



Eisenbahn **4/1980** **JOURNAL**

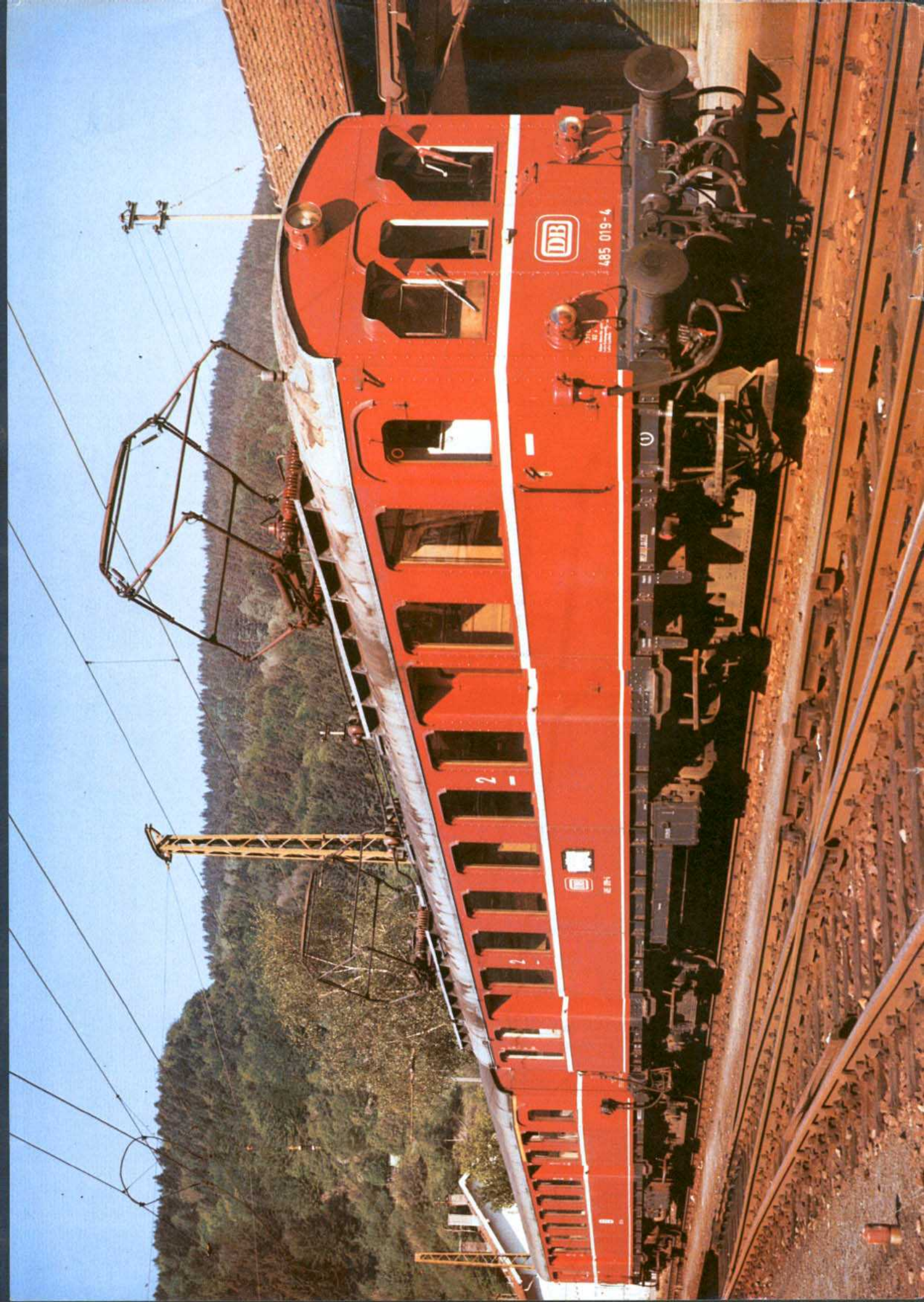
ISSN 0171-3671

August

DM	6,50
sfr	6,80
öS	55,—
hfl	8,30
bfr	120,—
Lire	3500,—

Modellbahn – Fachzeitschrift · aktuell · informativ





ACHTUNG: Inhaltsverzeichnis und Impressum auf Seite 17.

Die Minimarkt-Anzeigen-Bestellkarte befindet sich in der Journalmitte. Da wir wegen der reichen Fülle an Farbbildmaterial alle Farbseiten die

uns zur Verfügung stehen, nutzen wollten, beginnen wir diesmal bereits auf Seite 2 mit den Journal-Farbartikeln.

Wir hoffen auf Ihr Verständnis, daß das Inhaltsverzeichnis etwas weiter in Richtung »Heftmitte« verlegt werden mußte.
Die Redaktion



Bild 2: Bereits Mitte der sechziger Jahre entstand dieses Dia vom ET 85 15 während eines Aufenthaltes im AW Bad-Cannstatt.

Foto: Sammlung HJO

Bild 1: Im besten Licht und in einem sehr guten Zustand ist hier der 485 019 im Mai 1976 in Zell auf den Film gebannt worden. Als einziger Triebwagen dieser Baureihe hatte der 485 019 ein DB-Emblem auf der Stirnfront getragen.

Foto: Kempf

»ET/ES 85 — Vorbild und Modell«

Viele Jahre lang galten Triebwagen und Triebzüge aus der frühen Reichsbahnzeit zwar als recht interessante Fahrzeuge, an eine Serienfertigung in den gängigen Modellmaßstäben wagte sich jedoch fast keiner der Modellbahnhersteller. Einzige Ausnahme war das Modell des VT 75 von Trix und ein VT 137 von Piko. Das ganz große Geschäft war damit aber nicht zu machen. Gelegentlich gab es schüchterne Versuche in den einschlägigen Fachpublikationen, das Interesse an dieser Fahrzeugart zu wecken.

Erst als die Oldtimer beim großen Vorbild allmählich auszusterben begannen, wuchs der Kreis ihrer Freunde, und bald setzte eine rege Nachfrage nach brauchbarem Bildmaterial und nach Typenzeichnungen ein. Auch wir hatten diese Entwicklung aufmerksam verfolgt und uns der alten Triebwagen angenommen. Sehr ausführlich berichteten wir dann in

unseren Ausgaben 2/1979 und 4/1979 über die Triebwagen ET 85, über die Steuerwagen ES 85 und über die Beiwagen EB 85. Jenen Ausführungen ist eigentlich fast nichts mehr hinzuzufügen. Einige Anmerkungen zu den Einsatzgebieten sollen nun den Schlußpunkt hinter die Berichterstattung über diese Baureihe setzen.

Ursprünglich für den Vorortverkehr in den Großräumen München und Nürnberg entwickelt und gebaut, wurden die Fahrzeuge in späteren Jahren nicht nur auf den Hauptbahnen, sondern auch auf einigen Nebenbahnen mit gutem Erfolg eingesetzt. Erinnert sei hier an die Königsee-Bahn, an die Strecken Feilnbach — Bad Aibling und Murnau — Oberammergau. Doch auch außerhalb Bayerns bewährten sich die Trieb- und Steuerwagen, vor allem im südlichen Schwarzwald auf den landschaftlich so reizvollen Strecken durch das

Höllental und von Titisee nach Seibruck. Lei der stand uns zur Illustration der früheren Beiträge nur ein einziges Farbdia zur Verfügung, das den ET 85 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte zeigt, der im vergangenen Jahr in München Freimann ausgestellt war. Inzwischen haben wir im Archiv gekramt und ein Dia des ET 85 15 gefunden, das Mitte der sechziger Jahre im AW Stuttgart Bad Cannstatt entstanden war. Dieses Ausbesserungswerk war für die Unterhaltung aller Fahrzeuge der Baureihe zuständig. Ein weiteres und besonders schönes Diapositiv mit dem 485 019 und einem Steuerwagen sandte unser Leser und Mitarbeiter Dieter Kempf ein. Diese Bilder und die vorstehenden Zeilen mögen die richtige Einstimmung für den nun nachfolgenden Bericht über das soeben erschienene HO Modell von Roco sein.



Bild 3: Das perfekt gearbeitete Modell des ET 85 mit freiem Fensterdurchblick.

Bild 4: ET 85 von der gegenüberliegenden Seite aufgenommen.



Das Modell

Mehr als zehn Jahre sind vergangen, seit eine Minderheit von Modellbahnern mit dem Wunsch nach Oldtimer-Triebwagen an die Öf-

fentlichkeit trat. Spitzenreiter im Wunschprogramm war schon damals der ET 85. Bei der einschlägigen Industrie blieb das Interesse gering, und selbst ermunternde Beiträge in einigen wenigen Fachzeitschriften vermochten

kein Echo auszulösen. Nun, der ET 85 wurde nicht vergessen, Kleinserien-Hersteller nahmen sich des Modells an, für die große Masse blieb der Triebwagen aber noch unerschwinglich. Schließlich blieb es wieder einmal der Fir-

Bild 5: ES 85. Genauso sauber und exakt gearbeitet wie das Triebwagenmodell. Sicher kann man bald auch mit dem EB 85 (Beiwagen) rechnen.





Bild 6: Bestens detailliert sind auch die Drehgestelle.



Bild 7: Gut erkennbar ist die lupenreine Beschriftung und die ausgezeichnet nachgebildete Unterbodendetaillierung.

Fotos 3-7: HJO

ma Roco vorbehalten, eine Lücke im Sortiment von Modellbahnfahrzeugen nach deutschen Vorbildern zu schließen. Zunächst erschienen der Trieb- und der Steuerwagen in der Baugröße N und zeitigten schon bald recht gute Verkaufserfolge. Es lag nun nahe, die beiden Fahrzeuge auch in der Nenngröße HO zu fertigen. Nach gründlicher Vorbereitung in Konstruktion und Fertigung laufen nun die Modelle vom Band. Erneut ist es dem Hersteller gelungen, zwei Modellfahrzeuge zu schaffen, die als Maßstab für jede weitere Entwicklung dienen. Diese Aussage gilt nicht nur für die exzellente Ausführung mit den unzähligen feinen Einzelheiten, sondern auch für die gesamte Technik von Trieb- und Steuerwagen. Obwohl im Triebwagen nur sehr wenig Platz zur Verfügung stand — der freie Durchblick durch den Innenraum sollte erhalten bleiben —, entschied man sich beim Antrieb für den großen und leistungsstarken Standardmotor mit zwei Wellenenden.

Dieser Motor ist sehr tief, unterhalb der Fensterunterkante in der Fahrzeugmitte angeordnet und treibt über Kardanwellen, Schnecken- und Stirnradgetriebe die äußeren Achsen der beiden Drehgestelle an. Alle vier Räder der angetriebenen Achsen sind mit Haftreifen bestückt. Zugkraft und Laufeigenschaft, auch im Kriechgang bei Halbwellenbetrieb, dürfen ohne Einschränkung als vorzüglich beurteilt werden. Sehr fein gelöst ist die Anordnung der Kontaktplatte, die beim Gleichstrommodell mit der Imitation der Inneneinrichtung versehen ist. Eine Sofittenlam-

pe, in der Fahrzeugmitte unter dem Dach platziert, gibt ihr Licht an zwei gut dimensionierte Lichtleitkörper ab, die den Innenraum gleichmäßig erhellen. Flache Ballastplatten über den Drehstellen und der tiefliegende Motor ergeben eine günstige Lage des Schwerpunktes, ein hohes Eigengewicht und tragen wesentlich zu den guten Laufeigenschaften des Triebwagens bei. Eine Vielzahl feinsten Nietreihen, eine Menge erstklassiger Details, die vorbildgerechte Farbgebung und die saubere und vollständige Beschriftung sichern dem 485 022 von Roco eine Spitzenstellung im internationalen Modellangebot. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß der Frontführerstand mit einem Triebwagenführer besetzt ist und daß das Fahrzeug rote Dachstromabnehmer erhalten hat.

Nicht weniger gut und sorgfältig ausgeführt, ebenfalls mit Innenbeleuchtung, Inneneinrichtung und mit einem Lichtwechsel versehen, ist der Steuerwagen 885 615.

Beide Fahrzeuge lassen sich mit den in einem Tüchchen beiliegenden Einzelteilen noch weiter vervollständigen. Hierzu zählen Bremsschläuche, Heiz- und Steuerkupplungen, außerdem Signalhalter. Einige dieser Teile behindern allerdings das Ausschwenken der Drehgestelle und sollen laut Hinweis des Herstellers nur bei Vitrinenmodellen angebracht werden. Mit etwas Geschick lassen sich aber die Heiz- und Steuerleitungen über der Glut einer Zigarette oder über einem LötKolben so verformen, daß keine Behinderung der Drehgestelle gegeben ist. Wer nur mit der zweiteiligen Garnitur fah-

ren will, kann überdies die mit zwei Zapfen an den Deichseln der Frontseiten eingeklipsten Aufnahmen für die Kupplungsköpfe entfernen. Zum Kuppeln von Trieb- und Steuerwagen stehen wahlweise drei Paar Kupplungen verschiedener Systeme zur Verfügung. Das beste Bild ergibt sich natürlich bei Verwendung der Roco-Kurzkupplung.

Neben der Gleichstromausführung werden die beiden Modelle auch für das Märklin-System gefertigt. Bei der Wechselstromausführung mußten die erforderlichen Bauteile mitsamt dem Umschaltrelais zwar im Fahrgastraum des Triebwagens untergebracht werden, stören das gute Gesamtbild aber nur wenig. Das hintere Drehgestell erhielt einen Skischleifer. Der Steuerwagen blieb unverändert, auch hier wurde das hintere Drehgestell mit einem Mittelschleifer ausgerüstet. Das Umschaltrelais arbeitet zuverlässig und erlaubt einen problemlosen Einsatz der Garnitur auf Märklin-Anlagen.

Selbstverständlich können die Fahrzeuge der Gleich- und Wechselstromausführung auch aus einer Oberleitung gespeist werden. An den Umschalter auf der Kontakt-Platine gelangt man nach dem vorsichtigen Abheben des Daches.

Mit der gelungenen Triebwagengarnitur 485/885 hat der Salzburger Hersteller seine Leistungsfähigkeit erneut in eindrucksvoller Weise bewiesen. Ein guter Verkaufserfolg möge der gerechte Lohn für die geleistete Arbeit sein.

HO

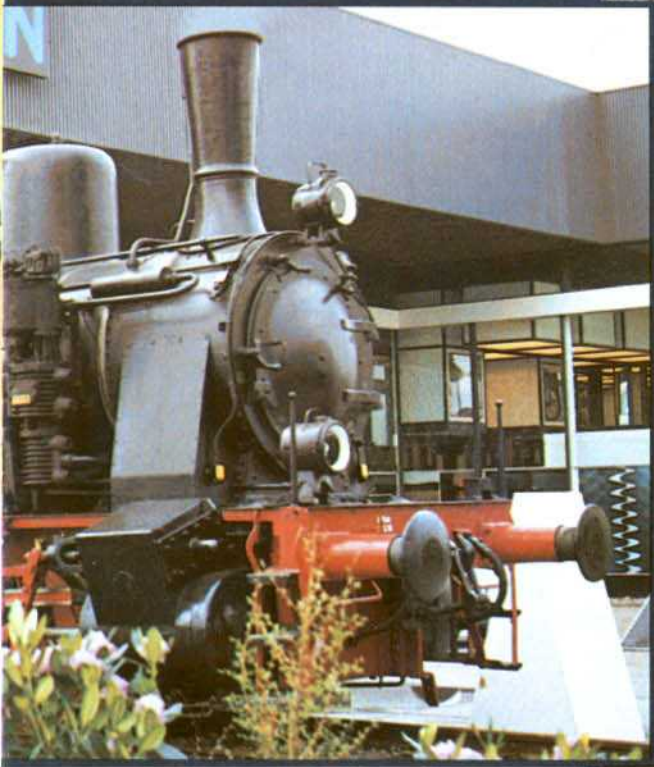
»Schienenfahrzeuge auf der Hannover Messe 1980«

Die Präsentation von Schienenfahrzeugen auf der Hannover-Messe 80 stand immer noch im Schatten der IVA 79. Wurden letztes Jahr die Neuheiten dieses Sektors wegen der kurz vor

der Eröffnung stehenden Verkehrsschau in Hamburg der niedersächsischen Metropole vorenthalten, so gab es diesmal kaum etwas Neues zu zeigen. Wo immer große Projekte

„reif“ gewesen waren, hatte man sie zur IVA fertiggestellt. Dennoch: Was die wenigen Hersteller von Schienenfahrzeugen unter den 5636 Ausstellern aus 49 Nationen diesmal an







der Leine zeigten, machte deutlich, daß die Entwicklung beim Schienenverkehr keinen Stillstand kennt.

Waggon-Union, Berlin, präsentierte einen sogenannten „Treffwagen“ des „TUI-Ferien-expresses“, der seit Ostern 1980 auf den „klassischen“ Urlaubsrouten nach Österreich, Italien und Spanien neue Maßstäbe im Bahn-tourismus setzt. Das vollklimatisierte, über Puffer 26 400 mm lange Fahrzeug (für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h) ist mit Personalabteilen, Zugübertragungsanlage, Funkkabine mit Funkfernsprecher und einem Gesellschaftsraum mit bis zu 32 Drehsesseln und 10 Tischen samt Bar, Kiosk und Infothek der Mittelpunkt des Urlauberzuges.

Linke-Hofmann-Busch (LHB), Salzgitter, und Talbot, Aachen, stellten einen sechsachsigen Haubenwagen der Gattung Sahimms-900 vor,

den Prototyp einer Weiterentwicklung des bislang für den Transport von witterungsgefährdeten Blechrollen (Coils) zum Einsatz kommenden Shis-705 (siehe auch M + F-Journal 3/76). Das über Puffer 15 000 mm lange Fahrzeug kann in fünf festeingebauten Mulden drei 45-t-Coils in der Mitte und je ein 25-t-Coil an den Enden aufnehmen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Die vier sich überlappenden Aluminium-Hauben lassen sich teleskopartig übereinander verschieben, so daß zum Be- und Entladen etwa drei Viertel der Wagenlänge offenstehen.

Wie auf der Leipziger Frühjahrsmesse war auch in Hannover der VEB-Maschinenbau S.M. Kierov, Leipzig, vertreten. In Leipzig hatten wir den EDK 300/4, einen 80 t schweren, dieselelektrisch angetriebenen Eisenbahnkran, nur von oben fotografieren können. Jetzt

bieten sich bessere fotografische Möglichkeiten. Dank seines hydraulischen Spezialauslegers kann dieses Fahrzeug z. B. auch unter Fahrleitungen und in Tunnels eingesetzt werden. Die maximale Tragfähigkeit in abgestütztem Zustand beträgt 45 t.

Einen Blickfang bildete die Lok 3 der Dampf-eisenbahn Weserbergland e. V. (DEW). Die von Henschel gebaute Industrielokomotive ist eine Weiterentwicklung der preußischen T 3, allerdings mit Heusinger-Steuerung und höher liegendem Kessel. Bevor die Maschine zur DEW und ihrem Museumsbetrieb auf der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn kam, war sie von 1922 bis 1973 beim Gemeinschaftskraftwerk Hattingen im Einsatz.

Thyssen-Henschel zeigte noch einmal den bereits hinreichend bekannten „Transrapid 05“. Aus Brasilien kommt mit dem „Aeromovel 2002“ ein neuartiges Nahverkehrssystem mit bestechend einfacher Antriebstechnik, die immerhin 25 km/h Reisegeschwindigkeit erlaubt. In einem Kasten zwischen den „Schienen“ wird durch Unterdruck ein „Segel“ bewegt, das über eine Stange durch einen Schlitz hindurch mit dem Fahrzeug verbunden ist. Der Schlitz ist nur jeweils im unmittelbaren Bereich der Verbindungsstange offen. Der hier eindringende atmosphärische Druck treibt das Segel gegen den Unterdruck. Ventile an den Haltestellen steuern die Stärke des Luftstroms und damit die Geschwindigkeit des Fahrzeugs.

Daß dieses System einwandfrei funktioniert, wurde auf der Hannover-Messe eindrucksvoll dokumentiert. Schon entsteht auch im brasilianischen Porto Alegre eine erste Strecke von 4 km Länge nach diesem System mit einer Beförderungsleistung von 6000 Personen pro Stunde.

Außerdem bewiesen in Hannover verschiedene Schienen-Straßen-Fahrzeuge die immer umfassender werdenden Einsatzmöglichkeiten dieses Rollmaterials. Ob mit Waggonbremsanlage als Zuglok für 600 t schwere Rangiereinheiten, ob als Rüst- und Bergungs-fahrzeug oder als Mannschaftstransportwagen — sie lassen sich stets ohne Behinderung des laufenden Betriebs und ohne zusätzliche Gleisanlagen einsetzen.

Dirk v. Harlem



Deutsche Klein-lokomotiven

Gleichzeitig mit der ersten Vorserie von Kleinlokomotiven mit Brennkraftantrieben entstanden im Jahr 1930 bei der AEG in Berlin vier kleine Speicherlokomotiven vergleichbarer Leistung, die ihre Energie aus Batterien bezogen, die von der Accumulatorenfabrik AG, Berlin geliefert wurden.



Bild 2: Mit Ihrer gelb-schwarzen Warenmarkierung sieht die 381 101 doch recht schmuck aus.

In ihrer Grundkonzeption entsprachen die Maschinen einem im Jahr 1928 von der Berliner Maschinenbau AG. für die Niederländischen Staatseisenbahnen gelieferten Rangierfahrzeug. Im Gegensatz zu jener nach oben offenen Kleinlok erhielten die Akkulokomotiven der AEG einen aus Stahlprofilen gefertigten hohen Aufbau mit einem gewölbten Dach. Die acht Dachstützen waren in halber Höhe durch horizontal eingebaute Profile mit kräftigen Knotenblechen versteift. Später wurden dann noch Diagonalstreben aus Flachstahl in die vier oberen Felder des Aufbaus eingebaut. Zum Ausbau der schweren Batterien mit Hebezeugen war das Dach abnehmbar ausgeführt und mit vier Dachhaken an den Ecken ausgestattet. Die Akkumulatoren hatten eine Kapazität von 360 Ah. Als Höchstgeschwindigkeit waren 30 km/h zugelassen.

Als Antriebsaggregate dienten zwei Tatzlagermotoren, die über Stirnradgetriebe beide Achsen antrieben. Die Bedienung der Fahrzeuge erfolgte von den beiden tiefliegenden, an der Längsseite verlaufenden Trittbrettern. Die für die Bedienung erforderlichen Hebel und Einrichtungen waren an beiden Seiten vorhanden. Eine auf beide Achsen einseitig wirkende Bremse konnte über Fußhebel von den Trittbrettern aus oder mit einem Wurfhebel von der Mitte des Fahrzeuges aus betätigt und mittels einer Sperre festgestellt werden. Über Handhebel ließ sich jeweils die vordere Achse sanden. Die Sandbehälter befanden sich inner-

halb des Rahmens, unmittelbar hinter den Pufferbohlen. Ursprünglich waren die Lokomotiven mit einfachen Stangenpuffern ausgerüstet, die erst im Jahr 1961 gegen modernere Hülsenpuffer ausgetauscht wurden. Eine zunächst vorhandene spezielle Rangierkupplung, die über ein Hebelsystem vom Bediensteten betätigt werden konnte, wurde ausgebaut und durch eine Schraubkupplung der Regelbauart ersetzt. Die vier Batteriekästen blieben stets auf ihrem angestammten Platz auf

der durchgehenden Bodenplatte, direkt über den Rädern.

Nach ihrer Indienstellung erhielten die vier Speicherlokomotiven der Leistungsgruppe II die Betriebsnummern A 6001 bis A 6004. Bereits ein Jahr später lautete die Bezeichnung Ka 4012 bis Ka 4015. In der Zeit um 1960 ergab sich eine weitere Änderung, nun wurden die Fahrzeuge als Ks 4012 bis Ks 4015 bezeichnet. Zu jener Zeit schied als erstes Exemplar die Maschine 4014 aus dem Dienst. Wenige Jahre

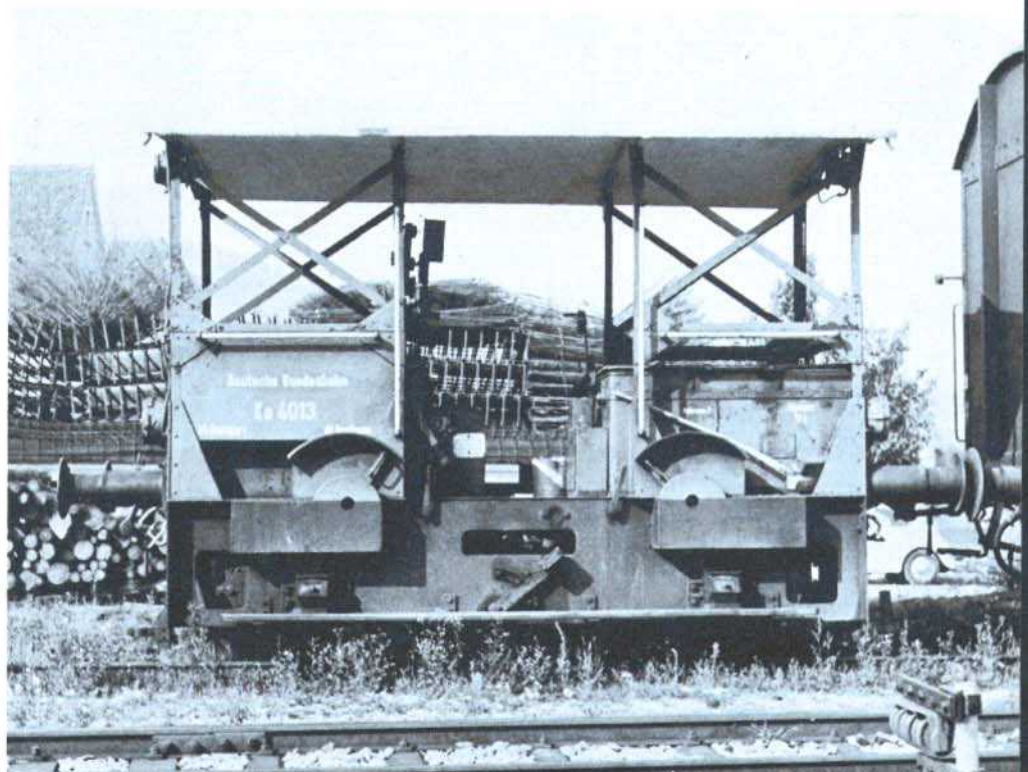


Bild 1: Frontansicht der völlig umbauten (verkleideten) kleinen Lok 381 101.

Bild 3: Mitte der 60er Jahre trug diese Akku-Lokomotive der Leistungsgruppe II noch die alte Bezeichnung Ka 4013.



Bild 4: Den vorausgegangenen Artikeln der KÖf reichen wir hier eine Abbildung einer Privatbahn KÖf II wegen der interessanten Farbgebung nach (Werkslok der Firma Diehl, Werk 3, Röthenbach bei Nürnberg).

Foto Nelkenbrecher

später folgten die Fahrzeuge 4012 und 4013. Letztere war während ihrer ganzen Dienstzeit dem Bw Aalen in Ostwürttemberg unterstellt und stets im benachbarten Bahnhof Bopfingen stationiert. Diese Akkulok mit der Fabrik-Nr. 4559 ging im Jahr 1970 in den Besitz der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte über und konnte so vor dem Verschrotten bewahrt werden. Zuletzt trug die Maschine noch die Computer-Nr. 381 001. Letztes von der DB eingesetztes Fahrzeug war die frühere Ks 4015, die sich sehr wesentlich von den anderen drei Maschinen unterschied. Anstelle des von Stützen getragenen Daches hatte die Lok bei einem Umbau im Jahr 1941 eine kastenförmige Verkleidung der Bedienstände erhalten. In dieser Ausführung und in roter Lackierung fuhr die Maschine im Rangierdienst bis in die Zeit nach 1970 meist im Badischen Bahnhof von Basel. Nach der letz-

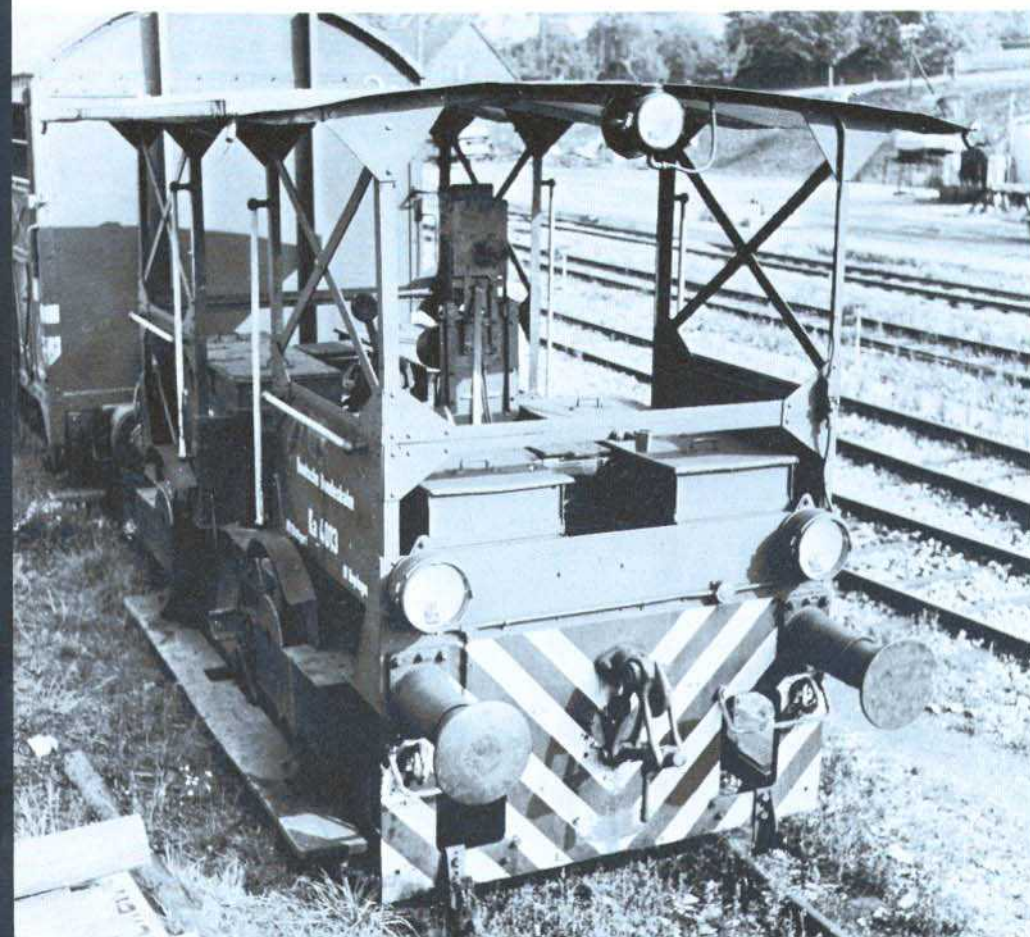


Bild 5: Auf diesem Bild der Bopfinger Akku-Lok Ka 4013 lassen sich recht gut die 4 Batteriekästen erkennen.