



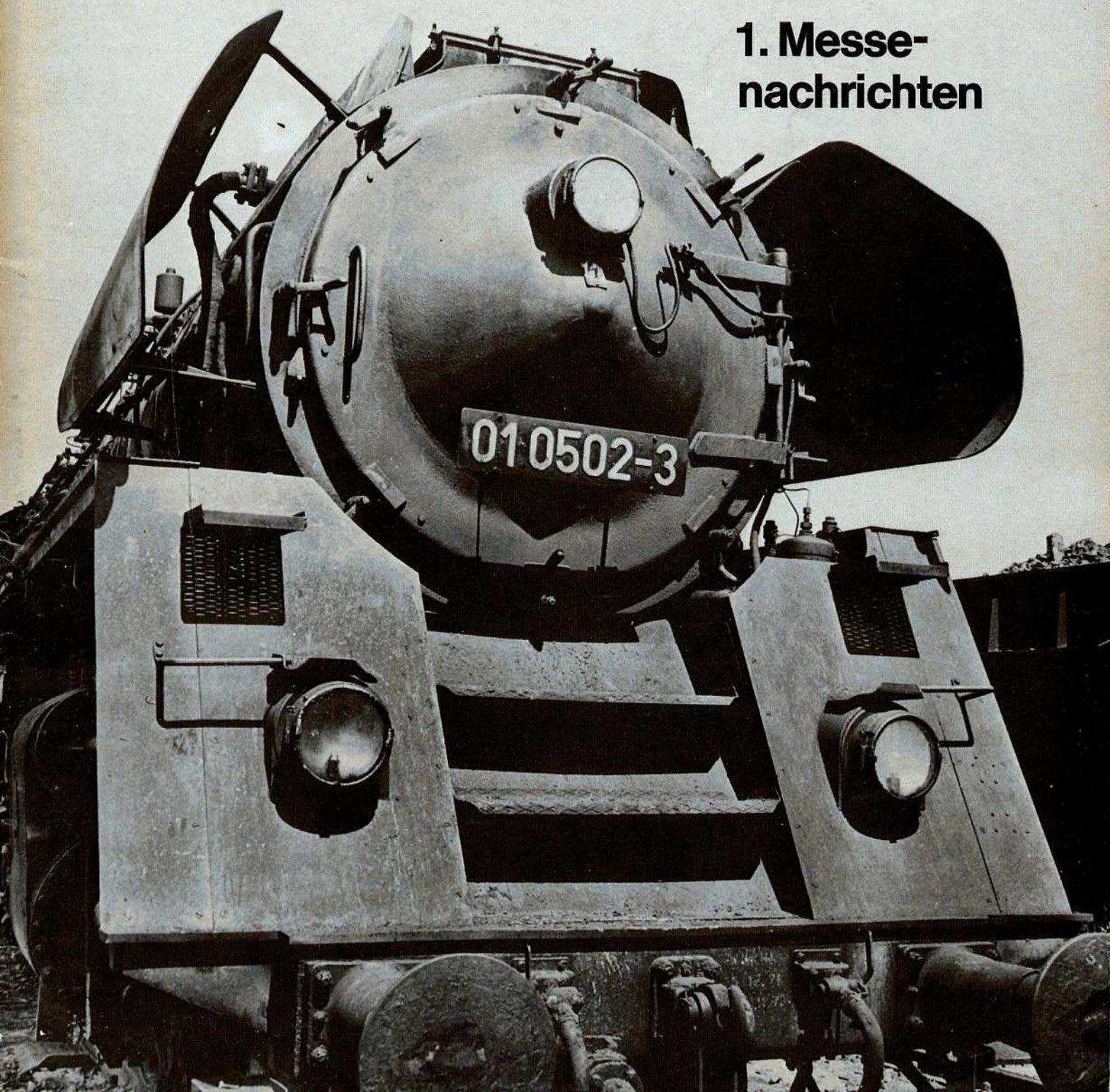
1/1977

5.90 DM

JOURNAL

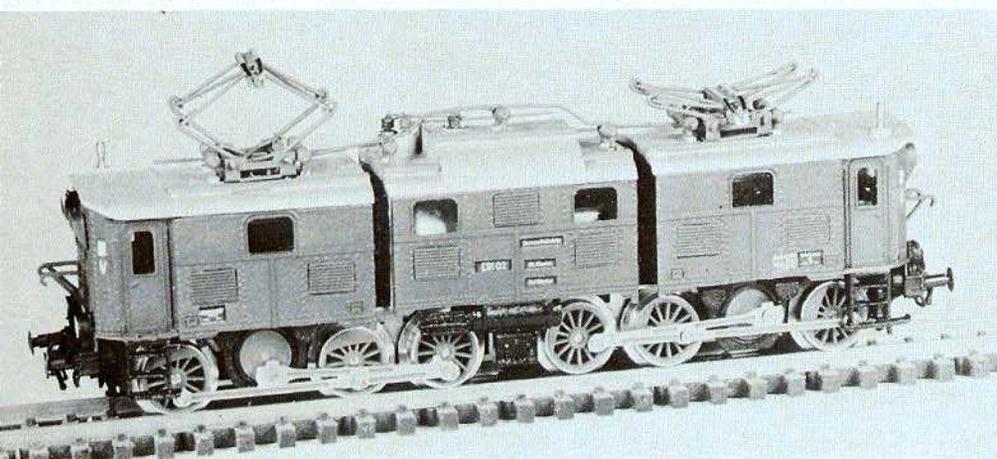
Modellbahn + **F**achzeitschrift • aktuell • informativ

**1. Messe-
nachrichten**

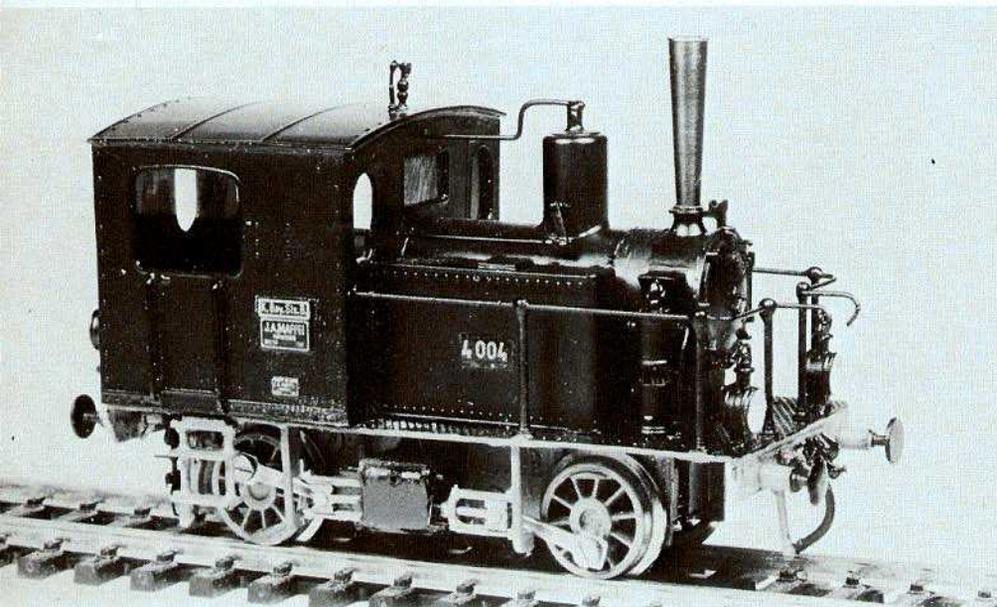


M+F Nachrichten...

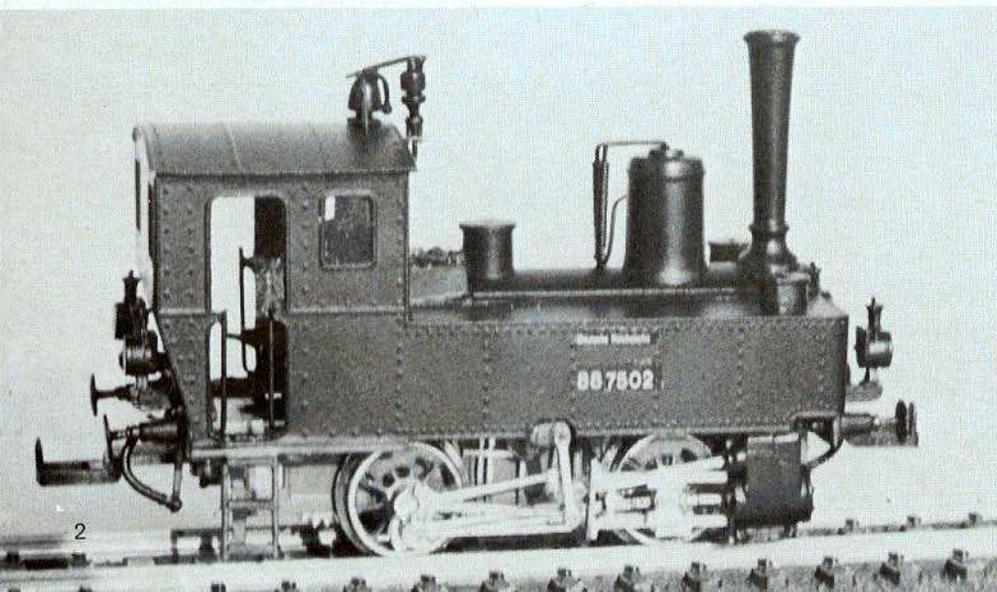
Vorabnennung einiger M+F Messeneuheiten



Spurweite N



Spurweite HO



„Spurweite N“

In der Spurweite N gibt es keine ausgesprochenen Messeneuheiten für 1977. Genauer gesagt: Es gibt für 1977 keine Neuankündigung von Modellen. Dafür haben wir aber vor, in diesem Jahr (zumindest vereinzelt) einige bereits in Vorjahren angekündigte Modelle nun 1977 zur Fertigung zu bringen. So u.a. auch die E 91, die von uns schon vor 2 Jahren angekündigt wurde. Das Modell ist jetzt im Februar lieferfähig, fragen Sie deshalb einmal bei Ihrem Händler nach. Von uns wurde schon öfters darauf hingewiesen, daß leider die Nachfrage für N-Modelle – zumindest bisher – sehr gering war, so daß sich die Fertigungsaufnahme der einzelnen angekündigten Modelle nicht lohnte. Für die E 91 mußten wir über 2 Jahre warten, um wenigstens eine einigermaßen interessante Bestellstückzahl zu erreichen. Die E 91 ist hiermit seit längerer Zeit wieder einmal eine echte **M+F-N-Novität**. Das Modell hat gegenüber früheren Ankündigungen ein eigenes M+F-Fahrwerk. Die Fahrwerksantriebssteile bestehen aus Kunststoff, sind daher äußerst paßgenau und laufsicher. Die Zahnräder wurden im Modul 0,2 ausgeführt (derselbe Modul wird bei Märklin Z-Fahrzeugen verwendet). Dadurch ergibt sich ein günstiges Übersetzungsverhältnis für das Getriebe, und es können sehr vorbildnahe Fahrgeschwindigkeiten erreicht werden. Der kleine Zahnradmodul gewährleistet auch Exaktheit in der Laufsicherheit und geringe Fahrgeräusche. Die Fahrwerke werden von uns bereits vormontiert geliefert. Dadurch wirft der Zusammenbau keine großen Schwierigkeiten auf. Speziell bei der Spurweite N wurden früher von uns des öfteren Fahrwerke anderer Hersteller verwendet. Dies führte leider sehr oft zu Lieferverzögerungen oder Lieferunfähigkeit. Um solchen Schwierigkeiten in Zukunft aus dem Weg gehen zu können, wird bei der E 91 sowie auch zukünftig bei den anderen zu erwartenden M+F-N-Modellen weitgehendst auf Fremtteile verzichtet. Aus dem E 91-Grundbaukasten können sämtliche E 91-Varianten nachgestaltet werden (alte bayer. Länderbahnausführung, Reichsbahnausführung sowie DB-Ausführung), also mit und ohne Übergangsbühnen, Fensterschirmen usw.; Lauchkupplung, Originalkupplung, Bremsschlauchkupplung sind Zurüstteile. Ausführlich (über die verschiedenen Beschriftungsvarianten usw.) berichten wir über die E 91 im Journal 2/77.

Weitere geplante N-Neuheiten für 1977 sind

Fortsetzung Seite 4

1/77 Jan./Febr.

3. 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

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:

Atelier Paur
 Ing. Horst Obermayer
 Bernd Schmid

Druck: Winter Druckerzeugnisse
 8031 Neu-Esting

M+F-Journal erscheint 1977 6x.

Erscheinungsweise: Februar, April, Juni,
 August, Oktober, Dezember.

Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-
 Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofs-
 buchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buch-
 handel siehe oben.

Bei Direktbezug siehe unten.

Jahrgang 1976: 30,60 + 2,-- Porto (Inland)
 30,60 + 3,40 Porto (Ausland)

Abonnement 1977: 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 Ein-
 verständnis des Verlages voraus.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 1
 vom 1.1.1977.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Mondstraße 1

Aus dem Inhalt

	Seite
M+F-Nachrichten	2
Neu von Jouef	4
Nutzfahrzeuge von KIBRI	5
Neu von Roco	5
Die Rekolokomotiven BR 01⁵ der Deutschen Reichsbahn	8
Die neue Dimension	16
Bahnhof Bremgarten-West, ein „Kuriosum“	20
T 3 auf vielen Wegen	24
Doch noch einmal – Dampfsonderfahrten Ende 1976	26
Zahnradbahnen der ÖBB	30
Die Lokomotiven der Baureihe E 18	36
Die Lokomotiven der Gattung Pr. S 10	41
Eisenbahnunglück	44
Unser Triebwagenarchiv	45
Die Entwicklung der Stromlinien-Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn	47
Verwaiste Einrichtungen für Dampflokversorgung	50
DBC-Dampfbahnclub	52
Die BR 82 der Deutschen Bundesbahn	54
Einführung in die Technik der Dampflokomotive	58
Das Neueste von BEMO	60

SUCHE

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe,
 Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

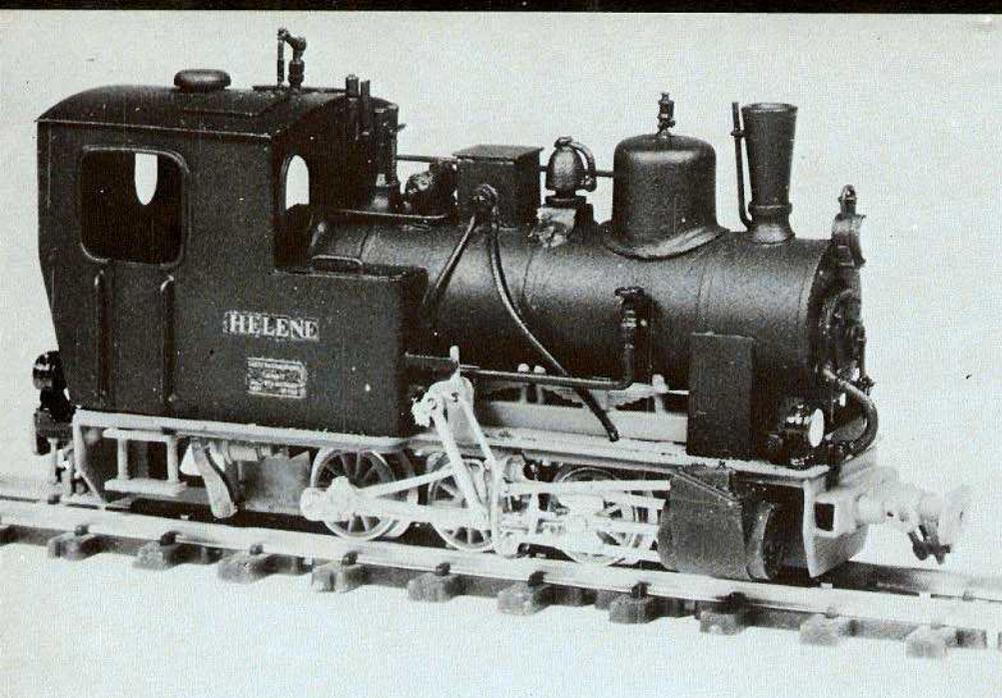
Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried · Tel. 08105/8265

Zu unserem Titelbild:

Stirnansicht der BR 01⁵ der DR (DDR)

Foto: M. Weisbrod, Leipzig



Spurweite HOe

nun endgültig der **Umbausatz für die Arnold BR 41 in eine 042 Ölausführung**, ebenso soll zur Fertigung die **BR 78¹⁰ als Umbausatz für die Fleischmann P 8** kommen. Auch an das **Schweizer Krokodil** ist gedacht. Alles weitere über N-Neuheiten können Sie dem beigelegten N-Prospektblatt entnehmen. Die Neuheiten, außer E 91, kommen natürlich zur Fertigung, wenn eine rentable Nachfrage zu verzeichnen ist.

Spurweite HO

In dieser Spurweite haben wir wieder eine breitgestreute Palette an neuen Modellen in unserem Angebot. Hier sollen, außer einer Reihe von kleinen B-gekuppelten oder zweiachsigen Fahrzeugen, die schon früher angekündigten größeren Lokomotiven, wie die württembergische K und die württembergische C nicht zu kurz kommen. Bei den B-gekuppelten Lokomotiven ist es nicht ausgeschlossen, daß eine Type (siehe Abbildung) in Kunststoff gefertigt wird. Von den zweiachsigen Dampflokomotiven wird

jedoch wahrscheinlich nur ein Modell 1977 zur Auslieferung gelangen. Das Kunststoffmodell wird voraussichtlich im Bausatz unter DM 100,- kosten. Besonderes Interesse für die Freunde der Spurweite HO wird jedoch der **ET 85** erwecken, zumal dieses Modell bereits zum zweitenmal von uns angekündigt wird. Auch dieses Modell ist für Kunststoffausführung vorgesehen. Ebenso wird sich der **LAG-Gepäcktriebwagen** bei Ihnen sicher großer Beliebtheit erfreuen.

Spurweite HOe

In der Spurweite HOe soll als Neuheit die dreiachsige SWEG-Dampflokomotive mit dem Namen „**Helene**“ gefertigt werden. Diese Lokomotive dürfte besonders gut zu dem BEMO-SWEG-Personenwagen passen. Für dieses Modell wird die bereits angekündigte BR 99⁴⁵⁰ (Art.-Nr. 402) gestrichen, da diese Lokomotive, ursprünglich auf einem Trix-Fahrwerk basierend, aufgebaut war und aus den eingangs erwähnten Gründen deshalb nicht mehr in Frage kommt.

Über die gesamten Messeneuheiten werden Sie ausführlich durch unsere Neuheitenblätter bzw. Prospekte informiert. Unseren Neuheitenkatalog für HO erhalten Sie gegen Voreinsendung von DM 2,50 plus ,50 Porto zugeschickt oder direkt beim Fachhandel. Wie schon erwähnt, das N-Prospektblatt liegt diesem Journal kostenlos bei und wird auch in Zukunft bei Neubestellungen von N-Katalogen ebenfalls kostenlos beigelegt.

HM

Neu von Jouef

Das Anwachsen des Stadtgebiets und des täglichen Pendelverkehrs der Bevölkerung aus den Pariser Vororten hat den Verkehr der Pariser Bahnhöfe bis an die Grenzen der Überfüllung ausgeschöpft. Diese verschiedenen Faktoren hatten unter anderen Lösungen auch die Planung und die Konstruktion von zweistöckigen Wagen zur Folge, die die Anzahl der beförderten Personen um 42% bei gleichbleibender Wagen-

zahl anheben.

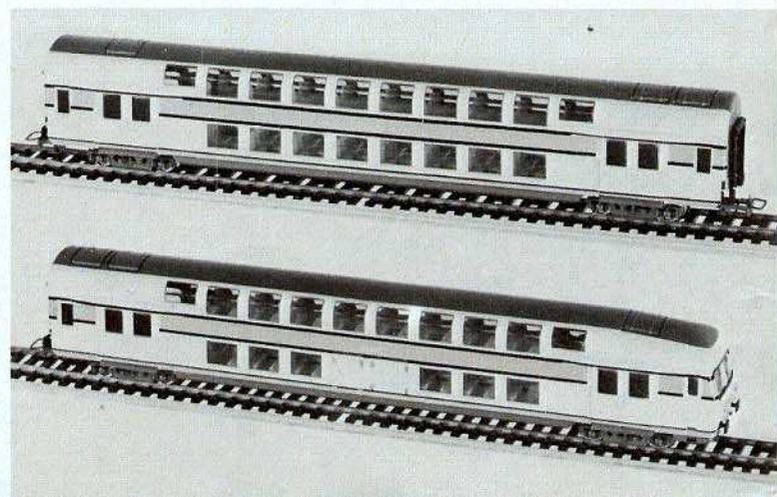
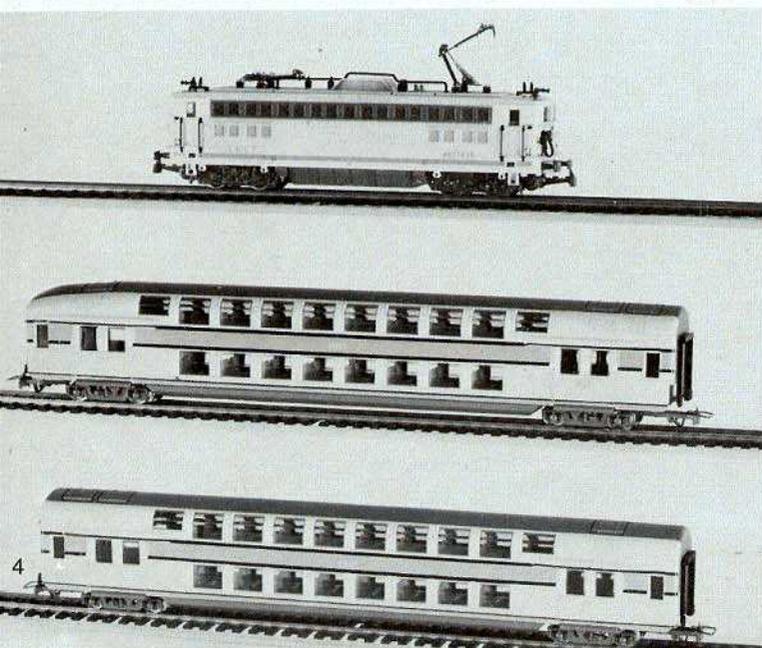
500 Wagen sind bestellt und teilen sich folgendermaßen auf:

- 232 Wagen Be
- 130 Wagen ABe
- 68 Wagen BDe
- 70 Wagen BXe

Die 232 Wagen der 2. Klasse, Be, haben eine Länge von 24,280m und transportieren 296 Reisende. Die 130 Wagen (1. und 2. Klasse gemischt), ABe, sind ebenfalls 24,280 m lang und befördern 268 Reisende. Die 68 Wagen (2. Klasse und Gepäck-

wagen), BDe, sind 24,280 m lang, befördern 283 Fahrgäste und haben ein Gepäckabteil. Das Gepäckabteil ist immer an die Zug- oder Schub-Lokomotive angefügt. Die 70 Wagen der 2. Klasse mit Steuerabteil (BXe) haben eine Länge von 24,780 m und befördern 257 Reisende. Durch den Steuerwagen ist Wendezugbetrieb jederzeit möglich.

JOUEF stellt alle 4 Modelle her. Diese Wagen sind maßstabgetreu, und alle Einzelheiten sind wiedergegeben. Sie sind mit Drehgestellen Y 30 P ausgerüstet. Die Räder haben – wie beim Vorbild – nur einen geringen Durchmesser. Die oberen Fenster sind getönt, und die Wagen sind mit Innenausstattung versehen. Der Verkauf in Einzelpackungen gestattet den Aufbau von vorbildgerechten Zügeinheiten mit 7 bis 9 Wagen.



HO-Nutzfahrzeuge von KIBRI

Bereits zur Messe 1976 stellte **KIBRI** in Nürnberg eine Serie von Nutzfahrzeugen im HO-Maßstab vor. Hierbei handelte es sich um insgesamt sechs Fahrzeugtypen, alle nach Vorbildern von Daimler-Benz mit Spezialaufbauten. Die Fertigmodelle werden zum Preis von 9,50 DM angeboten, die Bausätze zu je 6,50 DM. Wir haben alle Modelle aus den Bausätzen zusammengesetzt und stellten dabei eine gute Paßgenauigkeit fest. Die von **KIBRI** ausgewählten Typen ergänzen sehr gut das Sortiment von **WIKING**. Da jeder der Bausätze zwei Fahrzeuge enthält, zumindest aber Zugmaschine und Auflieger wie beim Silozug, erscheint der Preis angemessen. Das matte Äußere der Modelle verlangt geradezu noch nach einer leichten Alterung. Ohne große Mühe lassen sich die einzelnen Baugruppen in beliebiger Farbkombination spritzen und dann montieren, zumal die Führerhäuser nur aufgeklipst werden.

Nicht ganz befriedigt hat uns der etwas zu matte Druck der Haftetiketten.

HO



Bild 1: Dieser SHELL-Tankzug ist in den Farben Gelb/Rot gehalten. Bei diesem Fahrzeug ist die gute Paßgenauigkeit der Tankbehälter hervorzuheben.

Bild 2: Als vielteiliges und recht schönes Modell stellt sich hier der Langholzzug mit aufgebautem Kran vor.

Fotos: Obermayer



Neu von Roco

Längst hat es sich in Modellbahnerkreisen herumgesprochen, daß man nahezu in jedem Monat irgendeine Neuheit von **ROCO** in Salzburg erwarten darf. Durch die Verwendung einheitlicher Bauteile und durch die zweckmäßige Konstruktion der Fahrzeuge ist man in der Lage, Modelle ähnlicher Bauart in kürzester Zeit zu fertigen und auszuliefern. Nach dem Erscheinen der Elektrolokomotiven der Baureihen 110³ und 112, über die wir ja recht ausführlich in den Journalen 5/76 und 6/76 berichten konnten, dürfen wir nun die Modelle der Reihen 110 und 140 vorstellen. Beide Neuheiten gleichen sich wie ein Ei dem anderen, d.h., beide Maschinen kommen aus derselben Form und unterscheiden sich nur in der Farbgebung und in der Beschriftung. In der feinen Dachausführung und in der nicht mehr zu übertreffenden Detaillierung der Drehgestelle sind die Modelle identisch mit jenen der Baureihen 110³ und 112. Bitte beachten Sie hierzu die entsprechenden Fotos auf Seite 40 im JOURNAL 5/76. Im Mittelteil des bewährten Universal-Antriebsblocks ist zu beiden Seiten hinter den Fenstern zum Maschinenraum eine Attrappe der Inneneinrichtung eingesetzt. Auch die beiden Führerstände haben eine Einrichtung erhalten, im Führerstand 1 befindet sich sogar ein

Triebfahrzeugführer. Zu den weiteren Besonderheiten zählen die vorgesetzten Verschleißpufferbohlen, die von der Deutschen Bundesbahn schon bei einer größeren Zahl von Triebfahrzeugen angebaut wurden. Bei beiden Modellen sind die Lüfterblenden eckig ausgeführt, wir kennen diese Anordnung bereits von den entsprechenden Lokomotiven der Baugröße N aus dem Sortiment von **FLEISCHMANN-piccolo**. Es ist deshalb wohl anzunehmen, daß man diese Ausführung auch bei der DB zumindest bei einigen Maschinen eingeführt hat. In der Kürze der Zeit konnten wir diesbezügliche Informationen von der Bundesbahn noch nicht erhalten. Wir werden auf diese Angelegenheit jedoch noch zurückkommen. Fest steht, daß es bei der Baureihe 150 sowohl abgerundete, als auch eckige Lüfterblenden gibt. So ist beispielsweise die 150 190 mit den neuen Verschleißpufferbohlen und mit eckigen Lüftergittern ausgerüstet. Die **ROCO**-Modelle der Baureihen 110 und 140 werden zum Preis von je 75.- DM angeboten und sind damit sehr preiswert. Als weitere recht attraktive Lok liefert **ROCO** seit Ende Dezember das Modell einer vierachsigen Diesellok der Belgischen Staatsbahnen aus. Das Fahrzeug mit grünem Gehäuse, schwarzem Dach und gelben Zier-

streifen ist sehr sauber ausgeführt und hat den bewährten Antrieb aus der Baureihe 215 mit dem kräftigen Rundmotor und mit der großen Schwungmasse. Bei der NMBS-SNCB sind noch 53 dieser Lokomotiven im Einsatz, die im Personen- und Güterzugdienst auch bis in die Bundesrepublik und nach Nordfrankreich fahren. Das exakt im Maßstab 1:87 gehaltene Modell wird zum Preis von 58.- DM verkauft.

HO

Das ROCO-Messetelegramm

Die Fülle ständig erscheinender Neuheiten aus Salzburg hatte uns im Jahr 1976 veranlaßt, in jeder Ausgabe unseres JOURNAL ein ROCO-Telegramm zu veröffentlichen. Kurz vor dem Jahreswechsel traf nun bereits das ROCO-Messetelegramm mit einer ganzen Serie von Überraschungen bei uns ein. Über das Entstehen der Zweifrequenz-Lokomotive der BR 181.2 konnten wir schon im JOURNAL 6/76 berichten. Jetzt zur kurz bevorstehenden Nürnberger Messe wird das Modell in der Farbgebung oceanblau-

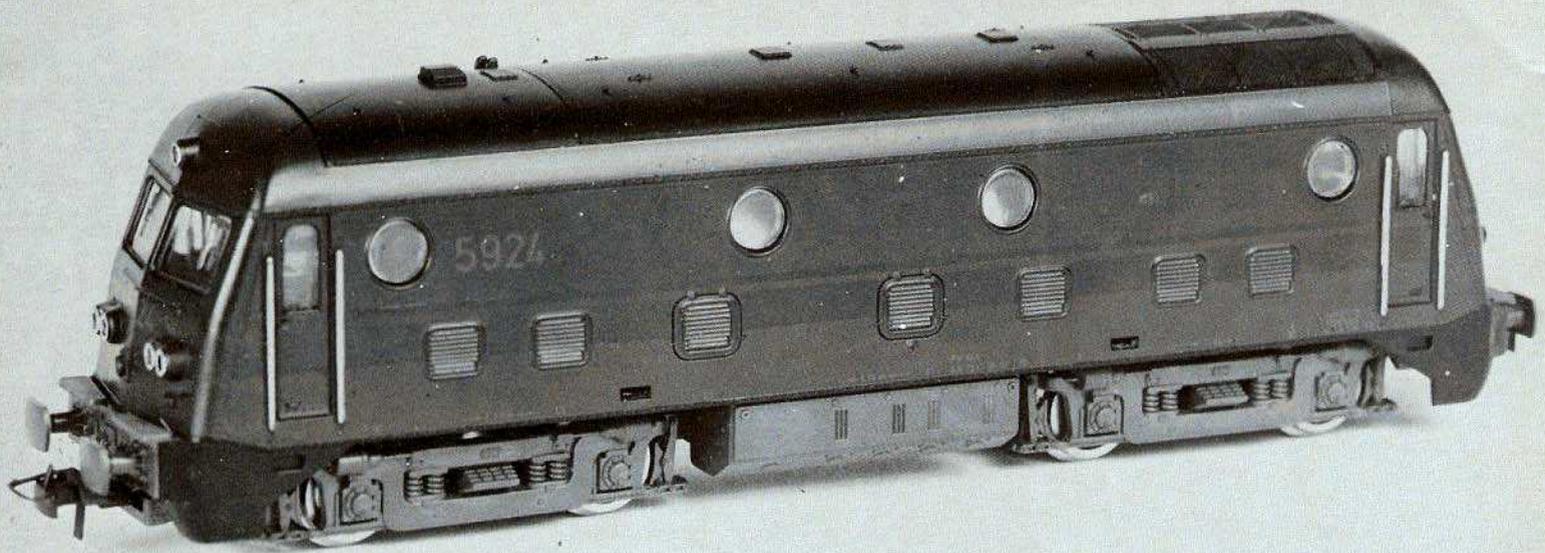


Bild 1: Das neue Modell der Diesellokomotive BR 59 der Belgischen Staatsbahnen. Leider gibt der Schwarzweißfilm die gelben Zierstreifen des wohlgelungenen Modells nicht wieder. Foto: Obermayer

beige und einfarbig blau zum Preis von je 84.- DM erhältlich sein. Zu erwarten war das Modell der BR 103, zumal ROCO seit Dezember das gesamte Programm der TEE- bzw. Intercity-Wagen fertig hat. Für die BR 103 gibt es die Preisempfehlung von 89.- DM.

Zu den echten Überraschungen zählen dagegen die Modelle der Elektrolokomotiven der Baureihen 116 und 132, für die ein empfehlener Preis von je 89.- DM angegeben

wird. Offiziell angekündigt wird nun auch die Dampflok der Baureihe 58, ein sicherlich begehrtes Modell, auf das unsere Eisenbahnfreunde schon lange warten. Überaus interessant ist der dafür genannte Preis von 129.- DM, der auch für das „Krokodil“ der ÖBB, die BR 1043, gelten wird.

Die Freunde des MÄRKLIN-Wechselstrom-Systems dürfen sich auf vier Farb- bzw. Ausführungsvarianten der BR 118 freuen, die jeweils 99.- DM kosten werden. Zum

selben Preis wird die BR 116 erhältlich sein. Die beiden Farbvarianten der BR 181.2 werden in der Wechselstromausführung je 94.- DM kosten.

Die Firma ROCO war übrigens der einzige Hersteller, der seine Karten vor der Messe 1977 aufgedeckt und uns mit Informationen versorgt hat.

Angaben zu den weiteren Neuheiten finden Sie in der nachfolgenden Zusammenfassung im Telegrammstil.

HO

Noch im Januar lieferbar:

4129	DB Rangierlokomotive BR 160 rot	75,-- DM
4142 B	DB Mehrsystemlok BR 181.2	84,-- DM
2150 A	DB V 215 rot	55,-- DM
2150 B	DB V 215 rot/beige	55,-- DM
2150 C	DB V 215 türkis/beige	55,-- DM

HO-Gleichstromlokomotiven

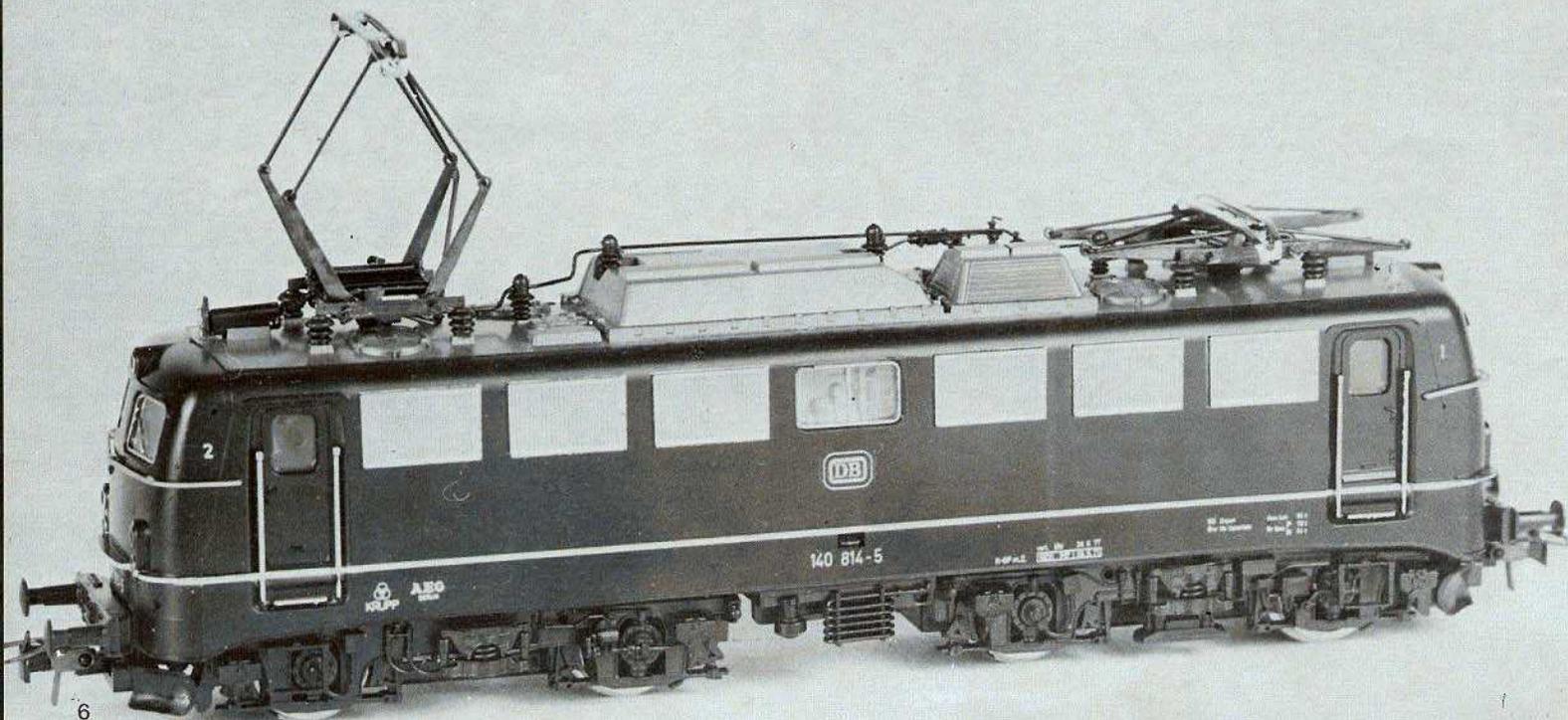
Art. Nr.	Gegenstand	
4141 A	Elektrolokomotive BR 118, oceanblau-beige	89,--
4141 D	Elektrolokomotive E 18 der ÖBB, grün	89,-- DM
4196	Elektrolokomotive BR 1043 der ÖBB	79,-- DM
4197	Thyristorlokomotive BR 1044 der ÖBB	79,-- DM
4198	Elektrische Mehrzwecklok der Schwedischen Staatsb.	79,-- DM

4129	Rangierlok BR 160 der DB	75,-- DM
4135 B	Mehrzwecklok BR 110 der DB, oceanblau-beige	75,-- DM
4136 B	Güterzuglok BR 140 der DB, oceanblau-beige	75,-- DM

Wagen in der Baugröße HO

4294	DB Schnellzugwagen Büm 234, grün	15,90 DM
------	----------------------------------	----------

Bild 2: Nur durch die Beschriftung unterscheidet sich diese Ellok der BR 140 von ihrer nicht weniger attraktiven Schwester der Baureihe 110. Man beachte die vorgebaute Verschleißpufferbohle. Foto: Obermayer



4295	DB Schnellzugwagen ABüm 225, grün	16,50 DM	2254	Eilzug-Personenwagen AByg 503 mit Minden-Deutz-Drehgestellen	9,90 DM	2326 A	Schiebewandwagen OVO-MALTINE der SBB, zweiachsig	6,50 DM
4296	DB Schnellzugwagen Aüm, blau	15,90 DM	2255	Eilzug-Personenwagen Byg 516 mit Minden-Deutz-Drehgestellen	9,90 DM	2326 B	Schiebewandwagen MICROS der SBB	6,50 DM
4297	DB Schnellzug-Gepäckwagen Düm, grün	15,90 DM	2320 N	VTG Kesselwagen 22 cbm, zweiachsig für brennbare Flüssigkeiten	7,90 DM	Weichen der Baugröße N		
4298	Schnellzug-Postwagen mr-b/26, im Dienst der DB, grün	16,50 DM	2364 A	VTG Kesselwagen 88 cbm, vierachsig für brennbare Flüssigkeiten	9,90 DM	2456	Elektrobogenweiche links	Paar 24,-- DM
4242	DB Eilzugwagen Bymb 421, grün	15,90 DM	2364 B	Kesselwagen LIQUIDE, vierachsig	9,90 DM	2457	Elektrobogenweiche rechts	
4243	DB Eilzugwagen ABymb 411, grün	15,90 DM	2321 A	Gedeckter Güterwagen mit Tonnendach, ältere Bauart der DB	4,90 DM	2460	Elektrodoppelkreuzungsweiche 15°	
4244	DB Eilzugsteuerwagen für Wendezug BDymf, grün	23,80 DM	2321 B	Bierwagen, Fürstenberg Pilsner	5,90 DM	Für Baugröße HO + HOe		
4340 B	Schiebewandwagen MICROS mit SBB, zweiachsig	9,90 DM	2321 C	Bierwagen, Dinkelacker	5,90 DM	3448	Flexgleis für Schmalspurbahn	3,-- DM
4341	Schiebewandwagen Hbis der SBB	9,90 DM	2321 D	Bierwagen, Löwenbräu	5,90 DM	3449	Flexgleis für Feldbahn	3,-- DM
Fahrzeuge der Baugröße N			2321 E	Bierwagen, Dortmunder Union	5,90 DM	4562	HO-Anschlußgleis gebogen, R 2	2,-- DM
2155	Mehrzwecklokomotive BR 116 der DB	79,-- DM	2322	Kleinviehverschlagwagen der DB mit Tonnendach	5,90 DM	4563	HO-Anschlußgleis gebogen, R 2	
2253	Eilzug-Personenwagen BDyg 531 mit Gepäckabteil und Minden-Deutz-Drehgestellen	9,90 DM	2323 A	Gedeckter Güterwagen G 10 der DB mit Flachdach	4,90 DM	Weichen der Baugröße O		
			2323 B	Bierwagen, Stuttgarter Hofbräu	5,90 DM	6454	Handweiche links 9°	Paar 32,-- DM
			2323 C	Bierwagen, Königsbacher	5,90 DM	6455	Handweiche rechts 9°	
			2324	Klappdeckelkalkwagen der DB	5,90 DM	6456	Elektroweiche links 9°	Paar 39,80 DM
			2325	Offener Güterwagen der DB	4,50 DM	6457	Elektroweiche rechts 9°	

MARKSCHEFFEL & LENNARTZ

Fachgeschäft für Eisenbahnfreunde

Stammhaus seit 1878

Esplanade 23 · 2000 Hamburg 36 · Telefon (040) 34 35 61

Erleben Sie im Modell die Wucht des Vorbildes



DB - DR V 188 - Spur 0, Ganzmetall-Ausführung, 4-motorig, mit Schwungscheiben, rot oder grün

DM 1600,--

Eurotrain - Spur 0 - DB V 65 - MAK 600D

mit richtig arbeitenden Beugnot Lenkgestellen und HF Beleuchtung, Antrieb über Blindwelle, vollgefederter, limitierte Serie

DM 2500,--

Eurotrain - Spur 0 - Behälterwagen LBS 50 DB

mit 3 von Haus zu Haus-Behältern 2-achsig, blattgefederter, Originalkupplung, Federpuffer

DM 325,--

Eurotrain - Spur 1 - Kesselwagen „Eva“ grau

exzellentes Handarbeitsmodell in reinem Messing, gefederter, mit Originalkupplung versehen

DM 800,--

Eurotrain - Spur 1 - Original-Wasserkran

Messing, lackiert, voll beweglich

DM 190,--

Eurotrain neu - DB Lichtsignale ab

DM 73,50

Eurotrain neu - DB Flügelsignale für 0 + I ab

DM 165,--

Information gegen DM 2,- in Briefmarken.

Ihr Fachgeschäft für große Spurweiten

Zwischenverkauf vorbehalten.

Unsere Neuerscheinungen



Eilok-Baureihen E 04 + E 18 + E 18.2 + E 19. Von H.-D. Andreas u. H. Hufschläger. 197 S., 207 Fotos, DM 45,00. Das Buch bringt die faszinierende Geschichte dieser erfolgreichen Lokomotivfamilie, hochinteressant illustriert durch umfangreichen Fototeil mit vielfach historischen Bildern.

Deutscher Kleinbahn-Kalender 1977. Diesmal 100 % Dampf! 13 Blatt im Großformat 30 x 21 cm, DM 10,00.

Deutscher Straßenbahn-Kalender 1977. Im dritten Jahr erscheint dieser erfolgreiche Kalender mit lebendigen Szenen aus der Welt der Straßenbahnen. 13 Blatt im Großformat 30 x 21 cm, DM 10,00.



Die Wismarer Schienenomnibusse der Bauart Hannover. Von D.-Th. Bohlmann. 136 S., 8 Farb- und 90 SW-Fotos, 28 Typenskizzen, 9 techn. Zeichnungen, DM 39,50. Die Geschichte einer der markantesten Schienenfahrzeugbauarten. Präzise und detaillierte Typenzeichnungen, seltene Fotos, teilweise in Farbe. Eines der schönsten Eisenbahnbücher der letzten Zeit.

Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft A.-G. Von D. Höltge. 56 S., 90 Fotos, DM 12,00. Erweiterte und ergänzte Neuausgabe der Geschichte des großen elektrischen Schmalspurnetzes im Städtedreieck Mannheim - Weinheim - Heidelberg.

Albtalbahn und Kleinbahn Pforzheim - Ittersbach. Von Dieter Höltge. 68 S., 120 Fotos, DM 18,50.

Erhältlich im Fachhandel oder gegen Vorauszahlung auf Postscheck Hannover 428 25-302 vom

Verlag

Wolfgang Zeunert

Hauptstraße 43,
3170 Gifhorn



ARNOLD-N

Jetzt ist er bei Ihrem Fachhändler: der Elektrotriebwagen ET4 der SVB in Spur N von Arnold.

Nun können Sie auch auf Ihrer Modellbahnanlage Salzburg - Lamprechtshausen und retour fahren.

K. Arnold & Co. KG.

Deutschherrnstraße 43-47 · D-8500 Nürnberg

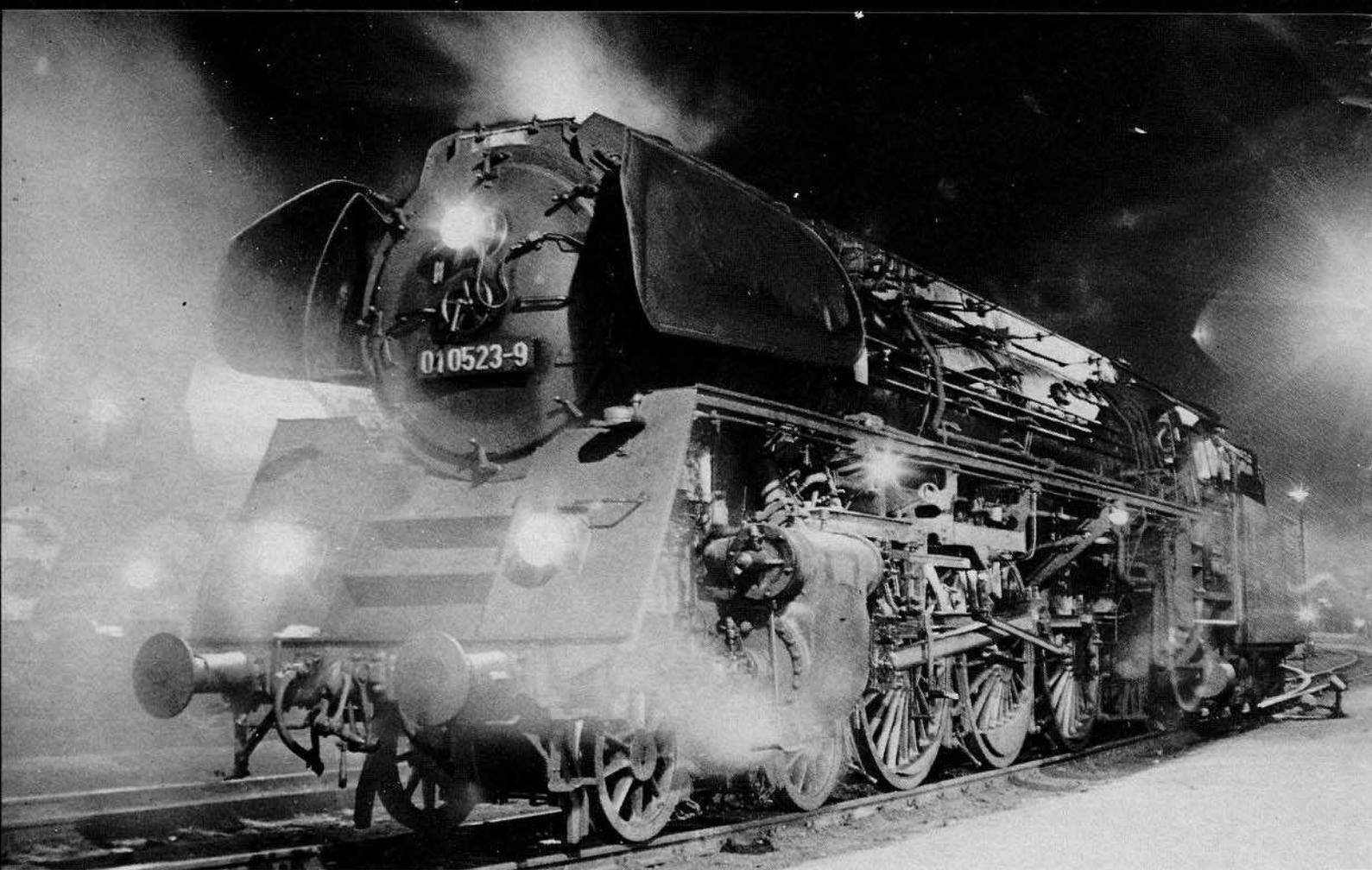
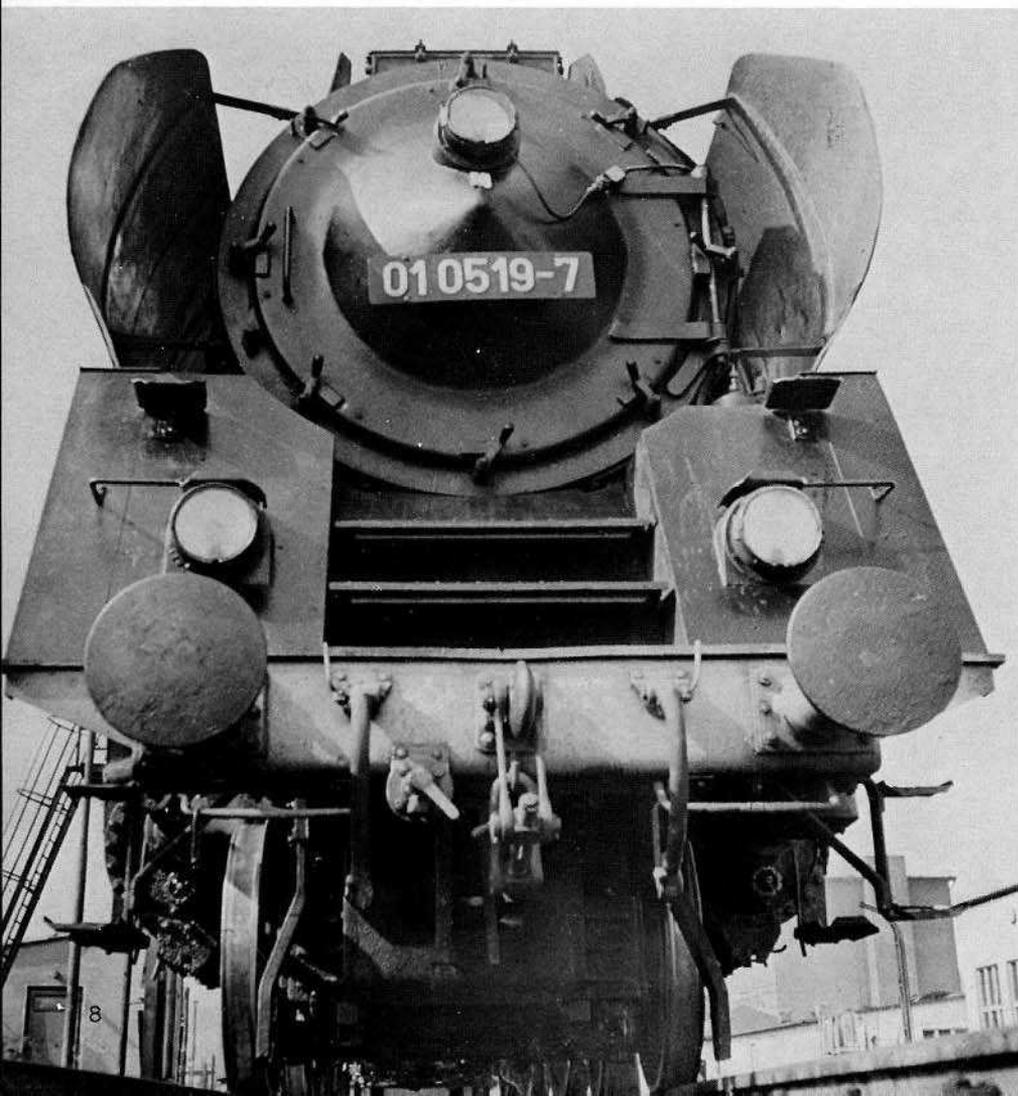


Bild 1: Die 01 523 (ex 01 191) vom Bw Rostock wartet auf ihren Nachteinsatz

Bild 2: Sie kam als erste mit Ölhauptfeuerung von RAW Meiningen: Die 01 519 (ex 01 186) vom Bw Saalfeld,



Die Rekolokomotiven BR 01⁵ der Deutschen Reichsbahn

Zuvor scheint es geboten, den von der Deutschen Reichsbahn geprägten Begriff der Rekolok zu erläutern, um mit den bisher im Schrifttum bei uns in der Bundesrepublik verbreiteten Irrtümern aufzuräumen.

Die Deutsche Reichsbahn bezeichnet als Rekolokomotiven diejenigen Baureihen, die im Rahmen eines fest umrissenen Rekonstruktionsprogrammes umgebaut wurden. Hauptkennzeichen dieser Lokomotiven ist die Ausrüstung mit neuen geschweißten Kesseln, die zum Zwecke der Leistungssteigerung eine wesentlich höhere spezifische Heizflächenbelastbarkeit als die Wagner-Kessel der Einheitslokomotiven erhielten. War die Heizflächenbelastbarkeit der Einheitslokomotiven der Baureihe 01 mit 57 kg/m² h festgesetzt, so konnten die Kessel der Rekolokomotiven mit 70 bis 75 kg/m² h belastet werden. Neben dieser Ausrüstung mit leistungsstarken, hochbelastbaren Kesseln erfuhren die Rekoloks noch eine Reihe anderer baulicher Veränderungen, die aber



Bild 3: Auch das ist heute keine Seltenheit: Die 01533(ex 01116) fährt zwischen zwei Schnellzuggleisen einen Bummelzug spazieren.

für das Reko-Programm nicht unbedingt typisch sind. Alle anderen baulichen Veränderungen an den verschiedenen Lokomotivbaureihen, die nur dem Zwecke der Modernisierung, nicht der Steigerung der spezifischen Heizflächenbelastbarkeit dienten, wurden bei der DR wie auch schon vorher bei der DRG als Umbauten bezeichnet. Bei der DB sprach man allgemein nur von Neubaukesseln. Lediglich bzw. nur auf Ölhauptfeuerung (BR 95⁰) oder Kohlenstaubfeuerung (52⁹⁰ und BR 44) umgebaute Lokomotiven sind bei der DR noch keine Rekoloks. Soviel zur Begriffserklärung.

Im ursprünglichen Neubauprogramm der DR war u.a. eine 2'C 1' h3-Schnellzuglokomotive mit Kohlenstaubfeuerung vorgesehen, die Baureihe 01²⁰, die die Nachfolge der BR 01¹⁰ (2'C 1' h3) antreten sollte. Von den Drillingsloks der Einheitsbaureihe war bekanntlich nach dem Kriege keine Maschine zur DR gekommen. Diese ursprünglich sogar als Vierzylinder-Verbund-Maschine geplante Baureihe 01²⁰ wurde jedoch nicht ausgeführt, so daß die DR für längere Zeit mit dem vorhandenen Bestand an 01-Lokomotiven auskommen mußte.

Bei Kriegsende verfügte die DR über 70 Lokomotiven der Baureihe 01, von denen aber einige bereits wegen Betriebsuntauglichkeit ausmusterungsreif waren.

Um für den hochwertigen Schnellzugdienst eine leistungsfähige Maschine zur Verfügung zu haben, entschloß man sich dort, 35 Maschinen der Baureihe 01 in das Rekonstruktionsprogramm aufzunehmen. Es kamen dabei ausschließlich Lokomotiven der

verbesserten Ausführung (ab 01102) mit 1000er Drehgestellrädern und Scherenbremsen in Betracht. Entgegen der ursprünglichen Absicht, die Maschinen nur neu zu bekesseln, mußte das Reko-Programm nach Begutachtung des Gesamtzustandes der Lokomotiven erheblich erweitert werden. Im einzelnen wurden folgende Umbauten bzw. Veränderungen vorgenommen:

Rahmen: Weil die Zylinderpaßschraubenbohrungen des Rahmens das Werkgrenzmaß erreicht hatten, wurde der Rahmen in diesem Teil neu angeschuht und zugleich verlängert, um die Pumpen günstig unterbringen zu können. Der Abstand zwischen der 1. Laufachse und den Puffertellern vergrößerte sich von 1840 mm auf 2250 mm. An einem neu entwickelten Pumpenträger wurde rechts die Doppelverbundluftpumpe und links die Mischvorwärmepumpe (Bauart BBW, Typ VMP 15-20, letztere bei der DB völlig unbekannt) vor den Zylindern aufgehängt. Die Anpaßarbeiten für den neuen Kessel erfolgten ebenfalls am Rahmen. So wurden ein neuer Rauchkammer- und ein neuer Stehkesselträger eingebaut.

Boxpokrad und Umlaufschürze: Obwohl die Rekolokomotive der BR 01⁵ der Deutschen Reichsbahn noch eine recht junge Baureihe ist (die erste Rekolokomotive wurde am 30.4.1962 abgenommen), gab es doch schon eine Reihe von Änderungen, die sich vor allem auf das Erscheinungsbild der Maschine auswirkten. Es soll deshalb

hier die Rede von den Boxpokradsätzen und den Umlaufschürzen sein.

Weil es keine amtlichen Unterlagen und Veröffentlichungen über die BR 01⁵ gibt (es fehlen Beschreibungen und Versuchsberichte), Presseveröffentlichungen nur spärlich erschienen, blühten die Mutmaßungen und Spekulationen, die ein Autor vom anderen übernahm. Da nun der **VEB PIKO (DDR)** für die Nürnberger Messe 77 sein Modell der 01⁵ angekündigt hat – wir haben bereits in einem früheren Journal darüber berichtet –, scheint es angebracht, den Werdegang der 01⁵ – wie schon vorausgehend auch den Gesamtbegriff der Rekolokomotiven – präziser darzustellen. Vor allem soll einmal die Geschichte des Boxpokrades geradegerückt werden.

Speichen- und Boxpokradsätze

Die Konstruktionszeichnungen sahen nur den bekannten Speichenradsatz in unveränderter Form vor. Inzwischen erreichten aber die Speichenradsätze mehr und mehr die Verschleißgrenze, was sich durch eine zunehmende Zahl von Speichenbrüchen bemerkbar machte, und zwar bei Treib- und Kuppelrädern. Es kam die Idee auf, das aus den USA und der UdSSR her bekannte Boxpokrad zu verwenden. Diese Doppelscheibenhöhl-Konstruktion ist zur Aufnahme hoher Achslasten bei großen Raddurchmessern bestimmt und wurde von der VES-M Halle entwickelt. Dieses Rad kann Achslasten bis zu 30 Mp und mehr aufnehmen. Für die 01⁵ mit nur 20 Mp Achslast hätten jedoch neue Speichenradsätze den



Bild 4: Die 01520 (ex 01162) in schwerem Schnellzugdienst auf der Strecke Saalfeld-Gera-Leipzig. Auch diese Maschine hat schon die Rauchkammertür der Einheitsbauart erhalten.

Zweck ebenso voll erfüllt. Ganz offensichtlich wollten die Schöpfer der 01⁵ am Ende der Dampftraktion noch einen besonderen Akzent setzen. So wurden im VEB Radsatzwerk Ilfenburg (Harz) kurzfristig je ein Treib- und Kuppel-Boxpokradsatz entwickelt und im VEB Stahl-Walzwerk Gröditz gegossen. Baumusterlok für die Boxpokradsätze war die 01504. Anschließend wurden 10 komplette Radsätze in Serie gefertigt und unter die Lokomotiven 01509–01518 gebaut. Bereits die 01509 zeigte so schlechte Laufeigenschaften, daß man sie gleich nach der Rekonstruktion im damals meßtechnisch führenden RAW „Wilhelm Pieck“ Karl-Marx-Stadt voll vermessen mußte. Der Boxpokradsatz – so zeigte sich – war richtig berechnet worden, aber unzulässige Vereinfachungen an den Gußformen, die von der Gießerei eigenmächtig vorgenommen wurden, führten zu unruhigem Lauf und waren die Ursache dafür, daß die Boxpokradsätze bei der 01⁵ kein Erfolg wurden. Man zog die Lehren aus diesem Experiment und rüstete alle folgenden Maschinen, ab 01519–01535 (also Lokomotiven, die bereits bei der Rekonstruktion Ölhauptfeuerung erhalten haben) mit neuen, verstärkten Speichenradsätzen aus. Das neue Speichenrad ist äußerlich an den größeren „Schwimmhäuten“, den stärkeren Speichen und an der mehr kugelförmigen Ausbildung der Kurbelzapfensitze leicht erkennbar. Ein Tausch der Boxpokradsätze erfolgte nur unter den Lokomotiven 01501–01518. Maschinen ab den Betriebsnummern 01519 sind nie mit Boxpokradsätzen gelaufen. Nach und nach erhielten alle Maschinen wieder Speichenradsätze. Die 01503 vom BW Pasewalk war die letzte 01⁵ mit Boxpokradsätzen. Die vorletzte Maschine war die 01507, die aber

bereits 1975 wieder Speichenräder erhielt. Allgemein sei noch anzumerken, daß statt einer Drehgestellverstärkung, die erforderlich wurde, gleich eine Neukonstruktion in Schweißausführung, die auch bei Maschinen mit 850er Drehgestellrädern teilweise eingebaut wurden (01014, 01036 u.a.), vorgenommen worden ist.

Umlaufschürzen: Die 400 mm breiten Umlaufschürzen erhielten nur die Maschinen, die im Zuge der Rekonstruktion vom RAW Meiningen Boxpokradsätze erhalten hatten. Baumusterlok war auch hier die 01504, die von der VES-M Halle (S.) zusätzlich (für Fotoaufnahmen) einen 300 mm breiten, weißen Farbstreifen erhalten hatte, der von den Umlaufschürzen über die Führerhaus-Seitenwände und den Tender führte. Die Umlaufschürzen erfüllten keinen technischen Zweck, sondern sollten, um den Gesamteindruck zu wahren, einen optischen Ausgleich zwischen dem plumpen Boxpokradsatz und dem Kessel herstellen. Um abgeschleudertes Öl von den Führerhaus-Stirnfenstern fernzuhalten, waren die Schürzen so schmal. Außerdem waren die Stirnfenster durch die Windstauschuten gut geschützt. Mit dem Austausch der Boxpokradsätze gegen Speichenräder entfielen auch die Umlaufschürzen, die den ohnehin lauten Geräuschpegel der 01⁵ noch negativ beeinflusst hatten.

Triebwerk und Steuerung: Die Zylinder der Ursprungsausführung waren abgenutzt und mußten durch neue ersetzt werden. Die Zylinder wurden neu konstruiert und erhielten Dampfkanäle mit günstigeren Strömungsverhältnissen, besonders für den Abdampf. Ebenso wurden alle Teile der inneren und

äußeren Steuerung erneuert und Kolbenschieber der Bauart Trofimoff eingebaut. Diese Schieberbauart hatte bessere Laufeigenschaften als die Schieber der Bauarten Nikolai bzw. Karl Schulz.

Kessel: Für den neuen Kessel wurden von der VES-M Halle eine Vielzahl von Varianten durchgerechnet. Man entschied sich schließlich für einen Kessel, der dem Ursprungskessel im Gewicht nahezu gleich kam, eine Verbrennungskammer besaß und spezifisch hoch belastbar war. Die Herstellung der Kessel erfolgte im RAW Halberstadt. Um den für die vergrößerte Strahlungsheizfläche notwendigen Wasserzulauf zu sichern, wurde der hintere Kesselschuß am Kesselbauch konisch erweitert. Das ist übrigens ein Merkmal aller DR-Rekokessel sowie auch beim DB-Neubau der BR 23. Die Kesselspeisung erfolgte durch eine Dampfstrahlpumpe üblicher Bauart und durch die Mischvorwärmanlage Bauart IfS/DR mit Kolbenverbundmischpumpe VMP 15–20. Die hohe stündliche Dampfleistung des Kessels, die jene des Ursprungskessels um mehr als 2 t/h übertraf, erforderte den Einbau größerer Sicherheitsventile. Verhandlungen der DR mit Henschel über Lieferung der Hochleistungsventile Bauart Ackermann-Henschel (80 mm I.W.) führten nicht zum Erfolg, so daß die DR kurzentschlossen 3 Sicherheitsventile Bauart Ackermann mit 60 mm I.W. in den Scheitel der Feuerbüchse kurz vor der Rohrwand einbaute.

Im LOK MAGAZIN war eine interessante Gegenüberstellung der Hauptabmessungen des 01-Ursprungskessels, des DR-Rekokessels und des Hochleistungskessels (Neubaukessel) der DB zu finden, die wir hier auszugsweise wiedergeben:

	01 ¹⁻²	01 ⁵	01 Hochleistungskessel der DB
Rostfläche	m ² 4,32	4,88	3,95
Strahlungsheizfläche	m ² 16,90	23,50	22,00
Rohrheizfläche	m ² 230,25	205,67	171,09
Überhitzerheizfläche	m ² 85,00	97,9	100,54
Gesamtheizfläche	m ² 332,15	327,07	293,63
Heizflächenbelastung	kg/m ² h 57	75	75
stündliche Dampfleistung	t/h 14,09	16,8	14,47
Strahlungsheizfläche			
Rohrheizfläche	1:13,51	1:8,55	1:7,78
Strahlungsheizfläche			
Rostfläche	3,91	4,82	5,56

Der Rekokessel der 01⁵ lieferte über 2,5 t/h Dampf mehr als der alte 01-Kessel und übertraf auch den DB-Hochleistungskessel noch um mehr als 2 t/h. Der DR-Kessel ist, bzw. war somit der leistungsfähigste deutsche 01-Kessel.

Der Rekokessel erhielt die bei der DR übliche einstufige Mischvorwärmanlage, deren Mischkasten in der Rauchkammer eingebaut ist. Nach Versuchen mit Heißdampfreglern bei den Neubau-Tenderlokomotiven 65¹⁰ und 83¹⁰ war man wieder zum Naßdampfregler zurückgekehrt und behielt diese Regelbauart auch bei der 01⁵ bei. Lediglich die Bedienung wurde, wie bei allen Rekoloks der DR, auf Seitenzug umgestellt. Charakteristisches Kennzeichen der 01⁵ ist u.a. die kegelförmige Rauchkammertür (ohne Zentralverschluß und mit eingebautem dritten Spitzenlicht), wie sie früher bei bayri-