3366-69	DR 17 521-524

DR = Deutsche Reichsbahn  
 EST = Chemins de fer de l'Est (Französische Ostbahn)  
 EB = Chemins de fer de l'Etat Belge (Belgische Staatsbahnen)  
 AL = Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine (Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen)  
 PKP = Polskie Koleje Państwowe (Polnische Staatsbahnen)

Die Lokomotiven der bayerischen Gattung S 3/5 mit den Betriebsnummern 3301 bis 3328 und 3330 bis 3340 wurden in Naßdampfpaßführung, die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 3328 und 3341 bis 3369 in Heißdampfpaßführung geliefert.

Die S 3/5-3310 wurde nach einem Unfall im Jahre 1908 umgebaut und war ab 1910 als Heißdampflokomotive wieder im Einsatz. Die anderen Naßdampfmaschinen ließ die Gruppenverwaltung Bayern ab 1925 auf Heißdampf umbauen.

nichts bekannt, sie dürften wohl bei den zuletzt erwähnten Betriebswerkstätten geblieben sein. Auch von Ablieferungen an die ehemaligen Kriegsgegner blieb die S 2/5 verschont. Sicher nicht zutreffend ist allerdings die Bemerkung bei Metzeltin, Die Entwicklung der Lokomotive, 2. Band, S. 129, daß 1918 bereits alle zehn S 2/5 ausgemustert gewesen seien. Sie sind vielmehr geschlossen noch zur DR gekommen und erhielten im endgültigen Umzeichnungsplan von 1925 die DR-Nummern 14 141-150. Allerdings ließ sich bekanntlich die Gruppenverwaltung Bayern mit der Umzeichnung Zeit, und so wies der „endgültige endgültige“ Umzeichnungsplan nurmehr fünf Maschinen aus, die 3001, 3003, 3007, 3008 und 3010, für die nun die Betriebsnummern 14 141-145 vorgesehen waren. Und auch da fehlen bislang die Beweise, daß sie diese Nummern tatsächlich getragen haben, denn Ende 1926 waren sie bereits restlos ausgemustert. Letztes Einsatz-Bw war, wie bei so manchen bayerischen Lokomotivgattungen, das Bw Augsburg, wo sie sich ab 1922/23 versammelten und vor Personenzügen zwischen Augsburg und Ulm ihre letzten Kilometer abfuhren.

Anders bei den S 3/5. Einige von ihnen waren mit Sicherheit auf verschiedenen Kriegsschauplätzen anzutreffen, wie z. B. die 3333, die im Osten verblieb, an die PKP gelangte, dort 1927 zur Ok 103-1 umgezeichnet wurde, aber bereits im Sommer 1939 nicht mehr in den Bestandslisten erscheint.

Im Westen waren die S 3/5 eine willkommene Reparationsbeute. So besorgte sich die französische Ostbahn (EST) 17 Stück S 3/5, erstaunlicherweise hauptsächlich S 3/5 N und nur fünf S 3/5 H. Fünf Maschinen fielen an das Réseau d'Alsace-Lorraine (AL), wo sie als Splittergattung zusammen mit der sächs. XII HV Nr. 49 als Nrn. 981-986 an die ehemalige Gattung S 9 der Reichseisenbahnen angehängt wurden. In dem erst im vergangenen

Jahr erschienenen Buch von Vauquesal-Papin, Locomotives et automotrices du réseau d'Alsace-Lorraine, werden sie auf S. 32 kurioserweise als „fünf andere von verschiedenen preußischen Direktionen“ stammend bezeichnet. Folgt man dieser Quelle, dann wurden sie bereits zum 1. 7. 1925 ausgemustert. Zwei Maschinen fielen an Belgien. Abgaben und Umzeichnungen sind der Tabelle 2 zu entnehmen.

Anfang der zwanziger Jahre sind die bei der Deutschen Reichsbahn verbliebenen insgesamt 44 Lokomotiven bei den Bw Augsburg und Nürnberg Hbf zusammengefaßt worden. Ab 1925 hat übrigens die Gruppenverwaltung Bayern die Naßdampfmaschinen nach und nach in Heißdampfmaschinen umbauen lassen, so daß zwischen den Baureihen 17<sup>4</sup> und 17<sup>5</sup> kein merklicher Unterschied mehr bestand. Natürlich verdrängten S 3/6, P 3/5 H und nicht zuletzt auch die preuß. P 8 und die preuß. P 10 die S 3/5 mehr und mehr aus dem Schnellzugdienst; wir finden sie jetzt vorwiegend vor Personen- und Eilzügen. In den dreißiger Jahren sind es dann die Bw Augsburg, Buchloe, Kempten, Nürnberg Hbf und Treuchtlingen, wo sich zunächst noch 37 und Anfang der vierziger Jahre dann nur noch 29 Maschinen befinden. Ab Juni 1943 wurden die letzten acht Lokomotiven der Baureihe 17<sup>4</sup> geschlossen an das Bw Augsburg abgegeben, wo sie zwischen Herbst 1946 und Frühjahr 1948 (17 415) ausgemustert wurden. Etwa zur gleichen Zeit quitierte auch die letzte Vertreterin der Baureihe 17<sup>5</sup>, die 17 521, beim Bw Buchloe ihren Dienst.

Trotz des guten Erfolgs gab es in Bayern eine Wiederholung eines „Themas mit Variationen“ nicht mehr. Erst die Deutsche Reichsbahn machte sich bei der Typisierung ihrer Einheitslokomotiven Teile dieses Gedanken-guts wieder zu eigen.

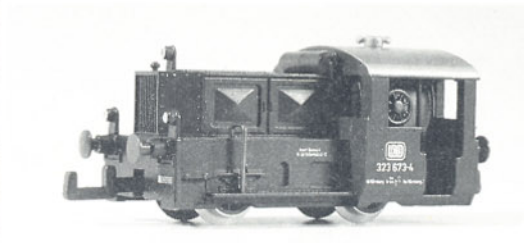
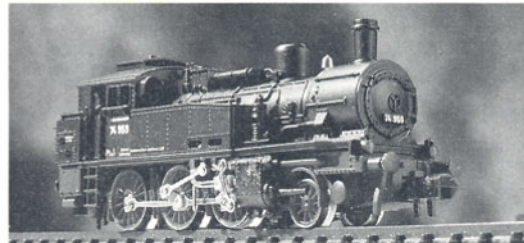
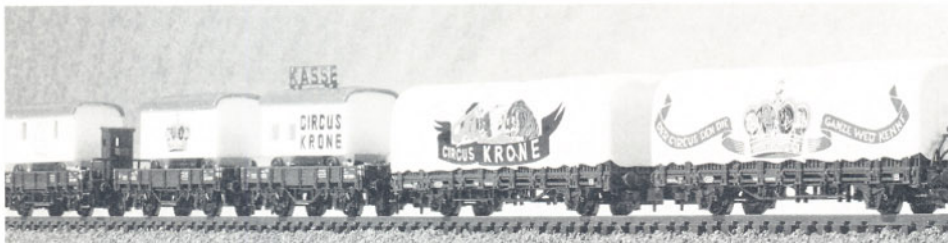
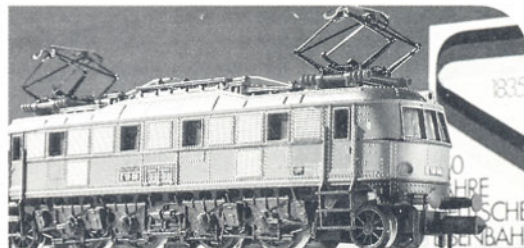
—rab—





Bild 13: Die gleiche Lok wie auf Bild 2; hier in ihrem Heimat-Bw von Herrn Harder 1934 aufgenommen.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Die Weltrekordlerin 05 002, die schmucke 74, die sensationelle Köf, die V 65 mit Simplex-Kupplung, die 51er Eilzugwagen – die sind längst auf Achse. Jetzt laufen Arnold's Jubiläums-Sonderzüge aus: Berliner Stadtbahn, Industrie-Garnitur „Mobil“, Circus-Krone-Wagen. Und die Jubiläums-Loks E 1808, 103 150-9, 23 105, E 6902. Letztere in authentischem Grün.

Rosarote Zeiten für N-Bahner.  
Arnold's neuen Katalog – jetzt 108 Seiten stark – sollten Sie sich gönnen: Beim großen Gewinnspiel winken Preise im Wert von runden Zehntausend Mark.  
Und die Lektüre ist auch ein Gewinn.  
Ihr Fachhändler freut sich auf Ihren Besuch.

**ARNOLD-N**<sup>®</sup>  
*Ihre Modell Eisenbahn*

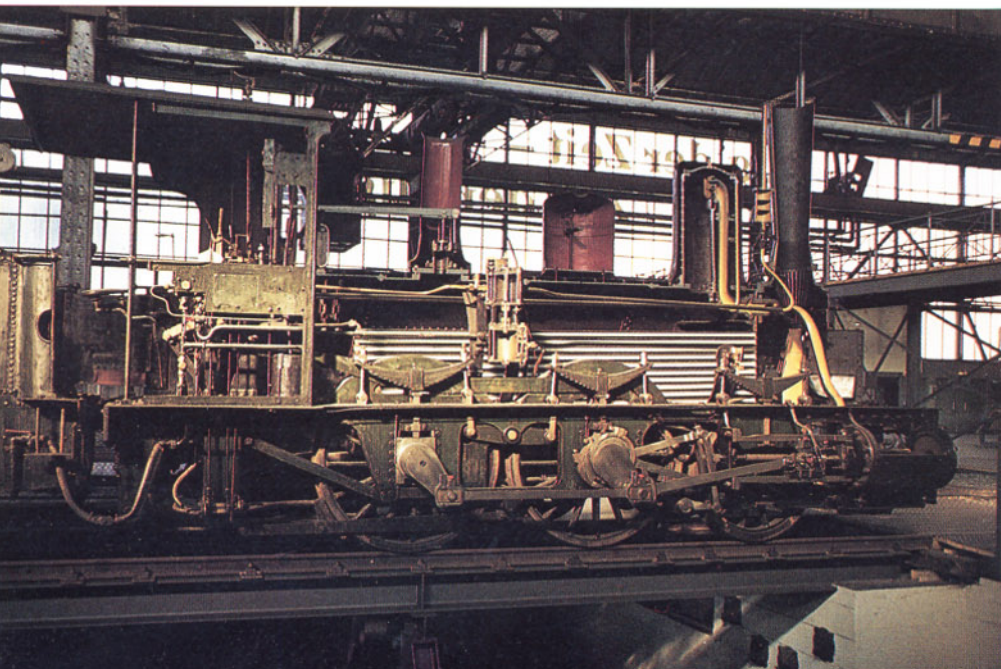




Bild 2: So sah das Innenleben einer alten bayerischen Dampflokomotive aus.

Foto: M. Hehl

Bild 3: Die J. A. Maffei des Bayerischen Localbahnvereins brik in Redenfelden.





# Vorüber ist die Schau - was nun?

Noch vor wenigen Jahren galt es als unschicklich, in Gegenwart einiger „Bundesbahner“ von Dampflokomotiven zu reden. Die moderne Bundesbahn war gefragt, die Bahn, die sich das Rauchen abgewöhnt hatte und nun mit zeitgemäßen Diesel- und Elektrolokomotiven fährt. Die Dampflokomotive war zu einem Relikt der Vergangenheit geworden. Als unwirtschaftliches Verkehrsmittel hatte sie im Betriebsdienst auch tatsächlich nichts mehr verloren. Die letzten betriebsfähigen Exemplare hatte man dann aber recht rigoros von den Abstellgleisen und den leeren Hallen ehemaliger Ausbesserungswerke verbannt. Mit Macht wurde hier Vergangenheitsbewältigung betrieben. Plötzlich begann sich aber eine Art Gesinnungswandel anzukündigen. Im Hinblick auf das 150jährige Bestehen der Eisenbahn in Deutschland erinnerte man sich bei der DB nicht nur an die „Adler“, sondern auch an die erst kurze Zeit zuvor aus dem Dienst geschiedenen Dampflokomotiven. Die meisten davon waren als Schrott verkauft oder in recht lohnintensiver Arbeit zu Schrott verarbeitet worden.

Mit bemerkenswertem Einsatz ging man nun daran, aus Schrotthaufen und einigen Museums- und Denkmalslokomotiven wieder betriebsfähige Exponate für die große Schau und für attraktive Dampfsonderfahrten zu schaffen. Dipl.-Ing. Horst Troche, der Chef des zentralen Werkstattwesens, und seine Männer haben mit großem Einsatz vorbildliche Arbeit geleistet und rund ein halbes Dutzend Dampflokomotiven wieder auf die Schienen gebracht. Für die wegen der großen Nachfrage zusätzlich erforderlichen Sonderfahrten reichten diese Fahrzeuge aber nicht aus, erst recht nicht für die großen Fahrzeug-Kavalkaden in Nürnberg. Wie gut, daß es da noch die zahlreichen privaten Vereinigungen

**Bild 1:** Welcher Eisenbahn- und Dampflokreund hätte sich vor einigen Jahren einen solchen Anblick auch nur träumen lassen? Die Fahrzeugparade in Bochum-Dahlhausen am 2. 10. 1985.

Foto: J. Hörstel

stand noch vor wenigen Jahren im Betrieb bei der Papierfabrik.  
Foto: S. Karmainski

**Bild 4:** Lok 146 der B.L.E. fährt zur Parade vor.

Foto: S. Karmainski







**Bild 5:** Der stilechte preußische Personenzug, angeführt von der 89 7159, löste bei den Zuschauern helle Begeisterung aus.  
**Foto: J. Hörstel**

**Bild 6:** E 1808 im stahlgrauen Anstrich vor einem Fünfswagenzug, bestehend aus Post- und Packwagen sowie drei grünen Schürzenwagen.  
**Foto: J. Hörstel**

**Bild 7:** Das originelle „Pause“-Zeichen, dargestellt von fünf 323ern.  
**Foto: S. Karmainski**

gab. Noch kurz zuvor als „Spinner“ belächelt und – mitunter von Amts wegen arg geschöpft, waren diese Leute und ihre Lokomotiven jetzt willkommene Partner der mächtigen Deutschen Bundesbahn.

**Bild 8:** Und weiter geht's mit der 01 150 vor einem Eilzug der dreißiger Jahre.  
**Foto: J. Hörstel**





Mit einigen wenigen Enthusiasten hatte es einst begonnen. Lange bevor die Feuer in den letzten DB-Maschinen erloschen, hatten sich Privatpersonen und Interessengruppen zum Ziel gesetzt, markante alte Dampfloktypen der Nachwelt zu erhalten. Für den Erwerb und für den Transport über DB-Gleise mußten stattliche Beträge aufgewendet werden. Noch mehr Geld und unzählige Arbeitsstunden flossen dann in die Instandsetzung der Fahrzeuge. Viele Schwierigkeiten waren zu überwinden, bis die Maschinen wieder betriebsfähig waren. Nun war man auf das Entgegenkommen von Privatbahnen und ausländischen Bahnverwaltungen angewiesen, denn für die DB-Gleise galt ja noch immer das 1977 verfügte Verbot des Einsatzes von Dampflokomotiven, das nur für einige Strecken wegen der DB-Sonderfahrten vorübergehend aufgehoben wurde.

Trotz dieser Erschwernisse sind heute in der Bundesrepublik Deutschland mehr als 70 betriebsfähige Dampflokomotiven vorhanden, die von zahlreichen Vereinigungen und ihren Mitgliedern gepflegt und instandgehalten werden. Eine große Anzahl dieser Maschinen hatte jetzt im September an den großen Fahrzeugparaden teilgenommen, und einige davon können wir in diesem Bildbericht vorstellen, für den es keine besonderen Auswahlkriterien gab.

Inzwischen sind die Lokomotiven von den Ausstellungen zurückgekehrt. Sie werden auch in der Zukunft auf verschiedenen Privatstrecken weiterdampfen und viele Besucher erfreuen. Auf Grund der Jubiläumsergebnisse werden sicherlich noch weitere Fahrzeuge hinzukommen, Verkaufsangebote aus Polen und aus der DDR sind in ausreichendem Maße vorhanden.

Das Schicksal der DB-Maschinen ist dagegen noch recht ungewiß. Natürlich wird man die Lokomotiven erhalten, in deren Aufarbeitung soviel Geld gesteckt wurde. Ob es aber auch im Jahr 1986 zu weiteren Einsätzen kommt, war bis zum Redaktionsschluß für diese Ausgabe noch nicht entschieden, trotz des guten Erfolges im Jubiläumsjahr. **HO**

**Bild 9:** Neben den großen Paraden lösten die dampflokbepannten Sonderzüge größtes Interesse aus. Die 01 1100 mit Dampfwolke am 28. 9. 1985 bei Velden/Pegnitztal nach Bayreuth. **Foto: U. Pecher**

**Bild 10:** Die E 0420 mit den mustergültig restaurierten vier ISG-Wagen. **Foto: S. Karmainski**







**Bild 11:** 7906 Stettin, eine T 13, wie sie zu Kaisers Zeiten nicht schöner gewesen sein kann.

**Foto:** S. Karmainski



**Bild 12:** 011100 und 23105 sind am 20. 9. 1985 zwischen Hersbruck und Zips unterwegs.

**Foto:** U. Winkler



**Bild 13:** Das Ende unserer kleinen Lokparade bildet die 741192 mit den hübschen alten preußischen Abteilwagen.

**Foto:** J. Hörstel



(Füllseite)





**Bild 1:** Die noch teilweise in gutem Zustand befindlichen Kühlwagen im ex-AW Oldenburg sind zum Verkauf an die DDR vorgesehen, 10. 8. 1984.



**Bild 2:** Wie oft wird sich dieses Tor noch öffnen?

# Deutsche Bahnbetriebswerke

## Das AW Oldenburg



Vor 118 Jahren wurde das AW Oldenburg als Hauptwerkstätte der Großherzoglichen Oldenburgischen Eisenbahn (GOE) gegründet. Das AW mußte immer wieder harte Zeiten durchmachen: Zwischen 1919 und 1932 sank die Zahl seiner Beschäftigten von ca. 800 auf 200, und schon damals sollte es geschlossen werden. Doch in den 40er Jahren entspannte sich die Lage und bis 1949 zählte das AW etwa 1250 Arbeiter.

Von da an sank die Zahl der Beschäftigten ständig. 1950 waren nur noch 800 – 1960 bereits 550 Arbeiter beschäftigt. 1967 sollte das AW dann ein zweites Mal geschlossen werden, aber Gewerkschaften, Mitarbeiter, Parteien, Personalrat, Verbände und die Stadt Oldenburg konnten dies verhindern. Nicht verhindern konnten sie weitere Entlassungen, die Zahl der Beschäftigten sank 1977 auf 400

**Bild 3:** Auch einer der ehemaligen polnischen „Hechte“ wurde in Oldenburg zerlegt; Aufnahme 18. 1. 1985.

**Bild 4:** Am 10. 8. 1984 wurde der Bye 29-13 114 in Oldenburg zerlegt.







**Bild 5:** Der 832 601 noch im Originalzustand.

**Bild 6:** Das sind die Kläglischen Reste des ehemaligen Steuerwagens 832 601; Aufnahme 20. 9. 1984.

und 1982 auf ca. 200 Mann. 1983 schickte man die meisten Beschäftigten zum AW Bremen oder verteilte sie auf andere Dienststellen. Am 31. 12. 1983 wurde das AW Oldenburg endgültig geschlossen und zur Werkabteilung (Wabt) des AW Bremen degradiert. Es wurde nur noch zur Verschrottung von Kühlwagen genutzt. Schließlich wurde auch die Werkabteilung aufgelöst und vom AW blieb nur eine kleine Bahnmeisterei mit 33 Mitarbeitern.

Neben den Kühlwagen wurden seit April 1984 in der Bahnmeisterei folgende E-Triebwagen zerlegt:

1. 425 106 / 825 006 / 425 406 (Bw Tübingen)
2. 430 112 / 430 412 (Bw Hamm)
3. 432 101 / 432 401 / 832 601 (Bw Nürnberg)
4. 432 102 / 432 402 / 832 602 (Bw Nürnberg)
5. 432 122 / 432 422 / 832 622 (Bw Nürnberg)
6. 425 118 / 825 018 / 425 418 (Bw Tübingen)
7. 455 103 / 855 003 / 455 403 (Bw Heidelbg.)
8. 455 106 / 855 006 / 455 406 (Bw Heidelbg.)

Dazu kamen drei Waggon der Gattung Bye 655, vier Waggon der Gattung Bye 667 und ein Waggon der Gattung Bye 668. Außerdem sind Mitte der 70er Jahre bereits nachstehende Dampflokomotiven zerlegt worden:

- 044 136 ex Bw Hamm
- 044 499 ex Bw Hamm
- 044 065 ex Bw Hamm
- 044 527 ex Bw Gelsenkirchen-Bismarck
- 050 692 ex Bw Duisburg-Wedau
- 051 227 ex Bw Duisburg-Wedau
- 051 442 ex Bw Duisburg-Wedau
- 052 991 ex Bw Duisburg-Wedau

Mitte 1984 kam dann Kaufinteresse an den Kühlwagen von seiten der DR der DDR auf. Sofort wurde die Verschrottung gestoppt und die alte Kühlkammer des AW wieder betriebsfähig hergerichtet. Dennoch kam es bisher noch zu keinem definitiven Kaufabschluß mit der DR.

Jetzt bleibt nur noch zu hoffen, daß alles so verläuft wie es die Bahn zur Zeit plant, dann wird es die Bahnmeisterei wenigstens noch bis 1986 geben.

**R. Steffmann**

**Bild 7:** 455 403 halberlegt abgestellt, da im Januar 1985 die Weiterarbeit bei Temperaturen von minus 20 Grad eingestellt wurde.

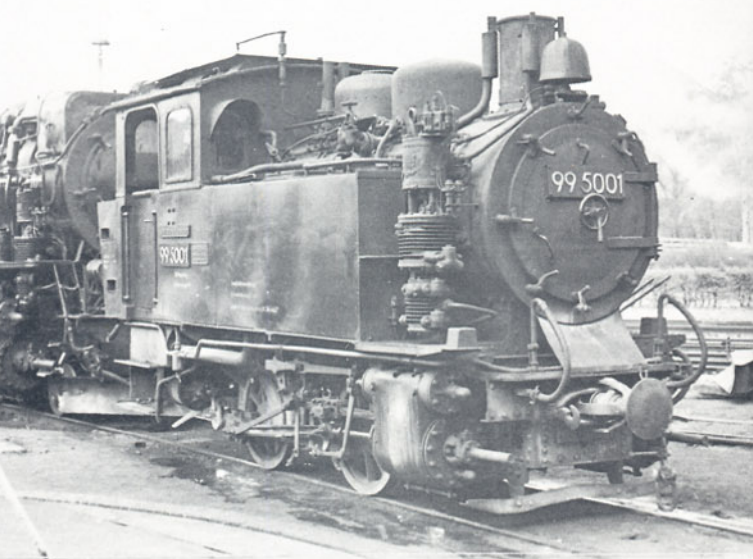
**Fotos 1–7: R. Steffmann**







**Bild 1:** Das LGB-Modell der 99 5001 verfügt über eine Heusinger-Steuerung, über die Nachbildung eines Generators und an der linken Seite über eine fein ausgeführte Luftpumpe.  
Fotos 1 und 5: Obermayer



## Schmalspur-Tenderlokomotive 99 5001

**Bild 2:** Zunächst wurde die Lokomotive im Verschiebedienst in Nordhausen eingesetzt, danach kam die Lok in das Bw Wernigerode-Westertor.

**Bild 3:** Nach der Einstellung des Betriebs auf der Spremberger Stadtbahn kam die Lokomotive Nr. 11 über das RAW Görlitz als 99 5001 zur Harzquerbahn.

Im Gegensatz zur Deutschen Bundesbahn betrieb die Deutsche Reichsbahn in der DDR in den fünfziger und sechziger Jahren eine große Anzahl von Schmalspurbahnen mit den Spurweiten von 600 bis 1000 mm. Zahlreiche Bahnen waren erst im Jahre 1949 von der DR aus Privatbesitz übernommen worden. Zu den wenigen Bahnen die davon nicht betroffen waren, zählte die Spremberger Stadtbahn, die bereits am 1. Oktober 1897 eröffnet worden war. Auf einer Strecke von nur 3,2 km führte diese meterspurige Kleinbahn durch die Stadt Spremberg an der Südgrenze der früheren Mark Brandenburg. Mit der zunehmenden Industrialisierung wuchs das Streckennetz bald auf eine Betriebslänge von 23 km an, auf dem sich ein reger Rollbockverkehr entwickelte. Als Triebfahrzeuge standen hauptsächlich kleine zweiachsige Tenderlokomotiven zur Verfügung, die inzwischen aber längst in Vergessenheit geraten sind. Bekannt geworden und sogar erhalten geblieben ist dagegen die Lok Nr. 11 der Spremberger Stadtbahn. Die Lokomotivfabrik von August Borsig in Berlin-Tegel hatte diese Maschine unter der Fabrik-Nr. 11 870 gebaut und im Jahre 1925 geliefert. Die kleine bullige Lok hat eine Gesamtlänge von nur 6150 mm, einen Raddurchmesser von 850 mm und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h. In den beiden seitlichen Wasserkä-







Bild 4: Dieses Foto zeigt die Lok 99 5001 im Jahre 1967, kurz bevor sie in Wernigerode aus dem Betrieb ausschied.

Fotos 2–4: –er–

sten kann ein Wasservorrat von 1,4 m<sup>3</sup> untergebracht werden. Noch bescheidener war der Kohlevorrat von 0,85 t, in einem hinter dem Führerhaus angeordneten Behälter mit zwei Klappen. Nachdem im Jahre 1956 der Verkehr auf der Stadtbahn aufgegeben wurde, kam die Maschine in den Bestand der Deutschen Reichsbahn und verblieb dann zunächst im Ausbesserungswerk Görlitz. Nach seiner Aufarbeitung kam das Fahrzeug, nun als 99 5001 bezeichnet, zur Harzquerbahn nach Nordhausen. Wenig später wurde die Lok dem Bw Wernigerode-Westerntor zugewiesen. Nach einem zehnjährigen Einsatz im Rollbockbetrieb und im Verkehr auf den verschiedenen Werksanschlüssen, wurde die Maschine aus dem Betrieb gezogen, nachdem sie am 14. April 1967 noch eine Bremsuntersuchung erhalten hatte. Glücklicherweise blieb der Lokomotive das Schicksal der Verschrottung erspart, sie blieb erhalten und kam zu der Touristikbahn Dunières – St. Agrève bei St. Etienne in Frankreich.

## Die 99 5001 als LGB-Modell

Im Sortiment der Lehmann-Groß-Bahn erschien die kleine 99 5001 bereits vor Jahren in einer stark vereinfachten Ausführung als Batterielok, die in schwarz/roter Lackierung einzeln und mit grün/schwarzem Gehäuse auch in einer batteriebetriebenen Anfangspackung angeboten wurde. Inzwischen hat sich die kleine „Dicke“ mächtig gemausert. Unter der Artikel-Nr. 2076 D wird dieses Maschinchen nun auch mit guter Detaillierung, vollständiger Heusinger-Steuerung und je zwei beleuchteten Laternen an Front- und Rückseite gefertigt. Die Beleuchtung wechselt automatisch in Abhängigkeit zur Fahrtrichtung. Im Kohlenka-

sten, dessen Klappen sich öffnen lassen, ist unterhalb der Betriebsnummer eine kleine Steckdose vorhanden, an die sich eine Wagenbeleuchtung anschließen läßt. Im Schornstein ist ein Rauchentwickler eingebaut. Eine elektronische Konstantenschaltung sorgt dafür, daß schon bei Langsamfahrt die Beleuchtung hell brennt und die Dampfentwicklung voll einsetzt. Im Führerhaus befindet sich ein Funktionsschalter, mit dem sich die Lok stromlos oder mit abgeschaltetem Motor, aber mit vol-

lem Licht und dampfend abstellen läßt. In einer weiteren Schalterstellung ist die Maschine voll funktionsfähig. Angetrieben wird das Modell von dem im Rahmen eingebauten Motor. Die Kapselung von Motor und Getriebe gewährleistet einen sicheren und störungsfreien Einsatz im Freilandbetrieb. Da ein Rad zur Erhöhung der Zugkraft mit einem Haftreifen bestückt wurde, erhielt die Lokomotive zwei zusätzliche Schleifkontakte für eine sichere Stromabnahme vom Gleis. HO

Bild 5: An der Rückfront der kleinen bulligen Lok erkennt man unter der Betriebsnummer die Lichtsteckdose.













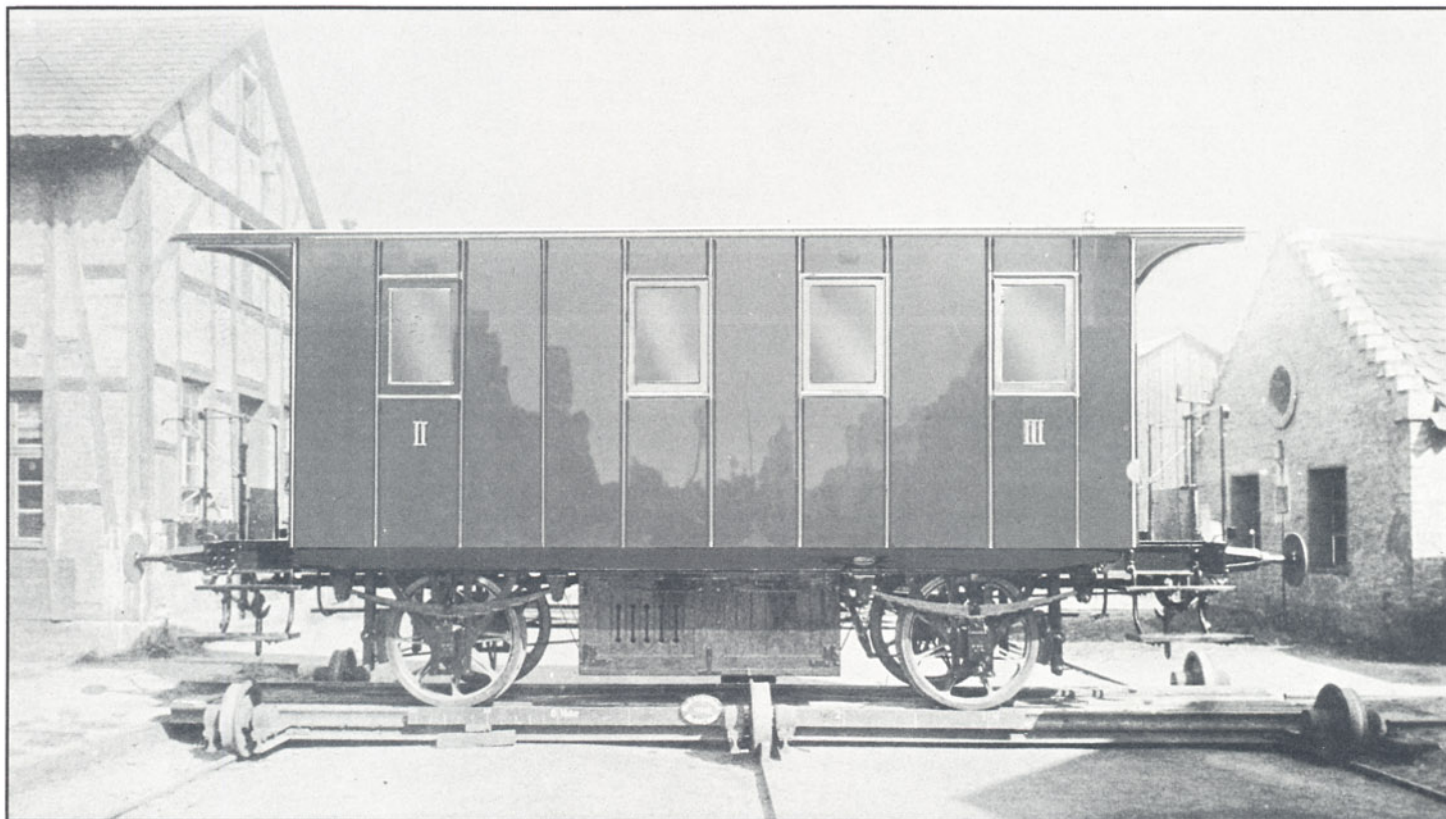


Bild 1: Der kleine BCL verfügte über ein Abteil 2. und drei Abteile 3. Klasse.

# Die bayerischen Lokalbahnwagen

Sie waren schon eine Besonderheit, die bayerischen Lokalbahnwagen. Am 21. April 1884 verabschiedete der bayerische Landtag das Lokalbahngesetz, das mithelfen sollte, das flache Land mit Hilfe einer einfachen und ko-

stensparenden Bauweise verkehrsmäßig zu erschließen. Man hatte dabei nicht nur einfachere Gleisanlagen, Bahnhöfe und Güterschuppen im Auge, sondern auch leichtere und billigere Fahrzeuge. Außerdem mußte

der für den Bahnbau benötigte Grund und Boden von seinen Besitzern dem Staat kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

Dieses Konzept bewährte sich in der Folgezeit so gut, daß die Lokalbahnen bis zum Übergang der Bayerischen Staatseisenbahnen auf das Reich einen Anteil von über 40% am gesamten bayerischen Schienennetz ausmachten.

Sehen wir einmal von der mit der Verstaatlichung der Bayerischen Ostbahnen übernommenen Strecke Plattling – Deggendorf ab, für die fünf Abteilwagen beschafft worden waren, die die Staatsbahn später dem Park der Lokalbahnwagen hinzufügte, so zeigt sich, daß alle Lokalbahn-Personenwagen Durchgangswagen mit offenen Endplattformen waren.

Die erste Gruppe unserer Lokalbahnwagen entstand in den Jahren 1880–1886. Es waren die kleinen holzverschalteten Wägelchen mit nur 3,65 m Achsstand und einer Gesamtlänge von 8,22 m, wie sie Rai-Mo vor einigen Jahren bereits als Modell herausbrachte. Sie wurden in vier Varianten beschafft: als BCL, als CL, als PBL, also als Packwagen mit einem Abteil zweiter Klasse und schließlich als PPostL (Post- und Packwagen). Übrigens: Entgegen einer weit verbreiteten Meinung, waren die BCL als einzige dieser Bauform von Anfang an blechverkleidet, unser Bild 1 zeigt den Wagen also im Originalzustand. Zwischen 1888 und 1890 folgte eine weitere Gruppe von Lokalbahnwagen mit einer um 400 mm verlängerten LÜP und 3,8 m bzw. 4,5 m Achsstand. Ein Teil dieser Wagen war

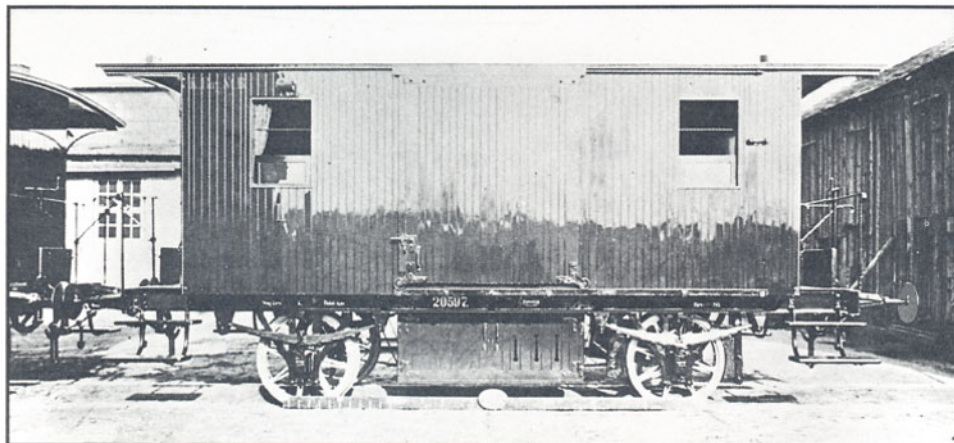


Bild 2: Der BPL 20597 wurde 1893 zum 18 651 umgezeichnet. Das Abteil 2. Klasse ist links nur an dem Vorhang erkennbar.

Fotos 1 und 2: Werkfotos MAN Sammlung Dr. Scheingraber

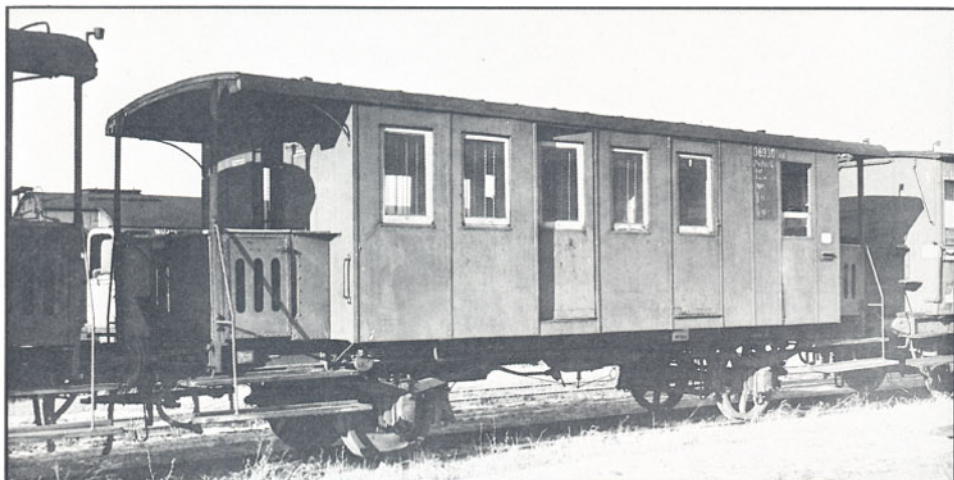
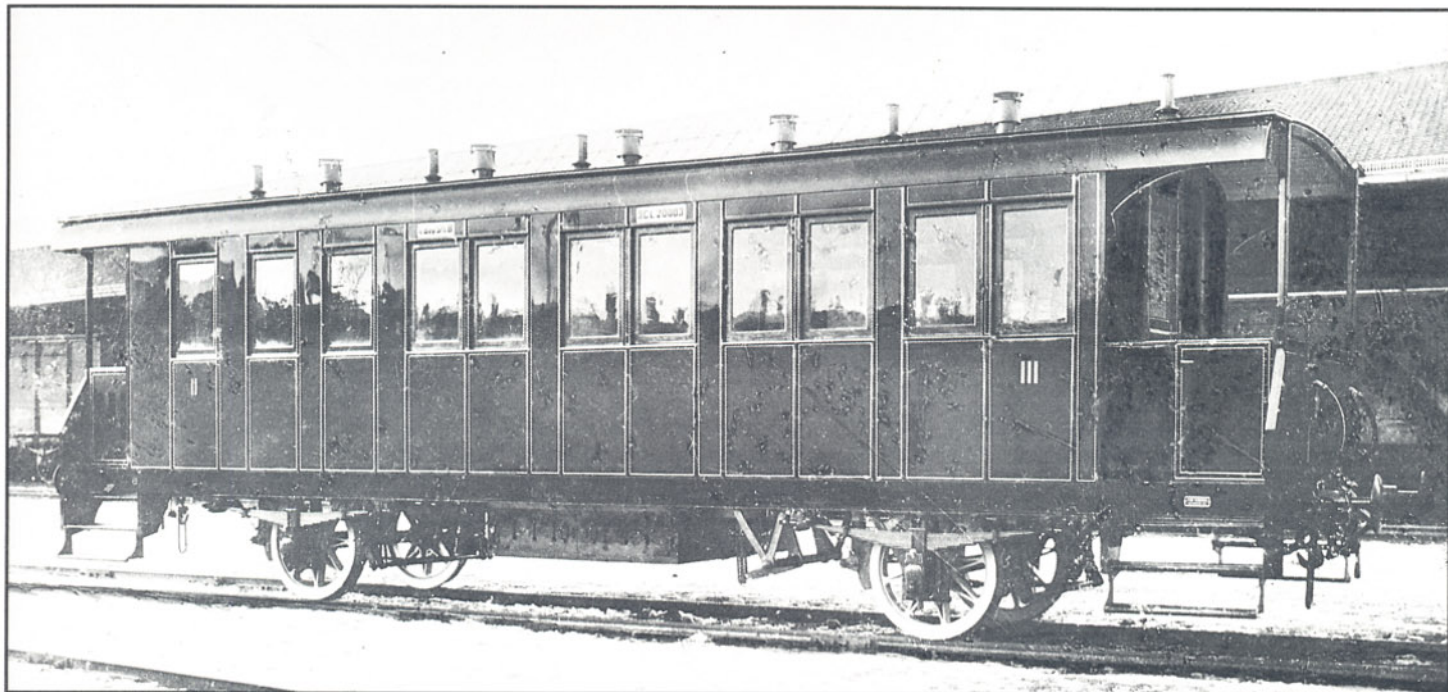


Bild 3: Ursprünglich als BPostL gebaut, wurde dieser Wagen bereits 1908 zum PPostL umgebaut. Er erlebte als DR 8930 noch die Zeit der DB und wurde am 14. 1. 1955 im AW Freimann aufgenommen.

Foto: Dr. Scheingraber





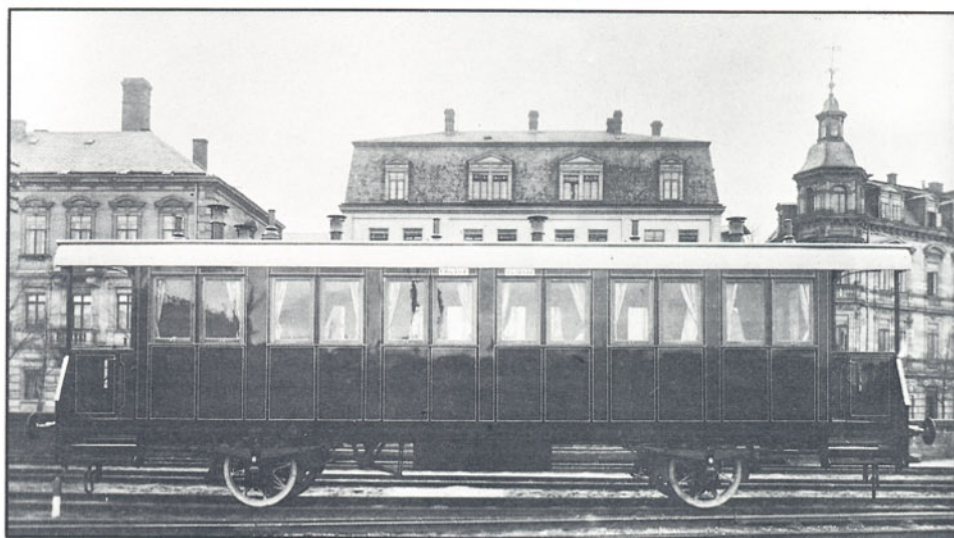
**Bilder 4 und 5:** BCL und CL der Bauform 1896 unterscheiden sich durch die 5 ½ bzw. sechs Abteile.

Fotos: Sammlung Dr. Scheingraber

für die Lokalbahn von Reichenhall nach Berchtesgaden bestimmt. Abgesehen von den beiden Aussichtswagen der – einmaligen – Gattung AL mit vier großen Fenstern und nur ganz schmalen Stegen, besaßen alle übrigen Gattungen BCL, CL und PPostL die bekannten schmalen Doppelfenster.

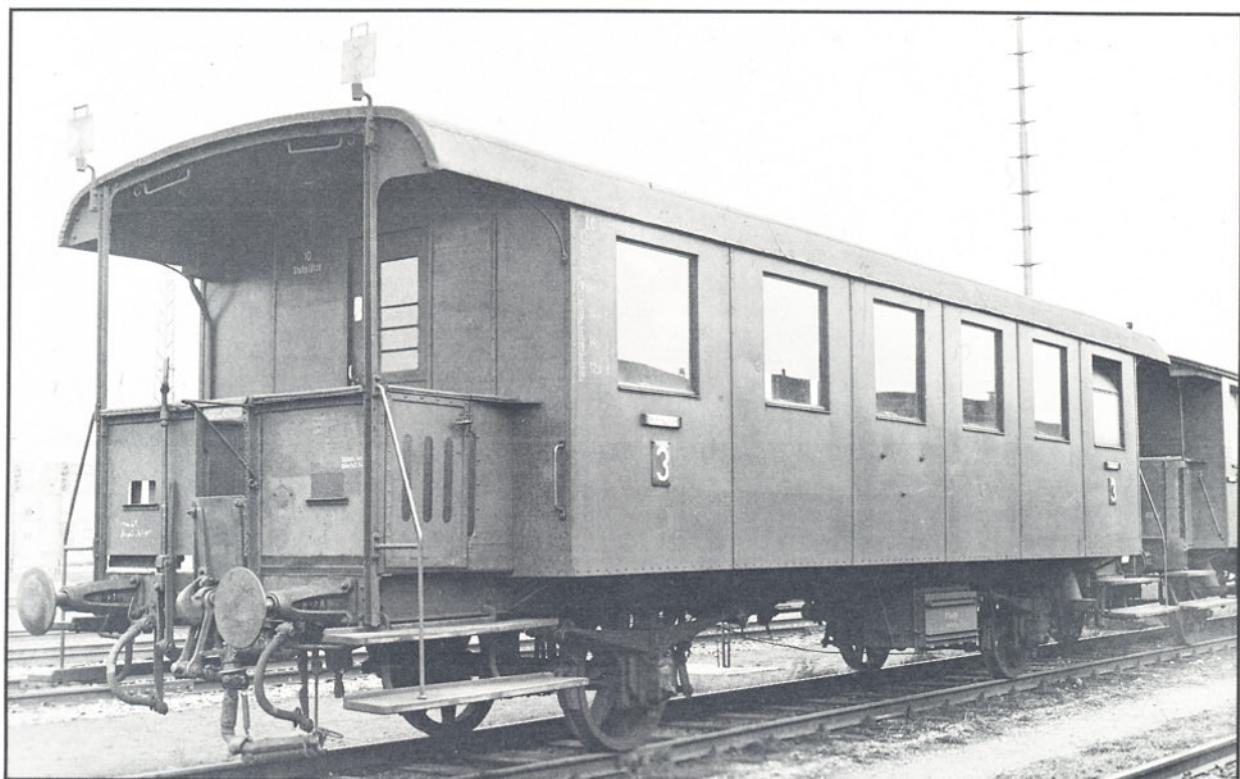
Gleichzeitig machte man Versuche mit sechs längeren Lokalbahnwagen, je zwei BL, BCL und CL mit einem Achsstand von 6 m und einer Wagenlänge von rund 11,70 m.

Zwischen 1892 und 1906 wurde sodann eine große Gruppe von über 500 Lokalbahnwagen verschiedenster Gattungen mit Achsständen von fünf oder sechs Metern und einer LüP zwischen 9,82 bis 12,24 m beschafft. Sie wie-

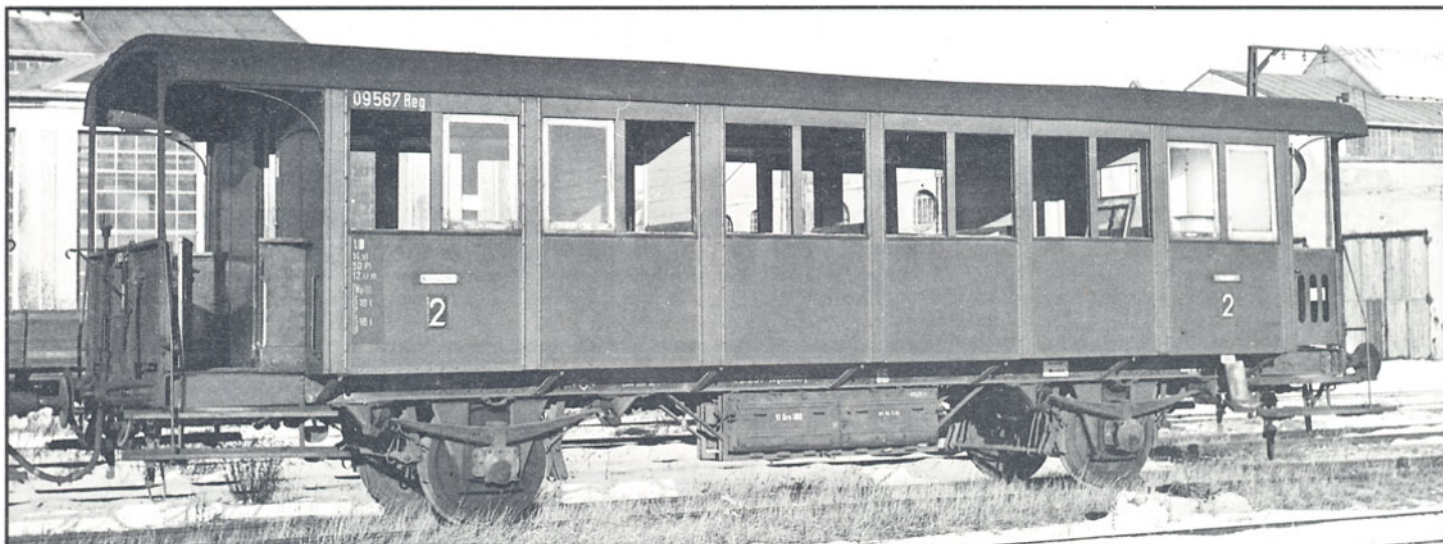


**Bild 6:** Die großen Einzelfenster entstammen einem Umbau im Jahre 1922. Ursprünglich hatte auch der CL bay. 97 sechs schmale Doppelfenster. Dieser Wagen trug die DR-Nummer 9068.

Foto: Dr. Scheingraber







**Bild 7:** Dieser CL-bay. 02a erlebte als DR 09567 sogar noch die Umstufung zum LB nach Wegfall der dritten Wagenklasse. Die Aufnahme stammt vom 26. 1. 1959. **Foto: Dr. Scheingraber**

sen einheitlich in der 2. Klasse fünf, in der 2./3. Klasse fünfeinhalb und in der 3. Klasse sechs Abteile auf und waren teilweise mit zusätzlichen Diensträumen oder Schubabteilen

zur Beförderung einzelner Gefangener ausgestattet. Jedes Vollabteil verfügte über ein Doppelfenster, die Halbabteile hatten schmale Einzelfenster.

Über die weitere Entwicklung der bayerischen Lokalbahnwagen bis zum Ende ihrer Beschaffung 1929 werden wir demnächst berichten. —rab—



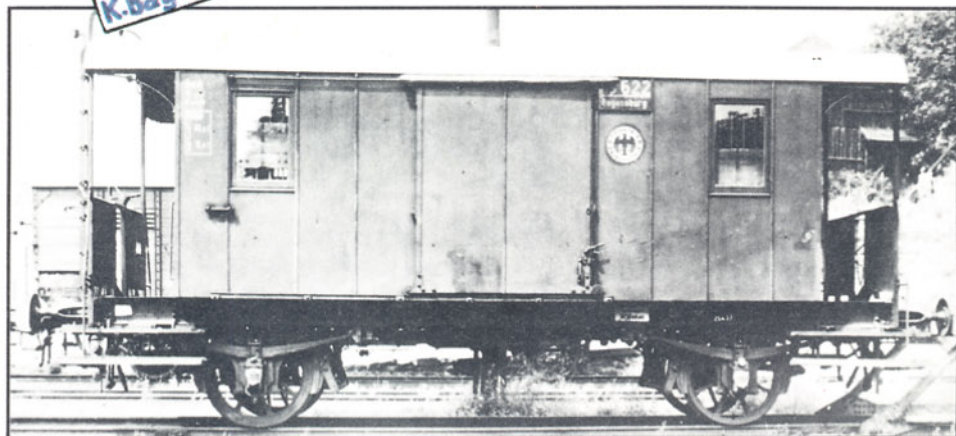
## Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut

### 7. Folge

Grüß' Euch wieder, liebe Freunde der bayerischen Lokalbahn! Jetzt besitzen wir zwar von der letzten Folge her unsere Personenwagen, aber was ein anständiger „Bockerl“-

Zug ist, der muß auch einen Gepäckwagen oder sowas ähnliches dabei haben. Ja, gerade auf der Nebenbahn! Man glaubt nicht, was da alles mitgenommen wurde: 3 Spanferkelkisten, 1 Nähmaschine, 16 Milchkannen, 24 Biberl (= Kücken)-Schachteln, 4 Koffer, 1 Fahrrad und so fort. Und zu diesem Zweck gab es ganz „herzallerliebste Wagerl“. Unser erster ist der GwL (Bay96), der zweite der PwL (Bay06/32).

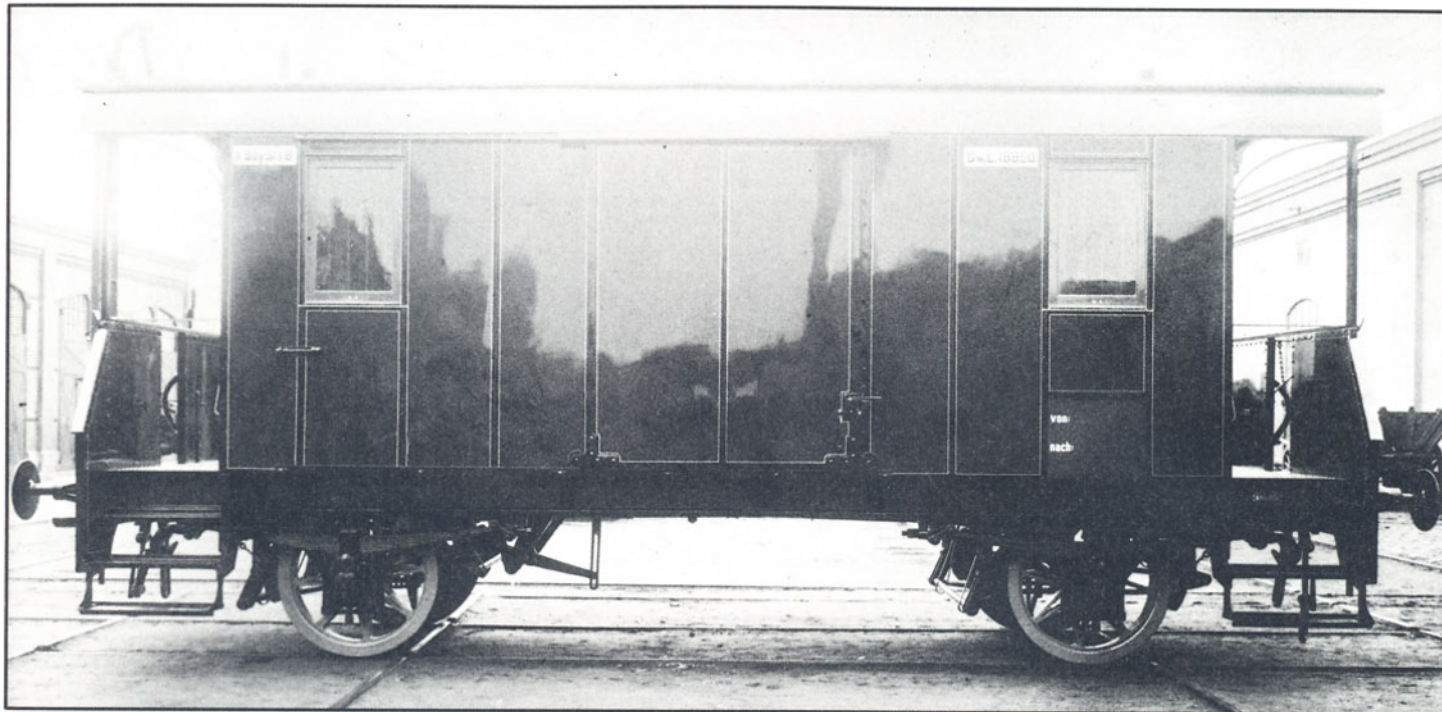
1888 wurde ein praktisch als Gepäckwagen für Lokalbahnen zu verwendender Wagen eingeführt, den man als „Güterwagen für Lokalbahnen“, bei der DRG als GwL (Bay88) bezeichnete. Von einem ordinären „Bedeckten“ Güterwagen unterschieden ihn die beiden Bühnen samt Stirnwandtüren, die vergitterten Fenster und die Beleuchtung. In den Jahren 1896 und 1901 legte man den Wagen neu auf, zum Teil jetzt als PwL mit eigenem



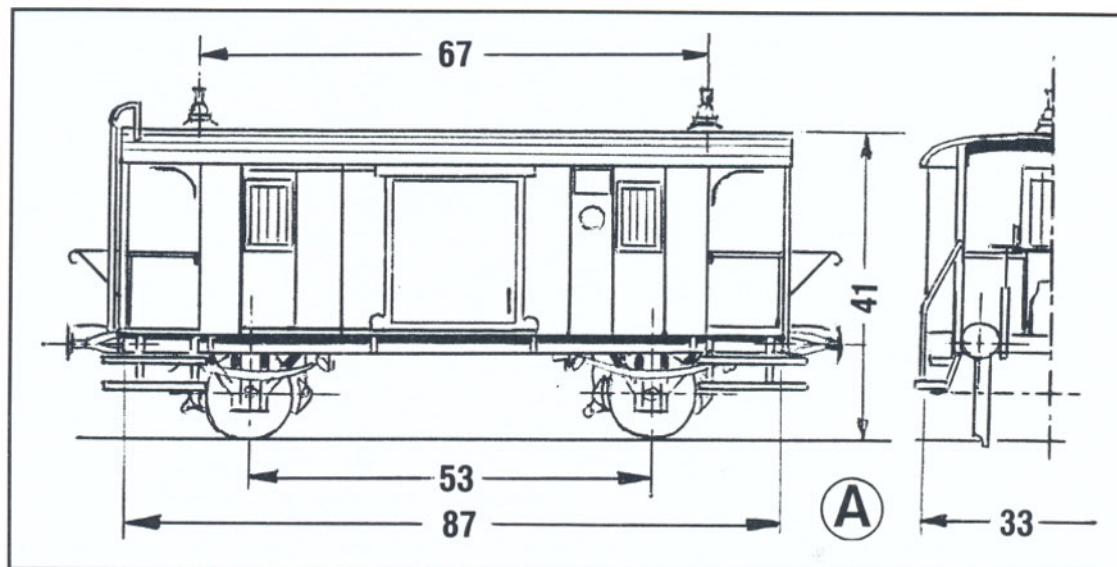
**Bild 1:** Der GwL (Bay96), jedoch in der Uniform der DRG. **Foto: Sammlung Merker**







**Bild 3:** Ein sogenannter Güterwagen für Lokalbahnen der K. Bay. Sts. B., später bei der DRG als GwL (Bay96) bezeichnet, kurz vor dem Verlassen des Werkhofes der MAN in Nürnberg.  
Werkfoto MAN, Sammlung Dr. Hufnagel



**Bild 2** (links unten): Der GwL (Bay96) in H0. Das Fleischmannmodell, Art.-Nr. 5055, weicht in so vielen Einzelheiten von den vorbildgetreuen Maßen ab, daß es dem Verfasser nicht mehr akzeptabel erschien.

Foto: Dr. Hufnagel

**Bild 4:** Der GwL (Bay96) im Maßstab 1:87. Zeichnung: Dr. Hufnagel

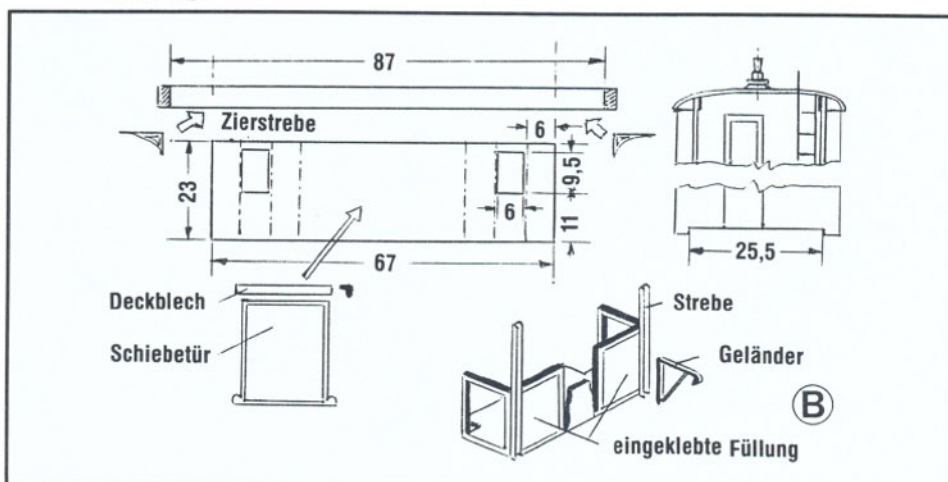
Dienstabteil. Wesentliche bauliche Veränderungen im Vergleich zum GwL (Bay88) erfolgten jedoch nicht. Unsere Wahl trifft zuerst den GwL (Bay96), Skizze A. Sein Bau bereitet, nach all den Strapazen und Abenteuern, die wir bereits zu bestehen hatten, überhaupt keine Mühe.

Das Fahrgestell des 5002ers wird an den Enden gemäß Skizze A, Folge 1 (hier Fälle I und II) gekürzt. Auch aus der Mitte wird ein Stück herausoperiert, so daß der Achsstand 53 mm beträgt, und das ganze Gestell wird auf 31 mm verschmälert. Der Batteriekasten entfällt. Der Wagenkasten wird aus selbstgefertigten Seitenwänden (Skizze B, oben, li.) und aus den Stirnwänden des 5002er-Kastens, aus selbstgefertigten Schiebetüren und dem etwas gekürzten Dach des 5056ers zusammengeklebt. In die Bühnen des 5056ers werden nach Entfernen der vertikalen Gitterstäbe der Frontseiten Vollwandbleche (1-mm-Plastik) eingeklebt. Die Schiebetüren erhalten einen Rahmen aus 0,25 x 0,5 mm-Plastik-Bandprofil (Wenzel), das auch für die Deckleisten der Seitenwände dient. Nun Kasten farblich behandeln, Fenster eines Kleinbahnwagens Nr. 370 (solche müßten von den vorher durchgeführten Umbauten noch übrig sein) einsetzen. Bühnen und Kasten auf das Fahrgestell kle-

**Bild 5:** Einzelheiten zur Selbstanfertigung des Wagenkastens. Zeichnung: Dr. Hufnagel

**Tabelle 1: Bedarfsliste für größere Teile**

Gegenstand	Menge	Hersteller
Personenwagen Nr. 5002	1	Fleischmann
Packwagen Nr. 5005	1	Fleischmann
Lokalbahnpersonenwagen Nr. 5056	1	Fleischmann
Wagenkasten des Personenwagens Nr. 5052	1	Fleischmann







**Bild 6:** Und hier steht also der zweite der beiden Lokalbahn-Gepäckwagen dieser Folge: Das H0-Modell des PwL (Bay06/32) des Verfassers.

Foto: Dr. Hufnagel

ben, Stützstreben, Übergangsgeländer, Zierstreben (vom 5002er), eine Leiter und zwei Lampenkamine anbringen. Schließlich werden aus 0,8-mm-Draht gebogene Griffstangen zwischen Stützstreben und unteren Trittbrettern der Wagen-Enden in vorgebohrte, entsprechende Löcher gesetzt (siehe Folge 6, Skizze D) und ggf. mit etwas Sekundenkleber fixiert. Somit ist der GwL (Bay96) fahrbereit. Jetzt zum zweiten Packwagen! Der ursprünglich als kombinierter Gepäck- und Postwagen für Lokalbahn gebaute PPostL von 1906, später (1932) auch teilweise als PwL (Bay06/32), d.h., zum reinen Gepäckwagen umgebaut, lief noch in den sechziger Jahren; mittlerweile ist er freilich verschwunden. Skizze C, gibt seine Hauptabmessungen wieder. Wie das Fahrgestell eines 5005ers von Fleischmann gekürzt und weiter behandelt

wird, zeigt Skizze D im Verbund mit den Hinweisen in Folge 1. Beim Wagenkasten ist wiederum Selbstbau nötig:

- Zwei Rechtecke aus 1 bis 1,5 mm starkem Polystyrol entsprechend Skizze E zurichten. Die Schiebetüren kommen von Fleischmann-5005er, die vordere Stirnwand vom 5052er. Die hintere Stirnwand fertigt man am besten ebenfalls aus Plastik und klebt in ihrer Mitte eine Türe ein, die man aus der zweiten 5052er-Stirnwand herausgetrennt hat. Die Größe der Fensteröffnungen richtet sich nach den in Frage kommenden Fenstern. Für die beiden größeren (vorne) empfehlen sich solche des 5052ers, für die kleineren solche aus einem Wiener Stadtbahnwagen von Kleinbahn. Zwei davon sollten einen Mittelsteg in den Rahmen eingeklebt bekommen, und

allen Fenstern sind rückseitig Rillen einzukratzen oder Gitter zu hinterlegen.

- Eine senkrechte Deckleiste vor dem hinteren Fenster je Seite ankleben. Die Verblechung und damit die Anordnung der Deckleisten variierte im Laufe der Zeit, wie Aufnahmen in den Bildbänden über die Eisenbahn erkennen lassen.
- Dach (vom 5052er) auf den Kasten kleben und 3 Growe-Luftsauger aufstecken.
- Aus dem Kasten des 5005ers ausgesägte Schiebetüren samt Rahmenleiste aufkleben. Oberhalb dieser Türen 1,5 x 1,5 mm-L-Profilstücke, je 21 mm lang, als Deckbleche für die oberen Rollschienen aufkleben und die Verlängerung dieser Schienen durch ein eingestecktes 0,8-mm-Drahtstück nachbilden.
- Dach und Kasten farblich behandeln.
- Fenster einkleben.
- Als Bühne kann eine solche eines Fleischmann-5002ers Verwendung finden. Vom Bau des C3i aus Folge 2 dürfte eine übrig sein. Griffstangen abschneiden und Übergangsgitter aus den Bühnen-Stirnseiten so herausschneiden, daß nur die Übergangsbleche stehenbleiben. Stützstreben (U-Profile) und Übergangsgeländer (1-mm-MS-Band) sowie Übergangsklappe und neue Griffstangen zwischen Stützstreben und unteren Trittbrettern anbringen (siehe auch Skizze E in Folge 1).

Ja – und das war's dann schon wieder für heut'! Auf Wiederseh'n bis zum nächsten Mal!

Dr. Hufnagel

**Bild 7:** Dieser LPwPost der DB, den Dr. Dillmann am 23. 8. 1954 in Amberg „erlegen“ konnte, blieb, was er schon bei den K. Bay. Sts. B. war: Ein kombinierter Gepäck- und Postwagen für Lokalbahn. Andere wurden zu reinen Gepäckwagen umgerüstet.

Foto: Sammlung Dr. Hufnagel

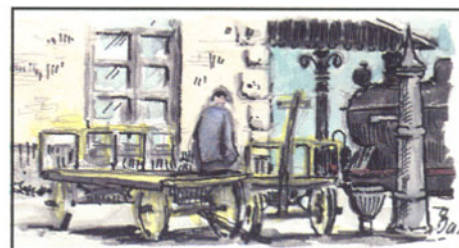
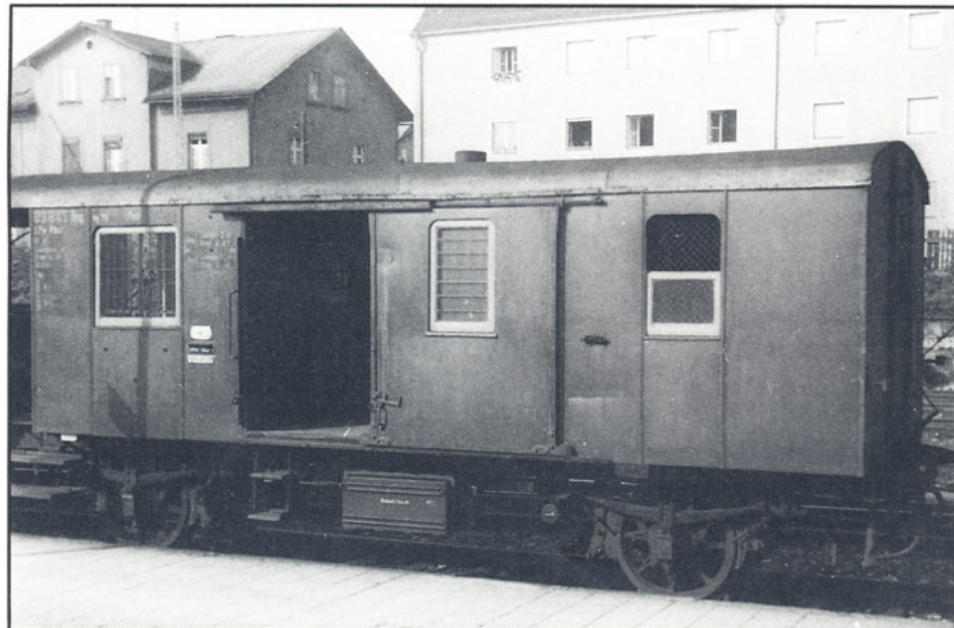




Bild 8: Der PwL (Bay06/32) im Maßstab 1:87.

Zeichnung:  
Dr. Hufnagel

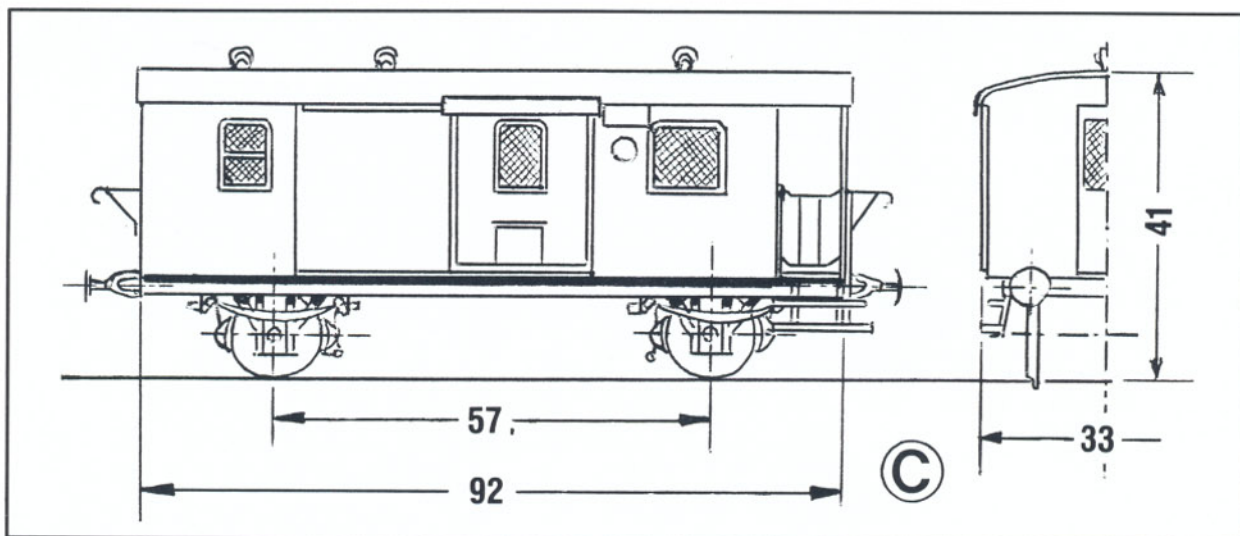
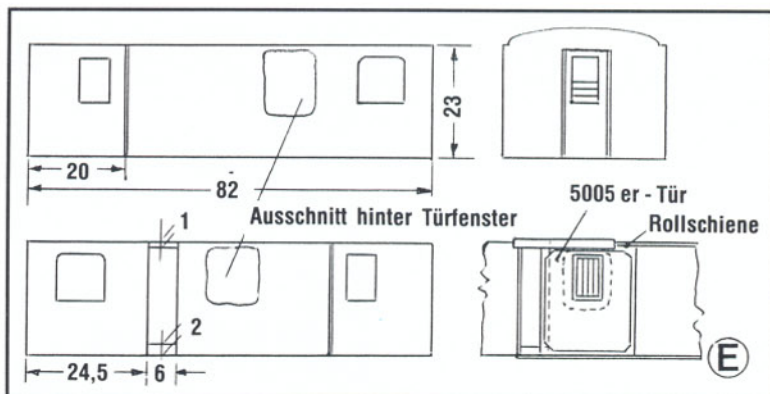
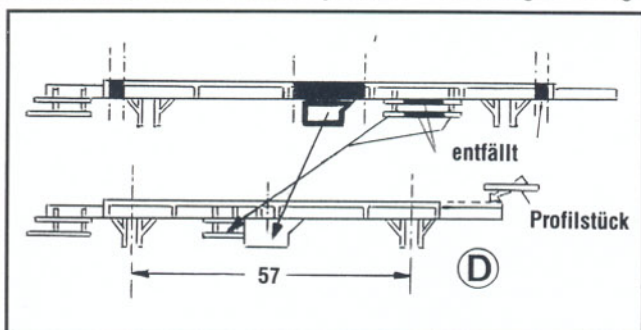


Bild 10: ... und zum Selbstbau des Wagenkastens.

Zeichnung: Dr. Hufnagel

Bild 9: Anleitung zum Zuschnitt des Fahrgestells ...

Zeichnung: Dr. Hufnagel



## Die Nummer 9

Das erste Modellbahn-Journal aus dem Hermann Merker Verlag und zugleich die letzte Eisenbahn-Journal Ausgabe dieses Jahres.

In der zweiten Dezemberwoche wird als „Versuchs-Nummer“ ein Eisenbahn-Journal, das sich nur mit der Modellbahn beschäftigt als Modellbahn-Journal ausgeliefert.

## Achtung Abonnenten:

Diese Ausgabe wird nicht automatisch an Abonnenten versandt, siehe auch letzte Seite (Verlagsanzeige dieses Journals).

## Die letzte Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals

Dieses Sonder-Journal wird ca. zum 16.12.1985 ausgeliefert. Das Thema wollen wir noch nicht verraten, lassen Sie sich zu Weihnachten überraschen.

## Die Dampflokomotive, ihre Technik und Funktion (1. Teil)

In Kürze erscheint der schon seit längerer Zeit angekündigte Titel. Im letzten Eisenbahn-Journal wurde irrtümlich ein Seitenumfang von 84 Seiten angegeben. Der erste Teil umfaßt jedoch nur 76 Seiten. Eine Bestellkarte finden Sie auf der letzten Umschlagseite.

## Das Eisenbahn-Journal nun auch auf italienisch

Die große Überraschung für unsere italienischen Freunde.

Unter dem Titel „Mondo Ferroviario“ ist Ende Oktober das erste Eisenbahn-Journal als Lizenzausgabe in italienischer Sprache erschienen, im Dezember gibt es schon die zweite Ausgabe.

Einzelpreis: Lire 6.500

Interessenten wenden sich bitte an uns, oder an die Redaktion in Italien:

Editoriale del Garda

Via Durighello, 24 · I-25010 Rivoltella (BS)

Tel.: 030/9119487





# Preußen im Modell

Wenn auch dem alten Schneider Schorsch beim Anblick von Maschinen preußischer Herkunft meist wenig schmeichelhafteres als ein brummiges „a böse Gschicht, die Lok“,

einfiel, so geriet er doch beim Blättern im Familienalbum bisweilen ins Grübeln. In der alten Bildersammlung – immerhin waren ja sämtliche Schneider-Generationen seit

den Pioniertagen im Sold der Eisenbahn gestanden – fand sich auch eine ganze Reihe von Lokomotivbildern, die nördlich des „Weißwurstäquators“ entstanden waren. Aus allen







**Bild 3:** Vor schweren Personenzügen kam bisweilen auch die G 4³ zum Einsatz; Modell: Fleischmann.

◀ **Bild 1:** Nicht nur in Bayern gibt es Nebenbahnidylle: Eine preußische T 3 unterwegs in wildromantischer Mittelgebirgslandschaft.

◀ **Bild 2:** Morgenstunde: Eine T4² bei Sonnenaufgang an der Bekohlung; Modell: M+F.

**Bild 4:** Kurz vor Sonnenuntergang zuckelt die T 3 mit ihrem Bummelzug heimwärts; Waggon: Rai-Mo.







**Bild 5:** Ein neuer Tag graut: Bald wird die T 4<sup>2</sup> aus dem Schuppen zur Bekohlung rollen (Lok: M+F).

möglichen Quellen hatten die lokomotivbegeisterten Vorfahren des Schneider Schorsch schon vor der Jahrhundertwende ihr Material

zusammengetragen: Wo bei „normalen“ Menschen die Urgroßmutter als Braut huldvoll auf vergilbtem Papier lächelt, gab es im Al-

bum der Familie Schneider schon eher Naßdampf-Zweikuppler von anno 1880 zu bewundern.

**Bild 6:** Im ersten Licht der Morgensonne wartet die B1-Tenderlok auf frische Kohle.







**Bild 7:** Einen langen Güterzug schleppt um die Mittagszeit eine P2/G2 auf der nahegelegenen Hauptbahn.

Zu vorgerückter Stunde – natürlich nur im engsten Freundeskreis – entlockte bisweilen auch der Anblick einer preußischen Maschine

dem Schorsch ein wohlwollendes Schmunzeln. Zeigt das Bild gar noch einen Nebenbahnzug in schöner Landschaft, kam bei ihm

beinahe schon Begeisterung zum Ausdruck: „Ja guat“, murmelte er in solchen Fällen, „des is ja fast so schön wie a Altendorferer GtL mit

**Bild 8:** Wenig später kommt eine Mallet-Lok der Gattung G 9 an der gleichen Stelle vorbei (Handarbeitsmodell).

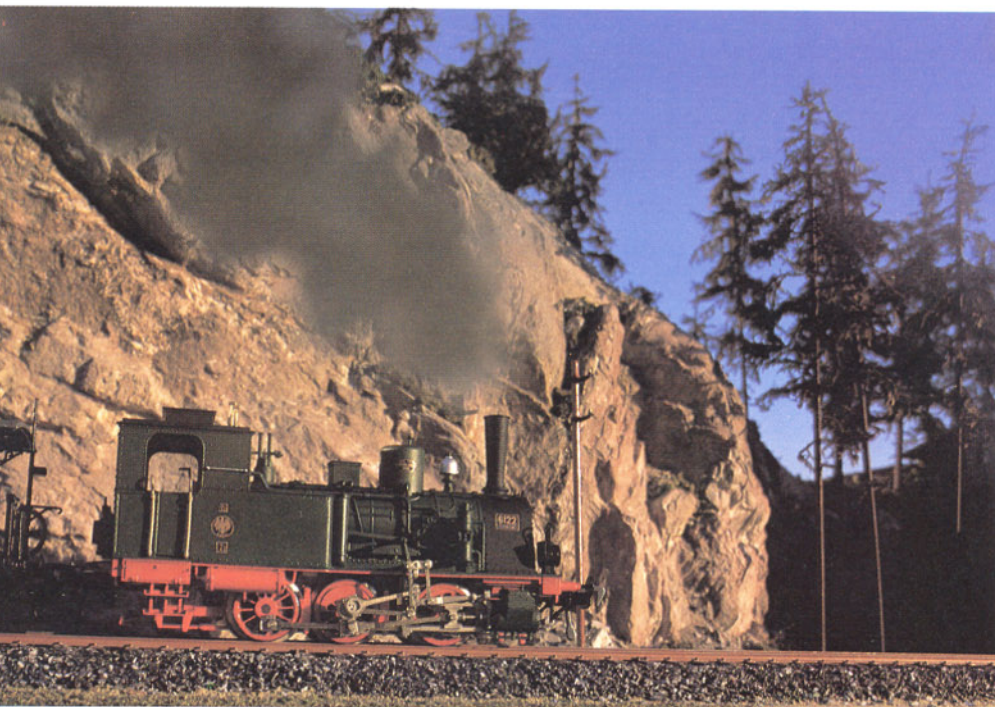






**Bild 9:** Gleich wird die G 4<sup>3</sup> mit ihrem Personenzug den reizvoll gelegenen Schrankenposten passieren.

**Bild 10:** Der Abendzug ist wieder mit einer T 3 der verstärkten Bauart 1904 bespannt.



**Bild 11:** Mit einer Garnitur Abteilwagen zuckelt die T 3 am Schrankenwärterposten vorbei.



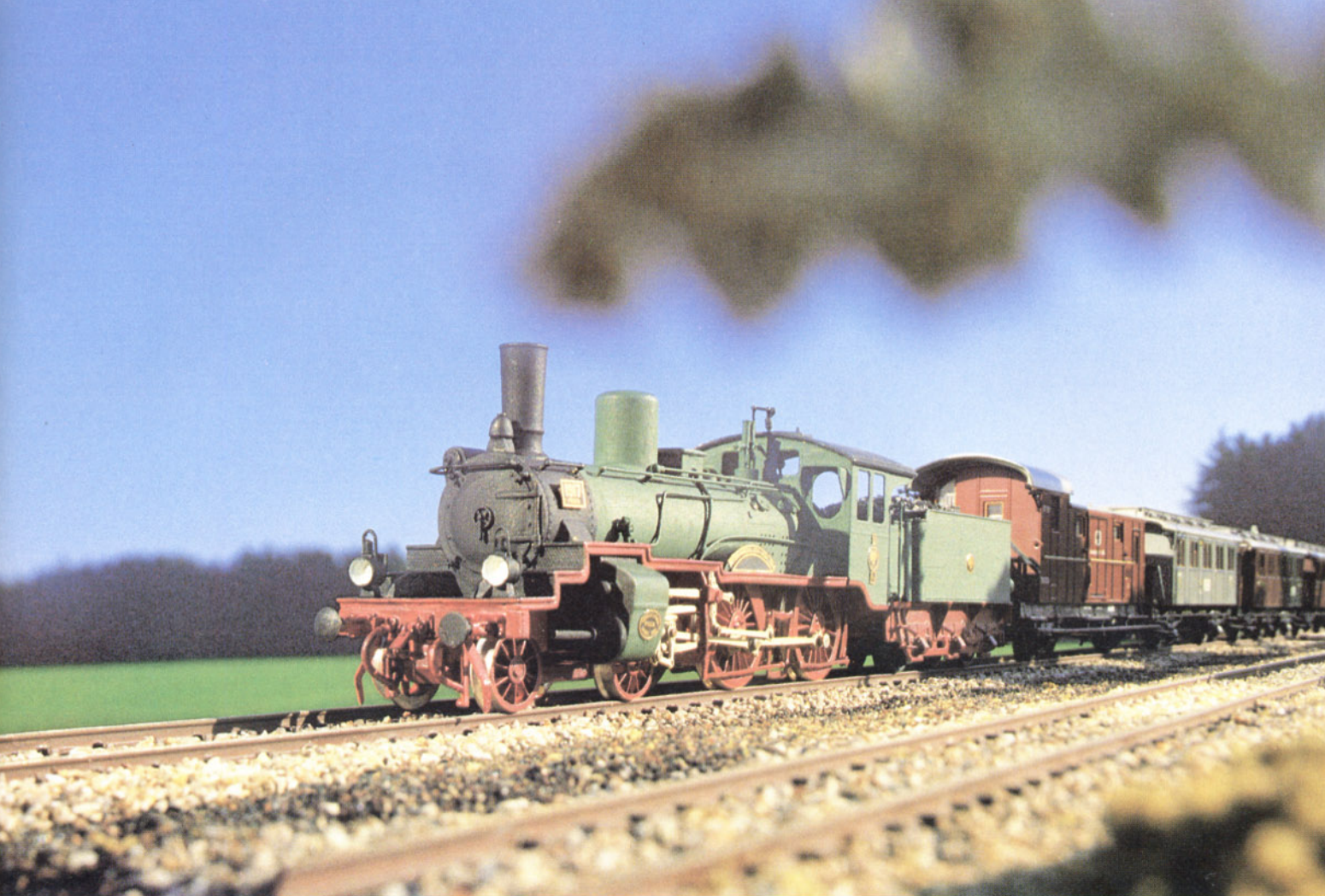
dem Eichenholzer Bockl“. Dann dämmerte ihm, zumindest für den Rest des Abends, daß es die von ihm geschätzte Nebenbahndyde nicht nur zu beiden Seiten bayerischer Gleise gab. Besonders angetan hatten es ihm die Aufnahmen einer T 3 des Jahrgangs 1904, die auf den alten Bildern mit einer Garnitur dreiachsiger Abteilwagen in wildromantischer Mittelgebirgslandschaft unterwegs war. Eine derart bergige Gegend, mit schroffen Felswänden entlang der Strecke, hatte der Schorsch im „Preußischen“ gar nicht erwartet. Woher auch: Für Leute seines Jahrgangs endete schließlich die Welt spätestens an der jeweiligen Landesgrenze.

Sein nicht sonderlich fundiertes Wissen über preußische Maschinen basierte daher auch auf den Bleistift-Notizen auf der Rückseite der Bilder. „T 3 nach Musterblatt M III-4p“, verriet der Hinweis bei der Nebenbahn-Aufnahme. Für bayerische Verhältnisse beachtliche Stückzahlen waren da notiert: Allein die abgebildete T 3-Variante soll es demnach auf über 50 Maschinen dieses Typs gebracht haben. Dabei war sie nichts weiter als eine etwas schwerere Ausgabe einer Gattung, die mit rund 1300 Exemplaren das preußische Eisenbahnnetz bevölkerte. Weitere rund 100 T 3-Maschinen waren bei anderen Bahnverwaltungen untergekommen.

Ab und zu war anscheinend auf der gleichen Strecke auch eine dreifach gekuppelte Schlepptenderlokomotive zum Einsatz gekommen; ihr eckiges „Namensschild“ am Führerhaus wies sie als ein Exemplar der Gattung G 4<sup>3</sup> aus. Offenbar ist diese stets dann verwendet worden, wenn es galt, schwere Personenzüge zu befördern. Mit dem ziemlich hoch gelegenen Kessel und den großen Zylindern wirkt sie ja recht kräftig.

„Aha, eine Verbundlokomotive“, entfuhr es dem Schorsch beim Studieren der Daten auf der Bildrückseite. „C-n2v“, stand da in säuberlicher Bleistiftschrift, „nach Typenblatt M III-3o, erstes Baujahr 1903“. „Seltsam“, dachte sich der Schorsch, „da bauen die doch glatt noch 1903 einen Naßdampf-Dreikuppeler für den Güterzugdienst – obwohl sie doch schon vorher vierfach gekuppelte Heißdampf-Güterzugmaschinen hatten“. Aber immerhin: Sechzig Sachen ist das Ding gelaufen – damit haben sich sicher auch Personenzüge recht ordentlich befördern lassen.





**Bild 12:** Mit Volldampf nähert sich die P 4<sup>2</sup> mit ihrem Personenzug dem Scheitelpunkt der Hauptstrecke (Lok: M+F UK, Waggons Roco).

Über besagte Nebenbahn dürfte auch jene T 2 gedampft sein, von der die Schneidersche Sammlung ebenfalls Bilder aufwies, die alle-

samt im Bereich eines kleinen Betriebswerkes mit zweiständigem Lokschuppen entstanden waren. Offenbar handelte es sich bei der

Lok um eine Maschine der Bauart „Elberfeld“ des Jahrgangs 1894. „B1-n2t, Normale nach M III-4h“, lautete die Notiz auf der Bildrücksei-

**Bild 13:** Beim „Nachschuß“ hat der Meister auf der P 4<sup>2</sup> den Regler schon geschlossen.







**Bild 14:** Zu der häufigsten T 3-Type – nach Musterblatt M III-4e – gehört die Maschine, die gerade am Schrankenposten vorbeidampft (Lok: Rai-Mo).



**Bild 15:** Auf der Hauptbahn: Eine weitere P 4² mit einem Personenzug.

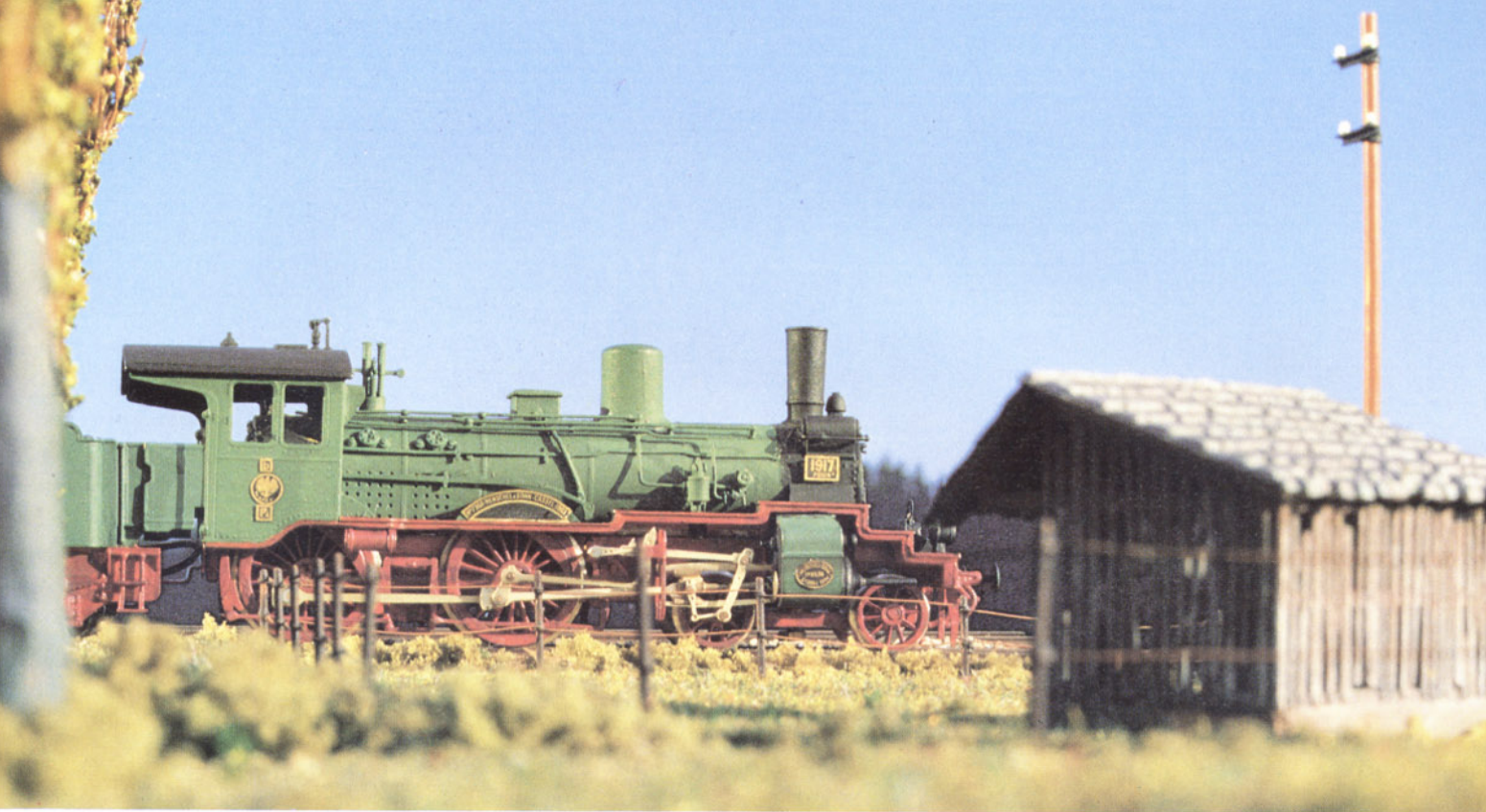
te. „Oamal hoaft des Ding T 2, nachat wieder T 4²“, murmelte der Schorsch kopfschüttelnd als er weiter die Bildrückseite studierte, „da soll sich noch oa Mensch auskenna“. Klarer schienen ihm da die Verhältnisse beim Bild einer P 2/G 2, die auf einer offenbar nahegelegenen Hauptbahn mächtig qualmend mit einem langen Güterzug daher kam. Demnach muß diese B 1-Schleppenderlok, einst für den Personenzugdienst geschaffen, im Laufe der Zeit aber in den gemächlichen Güterzugdienst versetzt worden sein. Bei Güterzügen, hatte der Schorsch einmal gehört, soll es in Preußen besonders geruhsam zugegangen sein. Für 100 Kilometer hatten die bis zu 15 Stunden gebraucht. Da wird die – dem Vernehmen nach – nicht sonderlich gute Laufruhe der B1-Maschinen kaum noch aufgefallen sein.

Besonders beeindruckte natürlich den langjährigen Meister einer bayerischen Gt 2 x 4/4 eine anscheinend an gleicher Stelle wie die G 2 aufgenommene Güterzugmaschine: die Mallet-Lok der Gattung G 9. Insgesamt 27 Stück dieser zwischen 1893 und 1898 gebauten B+B-n4v-Maschinen waren – dem Chronisten zufolge – auf preußischen Strecken unterwegs. Ob die Personale mit der recht exotisch wirkenden Mallet-Lok besonders glücklich geworden sind, wagte der Schorsch schon angesichts des ziemlich kurzen Radstandes am vorausfahrenden Gelenkfahrgestell ernsthaft zu bezweifeln. Nach einer weit aus glücklicheren Konstruktion sah ihm da schon die mehrfach an einer zweigleisigen Hauptbahnstrecke abgelichtete 2'B-n2v-Personenzugmaschine der Gattung P 4² aus. Wenn der Schorsch auch noch gewußt hätte, daß von dieser Lok über 700 Stück bei „de



**Bild 16:** Zu den reizvollsten Motiven der Nebenstrecke zählt der Felsabbruch, den die T 3 gleich passieren wird.





**Bild 17:** Auch die Hauptbahn hat ihre Reize: An der Felscheune rollte gerade eine P 4<sup>2</sup> vorbei.

Preißen“ gelaufen sind, und daß die Deutsche Reichsbahn noch 438 Stück als Baureihe 36<sup>0-4</sup> übernommen hatte, von denen die letzten erst 1948 ausgemustert wurden, dann wäre er sicher etwas nachdenklich geworden. Bei näherer Betrachtung gefiel ihm die kleine, elegante Maschine derart gut, daß er nicht nur

sein gern gehegtes Vorurteil über die Ästhetik preußischer Lokomotiv-Konstruktionen zu überdenken beschloß, sondern sich auch vornahm, einschlägige Bilder im Familienalbum künftig nicht mehr kurzerhand zu überblättern . . .

**Text und Fotos: Willy Kosak**

Soweit die in diesem Beitrag gezeigten Fahrzeuge in der abgebildeten Farbgebung nicht bei den Modellbahnherstellern erhältlich sind, hat der Modellbauer J. Günther die Überarbeitung, Lackierung und Beschriftung vorgenommen.

**Bild 18:** Felslandschaft wie in der Altendorfer Gegend: Das Motiv mit der G 4<sup>3</sup> gefällt dem Schneider Schorsch fast so gut wie die Bahnlinie nach Eichenholzen.







Bild 1: Grevasalvas – hier scheint die Zeit stehengeblieben zu sein.

Bild 2: Der Weg zur Antonius-Kapelle führt quer durch das ganze Dorf.

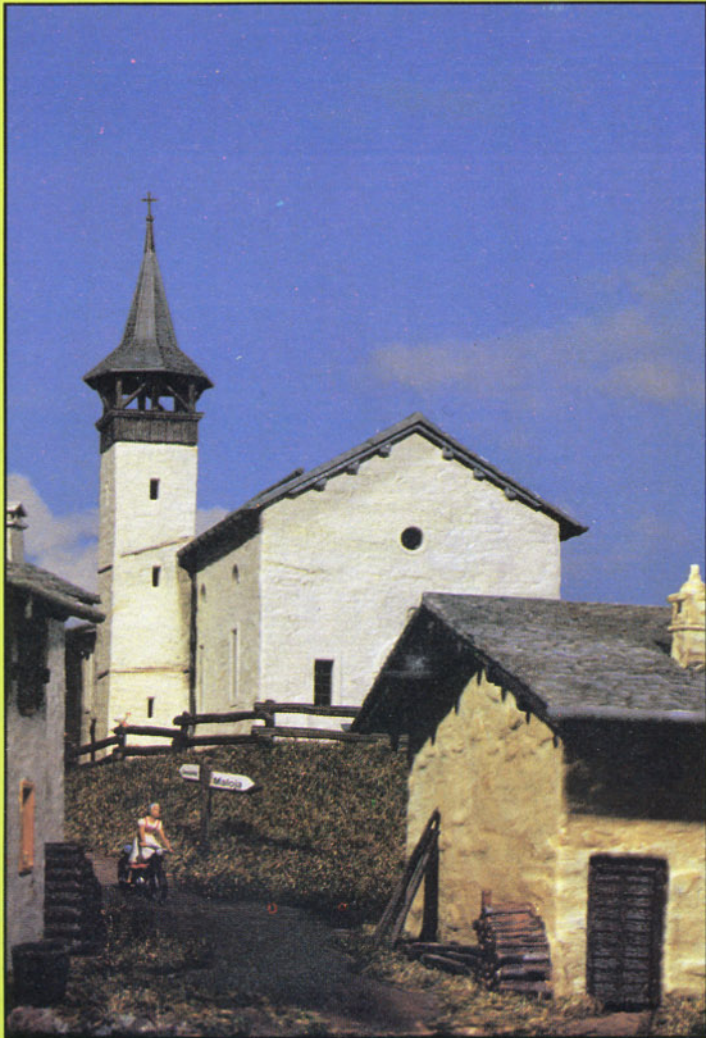
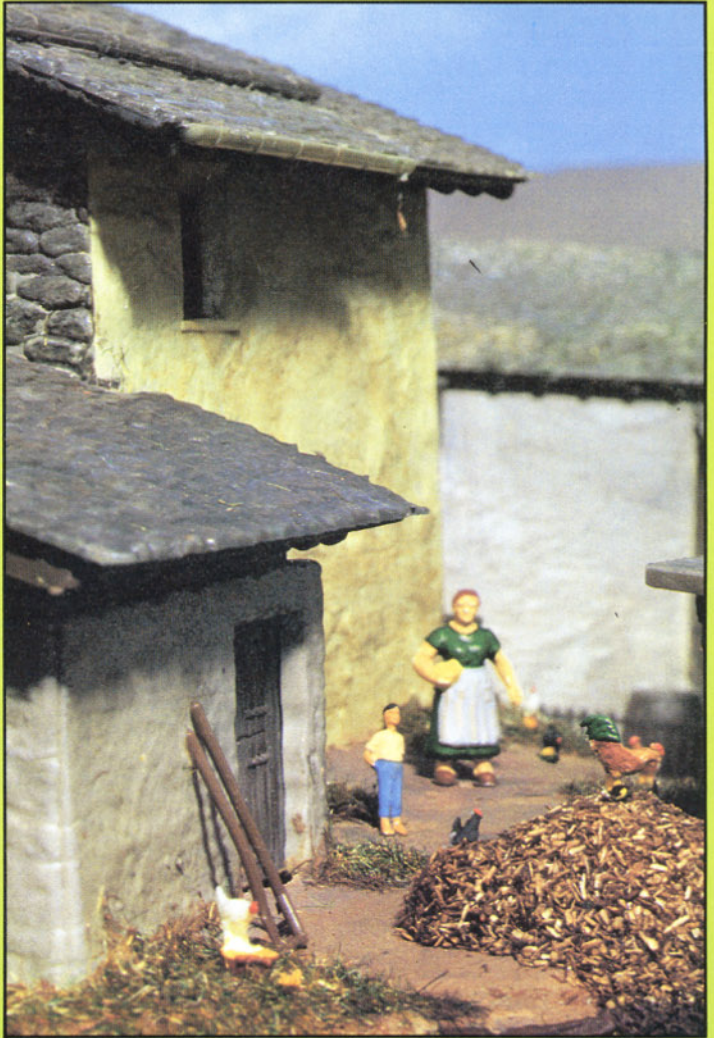


Bild 3: „Kräht der Hahn auf dem Mist . . .“





# Grevasalvas - ein Schweizer Bergdorf in HO

St. Moritz – Alp Grüm – Poschiavo – Tirano – diese Ortsnamen lassen die Herzen vieler Schweizfans unter den Eisenbahnern höher schlagen, versteckt sich doch dahinter eine der landschaftlich schönsten Bahnlinien der Schweiz – die Bernina-Bahn.

Nicht weit von St. Moritz entfernt, am Silser See, liegt ein „Maiensäß“, ein Sommer-Alpdorf Bergeller Bauern, die dort ihre Viehweiden haben – Grevasalvas.

Aus diesem Sommerdorf Grevasalvas, zu dem man auch heute noch als Tourist nur auf Schusters Rappen hinaufkommt, griff die Fa. Kibri mit sicherer Hand fünf interessante Häuser heraus, um sie zusammen mit der Antonius-Kapelle von Saas-Grund als „Schweizer Dorfbausatz“ für HO anzubieten (Kibri-Nr. 8010, einzeln unter den Nrn. 8012–8022 erhältlich).

Die Bausätze sind sehr gut detailliert, paßgenau und reichlich mit Einzelteilen, wie z. B. Milchkannen, Melkgeschirr oder einzelnen Schieferplatten ausgestattet. Der Zusammenbau verursacht also keine großen Probleme – schwieriger ist es, diese Häuser so anzuordnen, daß der typische Charakter dieser Dörfer dargestellt wird.

Da das Wetter in solchen Höhen manchmal sehr rauh ist, liegen diese Sommerdörfer meist in etwas windgeschützten Talmulden, umgeben von Viehweiden. Die Häuser schmiegen sich eng aneinander, aus der Vogelperspektive sehen sie aus, als bestünden sie nur aus ineinander verschachtelten Dächern, die dem Sturm möglichst wenig Angriffsfläche bieten möchten. Erst bei näherem Hinsehen entdeckt man dann die schmalen Gassen und die vielen kleinen Schuppen an den Häusern. Hinter manchem dieser Häuser sind kleine Gärten für die Dinge, die im Sommer wachsen – etwas Gemüse und Gewürzkräuter, manchmal auch Blumen.

Wenn Sie die Häuser zusammenbauen, lassen Sie die Grundplatten weg, bis der genaue Standort feststeht und kleben Sie die Anbauten und Schuppen noch nicht an die großen Häuser an. Spielen Sie dann auf dem eingeplanten Platz mit all den Teilen – oft genügt schon ein Umstellen oder Weglassen der Anbauten, um ein Haus etwas zu verändern, so daß Sie dann aus zwei gleichen Bausätzen zwei ähnliche, aber nicht gleiche Häuser machen können.

Mit Figuren wird es auf den ersten Blick schwierig, da Preiser wenig offizielle „Schweizer“ anbietet, doch da unsere Figuren ja keine Sprachprobleme kennen, können Sie z. B. die Bauernhoffiguren Nr. 40 und die Gärtner Nr. 42 gut verwenden, auch Kühe, Hühner, Hunde und Katzen kennen keine Grenzen.

Und dann die Touristen! Preiser bietet uns mit seinen „Rucksackwanderern“ (Nr. 113) den



Bild 4: Große Wäsche hinterm Haus Sils.

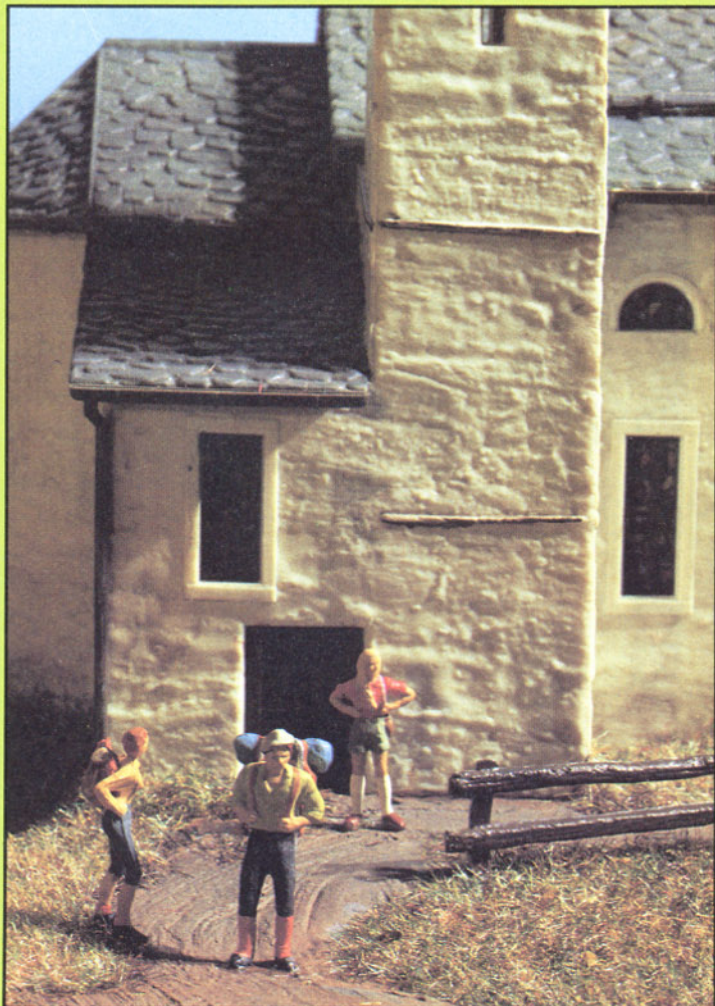
Bild 5: Von der erhöht liegenden Kapelle haben wir einen guten Einblick nach Grevasalvas.



Bild 6: Es müssen nicht immer Figuren sein, die eine Ecke beleben.







**Bild 7:** Doch auch hier sind schon ein paar Wanderer, die gerade die Kapelle besichtigt haben.

**Bild 9:** Wir haben es fast geschafft – „Haus Steinbock“ ist zum Greifen nahe!



**Bild 8:** Auch Preisers Pfadfinder (Nr. 192) sind schon unterwegs.

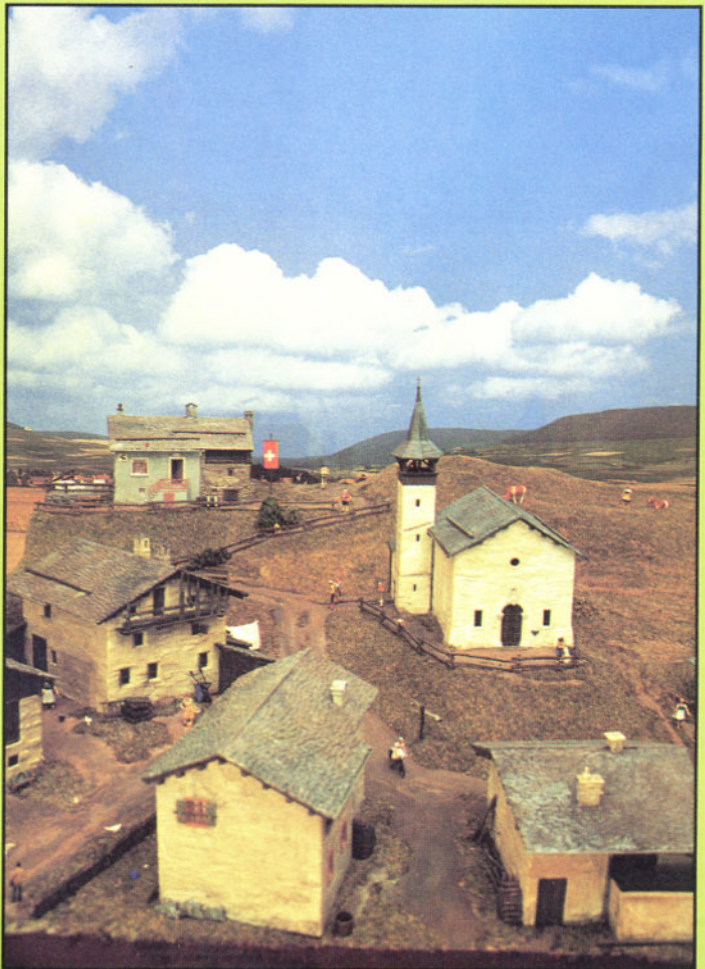
Fotografen (Nr. 89) und der wandernden Familie Krause (Nr. 286) ja wahre Leckerbissen an – doch Vorsicht!

Allzu groß ist die Versuchung, zu viele Menschen, zu viele schöne Szenen in dieses kleine Dorf zu stecken, um es damit zu überladen. Hier zeigt sich in der Beschränkung der Meister. Daß es dennoch nicht leer und langweilig sein muß, sehen Sie auf den Abbildungen.

Also dann, viel Spaß bei Ihrem Modellbahnausflug in die Schweiz!

**Text und Fotos: Ingrid Bitter**

**Bild 10:** Zum Abschluß noch ein Blick aus der Vogelperspektive – so viel scheint gar nicht los zu sein in Grevasalvas.





(Füllseite)





Bild 1: Ein gut gelungener Landschaftsausschnitt aus der Gütersloher Clubanlage. Die Bahn fährt an einer Industrieanlage vorbei, die auch über Schmalspurgleise verfügt.

# Modellbahnimpressionen von einer Club-Anlage

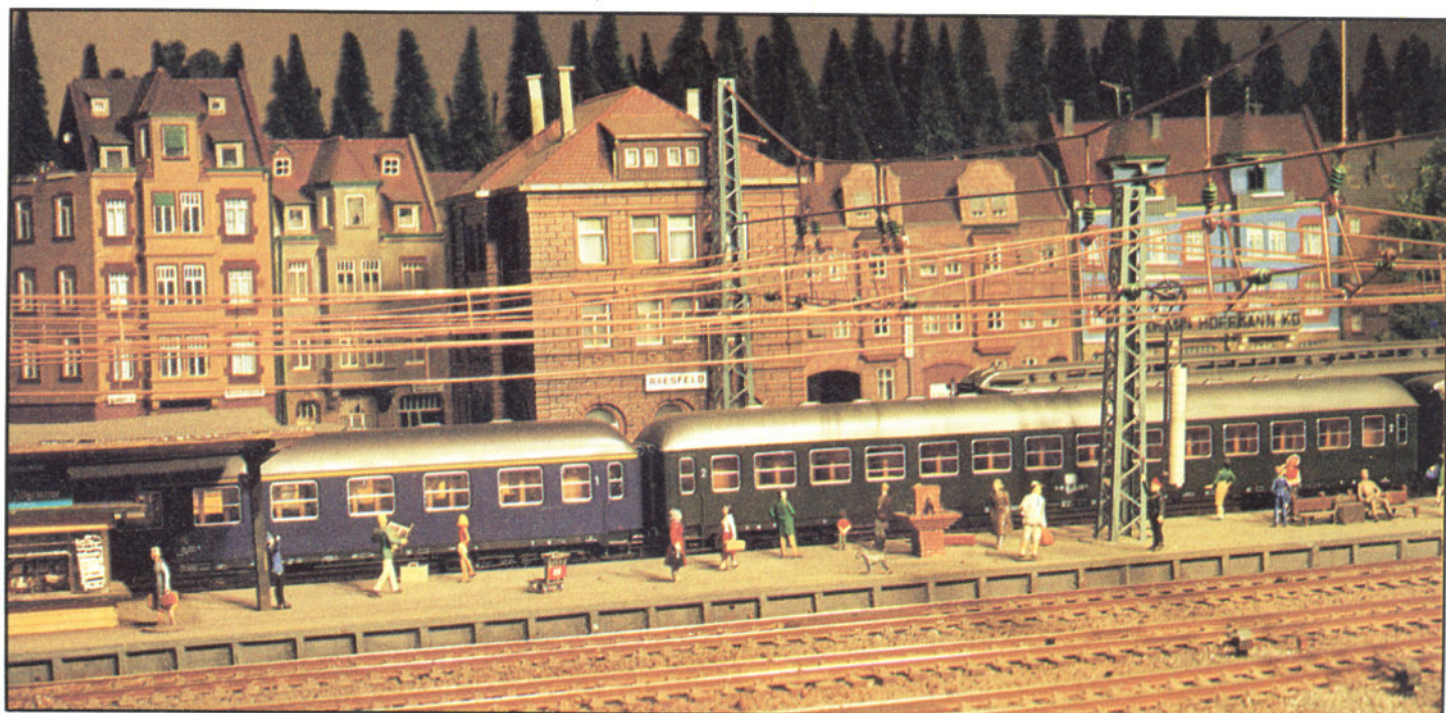
Warum nicht auch einmal hübsche Szenen aus einer großen Club-Anlage unseren Lesern vorstellen? Das war die Frage in einer unserer Redaktionsbesprechungen. Nun, be-

kanntlich sind Club-Anlagen meistens recht groß und die darauf zu findenden Motive sehr zahlreich. Um eine solche Anlage ausführlich vorstellen zu können, benötigt man den Platz

vieler Druckseiten. Und hieran krankt es im Journal meistens.

Obwohl wir in unserer Zeitschrift aufgrund relativ weniger Anzeigenseiten immer sehr viel

Bild 2: Ansicht des Stadtbahnhofs, der elektrifizierte und nicht fahrdrahtüberspannte Gleise besitzt.







**Bild 3:** Neben dem großen Bw befindet sich unter anderem auch ein Rohrblasgerüst, an dem die Rauchrohre der Dampflokomotive aus- bzw. durchgeblasen werden können.

Platz für redaktionelle Themen zur Verfügung haben, reichte bei noch keiner Ausgabe der Seitenumfang für das aus, was wir unseren

Lesern alles gerne vorstellen wollten. So auch hier. Um über den EMF (Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Gütersloh) gründlich berich-

ten zu können, wären mindestens 12 Seiten Umfang erforderlich gewesen. Allein der Gleisplan würde schon zwei Seiten beanspru-

**Bild 4:** Durch einen „malerischen“ Einschnitt fährt die Brawa-Köf II mit ihrem Güterwagen, um diesen an den Bestimmungsort zu überführen.







**Bild 5:** Als Nahverkehrszug ist ein Schienenbus auf der eingleisigen Nebenbahnstrecke unterwegs. Im Hintergrund eine kleine Siedlung, die dem VT den Einsatzgrund liefert.

**Bild 6:** Die Clubanlage verfügt über eine freizügige Streckenführung und Geländegestaltung. An der „Bundesstraße“ schlängelt sich die eingleisige Nebenbahn entlang, während rechts in gerader Führung die doppelgleisige Hauptstrecke an Weinbergen vorbeiführt.

Fotos 1–6: EMF Gütersloh

chen. Andere Themen kämen dadurch jedoch zu kurz. Sei es nun unser Vorbildteil oder die verschiedenen interessanten und vielschichtigen Themen über Modellbahn und -bau. Deshalb hier nur eine kleine Bildauswahl zum Schaffen des EMF.

Seit 12 Jahren baut man in Gütersloh an der ca. 70 m<sup>2</sup> großen Modellbahn-Anlage. Für Otto Normalverbraucher gigantische Ausmaße, gerade wenn man bedenkt, daß die Anlage

nach dem „immer an der Wand entlang“-Konzept in L-Form gewählt wurde. Am Eingang zu den Club-Räumlichkeiten beginnt die Modellbahn-Landschaft mit zwei doppelgleisigen Hauptstrecken, die an dieser Stelle den in einem Nebenraum liegenden Schatten-Bahnhof verlassen. Auf den ersten drei Metern wurde ein Vorbild aus der unmittelbaren Nachbarschaft des Clubheims nachgebaut: Die Gleisüberführung der Güterbahn über die

Schnellfahrstrecke der Linie Hamm – Bielefeld (KBS 200) in Avenwedde. Die Schnellfahrstrecke verschwindet anschließend in einem Tunnel, um erst am anderen Ende der Anlage wieder unter dem Bahnbetriebswerk ans Tageslicht zu kommen. Eine zweite Strecke schlängelt sich in weiten Radien durch die großzügig angelegte Landschaft zum Mittelpunkt der Anlage, der durch den Bahnhof Raesfeld beherrscht wird. Auch hier wurde auf ein Vorbild zurückgegriffen: den Bahnhof Boppard an der linken Rheinstrecke. Die Anlage besitzt einen weiteren Zwei-Ebenen-Bahnhof mit dem Namen Osterburg. Die von dort ausgehende Strecke hat Anschluß an die vorgenannte „Schnellfahrstrecke“ und somit Rückführung zum Schatten-Bahnhof. Osterburg ist gleichzeitig auch Endpunkt einer Nebenbahnstrecke mit groß angelegtem Bahnbetriebswerk. Von hier aus führt die Nebenbahn über einen Haltepunktanschluß zu einer bescheidenen Industrie- und einer Schmalspurbahn (H0e) ins Gebirge, in einen Kleinbahnhof und von dort aus in den Schatten-Bahnhof. Kurz vor Einfahrt in den Abstellbahnhof vereinigt sich die Nebenbahn noch mit einer Stichstrecke vom Bahnhof Raesfeld. Auch hier der Bezug zum Original: Von Boppard aus führt (noch) eine Nebenbahn nach Buchholz (Hunsrück). Soviel als Kurzmeldung vom EMF. Das Eisenbahn-Journal wünscht den Gütersloher Modellbahnfreunden weiterhin viele erbauliche Stunden bei der Beschäftigung mit unserem schönen Hobby. Wer mehr über den EMF wissen möchte, wendet sich am besten an Klaus Bartscher, 1. Vorsitzender, Möllenbrocksweg 27, 4830 Gütersloh. Zur Information gibt der Club auch eine kleine Broschüre heraus.

HM



**Decken-Ventilator**  
— Der elegante Weg zum Energiesparen —  
Orig. Holzventilatoren mit und ohne Beleuchtung

für  
Wohnung,  
Küche, Geschäft,  
Gastronomie,  
Büro, usw.

• spart Heizkosten im Winter • bringt frische Brisen im Sommer • bessere Luftzirkulation • dekoratives Schmuckstück • geringer Stromverbrauch

Fordern Sie Unterlagen an:  
**ML-VERTRIEB** — Zum Hohenstein 7  
5208 EITORF/SIEG — Tel. 0 22 43 / 78 79 + 29 28



(Füllseite)





**Bild 1:** Mit einem Dreiachs-Auflieger in Ausführung der Firma „Nordfaser“ ist das Wiking-Modell der Mercedes-Benz-Zugmaschine 1638 versehen.

## Straßenfahrzeuge



**Bild 2:** Aufwendig bedruckt: Rallye-Kadett GSE von Herpa.

### Neu von Wiking

In einer neuen Beschriftungsvariante liefert Wiking derzeit die Mercedes-Benz-Sattelzugmaschine vom Typ 1638 mit Großraumführerhaus aus. Der dreiachsige Containerauflieger trägt Signet und Schriftzug der Firma „Nordfaser“.

Mit einem einachsigen Auflieger ist dagegen die „kleine“ Mercedes-Sattelzugmaschine – vermutlich Typ 1418 – von Wiking ausgestattet. Dieser Daimler-Truck weist gegenüber dem 1638 aus gleichem Hause ein kleineres Führerhaus auf. Der Großraumcontainer – derartige Auflieger werden häufig von Computer- und Möbelherstellern eingesetzt – weist die Beschriftung der Firma „Staff-Lichtkomfort“ auf.

Aus den 50er Jahren stammt das Vorbild der Wiking-Planierraupe (Bestell-Nummer 16655). Diese Baufahrzeuge sind damals in verhältnismäßig geringer Stückzahl bei der Firma „Kaelble“ gebaut worden, einige Exemplare fanden seinerzeit beim Militär

**Bild 3:** Empfehlenswert zur Ergänzung einzelner Sattelzugmaschinen: Mietauflieger von Herpa.







**Bild 4:** Wiking-Modell der Mercedes-Benz-Sattelzugmaschine 1418 mit Großraumauflieger „Staff-Lichtkomfort“.

#### Verwendung.

Wesentlich häufiger ist dagegen das Vorbild des Gabelstablers „Still R 70“ anzutreffen. Das Wiking-Modell Nummer 12659 stellt die gebräuchlichste Ausführung dieses Typs dar.

### Neu von Herpa

Aufwendiger Druck zeichnet das Herpa-Modell des Rallye-Kadett GSE aus. Dem Auto liegt zudem ein umfangreicher Schiebebildsatz bei.

### Herpa-Container

Container gehören auf die Bahn – und im Straßenverkehr schon längst zum gewohnten Bild. Es gibt sie in scheinbar unendlicher Typenvielfalt, in allen denkbaren Farbzusammenstellungen und mit Beschriftungen in wohl allen Sprachen. Zwei Herpa-Packungen vergrößern die Vielfalt auf den Container-Zügen der Modellbahner: Container mit glatten oder gerippten Beplankungen und verschiedenen Beschriftungen stehen zur Wahl, wobei eine Packung entweder mit einem 40-Fuß- oder zwei 20-Fuß-Containern gefüllt ist. Es sollen laufend weitere Containervarianten mit wechselnden Beschriftungen angeboten werden. Für den Container-Straßentransport empfehlen sich die beiden Container-Auflieger vom gleichen Hersteller. Die längere Ausführung, für 40-Fuß-Container, ist in der dreiteiligen „Kässbohrer-Mietservice“-Packung enthalten, dazu noch ein Koffer-Auflieger auf dem gleichen Fahrgestell sowie ein dreiachsiger Planenjumbo. Wir haben ihnen mit Behringer-Tankspray Nummer 201 (Mattlack klar) den „übernatürlichen“ Glanz genommen.

Mietauflieger werden von mehreren Firmen in allen größeren Güterumschlags-Knotenpunkten Europas bereitgehalten. Im Modell liegt es nahe, sie zur Ergänzung von einzelnen Sattelzugmaschinen heranzuziehen, wie dem neuen Herpa-Haubenscania oder dem Steyr 91 von Roco, der jetzt mit ÖBB-Beschriftung geliefert wird.

Die noch recht neuen Daimler-Benz-Mittelklasse-Lastwagen gibt es bei Herpa schon ebensolange wie beim Vorbild. Die neueste Auflage trägt einen modernen Bieraufbau mit „Patrizier“-Beschriftung und dazu passendem Hänger.

**Text und Fotos: Willy Kosak**



**Bild 5:** Ebenfalls von Wiking stammt das Modell der „Kaelble“-Planiererraupe aus den 50er Jahren.

**Bild 6:** Paßt vor jede Lagerhalle: Wiking-Modell des Gabelstablers „Still R 70“.

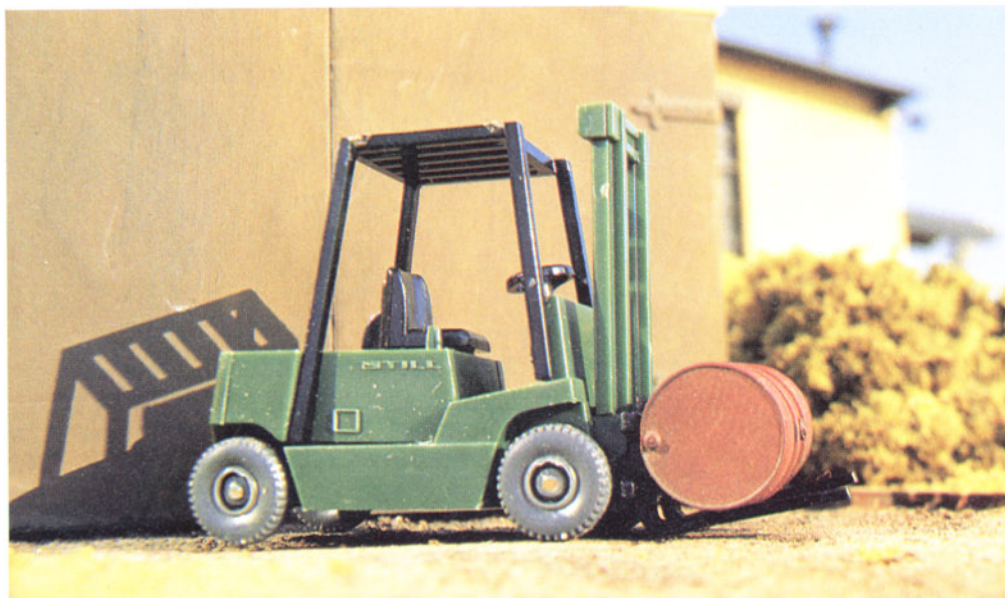






Bild 1: Aus einem Pola-Gebäudebausatz entstanden: Wohnhaus-Diorama mit Hinterhof-Werkstatt im Stil der fünfziger Jahre.



## Bauen mit Holz

Bild 2: Für den Dachstuhl wurde eine einfache Klebeschablone angefertigt, nach der dann die einzelnen Dachstuhlteile zusammengeklebt wurden.

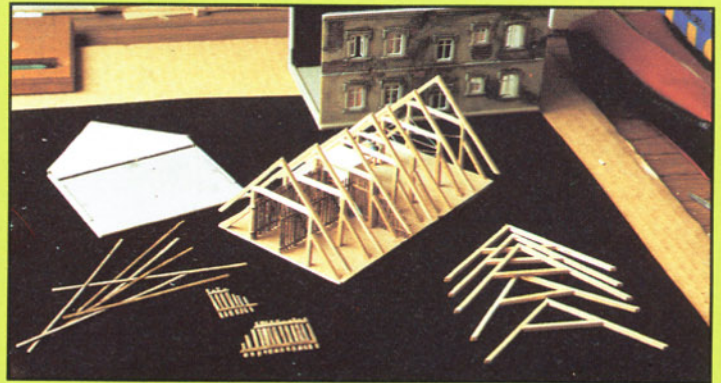
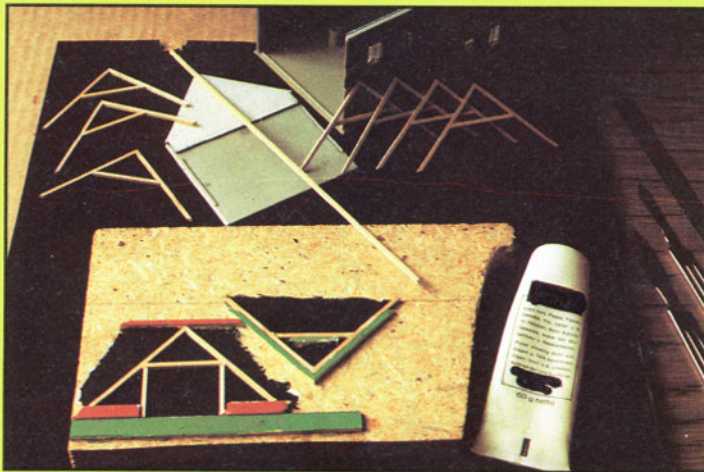
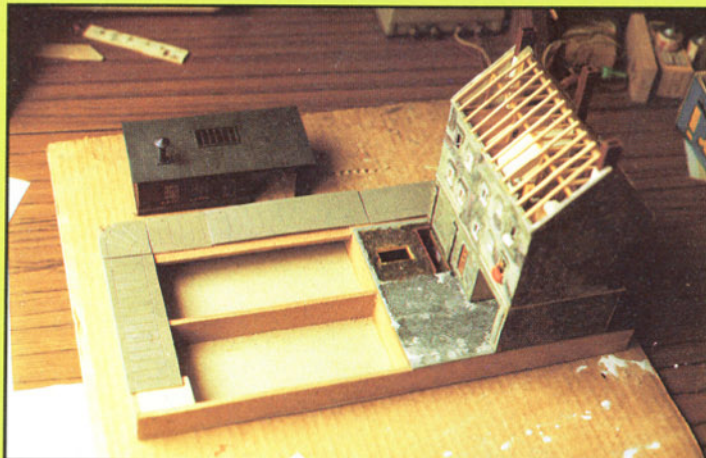


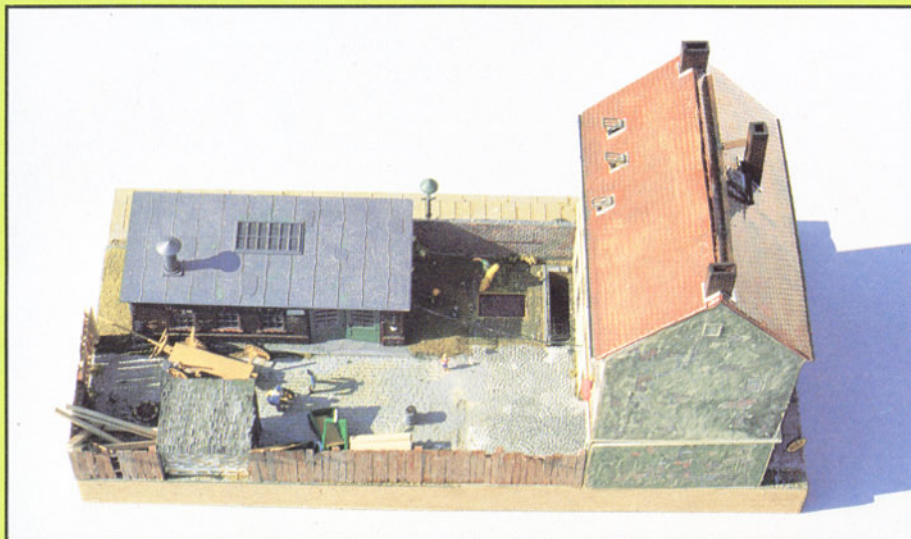
Bild 3: Ein Teil des Holzdachstuhls wurde probeweise aufgestellt.

Bild 4: Hier ist der „doppelte Boden“ des neuen Hinterhofes gut erkennbar. Dadurch konnte ein Kellerabgang und eine vertiefte Aschengrube angebracht werden.

Bild 5: Der halbfertige Speicher wurde probeweise auf das Pola-Gebäude aufgesetzt.

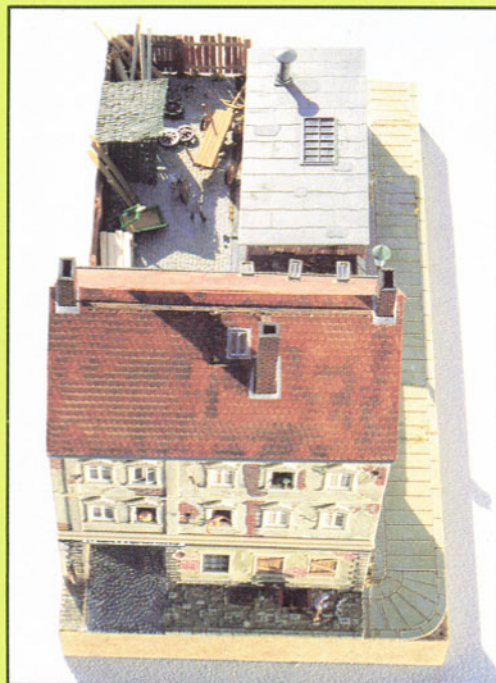






**Bild 6:** Die Grundfläche des Dioramas orientiert sich an den Abmessungen der bislang erschienenen Pola-„Fünfinger“: Sie beträgt 35 × 17,5 Zentimeter.

**Bild 7:** Beachtlich, wieviel Atmosphäre sich auf einem kleinen Diorama einfangen läßt. Die Dachplatten sind abnehmbar, um einen Blick in den eingerichteten Speicher zu ermöglichen.



## Vom Industriebausatz zum Diorama

Weshalb eigentlich müssen Bausätze von Gebäuden sklavisch nach den Vorstellungen des Herstellers zusammengebaut werden? Warum nicht einmal so richtig kreativ ein „hauseigenes“ Diorama gestalten? Ich habe es versucht und hier nun das Ergebnis:

Vor allem Bauen steht nun einmal die Planung. Wieviel Platz habe ich zur Verfügung, was soll das Diorama aussagen? Ich entschied mich für die Form der „Klein-Paletten“, von denen man mehrere beliebig zusammenstellen kann. Damit lassen sich immer neue Motive gestalten. Bahn und Straße kommen zu ihrem Recht, auch ausgefallene Situationen sind darstellbar. Ein Durchforsten der bisher im Handel erhältlichen Pola-Bausätze brachte mich auf ein Modulmaß von 35×17,5 Zentimeter zur Ausgestaltung der Motive aus den fünfziger Jahren.

Als nächstes war die Form der Grundplatte zu betrachten. Warum muß es denn eine flache Platte herkömmlicher Art sein? Warum nicht einmal einen Hohlkörper bauen? Es wurden je zwei Streifen Sperrholz in den Abmessungen 350×25×4 Millimeter, zwei weitere mit 175×25×4 Millimetern zugeschnitten. Die Eckkanten wurden auf 45°-Gehrung angeschliffen und der so entstandene Rahmen mit Uhu-Coll sorgfältig zusammengeklebt. Auf unbedingte Rechtwinkligkeit ist hierbei zu achten.

Nach dem Austrocknen wurde ein Kartonboden (350×175 Millimeter) untergeklebt und das erste Modulteil stand.

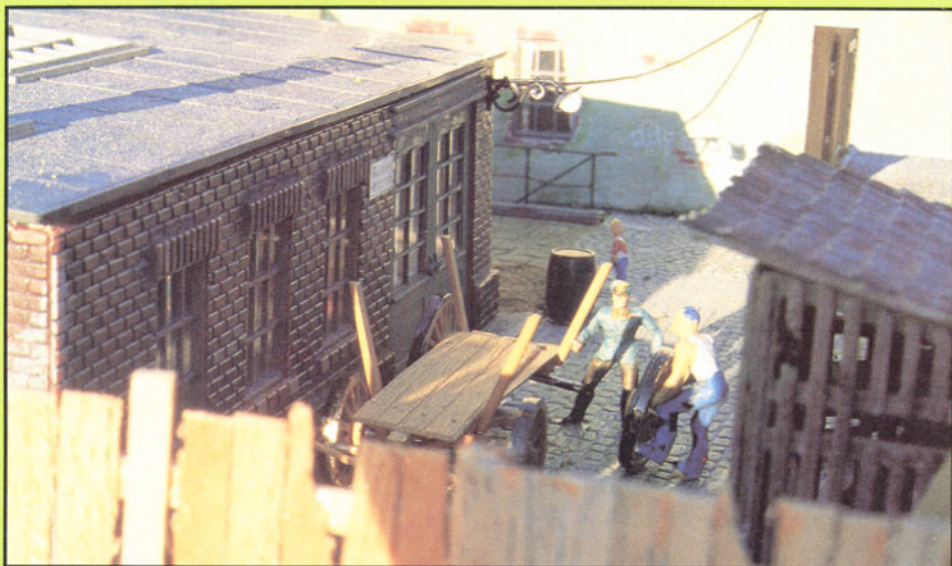
Beim ruhigen Betrachten dieses Werkes sprossen die Ideen wie Unkraut im Sommer. Die hierdurch entstandenen 25 Millimeter Tiefe ergeben ja umgerechnet immerhin 2,18 Meter und da bietet sich schon einiges an Möglichkeiten an. Wieviel Selbstverständliches außer Kellern gab es beim Vorbild, was bisher nur selten umgesetzt wurde. Jetzt konnte es losgehen. Als erstes Gebäude kam die Kfz-Werkstatt von Pola an die Reihe.

Ihre Grundplatte wurde auf das Rahmenstück aufgelegt und die Breite der Fußwege bestimmt. Danach ging es an die Verwirklichung der gesammelten Ideen: ein Waschhaus im Keller, Kellerfenster mit Straßenabdeckung und einer im Einsatz stehenden Kohlenrutsche für den Kohlenkeller und – im Hof die alte Aschengrube (ein Relikt früherer Jahre, das

so mancher vielleicht gar nicht kennengelernt hat).

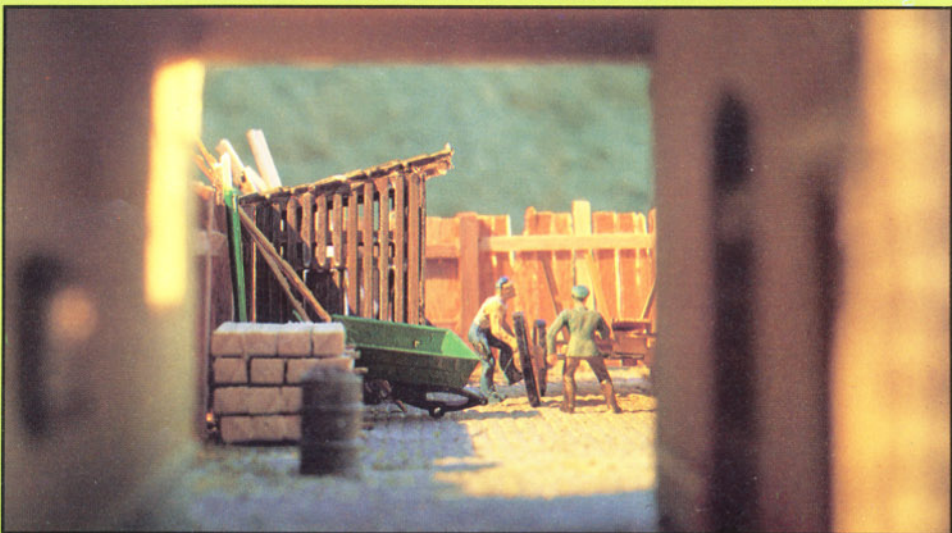
Neben dem Bau mußte allerdings einige Zeit für Literatur- und Bildstudium aufgewendet

werden. Manches konnte auch noch im Original vermessen werden, beispielsweise Mauern und Zaun. Erstaunlich, wie eine Frage die andere nach sich zieht und was es dabei in

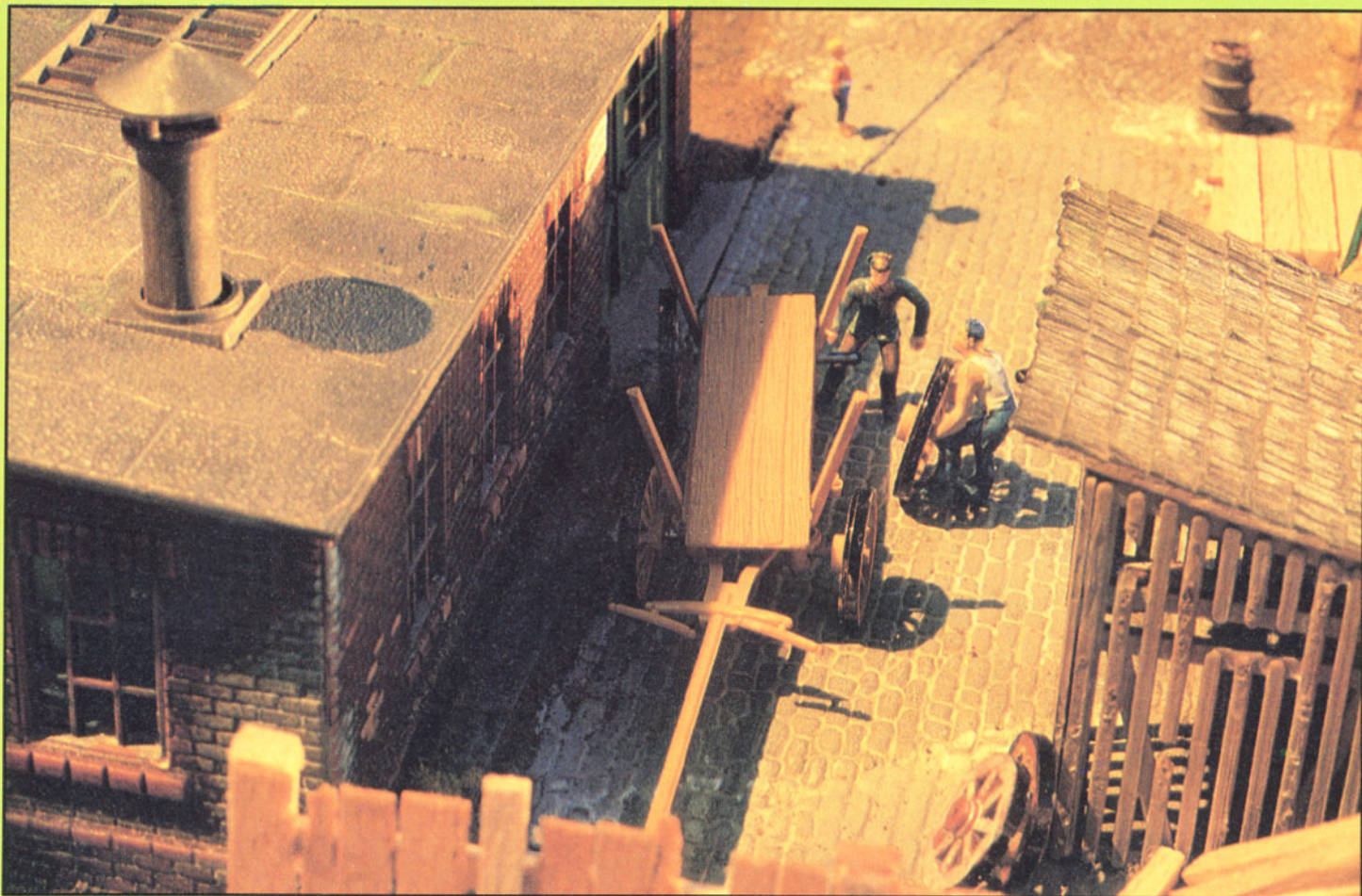


**Bild 8:** Wagnermeister Friedrichs muß das schwere Fuhrwerk anheben, damit der Geselle das Rad auf die Achse schieben kann.

**Bild 9:** Ein neugieriger Blick in die Hofeinfahrt zeigt Meister Friedrichs samt Gesellen bei der Montage des Wagenrades.







**Bild 10:** Blick von oben in den Hinterhof. Holzschuppen und Gerümpel dienen als Staffage.



**Bild 11:** Das Wagenrad verrät das selten gewordene Gewerbe von Meister Max Friedrichs: Er betreibt im Hinterhof eine Wagerei.

**Bild 12:** Ein ausgiebiges Schwätzchen hält die Hausmeisterin mit dem „Glücksbringer in Schwarz“. Hoffentlich gerät sie nicht vor lauter Begeisterung zu nahe an die offene Kohlenrutsche.



Erfahrung zu bringen gilt: Wie sah die Aschengrube aus? In welchem Abstand standen Gaslaternen? Welchen Umfang und welche Höhe hatten die guten alten Litfaßsäulen? Welche Form und welche Farbe hatten die Briefkästen? — und viele weitere Fragen. Auch Basteltips mußten ausgegraben werden. Zum Beispiel: Wie stellt man die Glascherben auf der Mauer dar, die es in diesen Jahren häufig gab und an die sich Lausbuben bestimmt noch erinnern (oder wenigstens an die Folgen beim Übersteigen)?

Der Gebäudeumbau mußte bedacht sein; einschließlich der Verwendung der Hinterhofwerkstatt, die keine Kfz reparieren sollte. Ich wählte ein selten gewordenes Handwerk, die Wagerei. Hierbei konnte viel Holzmaterial eingesetzt werden und das war ja unter anderem ja auch eines meiner Anliegen.

Nun zum Aufbau: Die innere Hausquerwand erhielt ein großes zweiflügeliges Tor alter Prägung. Die offene Rückwand wurde mit Vollmer-Ziegelsteinmauer ausgefüllt und verspachtelt. Die Etagen und die Zimmereinteilung entstanden aus dünnem Sperrholz. Dabei wurden auch schon die bemalten Preiser-Figürchen („Fenstergucker“ und „Putzfrauen“) fixiert und eingeklebt.

Und jetzt kam der Clou des Ganzen: Das Gebäude erhielt einen originalen Dachstuhl mit Wäschetrockenboden und Dachkammern aus Lattenverschlägen. Dazu mußte erst noch eine Ortsbegehung beim Spezi erfolgen, denn die Erinnerungen an das eigene Vaterhaus waren in dieser Richtung doch sehr lückenhaft.

Anstelle der vorgesehenen schwarzen Giebelteile wurden aus Vollmer-Ziegelsteinplatten neue Giebel gesägt, „geweißt“ und eingeklebt. Die Balken entstanden aus Holzleisten 3×3 Millimeter (Northeastern), Dielenboden





Bild 13: „Der Mann auf dem Schornstein, der hat was für sie. . .“. Die Damen des Pola-Hauses bereiten dem Schornsteinfeger einen freundlichen Empfang.

und Bodenkammern aus einzelnen Furnierholzstreifen. Zum Kleben wurde in der Hauptsache Weißleim von UHU und UHU-Greenit verwendet. Das Bodenkammermobil- ar entstammt dem Pola-Bausatz „Antiquitätenladen“. Ein Fahrrad und eine abgedeckte Märklin-Modellanlage durften natürlich nicht fehlen. Diese Ausstattung sollte aber vor dem Verkleben der Balkenlagen erfolgen, sonst wird es beim Einbringen und Fixieren recht eng.

Auch die Schornsteine wurden neu aus Ziegelmauerwerk geschaffen und an den entsprechenden Stellen eingeklebt (hierbei die Raumaufteilung beachten). Der gemauerte Treppenaufgang zum Boden wurde aus Kunststoffresten mit entsprechenden Türen zusammengebaut. Preiser-Wäscherinnen sorgen für Leben auf dem Dach. Für das neu gefertigte Dach ohne Dachgauben wurden Vollmer-Dachziegelplatten verwendet. Da beim Wäschetrocknen auf dem Speicher meist die Dachfenster bei gutem Wetter offen standen, wurde dies entsprechend nachempfunden. Beachtlich, aus wieviel Teilen so ein Dachfenster besteht. Man kann aber auch des besseren Einblicks wegen den Dachstuhl ohne Abdeckung gestalten – da sind eben die Dachdecker zum Neu-Eindecken schon bestellt. Das ganze Gebäude wurde anschließend mit Plakafarben gealtert.

Der Werkstattanbau erhielt eine neue Rückwand aus Ziegelmauerplatten und wurde als freistehendes Gebäude quer im Hof plaziert. Die Verbindungsmauer zwischen Haus und Werkstatt wurde aus vier Lagen Ziegelmauerwerk geschaffen und der Sockel aus einer grau bemalten Holzleiste imitiert. Auf die Mauer wurde ein Pappstreifen entsprechender Abmessung geklebt und dann die Glasscherben gestaltet. Hier meine Methode: Plastikkleber auf eine entsprechende Unterlage ge-

ben, dann etwas anziehen lassen. Nun wird mit einer Nadel ein Tröpfchen entnommen, auf die Mauerkrone aufgetupft und vorsichtig nach oben gezogen. Nach einiger Übung geht das einwandfrei. Aber vorher erst ein wenig probieren, denn man muß nicht unbedingt fünf Mauern bauen, wenn man nur eine benötigt. Nach dem Trocknen kann man die Spitzchen mit feinem Pinsel grün oder braun einfärben (farbiger Flaschenbruch). Glasklar belassen, wird die erwünschte Wirkung aber auch erzielt.

Der Zwischenzaun entsteht aus Holzleistchen als Pfosten und Riegel. Für die Zaunlatten fin-

den Furnierholzstreifen Verwendung. Mit Plakafarbe wird das Ganze ein wenig verwitert. Zur Belebung der langen Zaunfront dient ein kleiner Lattenschuppen, dessen Rückwand aus farblich behandelten Hekidur-Bruchsteinplatten entstand. Nun folgen diverse Kleinigkeiten: Der Handlauf zum Waschhaus, das Geländer und die Klopfstange an der Mauer wurden aus 0,3 Millimeter starkem Messingdraht gefertigt. Als Freileitung vom Wohnhaus zur Werkstatt dient 0,1 Millimeter starker Kupferlackdraht. Die Aschengrubenabdeckung mit der Einwurflappe und den Handgriffen wurden aus Messing-Riffelblech

Bild 14: Putztag. Frau Dietrichs aus dem ersten Stock schüttelt die Bettwäsche aus. Bei dieser Gelegenheit läßt sich gleich beobachten, ob die Frau aus dem dritten Stock ihren Teppich wirklich gründlich ausklopft. Vielleicht sollte zuvor aber die Aschengrube abgedeckt werden.







**Bild 15:** Aus North-Eastern-3 x 3 mm-Holzprofilen ist das Dachgebälk entstanden. Ebenfalls neu sind die Schornsteine und Giebelwände aus „Vollmer“-Ziegelsteinplatten.

**Bild 16:** Im Speicher hat sich allerhand angesammelt, ausarrangierte Tische und Stühle, – aus dem Pola-Bausatz „Antiquitätenhandlung“ – zeugen vom beginnenden Wirtschaftswunder. In Zellophan verpackt, fristet die Märklin-Anlage ihr Dasein im Speicher, bis sie zu Weihnachten wieder in Betrieb genommen wird.

**Bild 17 :** Die Badewanne dient nicht etwa der Erfrischung für die arbeitsamen Wäscherinnen, vielmehr soll im Brandfall gleich ein wenig Löschwasser bereitstehen (im Krieg Pflicht), bis die Feuerwehr eintrifft.

Fotos 1, 6–17: W. Kosak  
Fotos 2–5: D. Schuster



und Drahtstücken zusammengelötet.

In die Preiser-Figuren wurde mit Stiftenklöbchen und 0,3-Millimeter-Bohrer ein Loch gebohrt und ein Drahtstück eingeklebt (mit UHU-Greenit). Eine gleiche Bohrung wird am Standort der Figur vorgenommen. Nun kann man das Persönchen einstecken und mit ganz wenig UHU-Greenit fixieren. Der Vorteil: Die Figuren lassen sich je nach Situation und Motiv auswechseln.

Holzreste ergaben den Bretterstapel. Hierbei dürfen die Zwischenlagen aus Brettern (Furnierholzstreifen) nicht vergessen werden, denn das Holz muß lufttrocknen.

Aus der Preiser-Packung „landwirtschaftliche Berufe“ stammen die farblich nachbehandelten Wagenteile und Räder. Ein Vorderrad eines defekten Kutschenwagens wurde zweckentfremdet als Zunftzeichen am Haustor angebracht. Die Halterung entstand ebenfalls aus Messingdraht.

Der wuchernde Unkrautbefall der Straßenplatten wurde mit Woodland Scenics und Weißbleim (UHU-Coll) erreicht. Hierbei gilt es, sparsam zu arbeiten, denn nur selten kann sich Unkraut auf Fußwegplatten üppig entwickeln.

Auch im Hof wurde eine bescheidene Rasenfläche sowie zwei kleinere Büsche aus diesem Material gestaltet. Die Fahrbahnen wurden als separate Teilstücke gestaltet und in verschiedenen Breiten (Hauptstraße, Nebenstraße, Gasse) angesetzt. Damit vermeidet man störende Trennstellen, die bei dieser Methode längs der Fußwege verlaufen und so kaum auffallen.

Die Palette mit den Abmessungen 35x17,5 Zentimetern ist ein kleines Schmuckstück mit dem Fluidum der fünfziger Jahre geworden. Zwei Bemerkungen seien noch erlaubt: Alle hauptsächlich Dinge wurden dem Vorbild nachempfunden und da es unsagbar viele Vorbilder gibt, kann auch eine jede ähnliche Palette ganz individuell gestaltet sein. Hier ist Kreativität gefragt. Niemand soll oder muß einfach nur nachbauen.

Dieter Schuster



(Füllseite)



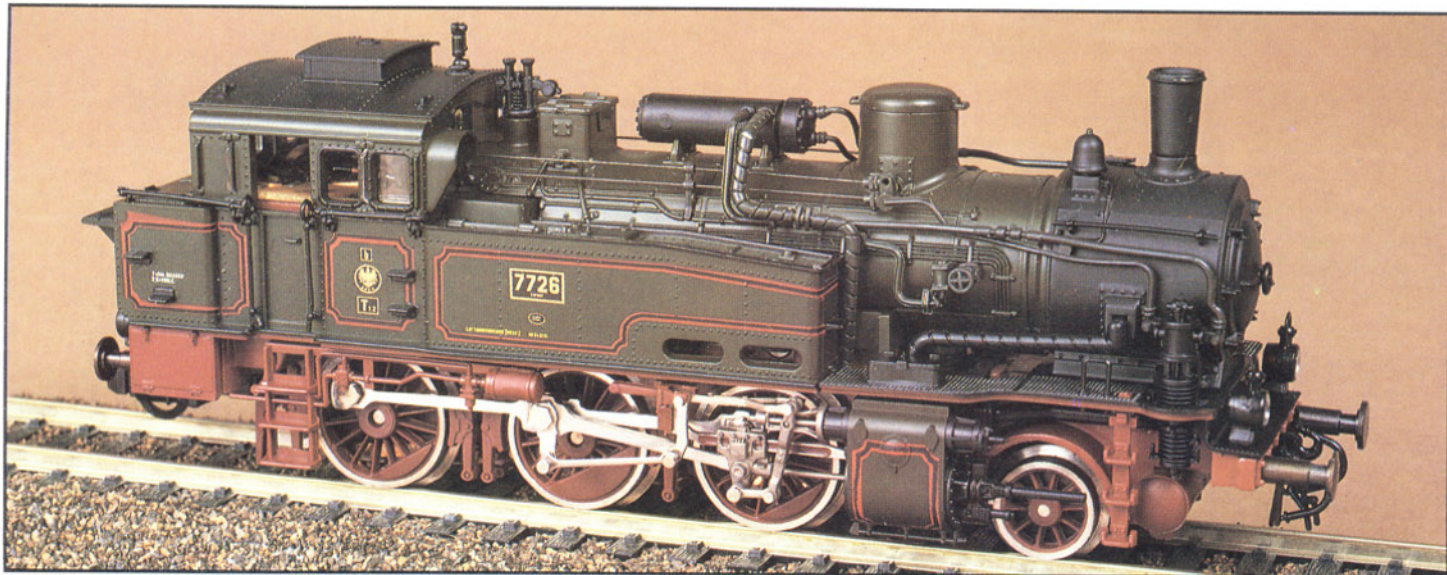


Bild 1: Die in der Jubiläumspackung von Roco enthaltene preußische T 12 wird in dieser Ausführung nicht einzeln erhältlich sein. Eine wirklich super detaillierte Länderbahn-Lokomotive.

## ★ Schaufenster der Neuheiten ★

Mangels Masse bleibt es in der vorliegenden Ausgabe bei einem recht bescheidenen Schaufensterchen. Bis zum 14. Oktober sind gerade zwei Neuheiten in unserer Modellbahnredaktion eingetroffen. Viele der in Nürnberg angekündigten Neuerscheinungen für das Jahr 1985 sind noch in Arbeit. Hierzu zählen sämtliche „ICE“-Modelle, der „Adler“ in der Baugröße I, die Garnitur württembergischer Schnellzugwagen in der Baugröße H0 und vieles mehr.

### Neu von Liliput

In neuer Verpackung, mit neuem Emblem, erschien von Liliput die Schmalspurdampflokomotive der Reihe U in einer völlig überarbeiteten Ausführung, die schon einer Neukonstruktion gleichkommt. Zu der besseren Detaillierung kommt eine feinere Ausführung des Treib- und Steuerungsgestänges sowie eine Verbesserung des Antriebes. Der Motor ist im un-

teren Teil des Führerhauses eingebaut und treibt über ein Schnecken- und Stirnradgetriebe die mittlere Achse direkt an. Die Kraftübertragung auf die beiden anderen Achsen erfolgt über die Kuppelstangen. Das Modell entwickelt immer noch eine respektable Höchstgeschwindigkeit, hat aber auch recht ordentliche Laufeigenschaften im unteren Geschwindigkeitsbereich. Der Packung liegt ein Beutel mit Zerstüßeln bei. Darin enthalten sind ein Kobel-schornstein, zwei Generatoren, zwei Bremsschläuche und ein Satz Lampenattrappen mitsamt den winzigen Lampengläsern. Das uns vorliegende Modell zeigt die sehr saubere Beschriftung mit der Betriebsnummer 99 791 der früheren Deutschen Reichsbahn. Die kleine Lok wird in insgesamt 6 verschiedenen Ausführungsvarianten angeboten.

### Neu von Roco

Während wir uns anschickten, den Druckbeginn dieser Ausgabe einzuleiten, ging bei Roco in Salzburg die Montage des preußischen Länderbahnzuges ihrem Ende entgegen. Anlässlich des 25jährigen Firmenjubiläums schuf Roco nicht nur die exzellenten Einzelmodelle der V 200 und des „Gläsernen“, sondern auch zwei limitierte Zugpackungen. Eine Packung wird die alten württembergischen Schnellzugwagen enthalten, in der anderen befindet sich die preußische T 12 und eine Garnitur preußischer Abteilwagen. In allerletzter Minute ist es uns noch gelungen, wenigstens die T 12 für ein Foto zu erhalten, mit dem wir unseren Lesern etwas Appetit auf das prächtige Lokmodell machen wollen. Zu Beginn des kommenden Jahres wird die Maschine der Baugröße H0 dann auch einzeln in DB-Ausführung zur Verfügung stehen. Beim Betrachten des Modells ist man wieder einmal fasziniert von der feinen Gestaltung der vielen Einzelheiten. Beeindruckend sind auch die vorzüglichen Laufeigenschaften, die sich schon bei den ersten Probefahrten offenbaren. Dazu trägt sicherlich auch die Schwungmasse bei. Erwähnenswert ist auch die Tatsache, daß die Laufachse zur Stromabnahme herangezogen wird. Luppenrein und sehr sauber ausgeführt sind auch die Beschriftung und die feinen Zierlinien. Nicht ganz unumstritten dürfte allerdings die Farbgebung bleiben. Obwohl in manchen Literaturstellen von einem olivgrünen Farbton zu lesen ist, scheint uns die gewählte Farbe etwas zu braunstichig. Mehr über die preußische Länderbahnpackung von Roco und über die Farben der Wagen werden wir in unserer nächsten Ausgabe bringen. HO

### Neu von Brawa

Gerade rechtzeitig zur kalten Jahreszeit rüstet Brawa die hauseigene H0-Köf mit nützlichem Zubehör aus: Unter der Bestellnummer 0475 bietet die Firma

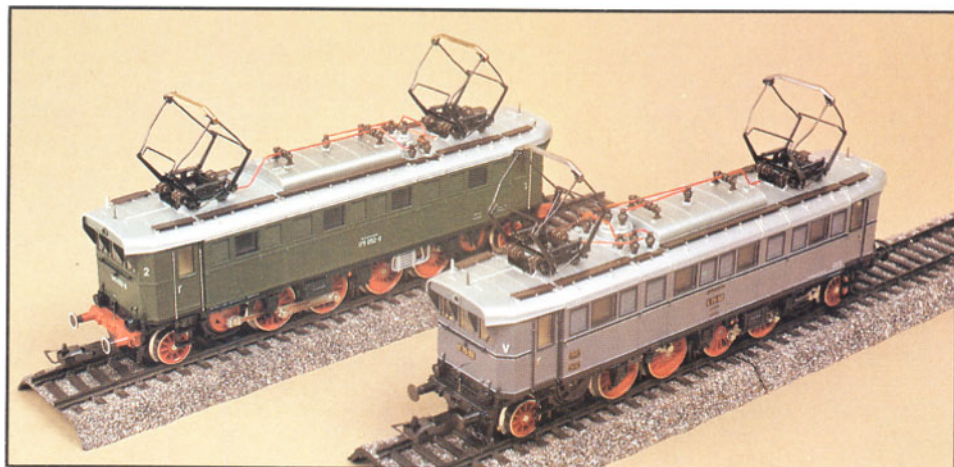
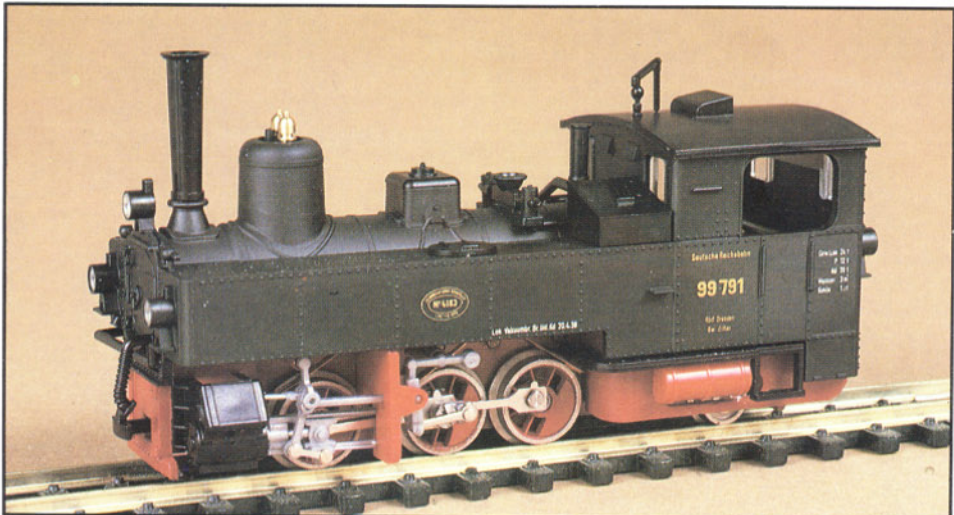


Bild 2: Bei der E 75 von Trix handelt es sich um keine echte Neuheit. Die Modelle sind schon seit längerer Zeit sowohl in H0 als auch in N lieferbar. Wir möchten sie hier jedoch im Zusammenhang mit unserem Vorbildartikel über die E 75 nochmals zeigen.

Bild 3: Das ist die neue 99 791, die Liliput in der Baugröße H0e schuf. Das hübsche Modell wird in 8 Varianten geliefert.





einen aus Messing-Schleuderguß gefertigten Schneepflug-Bausatz an. Zur Befestigung des Schneepfluges an den verschiedenen Köf-II-Typen des Waiblinger Herstellers liegen dem Bausatz eine vordere Pufferbohle sowie die mehrteilige Schneepflug-Aufhängung bei. Natürlich läßt sich solch ein Schneeschipper auch an anderen H0-Fahrzeugen montieren.

## Neu von Preiser

Unsere Großväter – so meint es wenigstens ein altes Vorurteil – waren abgehärteter als die Leute heutzutage. Es muß was Wahres dran sein: Jedenfalls haben die neuen Preiser-Figuren der Jahrhundertwende ohne Zögern in luftiger Badekleidung für den Fotografen am Ufer eines Baggersees posiert, obwohl zur Zeit der Auslieferung, Anfang Oktober, schon ein ziemlich rauhes Herbstlüftchen über das Wasser blies.



**Bild 4:** Preisers neue Badende der Jahrhundertwende aalen sich hier an einem fernen Sandstrand. Wie gewohnt, ganz entzückend sind diese kleinen Figuren.

Fotos 1–3: Obermayer  
Fotos 4–6: Kosak

**Bild 5:** Winzig klein ist von Railex das neue Seilzugspannwerk.



## Neu von Railex

Nun haben auch die Z-Bahner im Jubiläumsjahr noch ihre „Adler“ bekommen: Von der Münchner Firma „Railex“ stammt das 1:220-Modell der ersten Lokomotive in Deutschland. Trotz seiner bescheidenen Abmessungen – unser Foto zeigt die „Railex-Adler“ auf einem H0-Güterwagen – vermag der aus Messing-Schleudergußteilen gefertigte Lokwinzling durch maßstabsgerechte Ausführung und reichhaltige Detaillierung zu überzeugen. Bemerkenswert: Die Speichen weisen eine Materialstärke von rund 0,2 mm auf! Selbst auf die teilweise Wiedergabe der Innensteuerung wurde nicht verzichtet. In Messingausführung kostet das hübsche Standmodell rund DM 98,– (uvP), in Silber etwa DM 146,–. Für snobistisch angehauchte Z-Bahner werden bei „Railex“ 100 „Adler“-Exemplare aus 24-karätigem Gold gefertigt. Preisempfehlung für Leute mit einbruchssicherer Vitrine: rund DM 980,–.

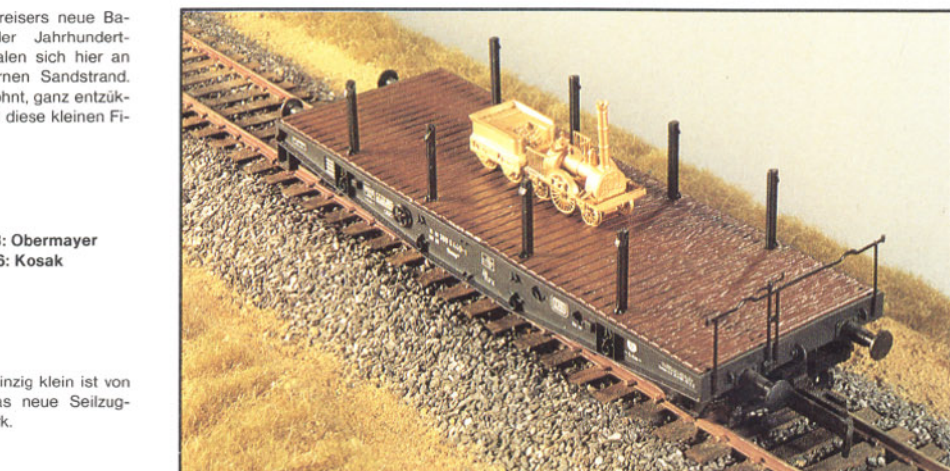
Weniger an Sammler als vielmehr an die Dioramen- und Anlagengestalter unter den Liebhabern der Baugröße Z wendet sich das mittlerweile gestartete Zubehör-Programm von „Railex“. Dazu gehören unter anderem ein Wasserkran, verschiedene Weichenlaternen, ein funktionsfähiges Gleissperrsignal sowie diverse Spannwerke. Bereits ausgeliefert wurde von „Railex“ ein bildhübsches Signalspannwerk im Maßstab 1:220, dessen enorm filigrane Schleuderguß-Ausführung selbst H0-Bahner begeistern könnte. Kostenpunkt: rund DM 12,– (uvP).

W. Kosak

## Neu von Vollmer

In der Baugröße H0 liefert Vollmer in den letzten Wochen den Bausatz eines Bauerngehöfts aus. Der gesamte Bausatz besteht aus fünf auch einzeln lieferbaren Bausätzen für Wohnhaus, Stall, Scheune, Backhaus und Nebengebäude. Alle Gebäude – nach süddeutschen Vorbildern – sind sehr reichhaltig und sauber detailliert und entsprechen dem Trend nach besserer Maßstäblichkeit, der sich anscheinend bei allen Zubehörherstellern durchsetzt. Das stattliche Gehöft eignet sich sowohl für den Einbau in eine Modellbahnanlage als auch zur Gestaltung eines kleinen selbständigen Dioramas.

P. Schiebel



**Bild 6:** Ein Schmuckstück, die Adler in Spur Z. Hier auf einem H0-Waggon als Ladegut. Bei Railex sollte man überlegen, das Modell auch als Schlüsselanhänger zu fertigen.

**Bild 7:** Für die Köf II gibt es jetzt von Brawa einen passenden Schneepflug aus Messingguß.

Werkfoto  
Brawa

**Bild 8:** Der aus enorm vielen Teilen bestehende neue Vollmer-Bauernhof ist hervorragend ausgeführt.

Werkfoto  
Vollmer

