

## Inhalt

Die Neandertaler des Eisenbahnwesens .....	1
Allgemein.....	1
Saxonia.....	1
Rhein.....	2

## Die Neandertaler des Eisenbahnwesens

### *Allgemein*

Die Anzahl an Modellbahnfans, welche auf die Epoche 0 schwören, ist nicht besonders umfangreich. Dementsprechend haben die Modellbahnhersteller kein breites Angebot an Loks und Wagen aus der Anfangszeit der Eisenbahn anzubieten. Dennoch kann man – allerdings auch nur bei einem sehr guten Fachhändler – auch mal ein Großserienmodell aus dieser Epoche ergattern.

### *Saxonia*



Zum einen hatte die Firma Trix in ihrem Minitrix-Programm die Lokomotive „Saxonia“ mit den dazugehörigen Wagen als Sondermodelle nachgebildet.

Wie viele bereits aus dem Geschichtsunterricht wissen war der „Adler“ die erste im Jahr 1835 in Deutschland eingesetzte Lokomotive. Sie wurde allerdings nicht in Deutschland gebaut, sondern kam aus der englischen Lokomotivfabrik von Georg



Stephenson. Das Attribut der wirklich ersten deutschen betriebsfähigen Lokomotive kommt der „Saxonia“ zu. Die Lok wurde im Jahr 1838 von Herrn Prof. Johann Andreas Schubert konstruiert und in Übigau bei Dresden hergestellt. Das Antriebskonzept das Prof. Schubert anwendete, wich von den englischen Vorbildern ab. Er koppelte zwei Treibachsen und fügte

noch eine Nachlaufachse an. Dies entspricht der Achsfolge B'1. Als „Krönung“ könnte man den auf dem langen Schornstein angebrachten Funkenfänger ansehen. Bereits 1838 wurde die erste Probefahrt vom Bahnhof Leipzig Neustadt aus unternommen. Eine planmäßige Indienststellung erfolgte im Jahr 1839 für die Leipzig-Dresdener Eisenbahn. Im regelmäßigen Zugdienst befand sich die 50 km/h schnelle Lokomotive bis 1845, danach wurde sie als Reservelok vorgehalten. 1853 erfolgte aufgrund des Verkaufs an die Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft ein Umbau zum 1'A'1 Antrieb. Da man sich zu dieser Zeit wohl nicht bewusst war, welches technische Denkmal die „Saxonia“ darstellt, wurde sie im Jahr 1856 verschrottet. Im Rahmen der Feiern „150 Jahre deutsche Ferneisenbahn“ wurde 1989 eine funktionsfähige Replika in Originalgröße und nach den Originalplänen des Prof. Schubert von Mitarbeitern der ehemaligen DR hergestellt.

Das N-Modell hat einen gewissen Plastik-Charme, aber für 99,00 € sollte man sich darüber sicherlich nicht beklagen. Die Fahreigenschaften sind passabel und für die Vitrine ist es bestimmt ein optischer Anziehungspunkt.

## **Rhein**



In der Schweiz setzte die Eisenbahngeschichte etwas später, aber dafür – wie man heute sehen kann – gewaltig ein. Im Jahr 1845 wurde von Herrn Martin Escher-Hess die Gesellschaft „Schweizerische Nordbahn“ (SNB) gegründet. Der Verlauf der Bahn sollte in Zürich beginnen und in Baden enden. Erste Probefahrten auf der neuen Strecke wurden mit der von Riggenbach hergestellten Dampflokomotive „Aare“ 1847 von Zürich nach Schlieren unternommen; am 7. August des selben Jahres erfolgte die feierliche Eröffnung der Strecke. Als weitere Lokomotive wurde von Anfang an die baugleiche Schwesterlok „Limmat“ eingesetzt. Die wenige Monate später aus dem deutschen Karlsruhe gelieferten Lokomotiven „Reuss“ und „Rhein“ wichen konstruktiv von den beiden vorgenannten Maschinen ab. Sie hatten die Achsfolge 2'B (für Schweizer: Achsfolge 2/4). Durch diese konstruktive Änderung konnte die Laufruhe bei höheren Geschwindigkeiten gesteigert werden, denn die 2'A Lokomotiven neigten bei höheren Geschwindigkeiten aufgrund des Antriebs zum Hüpfen.

Die SNB hat ihren Lokomotiven folgende Betriebsnummern zugeteilt:

- Nr. 1 = „Limmat“
- Nr. 2 = „Aare“
- Nr. 3 = „Rhein“
- Nr. 4 = „Reuss“

Die Strecke Zürich - Baden hatte im Volksmund den Namen „Spanisch-Brötli-Bahn“. Zur Aufklärung für diesen seltsamen Namen kann ich nur Oskar Weltli aus seiner Jubiläumsschrift „100 Jahre Schweizer Eisenbahn“ von 1947 zitieren:

„Die berühmten „Spanischen Brötli“, die als außer ordentlich schmackhaft und „knusprig“ geschildert werden, waren eine Spezialität der Bäderstadt und sonst in der ganzen Schweiz nirgends erhältlich. Schon zu Beginn des 18. Jahrhunderts war es in Zürcher Herrschaftshäusern Brauch, bei hohem Besuch zum Morgenessen frische spanische Brötli zu servieren. Damit aber dieses Gebäck frisch auf den Tisch kommen konnte, mussten die Dienstboten schon in der Nacht nach Baden marschieren. Morgens um 4 Uhr waren die Brötli dort zum Verkauf bereit, und nach etwa vierstündigem Fußmarsch traf das Dienstpersonal mit der begehrten Fracht wieder in Zürich ein — gerade noch rechtzeitig zum Frühstück der Herrschaften. Von nun an war die Dienerschaft von den langen Fußmärschen erlöst, die „Spanischen Brötli“ wurden in den Frühzug verfrachtet und kamen täglich noch „backwarm“ in Zürich an. Viele Zürcher fuhren wegen diesem seltsamen Gebäck selbst nach Baden — zum Zvieri —, und so kam es nicht von ungefähr, dass sich für die Nordbahn der Spitzname „Spanisch-Brötli-Bahn“ einbürgerte.“

Das Modell in Spur HO stellt die Lok Nr. 3 der SNB mit dem Namen „Rhein“ dar. Das Modell war ein Gelegenheitskauf, so dass ich überhaupt nicht über technische Details informiert war. Das hatte in diesem Fall was Gutes an sich, denn wider Erwarten war ab Werk von Trix ein Dekoder eingebaut. Dieser funktioniert auch noch im DCC-Format. Was braucht man mehr zur Glückseligkeit? (Meine bessere Hälfte hätte da sicherlich eine andere Antwort!!!)