B 7539 E
ISSN 0720-051X

Über 150 Farbfotos

Eisenbahn JOURNAL

4/1988
Mai

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Modellbahn-Ausgabe

(Füllseite)

Eisenbahn JOURNAL
Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

4/88
ISSN 0720-051X 14. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag
D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Telefon (08141) 5048 und 5049
Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Anzeigen: Anne Rödel
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Textverarbeitung: H. Merker Verlag
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l. Verona — Via Morgagni, 30

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

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

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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

Zu unserem Titelbild:
Gemütlich zuckelt die D VII von Fuchs mit einem Reichsbahn-Güterzug am Haken über das perfekt durchgestaltete Diorama von D&W (Dietmar Deininger). Im Sägewerk läuft die Holzverarbeitung auf Hochtouren. Mit zwei Pferdestärken wird gerade ein mächtiger Holzstamm aus dem Fluß gezogen.
Foto: Willy Kosak

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Im Jahre 1951 fing es an 4

»Schmankerl« aus der Länderbahnzeit 6

28 Pack die Badehose ein . . . 12

Dampflok-Prominenz im Eigenbau (Modell der 01 150 auf Roco-Basis) 22

Alles Schrott! Autoverwertung in Baugröße N 28

29 Ein Schweizer auf Abwegen 30

Laubbäume mit maßstäblichen Blättern 36

Müsch – ein Bahnhof in der Eifel 42

Die bayerische C III – Rarität aus Messing 52

30 Vom Gleisoval zur Traumanlage 58

Vorbildlich bis ins Detail 68

Nostalgiefahrt mit der »Elektrischen« 70

Messe-Nachlese 72

Unsere Fachhändler-Adressenseiten 74

Mini-Markt 76

Endspurt im Modellbauwettbewerb

Beim Erscheinen dieser Modellbahn-Ausgabe haben Sie, liebe Leser und Modellbahner, nur noch wenige Monate Zeit, Ihre Anlage oder Ihr Diorama für unseren großen Modellbahnwettbewerb zu bauen. Einige Arbeiten mußten zurückgeschickt werden, da sich die Erbauer leider in einem zu frühen Baustadium an uns gewandt hatten. Wir können Sie nur immer wieder an den Einsendeschluß, den 08.08.1988, erinnern.

1. Mitmachen darf jeder, ausgenommen sind die ständigen Mitarbeiter des Hermann Merker Verlages. Sie können auch mehrere Arbeiten aus verschiedenen Themenbereichen oder die Weiterführung Ihrer Anlage/Ihres Dioramas vorstellen.
2. Thema und Epoche können frei gewählt werden. (Wenn Epoche – dann aber bitte ohne Stilbruch!)
3. Die Bearbeitung des uns vorgestellten Dioramas oder der Teilstückanlage sollte abgeschlossen sein.
4. Ihr Beitrag muß "exklusiv" für das Eisenbahn-Journal gedacht sein und darf nicht anderweitig angeboten werden oder gar bereits, wenn auch mit anderen Bildern(!), innerhalb der letzten drei Jahre in einer anderen Eisenbahnzeitschrift veröffentlicht worden sein. Wird diese Bedingung nicht erfüllt, erfolgt unweigerlich die Disqualifikation.
5. Die Leserjury wird nach Abschluß des Wettbewerbes mittels Fragebogens über Sieger und Plazierte neutral entscheiden.

Wie Sie in den letzten Ausgaben sehen konnten, geizen wir nicht mit dem Platz für Ihre Beiträge. Ihre Arbeit wird, je nach Art und Umfang, auf mehreren Seiten in Farbe erscheinen.
Für alle veröffentlichten Beiträge erhalten Sie das entsprechende Honorar sofort nach dem Erscheinen der entsprechenden Ausgabe des Eisenbahn-Journals.

Zusätzlich gibt es zu gewinnen:

Für den ersten Preis	**DM 3000,—**
Für den zweiten Preis	**DM 2000,—**
Für den dritten Preis	**DM 1000,—**

sowie weitere Geld- und Sachgewinne im Wert von über **DM 5000,—!** Also, es bleibt noch genügend Zeit, Ihre Anlage oder Ihr Diorama zu planen, zu bauen und zu fotografieren (ca. 8 – 15 Dias) und mit einem Baubericht und einem Gleisplan an unseren Verlag zu schicken! Allen Bauherren und denen, die es noch werden wollen, wünschen wir jedenfalls viel Spaß bei der Arbeit und gutes Gelingen!

Ihr Hermann Merker Verlag

Bild 1: Immer im Kreis herum geht es auf der vielseitigen Spielanlage von Werner Kornfeld. Auf fünf elektrifizierten Parallelkreisen herrscht Hochbetrieb.

Im Jahre 1951 fing es an

Nicht einfach war es, aus den vielen inzwischen eingegangenen Leserarbeiten zum Thema "Spielanlage" die richtige auszuwählen. Schließlich haben wir uns für eine Märklin-Anlage entschieden, die mit den bekannten und bewährten Metall-Gleisen aufgebaut worden ist, und das bereits seit den frühen fünfziger Jahren. Sicherlich ist die Geschichte der Anlage von Werner Feldkorn typisch für eine große Zahl unserer Hobby-Kollegen.

Eines schönen Tages, es wird wohl an Weihnachten gewesen sein, hielt der junge "Eisenbahner" seine erste Anfangspackung in Händen. Eine Dampflok – die Baureihe

Bild 2: Der Ellokschuppen beheimatet eine internationale Fahrzeugpalette aus den verschiedensten Eisenbahnepochen.

Bild 3: Viel Abwechslungsreiches gibt's im Bahnhof. Nebeneinander verkehren ein moderner DB-Schnellzug, eine skandinavische Garnitur und ein Personenzug mit Donnerbüchsen.

war damals nicht so wichtig – und drei aus Blech gefertigte Personenwagen und Gleisstücke, gerade soviel, wie man für ein kleines Oval benötigte. Außerdem war noch ein Trafo dabei. Minuten später, nachdem die Gleise problemlos zusammengesteckt worden waren, kam bereits "Leben" in die Dampflok. Zuerst wurde zögernd der rote Regler auf dem Trafo nach rechts gedreht und dann immer weiter, bis der kurze Personenzug mit rasanter Geschwindigkeit seine Runden drehte.

Während vieler Jahre entstand nun auf einer Holzplatte eine festmontierte Anlage. Viele "Neuheiten" zählen inzwischen zum Einsatzbestand. Fahrzeuge aus einigen europäischen Bahnverwaltungen winden sich durch die engen Radien und sorgen so für einen sehr abwechslungsreichen Betrieb. Stellvertretend für die DB sind unter anderem Elektrolokomotiven der Baureihen 120, 110 und 140 im Einsatz. Die ÖBB ist mit einer Lok der Reihe 1043 vertreten; die Eidgenossen zeigen stolz ihr berühmtes Krokodil und auch eines ihrer modernsten Triebfahrzeuge, eine Lok der Baureihe Re 4/4^{IV}. Außerdem können auch Garnituren aus skandinavischen Ländern beobachtet werden. Es tut sich also einiges auf dieser im Laufe der Zeit gewachsenen Anlage. Sie hat in all den Jahren stets zur vollen Zufriedenheit des Betreibers für störungsfreien Betriebsdienst gesorgt. Auch dann, wenn gelegentlich für einige Monate eine "Ruhepause" eingelegt wurde. Ein Beweis mehr für die enorme Betriebssicherheit des Märklin-Systems!

Klaus Eckert

Bild 4: Diese Gesamtansicht der Betriebsanlage wurde mit einem Fischauge aufgenommen.

Alle Fotos: W. K.

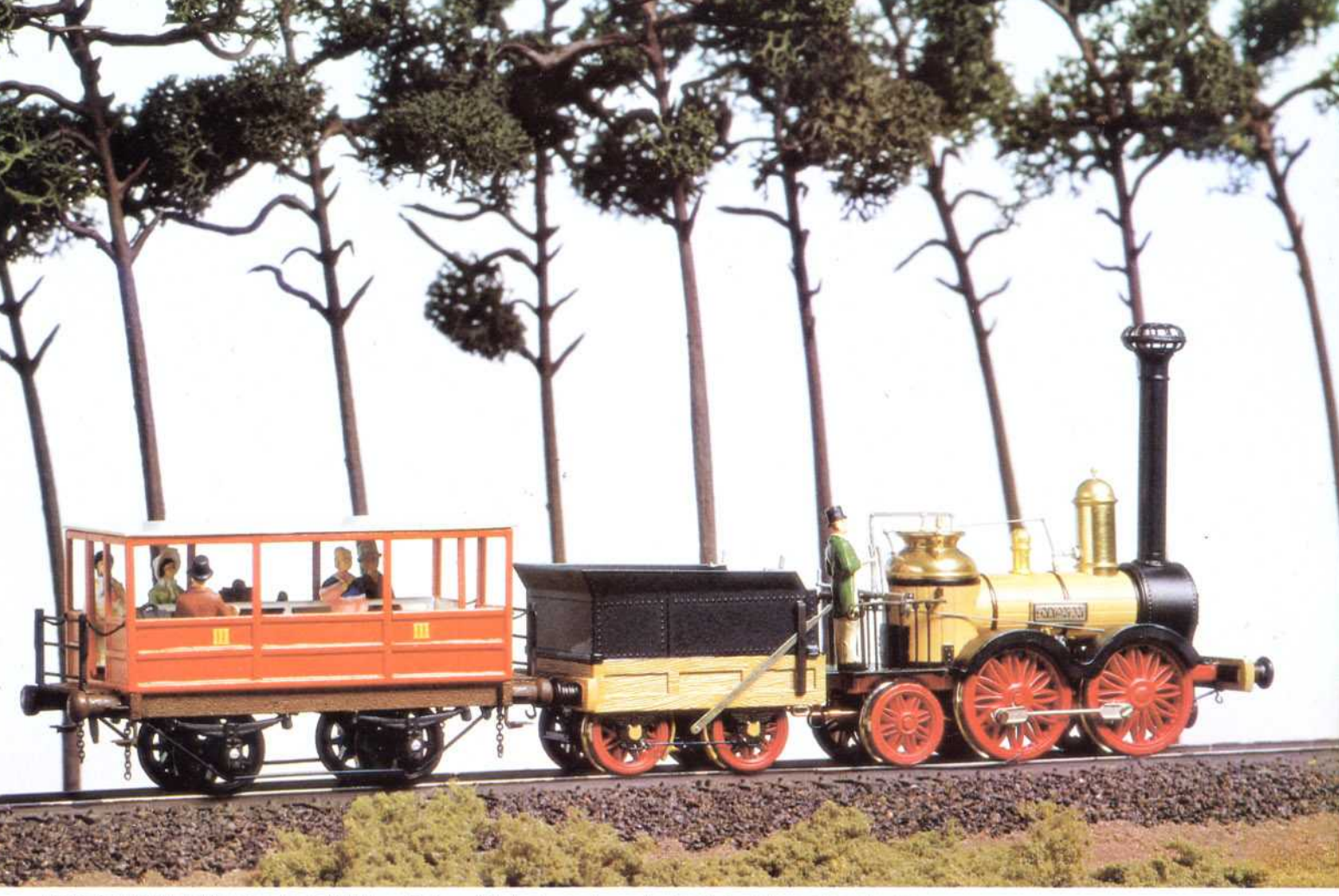

Bild 1: Das Modell der "Saxonia", deren Vorbild von Professor Schubert entworfen wurde, ist mit einem kurzen Zug unterwegs.

»Schmankerl« aus der Länderbahnzeit

Ausgewählte Fahrzeuge von 1837 bis 1904

Einen eisenbahngeschichtlich weit gespannten Bogen stellt dieser Beitrag dar, der uns bis in die dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts zurückführt. Peter Dresselhaus, unseren Lesern bestens bekannt durch seine Beiträge im Rahmen der Serie "Epochegerechtes Zubehör", zeigt einige seiner Modelle, die aus der Zeit von den Anfängen des Schienenverkehrs bis zur Jahrhundertwende stammen. Natürlich muß auch ein anderes bedeutendes Ereignis erwähnt werden, die Erfindung des Ottomotors und die daraus folgende Entwicklung des ersten "Automobils" im Jahre 1885.

Die ersten deutschen Lokomotiven

Die Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Dresden war die zweite in Deutschland gebaute und die erste im Königreich Sachsen. Am 24. April 1837 konnte das erste Teilstück

Bild 2: Die erste Berliner Eigenentwicklung auf dem Lokomotivsektor wurde bald in eine Bahnmeisterdraisine umgebaut. Dabei erhielt der Tenderteil eine Kabine.

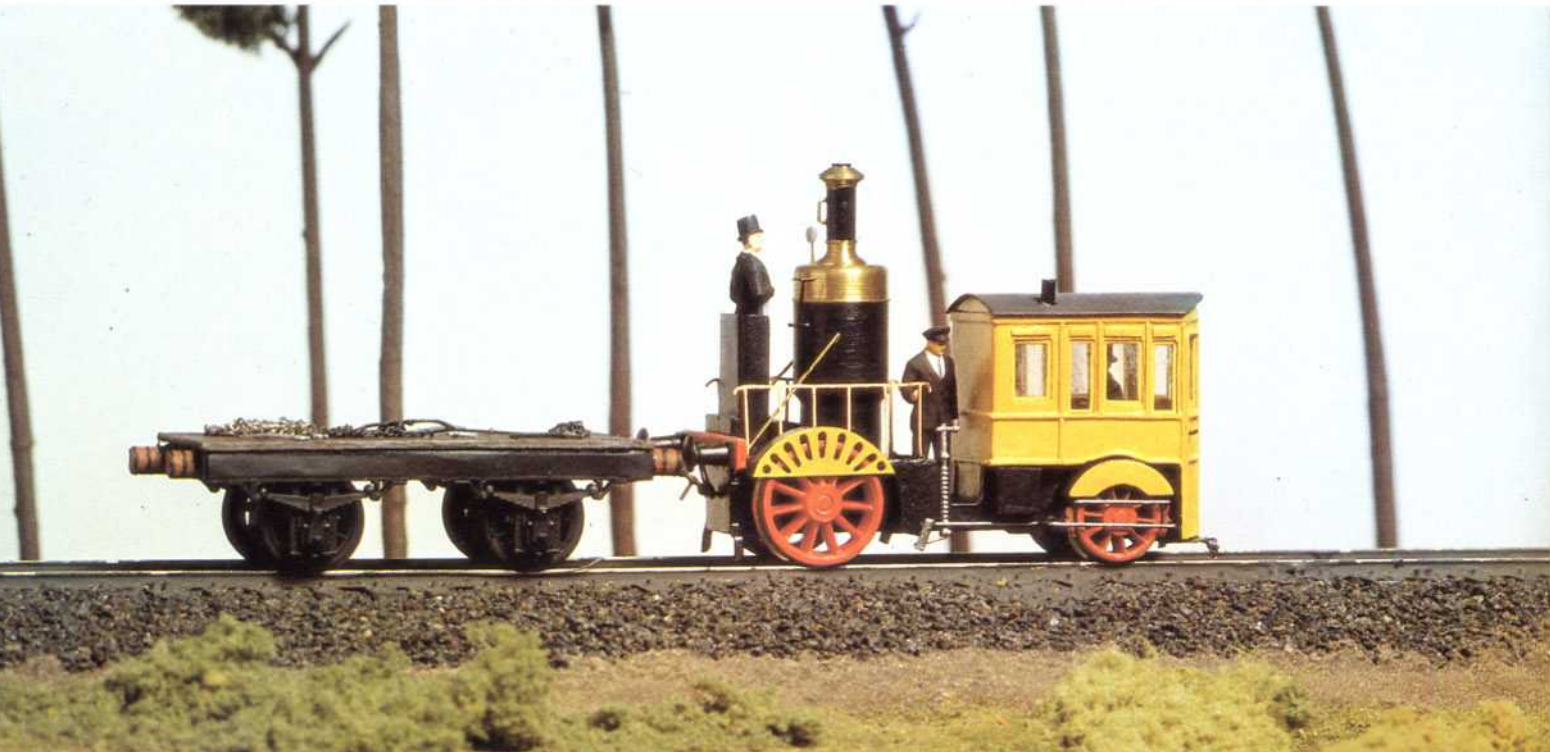

Bild 3: Dieser Zug der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft ist mit einer von der amerikanischen Firma Norris gelieferten Lokomotive bespannt.

Leipzig – Althen eröffnet werden. Am 7. April 1839 war dann die zunächst nur eingleisig ausgeführte Strecke auf der gesamten Länge von 115 km festlich ihrer Bestimmung übergeben worden. Im Eröffnungszug, der von zwei englischen Lokomotiven ("Stephenson" und "Elephant") gezogen wurde, hatte auch der König von Sachsen höchst persönlich Platz genommen. In einem respektvollen Abstand folgte dann die erste deutsche Lokomotive, die von Professor Schubert entworfene "Saxonia" (Bild 1).

Bild 4: Maschinen des gleichen Typs, mit einem Torftender gekuppelt, wurden bei den Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen eingesetzt.

Bild 5: Im Fotografieranstrich präsentiert sich das Modell einer B-gekuppelten Tenderlokomotive. Sie gehört zur Gattung Ib der Badischen Staatseisenbahnen.

Bild 6: Auf dieser Aufnahme erkennt man sehr gut die Bauartunterschiede der Gattungen Ib (links) und Ie (rechts) der Badischen Staatseisenbahnen.

Bild 7: Während die Tenderlok der Gattung Ie mit einem Bierwagen dahinbummelt, ist auch ein anderes Gefährt unterwegs.

Bild 8: Berta Benz auf ihrer Fernfahrt im Jahre 1888. Ihre beiden Söhne (nicht im Bild) ruhen sich noch vom schweißtreibenden "Nachschieben" aus.

Bild 9: Peter Dresselhaus hat im Modell den ersten Lkw nachgebaut. Das Vorbild wurde von Daimler konstruiert.

Am 29. Oktober 1838 wurde die Strecke Berlin – Potsdam für den Verkehr freigegeben. Eine Berliner Eigenentwicklung auf dem Lokomotivsektor ließ folglich nicht lange auf sich warten. Dr. Kufahl, Dozent an der Berliner Universität, baute in seiner Werkstatt 1839 die erste betriebsfähige Lokomotive. Doch sie tat nicht lange Dienst auf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn, denn schon bald wurde sie in der Maschinen- und Lokomotiv-Bauanstalt A. Borsig in eine Bahnmeisterdraisine umgebaut. Dabei erhielt der Tenderteil eine Kabine (Bild 2).

Lokomotiven aus Amerika

Für die Berlin-Potsdamer und die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft wurden 1842 von der amerikanischen Firma Norris insgesamt 14 im Jahre 1841 gebaute 2'A n2-Lokomotiven geliefert. Die Modellfotos (Bilder 3 und 4) zeigen nicht nur einen Zug der Berlin-Potsdamer Eisenbahn, der von einer der beiden Norris-Lokomotiven gezogen wird, sondern auch eine Maschine gleichen Typs im Bauzugdienst bei den Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen, jedoch mit einem anderen Tender und einem Kastenaufbau für Torf. Wie kam es dazu? Nach Übernahme der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft durch die Niederschlesisch - Märkische Eisenbahn - Gesellschaft (NME) 1845 gelangten auch die zwölf Norris-Lokomotiven an die NME. Zwei dieser Maschinen wurden 1866 dort ausgemustert und von der Oldenburgischen Staatseisenbahn erworben. Auf dem Wasserweg trafen die Lokomotiven im Juli 1866 in Oldenburg ein. Da der Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln im Großherzogtum Oldenburg eher gering war, fand die erste Streckeneröffnung erst im Juli 1867 statt (Oldenburg – Bremen). Beim Bau waren dann die beiden "Amerikanerinnen" im Einsatz, und bis 1871/1872 blieben sie im Dienst. Peter Dresselhaus hat entsprechende Tender geschaffen und auf diese Weise den unterschiedlichen Verwendungszweck der Norris-Lokomotiven überzeugend nachgestellt.

Tenderloks der Badischen Staatsbahn

Wenden wir uns nun zwei Tenderlokomotiven der Badischen Staatseisenbahnen zu. Es handelt sich hierbei um Modelle (Bilder 5 – 7) der badischen Gattung Ib und Ie. Im Zuge einer rationellen Betriebsführung der Zugförderung über die Eisenbahn-Schiffs-

Bild 10: Das von Carl Benz entwickelte Dreirad und der Lkw von Daimler geben sich ein (historisch nicht überliefertes) "Stelldichein" auf einer Brücke.

Bild 11: Aus der amerikanischen Auto-Produktion stammt das Vorbild dieses Oldsmobile. Rechts daneben steht ein Elektro-Lkw aus dem Jahre 1899 (Modell: Pitter's Papp-Kisten). Im Hintergrund erkennt man die württ. T 2.

Bild 12: Modell der Klasse T 2 der Württembergischen Staatseisenbahnen. Die Luftbehälter waren bei der abgebildeten T 1007 auf dem Dach montiert.

brücke in Speyer gab die Pfalzbahn 1878 zwei ihrer "Brückenlokomotiven" an die Badischen Staatseisenbahnen ab, wo sie als Gattung Ib geführt wurden. 1893 wurde eine weitere Maschine für den Schiffsbrückendienst in Speyer geordert, und als Gattung Ib^2 eingereiht. Alle drei Lokomotiven wurden von der Deutschen Reichsbahn 1920 übernommen und erhielten 1925 die Baureihenbezeichnung 88^{75}. Das Bw Heidelberg setzte sie bis 1926 vor Zügen über die Schiffsbrücke in Speyer ein.

Für den Nebenbahndienst stellten die Badischen Staatseisenbahnen ab 1878 B n2-Lokomotiven in Dienst. Von der Gattung Ib unterschieden sie sich vor allem in den Kesselaufbauten, durch eine höhere Kessellage und größere Treibräder. Von den zwischen 1878 und 1893 in sechs Lieferungen beschafften 30 Lokomotiven, die als Gattung Ie$^{1-6}$ bezeichnet wurden, sind 25 Exemplare von der Deutschen Reichsbahn übernommen worden. Ihre Baureihenbezeichnung lautete ab 1925 ebenfalls 88^{75}.

Unverwüstlich: Die württembergische T 2

Zwischen 1896 und 1904 lieferte die Maschinenfabrik Heilbronn zehn Lokomotiven der Klasse T 2 an die Württembergischen Staatseisenbahnen. Das Vorbild des von Peter Dresselhaus vorgestellten Modells (Bild 12) wurde 1904 geliefert und hatte die Betriebsnummer 1007. Ein charakteristisches Merkmal dieser Gattung sind die Scheibenräder. Mit Sicherheit waren zwei dieser fast unverwüstlichen Lokomotiven bei Industriebetrieben noch in den sechziger Jahren täglich im Einsatz.