

Richard Mauterer

Die kleine Spur

ganz groß im Kommen



Märklin Spur 00/H0

1935-47

© 2022, Richard Mauterer

Autor: Richard Mauterer

Bilder: Richard Mauterer, Stefan Ebneth

Sammlung: Dr. Rudolf Schweinhammer, Stefan Ebneth, Richard Mauterer

(Merkmale des Dritten Reiches auf den Fotos wurden retouchiert!)

Umschlaggestaltung: Buchschmiede von Dataform Media GmbH

Druck und Vertrieb im Auftrag des Autors: Buchschmiede von Dataform Media GmbH, Wien
www.buchschmiede.at



ISBN: 978-3-99129-653-9 (Hardcover)

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
Exportmodelle USA und GB	11
Lokomotiven der Serie 700	28
Lokomotiven der Serie 800	34
Güterwagen	41
Personenwagen	46
Zugpackungen	54
Zubehör	64

Märklin 00

Die kleine Spur ganz groß im Kommen

Ein paar persönliche Zeilen von mir vorab: Der vorliegende Bildband befaßt sich ausschließlich mit dem im Titel genannten Zeitraum. Mein persönlicher Wunsch war ein kompaktes Buch mit vielen Bildern und allen westlichen Informationen zu machen. Ich gehe ganz bewußt nicht auf Untervarianten und diverse Details ein. Dazu gibt es erstklassige Fachliteratur in Form von Sammlerkatalogen. In diesem Buch stehen die Modelle im Vordergrund, mit meinen persönlichen Favoriten: Export Modelle für Großbritannien und USA.

An dieser Stelle möchte ich auch noch einmal meinen herzlichen Dank zum Ausdruck bringen - an Herrn Stefan Ebneth, der mir freundlicherweise für dieses Buchprojekt sämtliche Exportmodelle in Bildform zur Verfügung gestellt hat.

Ein großes Dankeschön geht auch an Herrn Dr. Rudolf Schweinhammer! Seine Sammlung war ausschlaggebend für die Entstehung dieses Buches, von mir als Autor sind die Kleinteile, Schienen und Teile die nicht so im Vordergrund stehen eingeflossen.

Im Frühling 1935 waren die ersten Versuche mit der neuen 00 erfolgreich vorgestellt worden, allerdings als Zweileiter Gleichstrombahn. Lokomotive war die spätere R700 sowie ein paar handgelötete Personen- und Güterwagen, gerade und gebogene Schienen, Weichen für Handbetrieb; des weiteren eine richtige Innovation: "das Regulier Gleis", wobei unklar ist, ob zu diesem Zeitpunkt schon die Bezeichnung "AR 3600" feststand?

Die Besonderheit von diesem Regulier Gleis war folgende: es gab zu diesem Zeitpunkt nur Stelltransformatoren ohne Feinregulierung (stufenlose Geschwindigkeitsregelung). Mit Hilfe des AR 3600 konnte man einen der schwächeren Stromausgänge am Trafo benutzen und in weiterer Folge mit dem Regulier Gleis von Hand die Geschwindigkeit einstellen bzw. regulieren. Zubehörteile wie Gebäude und Signale waren in Planung.

Richtig erfolgreich war dann die Vorstellung auf der Herbstmesse (1935), aber jetzt mit Wechselstrombetrieb, und den für uns Märklinfreunde bekannten Mittelleitergleisen (der Mitteleiter ist 1935 nur ein mm stark).

Das 00 Programm war innerhalb von sechs Monaten von einem Prototypen zur vollwertigen Eisenbahn mit beliebigen Erweiterungsmöglichkeiten geworden. Anfangs zwar nur mit zwei Lokomotiven der Dampflok R 700 und der E-lok RS 700, vier Güterwagen (Rungen-, Hochbord-, Gedeckter Gw., Shell Kesselwagen) und zwei Personenwagen Typen: dem 327 (eine zweiachsige "Donnerbüchse") und den vierachsigen Einheitswagen 341 - 343, wobei der 341 in grün als Reisezugwagen, der gleiche Wagentyp als 342/343 in rot als Speise- bzw. Schlafwagen und in blau als internationale Speise- und Schlafwagen 342/343 ausgeliefert wurden. Die passenden Packwagen in grün 328, 344 und blau 344J kamen erst im Folgejahr auf den Markt.

1936 beschränkte sich das Zubehör am Vorstellungstag auf den Güterschuppen, zwei Stück Bahnhöfe, ein Lampenmodell (grüne Ringkopflampe), eine rote Brücke (fünf cm breit), ein Bahnsteig Modell (Sockel ein cm hoch), Haupt- und Vorsignal für Handbetrieb, eine Schrankenanlage (Handbetrieb), einen Blechtunnel. Alle Modelle wurden in solider

Blechausführung zum Teil von Hand verlötet ausgeführt und handwerklich tadellos lackiert. Eine weitere Besonderheit dieser Anfangszeit war der vermehrte Einsatz von Zinkdruckguß. Entsprechende Erfahrung mit diesem Material hatte man schon bei den großen Spuren gemacht (z.B. die wunderschönen Gußautos oder die Pfeifeinrichtung für die Eisenbahn). Es war ein Material, das schier unglaubliche Möglichkeiten zuließ; vor allem in der Feinheit und Detailtreue bei den geplanten Modellen.

Zu diesem Zeitpunkt konnte noch keiner ahnen, welche fatalen Folgen die Verunreinigungen in der damaligen Metalllegierung haben würden (die Erkenntnis kam erst ein paar Jahre später). Bleiben wir noch einen Moment beim "Wundermaterial" dem Zinkdruckguß; mit diesem Material ließen sich auf einmal hochkomplexe Bauteile herstellen; z.B. die Gußfahrwerke für die Lokomotiven der 700er Serie, Räder im Allgemeinen auch für die großen Spuren 0 und 1, kurze Zeit später auch für Gehäuse wie z.B. HR 700 od HS 700 sowie Signale und vieles mehr.

Die Weiterentwicklung nach 1936

Nach erfolgreichem Start mit der neuen 00 Bahn ging die Produktentwicklung stetig voran. Z.T. in wirklich kurzen Abständen (Monaten) auch die Angebotspalette wurde sukzessive größer. Die Weichen bekamen elektromagnetische Antriebe, das Schienenmaterial einen stärkeren Mittelleiter (jetzt zwei mm stark). Bei der Dampflokomotive R 700 wurde der Rahmen verstärkt; hier ist anzunehmen, daß Reklamationen schon im neuen Jahr 1936, also nach der Weihnachtszeit 1935 bei den Händlern eingelangten, (bedingt durch den äußerst dünnen Vorgängerrahmen). Bei der RS 700 änderte sich ebenfalls der Rahmen. Waren bei der Erstversion die Treppen noch freistehend, wurden sie jetzt massiv verstärkt und mit dem restlichen Rahmen verbunden, auch das Blechgehäuse unterlag einer kleinen Veränderung: Beim 1935 gebauten Bahnsteig, der noch komplett verlötet war, wurde der Sockel höher, die Bahnsteig/ Aufbau Verbindung gelascht. Bei den Personenwagen waren ab nun die Packwagen Modelle verfügbar (z.B. der Packwagen 328 und 344 bzw 344J), und als zusätzliche Neuheit gab es die Packwagen auch mit montierter Beleuchtung inkl. Schleifer (328 B und 344 B bzw 344 JB). Es wurde auch das zweiachsige Gußfahrwerk der beiden Lokomotiven R und RS 700 verändert; wobei zu erwähnen ist, daß die Fahrwerke bis auf die Bohrungen für den Lampeneinsatz ident waren. Eine Neuheit war die Stromlinienlokomotive SLR 700 (zweiachsiger Fahrwerk und zweiachsiger Tender). Der Triebwagen TWE 700 in elfenbein/roter Farbgebung, in weiterer Folge noch der TWE 700 R (rot) und der TWE 700 B (in blau). Neuheiten in diesem Jahr betrafen auch die elektromagnetischen Signale mit Zugbeeinflussung und Beleuchtung, z.B. das Lichthauptsignal 478 EMG.

1937 nahm die Weiterentwicklung immer mehr Fahrt auf: Es kamen als Neuheiten die große Dampflokomotive HR 700 und die große Elektrolokomotive HS 700 auf den Markt.

Bei den Gebäuden tat sich auch etwas; es kam die Halle 424B (passend zum Stuttgarter Bahnhof), der moderne größere Güterschuppen 428 und der Bahnhof 418 (Friedrichshafen) dazu. Auch bei den Signalen gab es Erweiterungen - kurzum: das Sortiment und die Entwicklung blieben permanent in Bewegung. Ein gutes Beispiel dafür war die T 700 eine zweiachsige Tenderlokomotive, die es über die Vorserie (von zwei oder maximal drei Dutzend Stück) nicht hinaus schaffte, weil im Jahr 1938 in der Entwicklungsabteilung schon die 800er Serie in den Startlöchern stand und demzufolge die geplante T 700 gleich als T 800 bei der nächsten Gelegenheit als neues Serienmodell vorgestellt wurde.



Vorserienmodell T 700

Anmerkung zur Bewegung 1937: Diese ist historisch der damaligen Zeit geschuldet; zu sehen in Form von einem Zubehörteil mit der Kat.Nr. 406. Nämlich der Fahnenmast mit Hakenkreuzflagge und dem Personenwagen 351F mit seitlich aufgesetzten Adler, der das Hakenkreuz hält.

1938

Wie schon im Schlußsatz von 1937 beschrieben, war eine der Neuheiten von 1938 die 800er Serie mit der "Perfekt Schaltung". Diese neue Schaltung ermöglicht den Fahrtrichtungswechsel über den Trafo mittels Drücken des Regulierknopfes auf jedem Punkt der Anlage - Riesensensation für den Anlagenfahrer.

Die bekannten Modelle wie R, SLR, HR und HS waren nun in beiden Versionen erhältlich: als 700er oder 800er Modelle. Rein optisch sind zwischen den Modellen nur geringe Unterschiede zu erkennen, aber technisch betrachtet war es ein evolutionärer Sprung. Bei allen Typen waren neue Formen angefertigt worden: Gehäuse, Rahmen, Motorgehäuse, Bürstenschild, Relais Rahmen und Fahrwerk, auch die Räder waren viel breiter als bei den 700er Modellen. Nicht zu vergessen: die Steuerung bei der HR 800, die viel eleganter als beim Vorgängermodell HR 700 war.

Technische Anmerkung zu den Fahrwerken:

Beispielsweise waren beim 700er Fahrwerk, Fahrgestell und Motorgestell ein Gußteil, das "nur" mit den elektrischen Komponenten und den Rädern bestückt wurde. Beim 800er Fahrwerk gab es den Fahrwerksträger, den Relais Rahmen (am Fahrwerk verschraubt) und den verschraubbaren Motor (der aus zwei Gußteilen besteht).

Neben den kompletten Neuentwicklungen bei den Lokomotiven, kam auch noch die funktionierende Oberleitung. Die Lokomotiven der Serie 700 waren noch ohne Umschalter für Oberleitungsbetrieb, das änderte sich mit den Lokomotiven der Serie 800. Nun war ein Handschaltthebel verbaut, der die Umstellung von Unter- auf Oberleitungsbetrieb möglich machte. In weiterer Folge war so auch Zweizugbetrieb auf einem Gleis möglich. Am Zubehör Sektor gab es ebenfalls wieder etwas Neues, und zwar die Gußlampen 448/1 und 448/2, ein und zweiarmig, sowie den Tunnel 452N.

1939 kamen zwei richtige Highlights auf den Markt: die optisch, eine echte Augenweide seiende. SK 800 in grün, und mindestens genauso schön, der zweiteilige Triebwagen TW 800 in violett-elfenbein. Die nächste Revolution am Zubehör Sektor war eine voll funktionsfähige Drehscheibe 410 M und der Fahrdienstleiter 455.



SK 800.1 Bj. 1939

Die tollste Entwicklung des Jahres 1939 war zweifellos die Bügelkupplung. Jedem Märklin Sammler, -spieler und -fahrer bekannt, unter der Bezeichnung BK 4 (vernickelte Bügelkupplung). Diese Kupplung ist zwar über die Jahrzehnte immer wieder verändert worden, aber das Prinzip ist bis zum heutigen Tag gleich geblieben. Noch heute funktioniert es schlicht und einfach perfekt. Mit dieser Entwicklung ging eine weitere Innovation einher: das Entkupplungsgleis EK3600. Mit dieser Kombination aus Bügelkupplung und EK 3600 war auf einmal Rangierbetrieb möglich, oder ein Abrollberg; es konnte ein richtiger Bahnbetrieb abgehalten werden, also pures Spielvergnügen für Klein und Groß!

1940 -1942

Es kann davon ausgegangen werden, daß die Entwicklung im Haus Märklin nicht abgeschlossen war. Ein Beispiel dazu: bei den zweiachsigen Güterwagen wurde bei den Achshaltern, aus der einzeln geprägten Feder, ein Federpaket mit vier angedeuteten Federn. Ob das allerdings noch 41/42 umgesetzt wurde oder erst nach dem Krieg, weiß man nicht?

Bei der, sich jetzt immer mehr zuspitzenden geopolitischen Lage, war es für die Entwicklung bzw. Weiterentwicklung eine Vollbremsung in jeder Hinsicht. Der Mehrfrontenkrieg der deutschen Wehrmacht machte sich massiv bemerkbar. Zwar noch nicht unbedingt für die deutsch-österreichische Zivilbevölkerung, aber in Handelsbeziehungen brodelte es.

Weihnachten 1940 war noch "relativ" normal, aber der Krieg hatte an anderer Stelle massive Auswirkungen. Es wurde mehr militärisches Personal und vor allem Soldaten benötigt, die natürlich aus allen Bevölkerungsschichten ab- bzw. eingezogen wurden (egal ob Handwerker oder Akademiker).

Kriegswichtige Materialien wurden auf einmal Thema (Stichwort: Metalle). Der Spielzeugindustrie wurde durch die politischen Akteure keine Bedeutung mehr beigemessen. Obwohl, und das sollte nicht unerwähnt bleiben, Hermann Göring ein großer Freund von Märklin und ihren Produkten war, und etliche Sonderanfertigungen für ihn persönlich produziert wurden (auch noch 1940 und 1941), wurde der Fa. Märklin keine Sonderstellung zuteil.

Der Krieg nahm seinen Lauf - der Export nach Großbritannien fiel mit Ende November 1938 weg. Die schon vorgefertigten bzw. lackierten Stücke für GB wurden jetzt in der beginnenden Mangelzeit zum brauchbaren Werkstoff. Bei den Lokomotiven wie R, HR und SLR wurde bei den rotbraunen und grünen Tender einfach die Stempelung mit den passenden Lacken vollflächig übermalt oder zum Teil entlackt und schwarz lackiert, bzw. manche Chargen wurden ohne Überarbeitung schwarz überlackiert (diese Stücke sind unter Sammlern sehr gesucht). Die Wagen 342 und 343 bzw. 352 und 353 wurden rück übermalt und rück gestempelt (ebenfalls gesuchte Sammlerstücke).

Im Dezember 1941 fand der Angriff auf Pearl Harbour statt. Damit stand das Deutsche Reich ebenfalls mit den USA offiziell im Krieg - das bedeutete natürlich das Aus für Handelsbeziehungen!

Zugleich zeichnete sich im Kriegswinter 1941/42 die Katastrophe für die Deutsche Wehrmacht im Rußlandfeldzug ab. De facto war Deutschland in diesem Winter besiegt, doch der Krieg dauerte noch bis Mai 1945. Im bestehenden Märklin Programm bildete sich diese Entwicklungen von 1941 unmittelbar ab. Spätestens jetzt war der Materialmangel endgültig spürbar, ebenfalls die Personalnot. Der Absatz war rückläufig.

Die Materialknappheit ab 1941/42 sah man z.b. anhand der Puffer, die vorher Alu Drehteile waren und nun aus minderwertigem Guß (Ersatzstoff) waren, Kupplungen wurden nicht mehr vernickelt, Kleinteile wie Zahnräder und ähnliches ebenso. Wagenböden, die vorher schwarz lackiert waren, wurden nun brüniert, bei vielen Wagen fiel der farblose Decklack weg - und viele Kleinigkeiten mehr waren durch den Krieg einfach nicht mehr möglich. Ab Ende Mai, spätestens Anfang Juni 1945 wurde der Betrieb wieder aufgenommen.

Die Bedingungen waren jetzt so ähnlich wie bei Kriegsbeginn: Materialmangel, Arbeitskräftemangel aber interessanterweise keine Absatzprobleme in Richtung USA (über PX-Läden). Ganz allgemein wurde das bestehende Programm von 1942 (in stark abgespeckter Form) wieder weitergeführt. Es wurden einfach alle Reste, die noch da waren, verwendet. Der Maschinenpark war noch vorhanden.

Für die PX-Läden wurden eigene Packungen zusammengestellt: z.B. SK 800 schwarz od brüniert (mit Klappe, ohne Klappe, oder mit angegossenen Handläufen) es wurde verwendet was noch da war. Weiters vier Stück Personenwagen 351-354 handlackiert, ein Schienenoval mit Ausweichmöglichkeit, ein Paar Weichen, vier Stück Verlängerungskabel und ein Trafo. Die gleiche Packung gibt es auch mit der HR 800.

Eine Besonderheit der PX-Packungen 1945 war ein großer brauner Überkarton, in dem die Lokomotiven, Wagen, Schienen, Weichen und der Trafo in separaten beigen Einzelkartons verpakt wurden.

Es gab auch noch Packungen mit einer RS 800 und 2achsigen Personenwagen, RS 827/4 oder mit vier 2achsigen Güterwagen RS 856/4.



PX-Packung mit RS 800 mit vier zweiachsigen Personenwagen und einem Schienenoval Bj. ca 1946.

So konnte das Werk in relativ kurzer Zeit (Mitte bis Ende 1946) wieder einen fast regulären Betrieb aufnehmen - allerdings noch mit Materialmangel. Es dauerte noch bis 1947, daß der deutsche Markt wieder bedient werden durfte.



351-354 PX-Version, handlackiert, gestempelt, Bj. 1946-47



SK 800 Bj. 1945, brüniert

Fälschungen

Grundsätzlich wird alles gefälscht, wo manch einer das große Geld vermutet. Egal welchen Bereich es betrifft; sei es am Bildermarkt, Automarkt, bei Möbeln, Münzen usw. Das gilt natürlich auch für die Eisenbahn. Fälschungen bei Märklin-Stücken sind in allen Bereichen anzufinden, speziell bei den schönen alten Stücken aus der Frühzeit (um die Jahrhundertwende). Hier gibt es nichts, was es nicht gibt: ganze Schiffe, Bahnhöfe, Zubehörteile, spezielle Spielzeuge usw..

Bei der Miniaturbahn 00 sind es in erster Linie die Export Lokomotiven für Großbritannien (in den Farben grün und rotbraun). Weiters die werksseitig teil übermalten vierachsigen Personenwagen mit LMS Umstempelungen. Am regulären Sektor betrifft es die SK 800.1 in grün, wobei hier z.T. wirklich dreist vorgegangen wird: wenn nämlich das falsche Modell umlackiert wird (Anm.: Es geht um die Befestigungs Splinte bei der Galeriestange - Version 1 mit sieben Befestigung Splinten, nur die wurde grün gefertigt, nachfolgende Versionen sechs Splinte). Ein weiterer Kandidat ist der Güterschuppen von 1935, als komplette Fälschung. Oder der Reisezugwagen 351F, in den nachträglich in die Seitenwände Löcher gebohrt und gefälschte Hoheitszeichen (Adler hält das Hakenkreuz) angebracht werden. Sogar der gedeckte Güterwagen 381S mit Dach-Schlußlicht wird gefälscht. Ebenso die Personenwagen 341SB und 351SB - es ließen sich noch weitere Beispiele anführen.

Ein weiteres, großes Thema sind die Kartonagen, auch hier gilt: Es gibt nichts was Es nicht gibt! Z.B. Export Packungen für GB: eine Originalschachtel wird ganz einfach mittels einer billigen Kopie vom Aufkleber umgelabelt - fertig ist die extrem seltene Exportpackung. Damit die Sache in sich stimmig wird, kommt eine gefälschte Lokomotive als Draufgabe hinein.

Zusammenfassend muß gesagt werden: wenn man als Sammler Interesse an den speziellen Stücken hat, sollte man unbedingt mehrere Meinungen einholen. Es gibt genug Sammler, die gerne bereit sind, mit fachkundigem Wissen, Hilfestellungen anzubieten - sei es in Foren oder auch bei Veranstaltungen wie Messen etc.. Literatur zum Thema gibt es zudem auch am Markt. Eine sehr große Hilfe ist grundsätzlich ein gesundes Mißtrauen mitzubringen. Wenn etwas zu schön ist um wahr zu sein, dann ist dem meistens auch so!

Exportmodelle für USA und GB

Eine große Rolle spielte der Export in die USA und Großbritannien mit der neuen 00 Bahn, wobei es gerade bei den USA - aus heutiger Sammler Sicht ein paar Besonderheiten gibt. Zum einen wurde die R 700 A ab 1936 mit einem Kuhfänger an der Pufferbohle versehen und die Wagen bekamen auf der Unterseite einen grell-orangen Stempel (Export-Stempel) "Made in Germany".

1936: Es kam als Neuheit - die SLR 700 als Stromlinien-Lokomotive (stark verkürzt gegenüber dem Vorbild in Spur 0) auf den Markt, diese Lokomotive gab es in den großen Spuren als Commodore Vanderbilt (sechsachsige Dampflok mit Tender der New York Central Lines).

1937 folgte die "Neuheit": HR 700 A, auch mit Kuhfänger versehen, passend die Packung z.B. HR 741 A.

1938 kamen dann die Lokomotiven der Serie 800 dazu, mit der "Perfekt Schaltung", die Modelle R800 A und HR 800 A (auch mit Kuhfänger). In weiterer Folge gab es z.B. die Packung HR 841 A oder R 865 A.

Ein sehr spannendes Thema sind hier die "Export-Packungen". Zum Einen, weil sie sehr schwer zu finden sind, zum Anderen durch unzählige Fälschungen bei den Kuhfängern (als Markenzeichen einer US Lok) und bei den Lokomotiven insgesamt.

Man muß davon ausgehen, daß zumindest jede dritte HR 700 bzw. jede zweite HR 700 A eine komplette Fälschung ist. Der Grund dafür ist recht einfach: am Replika-Markt lassen sich alle Teile beschaffen, um eine ganze Lok komplett neu zu bauen. Besonders schlimm stellt sich dieses Problem bei den Export-Modellen für Großbritannien dar, wo noch die Lackierung eine Hauptrolle spielt.

Aber ganz allgemein lassen sich diese Fälschungen sehr leicht als solche identifizieren.

Die Export-Packungen nach Großbritannien sind ebenfalls aus heutiger Sicht ein richtiger Augenschmaus; wenn man die R 700 in grüner LNER- oder rotbrauner LMS-Lackierung sieht.

Im Unterschied zu Amerika, lief der Export nach GB nicht so schnell an. Erst 1937, hier dürfte noch der vorangegangene Erste Weltkrieg eine Rolle gespielt haben.

Das späte Anlaufen im Exportgeschäft könnte man aus heutiger Sicht als böses Omen deuten, denn Ende 1938 war schon wieder Schluß mit dem Export.

Ein markantes Datum zum Ende der Beziehungen zwischen Deutschland und Großbritannien war der 20. November 1938 (Es war der Tag, an dem über 120 jüdische Kinder mit dem Zug Berlin verlassen hatten und Richtung Großbritannien unterwegs waren, um dort wegen der angehenden Rassenverfolgung Unterschlupf bzw. Asyl zu finden) obwohl die offizielle Kriegserklärung von England an Deutschland erst im September des Folgejahres 1939 stattfand.

Zusammenfassend kann man den Export nach GB auf einen Zeitraum von gerade einmal zwei Jahren eingrenzen. Für den Sammler und Liebhaber dieser Exportmodelle ist dies wiederum aber interessant. Bedingt durch den kurzen Zeitraum wurden keine großen Mengen verkauft,

dementsprechend selten sind all diese Exportmodelle. In weiterer Folge hatte die überall grassierende Zinkpest (ein Phänomen, das durch falsche Metalllegierungen/Verunreinigungen aufgetreten war), die ohnehin bescheidenen Mengen, bei den Lokomotiven HR 700, R 800, SLR 800 und HR 800, um gut 70 bis 80 Prozent reduziert. Diese Umstände wiederum nahmen Fälscher schon vor gut vierzig Jahren zum Anlaß, um ganze "Lokomotivfabriken" entstehen zu lassen. Es war und ist zum Teil noch immer ein sehr lukratives Geschäft, mit den roten und grünen Lokomotiven (komplett gefälscht oder, wenn man Glück hat, ein Original "nur" umlackiert").

Trotz all dieser widrigen Umstände strahlen die originalen Exportmodelle einen Charme aus, der seinesgleichen suchen kann.

1937 waren die Modelle R 700, SLR 700 und HR 700 in den Farben der LNER (grün) und in den Farben der LMS (rotbraun) erhältlich, weiters z.B. die Packungen R741 LNER bzw. R741 LMS, eine weitere Neuheit waren die Pullman-Wagen 349 und die zum Teil geänderten Wagen 342 bzw. 343 (teil übermalt und mit LMS Aufdruck/Stempel versehen).

1938 wurde das Sortiment um die Lokomotiven R 800, HR 800 und SLR 800 erweitert - mit der neuen "Perfekt Schaltung"; wieder in den Farben der LNER und LMS. Am Zubehör Sektor kamen das Home- und das Distant-Signal dazu. Bei den Wagen der 352 bzw. 354 und ebenfalls bei den Wagen 342 und 343 - teilweise übermalt und mit LMS gestempelt.

Eine richtige Rarität des Jahres 1938, war die extra für den britischen Markt und eigens konstruierte Dampflokomotive E 800 in den Farben der LMS, eine 2 B Maschine mit dreiachsigem Tender, Gehäuse und Tender in Blechausführung.



Original E 800 LMS Bj. 1938-39, Aufbau und Tender Blech

(Sammlung Stefan Ebneth)

Exportartikel für Großbritannien



R700 LMS Bj. 1937-38

(Sammlung Stefan Ebneth)



R700 LMS Bj. 1937-38

(Sammlung Stefan Ebneth)



R700 LNER Bj. 1937-38



R 700 LNER Tender werkseitig überstrichen, mit der Kriegserklärung GB an das Deutsche Reich war der Export nicht mehr möglich. Daher wurde bei den vorhandenen Exemplaren der Tender grün, bei LNER oder rotbraun bei LMS überstrichen. Ein Teil der Lokomotiven und Tender wurde auch komplett schwarz überstrichen.
(Sammlung Stefan Ebneth)



R 700 Exportvariante für den Belgischen bzw Französischen Raum (Sammlung Stefan Ebneth)



SLR 700 LNER Bj. 1937-38

(Sammlung Stefan Ebneth)



SLR 700 in der sehr seltenen roten Ausführung

(Sammlung Stefan Ebneth)



SLR 700 LMS

(Sammlung Stefan Ebneth)



SLR 700 mit werkseitig übermalten Tender, auch hier Kriegsbedingte Weiterverwertung für den noch vorhandenen Absatzmarkt.

(Sammlung Stefan Ebneth)



HR 700 LMS Bj. 1937-38

(Sammlung Stefan Ebneth)



HR 700 LNER Bj. 1937-38

(Sammlung Stefan Ebneth)



HR 700 Ausführung als Southern

(Sammlung Stefan Ebneth)



R 800 LNER Bj. 1938 Original Lokomotive restauriert unter Beibehaltung der Originalsubstanz
(Sammlung Stefan Ebneth)



R 800 LMS Bj. 1938

(Sammlung Stefan Ebneth)



R 800 "mit Geschichte" der Original Tender war ursprünglich grün (LNER) die Stempelung ist unter der schwarzen Farbe gut sichtbar, und zusätzlich hat der Besitzer?, auf jeden Fall ein Angehöriger der US Armee, seine Bataillons Zugehörigkeit äußerst akkurat eingeritzt.

(Sammlung Stefan Ebneth)



SLR 800 LNER Bj. 1938 Original Lokomotive, restauriert unter Beibehaltung der original Substanz.

(Sammlung Stefan Ebneth)



SLR 800 LMS Bj. 1938

(Sammlung Stefan Ebneth)



HR 800 LMS Bj. 1938/39

(Sammlung Stefan Ebneth)



HR 800 LMS mit werkseitig übermalten Tender (Kriegsbedingt)

(Sammlung Stefan Ebneth)



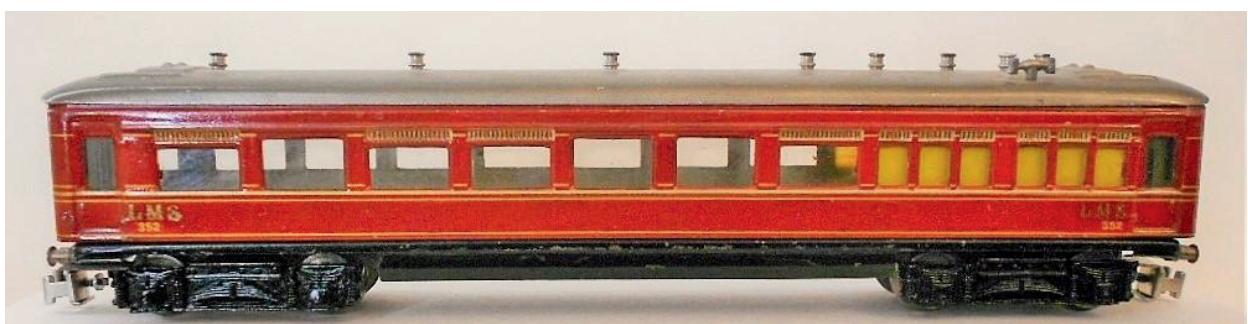
HR 800 LNER Bj. 1938/39

(Sammlung Stefan Ebneth)

Die Wagen der Serien 34x und 35x wurden werksseitig im unteren Wagenkasten Bereich von Hand überlackiert (Beschriftung Schlaf- und Speisewagen wurde übermalt), die Serien Stempelung blieb bestehen, und anschließend wurden die LMS Beschriftungen mittels Handstempel aufgebracht. ! ACHTUNG ! bei diesen Wagentypen sind sehr viele Fälschungen in Umlauf.



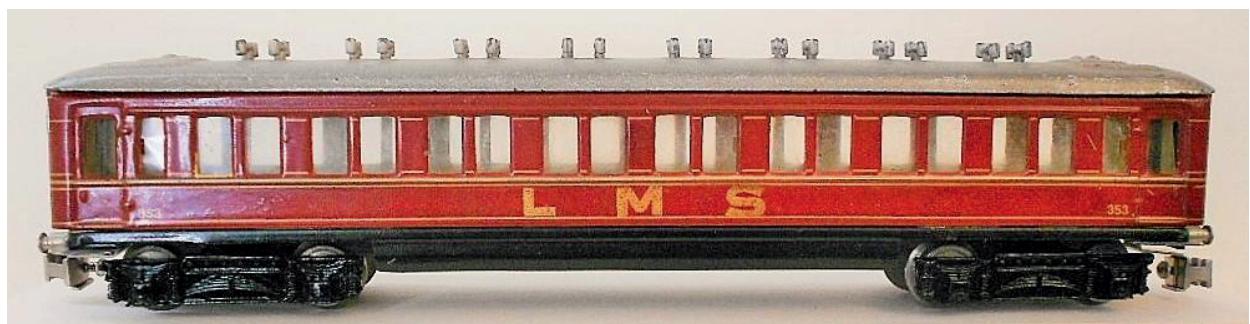
vierachsiger Personenwagen (Typ 342) LMS, kleine Stempelung links und rechts am Wagenkasten, Blechdrehgestelle, Bj. 1937-38



vierachsiger Personenwagen (Typ 352) LMS, kleine Stempelung links und rechts am Wagenkasten, große einteilige Gußdrehgestelle, Bj. 1938, KK 3



vierachsiger Personenwagen (Typ 352) LMS
Stempelung groß, mittig des Wagenkastens, große einteilige Guß Drehgestelle, Bj. 1938, KK 3



vierachsiger Schlafwagen (Typ 353) LMS
Stempelung groß, mittig des Wagenkastens, große einteilige Guß Drehgestelle, Bj. 1938, KK 3



349 E Salonwagen LNER Bj. 1937-39



349 Salonwagen PULLMAN Bj. 1937-39



348 E PULLMAN "geschossen" starke farbveränderung, vormals grün Bj. 1937-39