1/1978

M+F JOURNAL

5.90 DM

Modellbahn+**F**achzeitschrift • aktuell • informativ

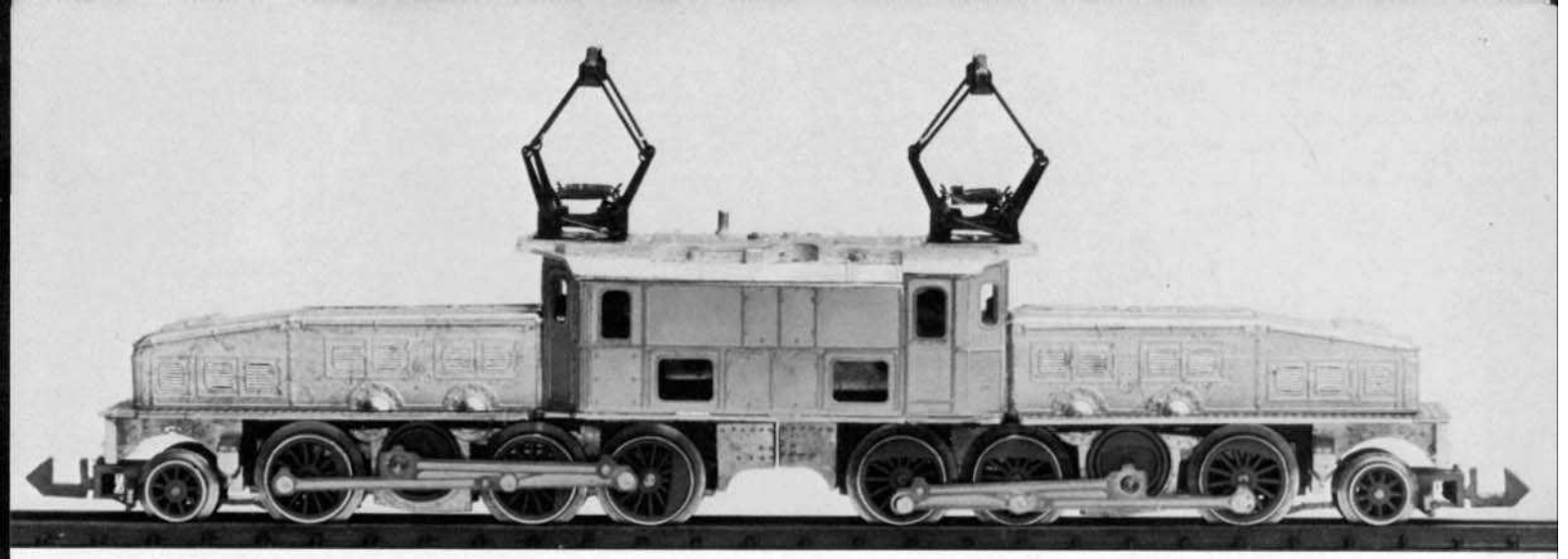
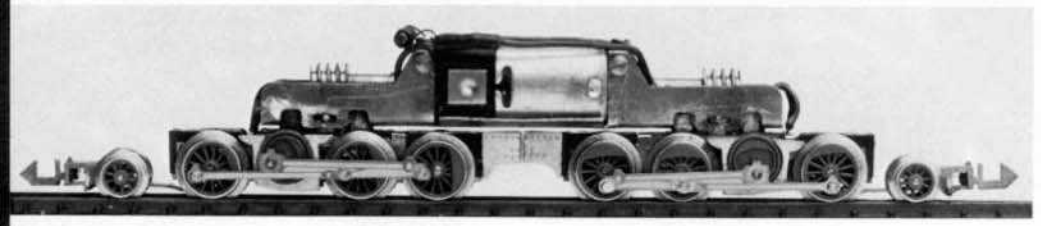


Bild 1: Rohbau ohne Detaillierungsteile des Schweizer Krokodils.

Bild 2: Fahrwerk einzeln.

Fotos: Paur, Fürstenfeldbruck



M+F-Nachrichten ...

In eigener Sache

Sehr geehrter Leser!
Nun ist Gott sei Dank das Buch „Dampflokomotiven im Allgäu" nach langem Versprechen ausgeliefert. Viele Leser haben sich schon sehr lobend darüber geäußert und uns mitgeteilt, daß sich die Wartezeit gelohnt hat. Dies freut uns besonders, da wir verständlicherweise vereinzelt schon sehr böse Briefe wegen der stark verspäteten Auslieferung bekommen haben.
Auch das Journal 6/77 kam mit langer Verzögerung zur Auslieferung (anstatt Dezember in der ersten Januar-Hälfte). Die Gründe hierfür haben wir bereits im selben Heft bekanntgegeben. Wir hoffen auf Ihr Verständnis.
Dieses Heft erscheint nun wieder pünktlich, so wie Sie es früher von uns gewohnt waren. Wir hoffen und glauben, daß in diesem Jahr nichts Unvorhergesehenes dazwischenkommt, was eine erneute Auslieferungs-Verzögerung verursachen könnte.

Das M+F-Journal 2/78 erscheint Ende April

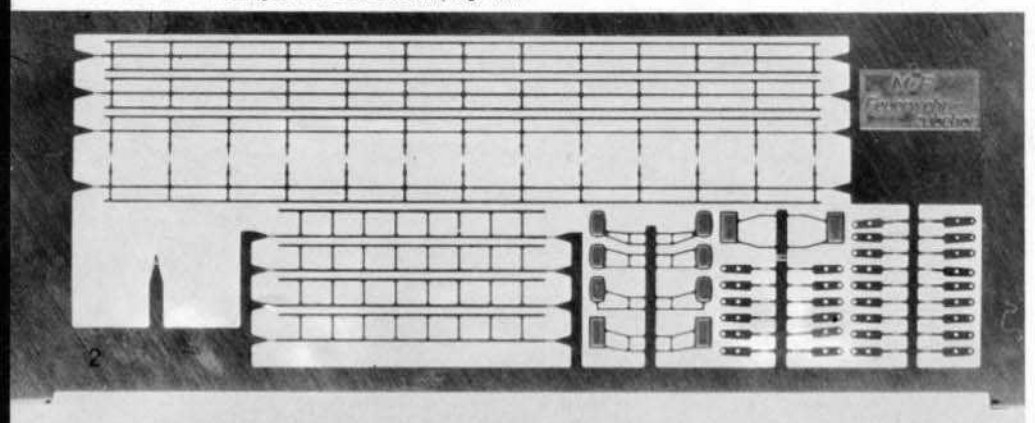
Bis Ende Februar wird nun auch endgültig die Bauteilegruppe 3 zur Auslieferung kommen, so daß sie sicher Anfang März beim Fachhandel oder bei Ihnen (wenn Sie vorbestellt haben) eintrifft.
Nachfolgend geben wir Ihnen nochmals die Preise unserer Druckartikel bekannt, damit Sie auf dem Laufenden sind:

M+F-Modellkatalog	DM 16,80 + 2,– Porto
Bauteilegruppe 1	DM 4,50 + –,70 Porto
Bauteilegruppe 2	DM 4,– + –,70 Porto
Bauteilegruppe 16	DM 5,90 + –,70 Porto
Bauteilegruppe 3	DM 2,50 + –,70 Porto (Ende Februar lieferbar)
Buch „Alpenbahn"	DM 39,– + 2,– Porto
Buch „Dampfloks im Allgäu"	DM 55,– + 2,– Porto
Buch „Die Regentalbahn", ca. 250 Seiten und ebensoviele Abbildungen, Vorbestellpreis	DM 39,– + 2,– Porto (ca. Mitte 1978 lieferbar)

Bei Vorauszahlung an den Verlag gelten folgende Konten:
Volksbank Fürstenfeldbruck 21300 (BLZ 701 693 70)
Dresdner Bank Fürstenfeldbruck 6959180 (BLZ 700 800 00)
Postscheckkonto München 57199-802
Beim M+F-Journal 6/77 gingen diverse Exemplare scheinbar wegen des Weihnachts- und Neujahrsposttrubels bei der Post verloren. Bitte zeigen Sie uns das an, wenn das Journal später als zum 15. 1. 1978 bei Ihnen einging, damit wir diesbezüglich einmal nachdrücklich bei der Post reklamieren können. Außerdem hatten wir diesmal Versandausfälle (Postverluste) wie noch nie. Anscheinend wird das Journal durch die nun herrliche Farbausgestaltung ein begehrtes Objekt.
Übrigens, für das Jahr 1978 können wir Ihnen außer dem Buch über die Regentalbahn (siehe auch Bestellkarte) noch einen weiteren Leckerbissen ankündigen. Es wird dies ein ausführliches Buch über die berühmte Einheits-Schnellzuglokomotive der BR 01 sein. Bildmaterial, Texte, geschichtliche Daten und Fakten dürften einmalig sein und ihresgleichen suchen.

Ihr H. Merker Verlag

Die neuen M+F-Messingteile für das Feuerwehrprogramm.



Schweizer Krokodil Ce 6/8 III, Spur N

Dieses lange angekündigte Modell ist ca. ab Mitte Februar lieferbar. Auf der Messe können wir schon das endgültige Modell zeigen. Damit Sie sich schon jetzt für dieses Ellokmonstrum erwärmen können, stellen wir Ihnen einen halbfertigen Rohbau vor. Bei den Teilen handelt es sich bereits um Serienteile. Es sind allerdings noch keinerlei Detaillierungen, wie Dachisolatoren, Lüfter am Mittelbau, Laternen, Griffstangen, Aufstiegsleitern und viele sonstige Armaturen, angebracht. Dieses N-Modell wird in der Detaillierung jedoch keinem HO-Serienmodell nachstehen. Das Fahrwerk wurde auch so konzipiert, daß keinerlei Zusammenbau- und Laufschwierigkeiten mehr auftreten. Die Motorhalterung wurde bestens gelöst, und der Antrieb der beiden Drehgestelle ist äußerst stabil und betriebssicher. Es ist herrlich anzuschauen, dieses Modell mit einem langen Zug über die Anlagenstrecken fahren zu sehen. Trotz der beiden Triebwerke – alle sechs Achsen werden angetrieben – ist das Fahrgeräusch sehr angenehm und leise. Das hier abgebildete Modell entsprach dem Fertigungsstand vom 19. 1. 1978 (Redaktionsschluß dieses Journals). Bei Auslieferung des Journals 1/78 sind natürlich alle Teile fertiggestellt, und wer von Ihnen das Glück hat, die Nürnberger Messe besuchen zu können, wird die Lok schon in voller Aktion beobachten und begutachten können.

Art.-Nr.		DM/Preis
759	**Bausatz Schweizer Krokodil**	325,–
759 70	**Fertigmodell normal**	449,–
759 75	**Fertigmodell super**	498,–
12529	**Beschriftungssatz**	6,90 HM

Über sofort bzw. im ersten Halbjahr lieferbare Artikel finden Sie diesmal eine extra eingeheftete M+F-Angebotsliste in der Heftmitte.

Feuerwehr-Programm

Für die Freunde unseres Feuerwehr-Programms haben wir ein paar sehr zierliche, neue Ätzteile gefertigt. Dies sind zum einen verschiedenartige Rückspiegel, zum anderen Leitern, fertiggeätzte Dachgeländer und Stützen für Dachgeländer, durch die ein 3/10 starker Draht gezogen werden kann.
Art.-Nr. 11536 Preis: DM 19,50
Wir hoffen, Ihnen hiermit ein weiteres nützliches Zubehör zur Verfeinerung der handelsüblichen Kunststoff-Fahrzeuge anbieten zu können. In nächster Zeit wird auch die Drehleiter mit Drehstuhl lieferbar sein, ebenso eine Spritzenpumpe, die vorne an den Feuerwehrautos angebracht werden kann.
Für den Schaumwasserwerfer (SWW) auf Einachsanhänger (Art.-Nr. 11533) benötigen wir noch Bild- und Zeichnungsmaterial. Wer kann uns diesbezüglich helfen? HM
Achtung, in Kürze werden unsere M+F-Journal-Poster auch einzeln geliefert. Näheres darüber geben wir im Journal 2/78 bekannt.

M+F JOURNAL

Modellbahn-Fachzeitschrift - aktuell - informativ

1/78 Jan./Febr.

4. Jahrgang

Einzelheft DM 5,90
sfr 6,30
öS 43,--
hfl 7,50
bfr 95,--

Verlag, Herausgeber und Vertrieb:
H. Merker

Redaktion: Hermann Merker

Ständige Mitarbeiter:
Horst Obermayer
R. Barkhoff
Curt G. Zillmer
C. Asmus

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:
Atelier Paur
Ing. Horst Obermayer
Bernd Schmid

Druck: F. C. Mayer
8000 München 40

M+F-Journal erscheint 1978 6x.
Erscheinungsweise: Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezember.
Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofsbuchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel siehe oben.
Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement 1978: 35,40 + 4,20 Porto

Einzelheft: 5,90 + -,70 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

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

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 2 vom 1. Februar 1978.
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt!

Journal 2/78 kommt in der 2. Hälfte April zur Auslieferung.

Auflagenhöhe 15 000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt . . . . . .

	Seite
M+F-Nachrichten	2
Die Märklin-Bahn im Hansaland	4
Eisenbahnunglück bei der FS	7
Der „Gläserne" in neuem Glanz	8
Glaskasten-Bilderbogen	12
Sonderlinge des Lokomotivbaus	13
Das war die Heimat der letzten 58er	14
Entstehung, Bau und Bewährung der G 12 – 2. Teil	19
Wird die BR 78 für Spur N Wirklichkeit?	24
BR 98[1] in Spur N	25
Vereinfachung bei der Köf III	26
Neu von Jouef	28
Bayerische Lokalbahnlokomotiven – Die GtL 4/4	29
Reminiszenz an die Länderbahn-Romantik	32
Bauwerke zum Träumen	38
Die Entstehungsgeschichte der BR 45	42
Kittel-Dampftriebwagen für Dreileiter-Wechselstromsystem	47
Das Modell der BR 86 aus der DDR	48
LAG-Triebwagen	49
Eine Einzelgängerin	50
Einführung in die Technik der Dampflokomotive	52
Neu von Märklin-mini-club	55
Neu von Roco	56
Neues Zubehör von Vollmer	57
Bilder aus der Vergangenheit	58
Von Neuweiler nach Hochdorf	60
DBC-Dampfbahnclub	64
Lokomotiven der Baureihe 50 mit Wannentender	65
Stimmungsbilder	66

Zu unserem Titelbild:
Der 491 001 in neuem Glanz, bei der Werksprobefahrt am 19. 12. 1977, während eines kurzen Aufenthalts in Schwäbisch Gmünd. Nach der gründlichen Aufarbeitung im AW Stuttgart-Bad Cannstatt kann der beliebte Aussichtstriebwagen noch einmal zwölf Jahre zum Vergnügen der Reisenden und zur Freude der Eisenbahnfans verkehren. **Farbfoto: H. Obermayer**

Zum Poster:
Schwerer Güterzug von Heilbronn nach Crailsheim, kurz nach dem Passieren der Steilrampe bei Tullau in der Nähe von Hessental. **Farbfoto: H. Obermayer**

ZECHE Eugen 4

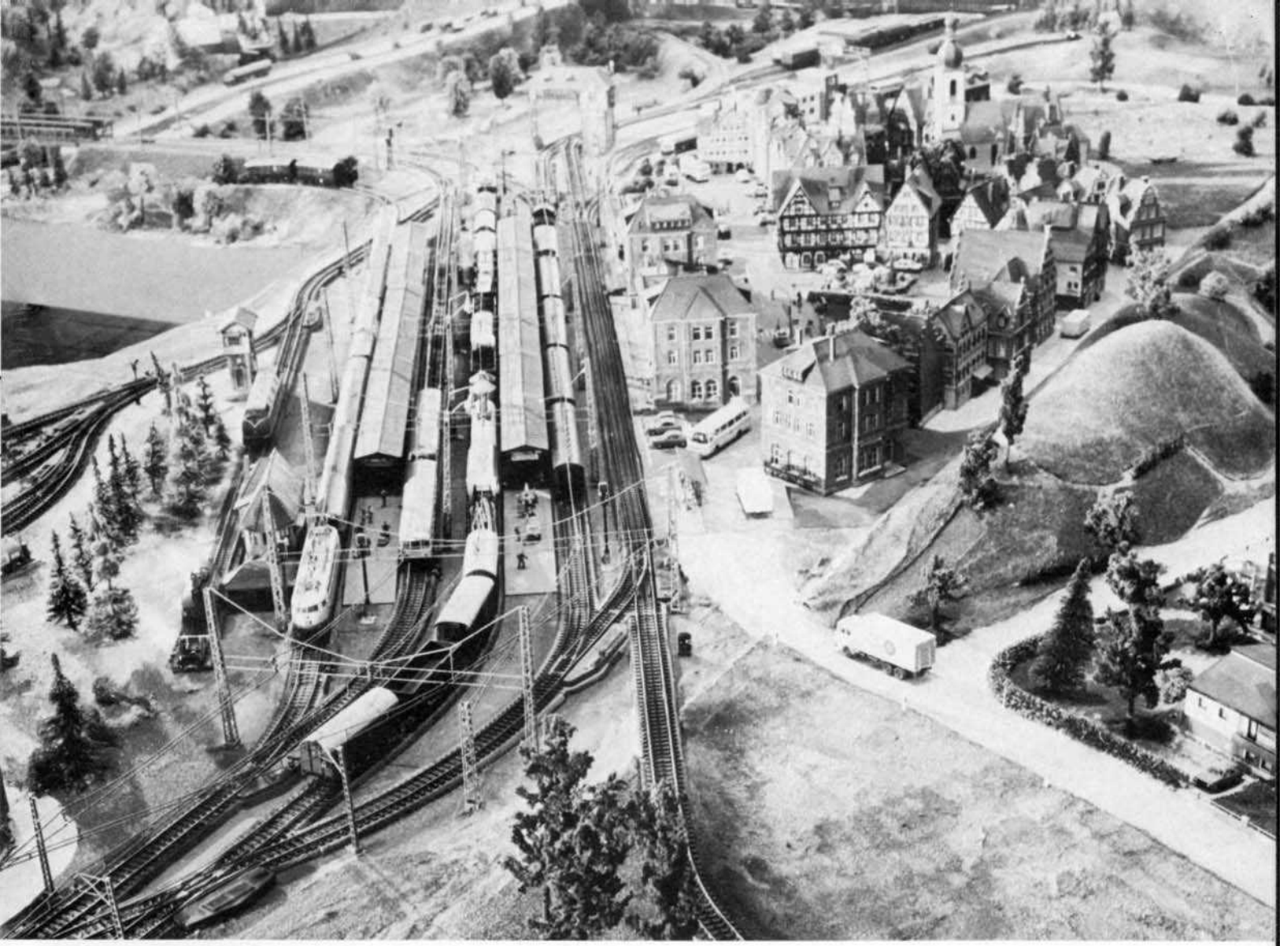


Bild 3: Mittelpunkt der Großanlage ist der Ort Mittelstadt mit seinen ausgedehnten Gleisanlagen. Vollautomatisch fahren hier wechselweise fünf Züge durch Bahnhof und Landschaft. Eine Gleisverbindung zweigt zur Bergwerksanlage ab.

Die Märklin-Bahn im Hansaland

Eine der größten HO-Modellbahnanlagen entstand vergangenes Jahr im Auftrag des neugegründeten Ferienparks **Hansaland** bei Sierksdorf an der Ostsee, vielen Urlaubern noch als „Legoland" in Erinnerung. Eine große Ausstellungshalle stand zur Verfügung, und die Firma **Märklin** übernahm sowohl die Ausgestaltung als auch den Bau der Anlage, vielmehr: Sie übergab den Entwurf, die Planung und die Bauausführung des Ganzen einem erfahrenen Modelleisenbahner, denn in den Werkstätten des Hauses in Göppingen hatte man weder Platz noch Zeit zur schnellen Durchführung des Projekts. Schließlich sollte die Anlage im Mai 1977 betriebsfertig sein; der Plan entstand aber erst im Januar desselben Jahres.

Bild 1 (linke Seite oben): Einen ausgesprochenen Blickfang bildet die Bergwerksanlage, die sich in der linken oberen Ecke der Anlage befindet (siehe auch Gleisplan). Neben den Gebäuden von **HELJAN, VOLLMER,** und **FALLER** verleiht der M+F-Förderturm aus dem MMT-Programm dem Milieu seinen besonderen Reiz.

Bild 2 (linke Seite unten): Der rechte Anlagenflügel wurde als reine Hafenanlage gestaltet. Besonders attraktiv ist die recht große Wasserfläche des Hafenbeckens und die für dieses Milieu sorgfältig ausgewählten, passenden Gebäude mit der großen **VOLLMER**-Raffinerie.

Trotz des großen Platzes sollte keine kompakte Großanlage gebaut werden. Viele Gründe sprachen dafür, Einzelglieder vorzusehen. So kristallisierte sich die Idee einer dreiteiligen Winkelanlage heraus, deren landschaftliche Stilisierung aber organisch ineinander übergehen mußte. Zudem wurde zur Bedingung gemacht, daß der Betrieb vollautomatisch ablief und lediglich durch Knopfdruck von der Zuschauerseite ausgelöst werden könne. Für einen einzelnen war es natürlich unmöglich, innerhalb von vier Monaten annähernd 55 m^2 Modellbahn fertigzustellen. So wurden verschiedene Mitarbeiter gewonnen, darunter ein Schreiner (in dessen Werkstatt die Einzelsegmente vorgebaut wurden), ein weiterer Gehilfe für Holzarbeiten und Gleisverlegung, ein begeisterter Modelleisenbahner zur Verdrahtung sowie ein Architekt und Bühnenbildner zur landschaftlichen Ausgestaltung. Die Gesamtplanung und Bauleitung blieb jedoch dem eingangs erwähnten Modellbahnfan überlassen. Da seine ganze Arbeit nebenberuflich erfolgen mußte, kann man sich den Streß dieser Monate wohl vorstellen. Da wurde ein schönes Hobby schließlich doch zur anstrengenden Pflicht, zumal der endgültige Zusammenbau in einer großen ungeheizten Werkhalle vorgenommen werden mußte, bis schließlich termingerecht alles in große Möbelwagen verladen an die Ostsee transportiert wurde.

Nun einige Bemerkungen zu den Anlagenteilen mit diversen Fotos, die unseren Lesern in etwa einen Eindruck dieser Superanlage vermitteln sollen, falls sie nicht selbst einmal in Sierksdorf vorbeischauen können.

Es gehörte zum Auftrag, eine Modellbahn zu schaffen, die neben den eisenbahntechnischen Betriebsabläufen zugleich einen landschaftlichen Überblick über alle deutschen Gaue bietet. Somit beginnt ein Rundgang um die Anlage beim **Hafenmotiv,** führt dann am Mittelstück, einer **Hügellandschaft,** vorbei zum **Gebirgsteil.** Der Blick des Besuchers fällt automatisch zuerst auf den großen Mittelteil, das Eckmotiv des Ganzen.

Wenn man vor diesem Anlagenabschnitt steht, zieht es den Blick sofort auf die bemerkenswerte **Bergwerksanlage (Bild 1).** Ohne die zahlreichen Zubehörteile von **Merker + Fischer** wäre dieses Motiv nicht zustandegekommen. Mittelpunkt ist natürlich der prächtige Doppelförderturm von M+F. Er wurde stilgerecht auf

Bild 4: Aus stilechten Modellgebäuden der Firmen **VOLLMER** und **KIBRI** wurde eine komplette alte Stadt aufgebaut. An der Laderampe im Vordergrund werden gerade Zirkuswagen und Elefanten ausgeladen. Zur Gestaltung des Zirkusmilieus hätten sich sehr gut die schon in früheren Journalen vorgestellten Zirkuswagen und -zubehöre (Elefantentransporter) des Zirkus **NOLL** geeignet.

Bild 5: Der dritte Anlagenteil wurde als Hochgebirgslandschaft gestaltet. Mittelpunkt stellt ein Bergdorf im typischen Alpenstil mit **KIBRI-** und **VOLLMER**-Häusern dar. Im Vordergrund das **KIBRI**-Schwellensägewerk. Von hier aus werden die Holzstämme aus den umliegenden Wäldern zu Schwellen verarbeitet und ins Tal geliefert.

Alle Fotos: Bernd Schmid

Bild 6b

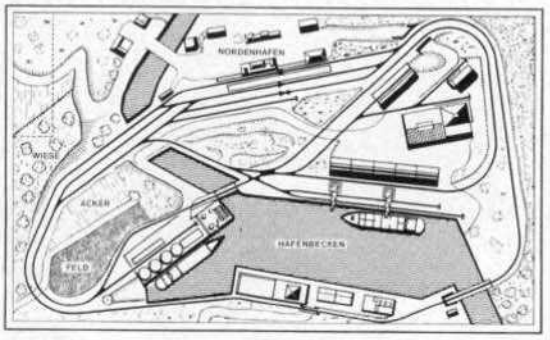


Bild 6a-c: Gleispläne der drei Anlagen im „Hansaland".

◀ **Bild 6a:** Flachland mit Hafen (3 m x 5 m).

Bild 6b: Romantische Stadt mit Kohlebergwerk (Außenschenkel 5,75 m lang).

Bild 6c: Hochgebirge mit Bergdorf (3 m x 5 m).

Bild 6c

alt getrimmt. Viel Zubehör wie Loren, Holzgleise, alte Bauteile usw. schaffen Atmosphäre, wozu nicht zuletzt die großartigen Fabrikbauten von **Heljan** und **Vollmer** beitragen. Schließlich sorgt der maßstäblich richtig große Schornstein für einen weiteren Blickfang.
Vom Bergwerk führt ein Gleis herunter zum Bahnhofsgelände „Mittelstadt", wo die mit Kohle beladenen Güterwagen umrangiert werden. **Bild 3** zeigt diese Gleisanlagen neben der mittelalterlichen Stadt. Eine zweigleisige Strecke läuft durch diesen Bahnhof. Die Zugautomatik läßt auf vier Bahnsteiggleisen jeweils zwei Züge abwechselnd ein- und ausfahren. Zusätzlich wurden **Faller**-Aufenthaltsschalter eingebaut, um den folgenden Zug nicht sofort in Bewegung zu setzen. Vor den Haltegleisen sorgen regelbare Widerstände dafür, daß die Züge ihr Tempo über vier Gleislängen verlangsamen. Das Ganze gibt ein wahrhaft faszinierendes Bild, zumal sich die Züge auf einer sehr langen Strecke durch die freie Landschaft bewegen.
Bild 4 vermittelt eine Nahansicht dieser Stadt. Vorzüglich wirken hier die bekannten **Kibri**-Stadthäuser vorn und die **Vollmer**'schen Barockgebäude, die einen Platz umsäumen. Belebend für ein solches Motiv die Zirkusszene im Vordergrund. Hätte es damals schon den „Circus-Noll" gegeben, wäre sicher daraus ein Motiv geworden.
Der rechte Anlagenflügel ist im Hafenmilieu gestaltet – ein seltenes Motiv auf Modellbahnanlagen, aber nicht minder attraktiv. Allerdings muß alles stilistisch so gut zusammenpassen wie hier, angefangen bei einer ausreichend großen Wasserfläche **(Bild 2),** maßstäblich richtigen Schiffen und einer realistischen Kaimauer. Das „Wasser" besteht in bewährter Weise aus einer Plexiglasplatte mit modelliertem Gießharzüberzug. Die Gleisanlagen sind natürlich ihrem Zweck entsprechend angeordnet, als Verbindung zu den Lagerhallen, den Kränen und Schiffen. Das Lagergebäude rechts gibt eine korrekte Größenrelation zum gerade vorbeifahrenden Personenzug, und die Raffinerie (von Vollmer) läßt die Funktion einer solchen Anlage gut erkennen. Übrigens wurden, wie man auf den Bildern erkennen kann, ausschließlich Märklin-K-Gleise verlegt, die auf Mössmer-Schaumstoffbettung befestigt sind. Alle Schienen wurden rostfarben nachbehandelt.
Romantische Gemüter werden wohl ganz besonders vom Hochgebirgsteil der Hansabahn angesprochen. **Bild 5** vermittelt davon einen guten Eindruck. Die Bahnhofsanlagen sind entsprechend klein. Durchgangsverkehr herrscht auf einer zweigleisigen Strecke, und eine Stichbahn im Nebenbahnstil führt zu einem hochgelegenen Wintersportort. Alle Häuser passen sich vorzüglich dem Alpencharakter an; viele **Preiser**-Figuren und **Wiking**-Fahrzeuge beleben hier wie überall die Szenerie. Besonders attraktiv ist das Schwellensägewerk von Kibri im Vordergrund, das über eine gute Holzversorgung aus der Gegend nicht zu klagen hat. Auf Märklin-Z-Gleisen fahren hier M+F-Holzloren.
Leider haben die Erfahrungen des ersten Betriebshalbjahres sehr unerfreuliche Dinge zutage gebracht. Das Publikum ist unberechenbar, neigt zu unbefugten Eingriffen und leider auch zu Diebstählen. Eine robuste Holzbarriere, wie sie vorhanden ist, genügt offenbar nicht; die Leute klettern einfach darüber. Zur künftigen Sicherung eines korrekten Betriebsablaufs wird es wohl unerläßlich sein, einen Fachmann die Anlage während des Betriebs ständig beaufsichtigen und notfalls bei kleinen Pannen, wie sie bei automatischem Zwölf-Zug-Betrieb immer auftreten können, eingreifen zu lassen.

S. v. E.

Eisenbahnunglück bei der FS

Südlich von Bozen, auf der Brennerstrecke, entgleiste am 26. 5. 1977 ein Schnellzug mit der E 645 060. Verursacht wurde dieses Unglück durch ein unsachgemäß gelagertes Schienenprofil, das unter den Zug geriet und das vordere Drehgestell des vorderen Personenwagens abriß. Das Profil wurde zu einem U verdreht und lag unter den hinteren Personenwagen. Eigentlich kleine Ursache, aber große Wirkung! Wehe denen, die für die falsche Lagerung des Profils verantwortlich waren.

H. Klepgen

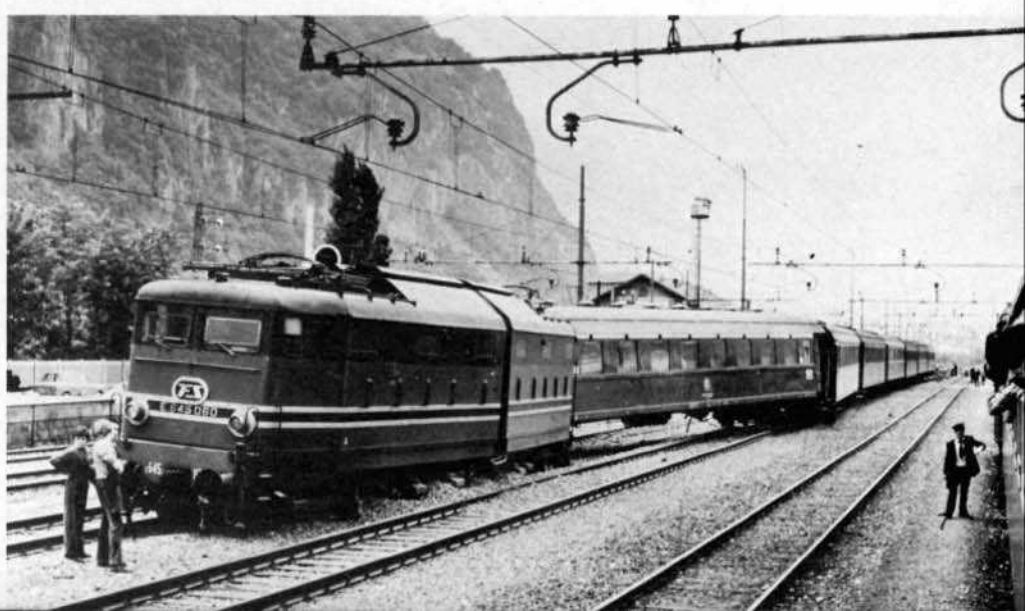


Bild 1: Der gläserne Triebwagen 1998, der spätere ET 91 02, bei einem Aufenthalt in Ulm, aufgenommen Ende der dreißiger Jahre.

Bild 2: Ein Blick in das Innere des ET 91 02 mit den großflächig verglasten Trennwänden und mit den stoffgepolsterten Sitzen.

Bild 1 und 2: Archiv DB/HJO

Bild 3: Der ET 491 001 während der Sonderfahrten bei der Hundertjahrfeier des AW Bad Cannstatt im November des Jahres 1969. Der Triebwagen hat noch die alten Farben. Dach, Dachstreben und Rahmenschürze sind anthrazitgrau gespritzt. Der obere Teil des Aufbaus, also die Fensterpfosten sind cremefarben, der untere Teil ist weinrot mit einem gelben Zierstreifen.

Der „Gläserne" in neuem Glanz

Eines der beliebtesten Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn, der „Gläserne Zug", ist erhalten geblieben. Noch zu Beginn des Monats Oktober war die Rede von seiner Ausmusterung, die zum Jahreswechsel erfolgen sollte. Nach der großen Fahrzeugschau im AW München-Freimann entschied sich die DB dann aber doch für die Erhaltung des Aussichtstriebwagens mit der amtlichen Bezeichnung ET 491 001-4. Statt zum Schrottplatz fuhr der „Gläserne" noch im Oktober zu einer gründlichen Überholung und Aufarbeitung in das Ausbesserungswerk Stuttgart - Bad Cannstatt. Für unseren ständigen Mitarbeiter HJO aus Bad Cannstatt war dies natürlich Grund genug, wieder einmal einen Besuch im dortigen AW zu machen, um sich über den Stand der Arbeiten zu informieren.

Die letzte direkte Begegnung mit dem ET 91 lag nun schon über acht Jahre zurück. Anlaß war damals die Hundertjahrfeier im AW Stuttgart-Bad Cannstatt, bei der auch der „Gläserne" zu Publikumsfahrten eingesetzt war. Wenn ich mich noch recht erinnere, war das Fahrzeug zu jenem Zeitpunkt noch weinrot/beige lackiert gewesen. Einige Jahre später begegnete er mir dann bei einer Herbstfahrt durch das Remstal in seiner neuen Farbgebung beige/himmelblau. Fast ununterbrochen war der beliebte Triebwagen von München aus unterwegs. Sehr gefragt waren stets die Tagesausflüge in die bayerischen Berge. Daneben wurden aber auch viele mehrtägige Reisen zu attraktiven Zielpunkten im In- und Ausland unternommen. Mit diesen Fahrten hat der Aussichtstriebwagen in seinen 42 Dienstjahren eine Laufleistung von mehr als zwei Millionen Kilometer erreicht. Entstanden war das Fahrzeug, zusammen mit einem zweiten Exemplar, im Jahr 1935 bei der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg. Die elektrische Ausrüstung war von der AEG geliefert worden. Bei ihrer Indienststellung trugen die beiden Triebwagen die Betriebsnummern 1998 und 1999. Erst gegen 1940 erfolgte die Umzeichnung in ET 91 01 und 02. An die Konstrukteure der Fahrzeuge wurden besondere Forderungen gestellt. Von allen Sitzplätzen sollten die Reisenden einen freien Ausblick auf die Strecke und die sie umgebende Landschaft haben. Um diesen Wünschen gerecht zu werden, wählte man eine tiefe Gürtellinie und großflächige Fenster, dazu eine Teilverglasung der seitlichen Dachpartie. Die Dachfenster mußten bruchsicher ausgeführt werden, um die Reisenden gegen Steinschlag bei Fahrten in Gebirgsregionen zu schützen.

Bild 4: Eine interessante Detailaufnahme mit der alten Aufschrift, aufgenommen im Jahr 1967 in Ulm.

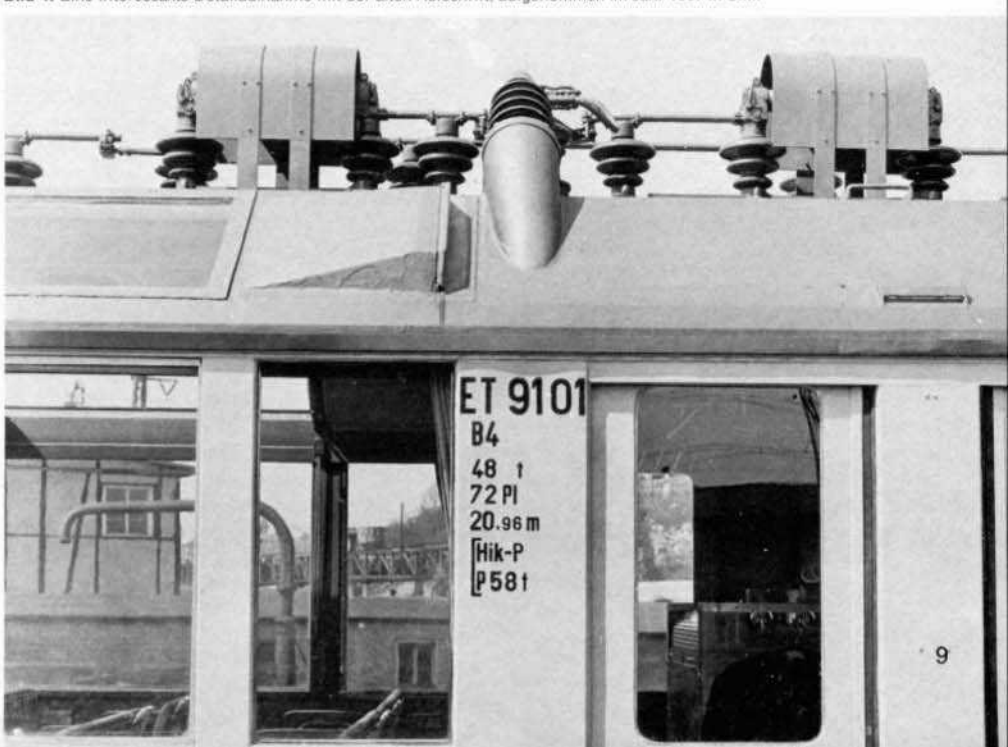


Bild 5: Ausblick aus dem Führerstand des ET 491 001. Am Fahrpult Abnahmelokführer Walter Frank, rechts als Beobachter sein Kollege Wolfgang Böhler.

Bild 6: Kurze Besprechung bei der Ankunft in Schwäbisch-Gmünd bei der Werksprobefahrt am 19. 12. 1977. Links im Bild Abnahmelokführer Wolfgang Böhler, daneben Dipl. Ing. Große, mit dem Rücken zur Kamera Walter Frank und der kleine Dicke daneben in der schwarzen Montur ist ein junger Nachwuchsmann aus der Ausbildungsabteilung des AW.

Fest ausgeführt wurde dagegen die mittlere Dachpartie, welche die Stromabnehmer, die Isolatoren, die Dachleitungen usw. trägt.
Der Innenraum gliedert sich in zwei Großraumabteile, eines für Raucher und das zweite für Nichtraucher. Beide Abteile werden durch den Einstiegsraum mit zentral und vertieft angeordneter Toilette voneinander getrennt. Die Trennwände zu den Abteilen wurden weitgehend verglast. Ohne Abtrennung von den Fahrgasträumen blieben die beiden Führerstände. Bei Nachtfahrten dienen Rollos als Blendschutz und erleichtern dem Triebfahrzeugführer die Streckenbeobachtung. Eine Klimaanlage sorgt für eine gleichmäßige Beheizung und Belüftung des Fahrzeugs. Heizbare Scheiben im Bereich der Führerstände gewährleisten stets eine freie Sicht auf die Strecke, auch bei ungünstigen Witterungsbedingungen und bei Winterfahrten. Die Rückenlehnen der Doppelsitzbänke wurden umstellbar ausgeführt. Früher wiesen die beiden Triebwagen eine recht ansprechende Stoffpolsterung auf, heute müssen sich die Reisenden mit Kunststoffbezügen begnügen. Die Beleuchtung der Fahrgastabteile erfolgt durch Lichtbänder, die zunächst unter der Decke montiert waren, inzwischen aber in sie eingelassen sind.
Ohne nennenswerte Änderungen blieb der Antrieb. Die beiden Tatzlagermotoren sind im Triebdrehgestell der geschweißten Bauart Görlitz III leicht, mit einem Achsstand von 3600 mm, eingebaut. Der am verstärkten Drehzapfenträger befestigte Transformator taucht in das Triebgestell ein. Auch das Laufgestell entspricht der Bauart Görlitz III, hat aber nur einen Achsstand von 3000 mm. Der Fahrzeugrahmen ist eine moderne Schweißkonstruktion aus Blechen und Profilen, mit einer durchgehenden Schürzenverkleidung. Die Hülsenpuffer ohne Pufferteller sind vollverkleidet. Eine Regelkupplung wurde nicht angebracht, es ist jedoch ein Notzughaken vorhanden, der im Bedarfsfall herausgeschwenkt werden kann.
Bei der jetzt vom AW Bad Canstatt durchgeführten, gesetzlich vorgeschriebenen bahnamtlichen Revision der Schadgruppe U 3 war in wenigen Wochen eine Menge Arbeit zu leisten. So wurden beispielsweise das gesamte Fahrwerk total zerlegt und die Drehgestelle und Radsätze vermessen, die Lager überprüft und zum Teil erneuert. In einigen Bereichen mußte auch die Beblechung des Fahrzeugs erneuert werden. Recht zeitraubend war die komplette Neuverglasung des Triebwagens und die Beseitigung der Korrosionsschäden im Fensterbereich. Zum Abschluß der Arbeiten erfolgte schließlich noch eine vollständige Neulackierung des Triebfahrzeuges. Bei meinem Besuch im AW am 15. 12. 1977 präsentierte sich das gute Stück bereits in neuem Glanz. Das Dach und die Fensterstreben sind jetzt silbern gespritzt, die Partie unter den Fenstern in einem hellen Himmelblau. Die Schürze und der vordere Teil der Pufferverkleidung wurden schwarz lackiert, die beiden Stromabnehmer leuchtend rot. Über dem Triebdrehgestell befindet sich ein Einholm-Stromabnehmer der Bauart SBS 65, der bei Auslandsfahrten mit einer schmäleren Wippe nach schweizerischem Profil bestückt wird. Der andere, normale Stromabnehmer der Bauart DBS 54 sitzt auf der anderen Seite über dem Laufdrehgestell.
Die Werksprobefahrt war für den 20. Dezember angesetzt worden, gerne nahm ich die Einladung an, an dieser Fahrt teilzunehmen. Nun galt es nur noch rasch die erforderlichen Papiere dafür zu beschaffen. Dies waren ein Berechtigungsschein zur Mitfahrt auf dem Führerstand, eine gültige Fahrkarte 2. Klasse und der Beleg über eine für diese Fahrt abgeschlossene Haftpflichtversicherung. Rasch und unbürokratisch half die Pressestelle der BD Stuttgart bei der Beschaffung der Dokumente mit dem für mich so wichtigen Berechtigungsschein, der die Nummer 1692 trug. Nun konnte ja eigentlich nichts mehr schiefgehen – doch weit gefehlt. Wider Erwarten wurde die Probefahrt einen Tag vorgezogen und kurzfristig auf die Mittagszeit des 19. 12. 1977 anberaumt. Genau zu diesem Zeitpunkt war ich aber dienstlich unterwegs. Schließlich erreichte mich dann doch noch eine der vielen Telefonanfragen nach meinem Verbleib. Inzwischen hatte der Triebwagen aber schon den Bahnhof Cannstatt mit dem Fahrtziel Schwäbisch Gmünd verlassen. Also nichts wie hinterher, zunächst zum Haltepunkt Stuttgart-Sommerrain. Wieder einmal war mir das Glück hold, ich hatte den Haltepunkt genau 50 Sekunden vor dem „Gläsernen" erreicht. Die bange Frage war nun aber, erkennt mich die Besatzung des Triebwagens rechtzeitig und gelingt es, das Fahrzeug im Bereich des Haltepunkts anzuhalten. Nun, es gelang und nach einem Hundertmetersprint wurde ich von helfenden Armen an Bord gehievt. Weiter gings nach Fellbach, wo wir den nachfolgenden Eilzug passieren lassen mußten. Jetzt blieb Zeit, der Mannschaft rasch Guten Tag zu sagen. Vorn am Fahrpult saßen die beiden Abnahmelokführer Walter Frank und Wolfgang Böhler, dahinter Dipl.-Ing. Große, Abteilungsleiter aus dem AW. Im hinteren Wagenteil kontrollierten drei weitere Mitarbeiter die Aufzeichnungen an verschiedenen Meßgeräten. Auf dem nächsten Streckenabschnitt bis nach Waiblingen mußte sich zeigen, ob die Temperatur der Lager in den erlaubten Grenzen blieb. Während der Fahrt wurde ein leichtes Klopfen registriert, ausgehend vermutlich vom ersten Treibrad vorne links. Dies konnte doch keine Schleifplatte sein, die Achsen waren doch kontrolliert und vermessen worden. Beim nächsten Halt in Waiblingen war die Ursache schnell ergründet und das Übel beseitigt. Es war ein größeres Stück Krepp-Klebeband, das im AW zum Abkleben bei Lackierarbeiten verwendet wird. Beim Ausfahren aus der Werkhalle muß sich dieses Kreppband auf der Lauffläche des Rades festgesetzt haben. Da der Triebwagen keine Klotzbremsen, sondern innenliegende Trommelbremsen besitzt, blieb das Band auf dem Rad, bis es bei der Inspektion von Hand entfernt wurde. Aufatmend hatte das Personal festgestellt, daß die Lager in Ordnung waren, auf der nun folgenden Fahrt nach Schwäbisch Gmünd konnten nun all die anderen Prüfungen vorgenommen