

DIE SIEGER 2016

**Eisenbahn
JOURNAL**

Ma
2017

Deutschland € 7,40 • Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finn. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00
B7539E ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Mit DVD!
Film in Vollversion

VT 11.5
Der legendäre
TEE-Triebwagen

Laufzeit:
58 Minuten

Plus:

Filmausschnitte
und Trailer von
den großen
Eisenbahn-
Filmen

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

**DVD
VIDEO**

TEE-Epoche

Angebot • Züge • Strecken

Porträt: Baureihe 85 • H0-Anlage: Bahnhöfe, Strecke, Berge • Gestaltung: Straßen mit Vollmer-Steinkunst



Neuer Onlineshop mit noch größerer Auswahl

www.donnerbuechse.com

- ➔ **Neuware aller führenden Hersteller**
- ➔ **Spurweiten von 1 bis Z**
- ➔ **Zubehör • Fertiggelände**
- ➔ **Spur 1 Märklin-Premium-Händler**
- ➔ **Spur TT Spezialist in NRW**
- ➔ **An- und Verkauf von Modellbahnen**

Unsere Ladengeschäfte

Hauptgeschäft ➤ Neuware

Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, etc.

Gebrauchtwarengeschäft ➤ im Innenhof

**Loks, Wagen und alles für den Anlagenbau,
Modellautos, Bastelloks und Bastelwagen, etc.**

**Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654
Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)**

➔ **5 hauseigene Kundenparkplätze**

Öffnungszeiten ➤

Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr – 18:30 Uhr

Sa.: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr *

*** Sa. Nov. Dez.: 10:00 Uhr – 18.30 Uhr**

>>>> Montag: Ruhetag <<<<

Unser Gebrauchtwarengeschäft schließt 15 Minuten früher

Ohhaan

Aufgaben

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

BUSCH

ESU

FALLER

fischer-modell

ELEISCHMANN

Heki

HERIS

herpa

VOLLMER

Vossmer

Uhlenbrack

TRIX

THULETTI

SOMMERFELDT

Modelleisenbahn Schirmer
Fertigung von Modellbahnzügen

BRUNO

Roco

DMT

Preiser

PIKO

NOCH

HOBBYTRAIN

JÄGERDORFER
COLLECTION

KATO

kibri

KRES
Modelle

vehn

LEMKE

LEGO

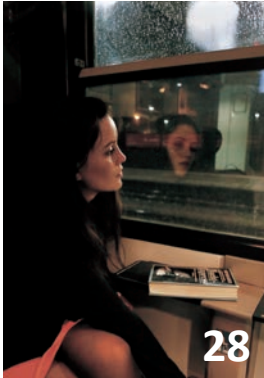
L.S. Models
Exclusive

märklin

MINIS
Maßstab 1:120



4



28



30



14



38



58



80

VORBILD

4 Impressionen

Ick steh' auf Berlin

14 Titelthema

TEE-Epoche: Angebot, Züge, Strecken

28 Momente

Gran alegria – große Freude

30 Zeitreise

Altenbamburg 1985

36 Bild des Monats

München–Salzburg, Mai 1988

38 Lokporträt

Baureihe 85: Der Bulle vom Höllental

47 Galerie

Bilder von Malte Werning

MODELL

58 H0-Anlage

Vom Kellerraum zum Kellertraum

70 12. Modellbau-Wettbewerb

Folge 9: Brauerei-Anlage

74 Anlagengestaltung

Pflaster flexibel

80 Anlagengestaltung

Brücke schafft Perspektiven

86 Lokumbau

Köf III von Roco: Update

90 Tipps & Tricks

Schmutzjagd mit Aldi

92 Goldenes Gleis

Die Sieger-Modelle 2016

RUBRIKEN

8 Kurzgekuppelt

Notiert, Tagebuch, Einst & Jetzt u.v.m.

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Leserpost und Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,
es ist wieder mal soweit: Sie haben beim „Goldenen Gleis“ die Wahl getroffen und die Modelle des Jahres bestimmt. Die Sieger 2016 aus neunzehn Kategorien finden Sie ab Seite 92! Außerdem die Namen der Gewinner der Verlosung unter den Einsendern der Jurybögen.

Ansonsten verbietet es sich diesmal fast, an dieser Stelle eine Empfehlung für besondere Beiträge dieser Ausgabe abzugeben – so vielseitig und allesamt sicher gleichermaßen interessant sind die Themen. Eine Anmerkung zum Titelthema, das diesmal wieder von einer DVD begleitet wird, ist dennoch angebracht: In dem großen Beitrag über die TEE-Epoche geht es keineswegs nur um den legendären TEE-Triebwagen VT 11.5, sondern um die gesamte Geschichte des TEE-Verkehrs. Weil diese aber viel zu umfänglich ist, um alles auf 13 Heftseiten unterzubringen, was dazu zu sagen ist, haben wir daraus eine Trilogie gemacht: Teil 1 finden Sie als Titelthema im vorliegenden Heft, die teile 2 und 3 folgen in den beiden nächsten Ausgaben. Viel Vergnügen beim Lesen!

Ihre EJ-Redaktion

Ick steh' auf Berlin

Mit dem Tagesvisum in die **D**(eutsche) **D**(ampfende) **R**(epublik)

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH

Wohin nach dem Ende des planmäßigen Dampflokeinsatzes in Westdeutschland? Eine Frage, mit der viele Eisenbahnfreunde Ende der Siebzigerjahre kurzen Prozess machten: Natürlich in den nahen Osten, in die Deutsche Dampfende Republik und/oder zumindest in beide Teile Berlins. Denn auch in den Westteil der geteilten Stadt kamen noch zahlreiche und begehrte Lokbaureihen der Deutschen Reichsbahn (insbesondere 01 und 03) und wer es noch intensiver und authentischer wollte, der machte mit dem Tagesvisum „rüber“ in den aufregenden Ostteil der Metropole, die hier schon Hauptstadt war und mit dem westdeutschen Pendant am Rhein sonst aber nichts, aber auch gar nichts gemeinsam hatte. Oder wäre es vorstellbar gewesen, dass die Neue Deutsche Welle-Combo „Ideal“ mit ihrer Frontfrau Annette Humpe von einer Zugankunft im schläfrigen Bonn gesungen hätte? Mitnichten – gleich die ersten Textzeilen ihres Songs „Berlin“, platziert an erster Stelle ihres 1980 erschienenen ersten Albums, handeln von der Eisenbahn und vom Lebensgefühl der Jugend in der zerrissenen Stadt.

Doch nicht nur Ideal, David Bowie, Iggy Pop und andere Künstler standen auf Berlin, sondern eben auch die Eisenbahn- beziehungsweise Dampflokefreunde. Per Transit mit dem Zug aus dem Westen nach Westberlin angereist oder auch mit dem Pkw über die horizontalen Plattenbauten des DDR-Autobahnstraßenbelages geholpert, war die erste Hürde schon mal genommen. Wer nicht gleich „rübermachen“ wollte, kam beispielsweise schon im legendären Bahnhof Berlin-Zoologischer Garten auf seine Kosten und endlich wieder in den Genuss der Droge Dampf: Statt Annette Humpe säuselte dort eine 03 mit dem Ex 1316 nach Berlin-Ostbahnhof (von dort mit seiner Stammgarnitur verstärkt als D 316 „Berlinaren“ weiter nach Saßnitz – Malmö) abfahrtsbereit in den jetzt wirklich sehr nahen Osten vor sich hin! Das seelenruhig auf dem Führerstand agierende Reichsbahn-Lokpersonal nahm von den aufgeregten Trägern westlicher Parkas und mitunter sogar aus vermeintli-

*Bahnhof Zoo, mein Zug fährt ein,
ich steig aus, gut wieder da zu sein.
Zur U-Bahn runter am Alkohol vorbei,
Richtung Kreuzberg, die Fahrt ist frei,
Cottbuser Tor, ich spring' vom Zug,
zwei Kontrolleure ahnen Betrug.
Im Affenzahn die Rolltreppe rauf,
zwei Türken halten die Beamten auf.
Oranienstraße, hier lebt der Koran,
dahinten fängt die Mauer an.
Mariannenplatz rot verschrien,
ich fühl' mich gut, ich steh' auf Berlin!
„Berlin“, Ideal, 1980*



01 2137 mit einem
Schnellzug auf der Ringbahn
in Berlin Ost.



cher oder echter Solidarität umgehängter östlicher Kameramodelle („Praktika“) kaum Notiz – verwundert über die obskuren Gestalten am Bahnsteigende waren wie im übrigen Westen wohl eher die Reisenden, von denen der Großteil in Sachen Fotografierlaubnis an dieser sensiblen Örtlichkeit mindestens verunsichert war und höchstens ein Abschiedsbildchen von der zurückgelassenen Verwandtschaft auf dem Bahnsteig knipste.

Das war auch – frei nach Radio Eriwan – im Prinzip nicht verboten, denn Anfang der Siebzigerjahre hatte die Deutsche Reichsbahn das generelle Fotografierverbot zwar aufgehoben, doch die Ablichtung von strategisch wichtigen Anlagen war nach wie vor untersagt. Bahnhöfe, Bahnbetriebswerke, Stellwerke und Brücken fielen also natürlich in diesen Ermessensspielraum jedes Volkspolizisten und Stasi-Mitarbeiters, von denen ein Großteil von einer Lockerung des Fotografiervots auch nichts gewusst haben wollte. Vorsicht war also geboten, Motivwahl und Aufenthaltsdauer litten natürlich unter dem Damoklesschwert eines staatlich angeordneten Filmverlustes oder gar einer temporären Verhaftung. Schon im Westteil der Stadt agierten Eisenbahnfreunde deshalb vorsichtiger

03 0010 auf der Stadtbahn.

Eine 01 mit Schnellzug
in Berlin-Ostkreuz.



und bemüht unauffällig, was natürlich erst recht für Ostberlin zu gelten hatte. Und wer mit der S-Bahn zu den Fotostellen fuhr, wurde zusätzlich eingeschüchtert: In jedem Zug hingen ärgerlicherweise noch die alten Plakate mit den so genannten „Verkehrsregeln“, wonach das Fotografieren von Reichsbahnanlagen und -fahrzeugen vermeintlich noch untersagt war. Oh weh – Fahrzeuge auch noch! Na ja, aber eine Dampflokomotive war doch kein schnödes Fahrzeug!!

Natürlich gab es nach dem Ende des DB-Dampfbetriebes – also beispielsweise in den Jahren 1978 bis 1980 – auch in der DDR und in Berlin weniger Dampflokomotiven als etwa 1975, aber noch war das Angebot ausreichend attraktiv: Mit 01.5 wurde beispielsweise der „Gedania“ aus Danzig bespannt, die klassischen 01.2 des Bw Dresden mit „großen Ohren“ fuhren etwa das Zugpaar D 370/371 „Pannonia“, das Saison-Zugpaar „Metropol“ D 1274/1275 oder die D-Züge 170, 673 oder 924. Noch häufiger vertreten war die Baureihe 03, beispielsweise vor dem D 270 „Meridian“ nach Saßnitz und Malmö, mit dem D 613 von Binz nach Berlin-Ostbahnhof, dem D 555 von

Barth nach Eisenach oder mit dem D 562 aus Reichenbach/Vogtland. Schon als regelrechte „Landplage“ wurde die 03 0010 mit dem Spitznamen „Goldbroiler“ von den Eisenbahnfreunden empfunden, weil diese Maschine erstens besonders viel Messing-Verzierungen mit sich trug und zweitens wohl aus umlauftechnischen Gründen besonders häufig Berliner Gebiet erreichte. Aber es gab ja auch noch Güterzüge mit 44ern und 50ern, die insbesondere auf der Berliner Ringbahn oft mit den allgegenwärtigen S-Bahnzügen um die Wette fuhren. Selbst Diesel war mitunter nicht zu verachten, etwa der Schnelltriebwagen „Vindobona“ von und nach Wien mit der Baureihe 175.



50 0020 mit Kesselwagenzug
in Berlin Ost.

118 008 mit langem Güterzug
in Berlin Ost.



*Stell dir vor, du kommst nach Ostberlin
und da triffst du ein ganz heißes Mädchen,
So ein ganz heißes Mädchen aus Pankow.
Und du findest sie sehr bedeutend und sie
dich auch.*

...

*Doch plötzlich ist es schon zehn nach elf
und sie sagt:*

*Ey, du musst ja spätestens um zwölf wieder
drüben sein, sonst gibt's die größten
Nerverei'n, denn du hast ja nur 'nen Tage-
schein.*

*Mädchen aus Ostberlin, das war wirklich
schwer.*

*Ich musste gehen, obwohl ich so gerne noch
geblieben wär'.*

*Ich komme wieder...und vielleicht geht's
auch irgendwann mal auch ohne Nerverei'n.
Da muss doch auf die Dauer was zu ma-
chen sein.*

„Mädchen aus Ostberlin“,
Udo Lindenberg, 1973

Da waren die unguuten Gefühle und Ängste bei der Einreisekontrolle nach Berlin Ost – etwa an der Übergangsstelle im Bahnhof Friedrichstraße – schnell verdrängt: Das vertraute Dampflok-Parfüm vermischte sich mit der kräftigen Würze des DDR-Hausbrands, endlich wieder richtige Schnellzüge mit der adäquaten Bespannung! Ein Abenteuer für damals fünf Mark Visagebühr, das zumindest einen ganzen Tag wahren konnte, denn spätestens um 24 Uhr musste wieder die „Ausreise“ in den Westteil der Stadt erfolgen. Eine mitunter unschöne Angelegenheit beim Tagesvisum für Verwandten- und Bekanntenbesuche (wir Eisenbahnfreunde bekamen das Touristenvisum), die auch schon Udo Lindenberg in seinem gleichsam menschenlinden wie politischen Lied „Mädchen aus Ostberlin“ beklagte. Wobei wir wieder bei den Künstlern und der bunten Berliner Szene wären. Aber das ist eine weitere, sehr lange, sehr schillernde und bei David Bowie auch eine sehr sentimentale Geschichte... □



Schnelltriebwagen im Berliner
Ostbahnhof.



Mit nächtlich-winterlicher
S-Bahn-Atmosphäre in Wannsee
endet unser Berlin-Trip.

MÄRKTE & MASCHINEN

RBH Logistics: Ehemalige DB-Loks in neuem Gewand

Die „RBH Logistics“ mit Sitz in Gladbeck ist ein Tochterunternehmen der DB Cargo Deutschland AG und die Nachfolgesellschaft von Werks-, Zechen- und Hafenbahnen im Raum der Bergwerksdirektion Recklinghausen. Durch die verschiedenen Firmenzusammenschlüsse und -aufteilungen ergab sich seit 1913 (seinerzeit Gründung der „Königlichen Zechenbahn“) eine wechselvolle Geschichte. Die heute als Teil des Firmennamens genutzte Abkürzung „RBH“ stand einige Jahre für die „RAG-Bahn- und Hafenbetriebe“ und wurde beim Verkauf von dieser an die Railion Deutschland im Jahr 2005 beibehalten. Nach damaliger Angabe des neuen Eigentümers stehen die Buchstaben R, B und H nun für die erklärten Kernkompetenzen des Unternehmens: Eisenbahnverkehr (Rail), Binnenschifffahrt (Barge) und Hafenumschlag (Harbour). Haupt-

aufgabe sind nationale und internationale Ganzzug- und Kombitransporte von Massenschüttgütern wie beispielsweise Kohle, von Chemie- und Mineralölprodukten oder Abfällen einschließlich regionaler Anschlussbedienung. Im Schienen-Fuhrpark überwogen früher Dampflokomotiven verschiedener Industriebauarten, auch einige ehemalige Staatsbahnlokomotiven



Zusammenführung aller Bahnen in eine gemeinsame Gesellschaft. Seitdem wurden vor allem Lokomotiven der Bauart Krauss-Maffei M 700 C und verschiedener Typen der Maschinenfabrik Kiel erworben, einige der zuvor übernommenen Henschel DHG 500 C und andere Rangierlokomotiven befinden sich auch heute noch im Einsatz. Speziell für die RAG wurde in den 1970er Jahren der Loktyp Henschel E 1200 entwickelt. Ab 1997 begann die Beschaffung von leistungsstärkeren Dieselloks der Bauart MaK G 1206, die unter dem Namen „Ruhrpott-Sprinter“ überwiegend auf DB-Strecken zum Einsatz kommen. Neben elf eigenen Loks dieser Bauart wurden später auch weitere angemietet. Zusätzlich kommen auch vier MaK G 2000 BB zum

Die Lokomotiven RBH 276 (151 151) und RBH 261 (151 038) vor einem Ganzzug zwischen Wiesbaden-Schierstein und Niederwalluf (7. September 2016).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Einsatz. Ebenfalls für Verkehre auf DB-Strecken angemietet wurden verschiedene moderne E-Lok-Bauarten wie Bombardier TRAXX und Siemens

ES64U2. Seit der Übernahme durch die DB wird der Fuhrpark durch rund 30 Lokomotiven der Baureihe 143 ergänzt, die von der DB an die Tochtergesellschaft verkauft wurden. Seit 2012 werden auch von der DB (vorerst) gemietete Loks der Baureihen 140 (3 Stück) und 151 (16 Stück) eingesetzt. Der Großteil der Fahrzeuge ist in der aktuellen silber-blauen Farbgebung des Unternehmens lackiert. JS

ENDSTATION

Baureihe 181.2: Auf dem Weg zum Schrottplatz

Von den 25 in den Jahren 1974/75 bei Krupp in Essen gebauten Zweifrequenzloks der Baureihe 181.2 sind gegenwärtig nur noch sieben Maschinen von Frankfurt (Main) aus im Einsatz. Die Loks 181 201, 204, 205, 211, 213, 215 und 218 kommen meist vor Überführungen und Sonderleistungen für DB Fernverkehr zum Einsatz, so unter anderem immer noch vor PbZ-Leistungen nach Dortmund. Die früher allgegenwärtigen Einsätze nach Frankreich und Luxemburg finden schon länger nicht mehr statt. Von den sieben Maschinen ist die 181 201 immer noch in ihrer klassischen blauen Lackierung unterwegs, die übrigen sind verkehrsrot lackiert. Eine achte Lok, die 181 206, befindet sich be-

reits seit 2008 im DB Museum in Koblenz-Lützel. Den bereits in den Jahren 2006 bis 2014 verschrotteten Loks 181 202, 203, 208, 212, 216, 217, 221, 222, 224, und 225 folgten in den vergangenen Wochen weitere sieben Maschinen nach, die bereits seit einiger Zeit beim DB-Stillstandsmanagement in Hamm (Westfalen) abgestellt

waren. Am 1. März wurden 181 207, 209, 210, 214, 219, 220 und 223 gemeinsam mit der 115 205 zur Recyclingfirma Bender in Leverkusen-Opladen überführt, wo die Maschinen auf ihre Verschrottung warteten. Alle Loks befanden sich in vergleichsweise gutem Allgemeinzustand – im Gegensatz zur Praxis bei DB Regio und DB Cargo ist aber der DB Fernverkehr im Hinblick auf private Mitbewerber nach wie vor nicht bereit, ausgediente (aber grundsätzlich noch brauchbare Loks) an Dritte zu verkaufen. MWD



Auf dem Weg des alten Eisens: 181.2-Schlange bei Bender in Opladen.

FOTO: MALTE WERNING



INTERNET-BILD DES MONATS

Die Poller Wiese an der Kölner Südbrücke dient für Freizeit-Aktivitäten vieler Art, so nicht nur für den Auslauf mit dem Hund oder für Eisenbahn-Fotografen, sondern auch als beliebter Kite-Übungsplatz. Vom bunten Schirm gottlob nicht verdeckt rollt am 14. April 2013 die 115 509 mit ihrer nicht minder bunten Ganzreklame „80 Jahre Autozug“ solo auf die andere Seite der Domstadt, mit 85 Tonnen Dienstgewicht freilich keinerlei Beute für den launigen Wind. Entnommen der Netzseite www.bahn-im-sucher.de (Kreative Bahnfotografie). FOTO: JÜRGEN LUDWIG

NOTIERT

Gotteszell – Viechtach: Erste Resultate des Probetriebs

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat im Zeitraum vom 12. September 2016 bis zum 11. September 2018 auf der Strecke Gotteszell – Viechtach einen Probetrieb bestellt. Die circa 25 Kilometer lange Strecke zweigt in Gotteszell von der Waldbahn zwischen Plattling und Zwiesel ab und bedient die Gemeinden Ruhmannsfelden, Patersdorf, Teisnach, Geiersthal und Viechtach. Bereits zum Schulbeginn nach den bayerischen Sommerferien 2016 trat der Verkehrsvertrag mit einer Laufzeit von zwei Jahren in Kraft. Ziel des Probetriebs ist es festzustellen, ob für diese Linie ein Fahrgastpotenzial von 1000 Personenkilometern

pro Kilometer betriebener Strecke erreicht werden kann. Wenn dies der Fall sein sollte, steht nach Ende des zweijährigen Probetriebs eine Fortsetzung im Regelbetrieb in Aussicht. Wird dieses Kriterium des Freistaates verfehlt, wird der Betrieb zum 11. September 2018 enden. Die ersten Fahrgastzählungen wurden vom 12. September bis zum 11. Dezember 2016 durchgeführt. Diese fanden differenziert nach Wochentagstypen (Montag/Schule, Dienstag bis Donnerstag/Schule, Freitag/Schule, Montag bis Freitag/Ferien), Samstag, Sonntag und Feiertag) statt. An den Wochentagstypen Montag, Dienstag bis Donnerstag und Freitag (jeweils Schule) wurde jeder Zug jeweils zweimal und an den Wochentagstypen Montag bis Freitag während der Ferien sowie Samstag und Sonntag bzw. Feiertag wurde jeder Zug viermal erhoben. Die Verkehrser-

hebung fand in den Fahrzeugen während der Fahrt statt. Sie umfasste die Zählung aller Ein- und aller Aussteiger an jedem Halt sowie die Besetzung zwischen zwei Halten. Auf Fahrten mit Mehrfachtraktion wurde in allen Fahrzeugen je ein Zähler eingesetzt. Die Verkehrserhebung umfasste die Hin- und Rückrichtung. An einem mittleren Werktag während der Schulzeit wurden rund 550 Fahrgäste, während der Schulferien etwa 420 und am Wochenende knapp 450 Fahrgäste gezählt. Kriterium für den Erfolg des Probetriebs ist ein Fahrgastpotenzial von 1000 Personenkilometern pro Kilometer betriebener Strecke. Die oben genannten Fahrgastzahlen spiegeln folgende Personenkilometer pro Kilometer betriebener Strecke wider: 375 für den mittleren Werktag (Schule), 266 während der Schulferien sowie 350 am Wochenende.

TAGEBUCH

Mai 1957: Professor Heinz Maria Oeffering wird als neuer DB-Vorstandsvorsitzender vom Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm in sein Amt eingeführt + + + Zur Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Hamm und Düsseldorf fungiert ein ET 30 (spätere Baureihe 430) als Eröffnungszug + + + Im Gebiet der Bundesbahndirektion Köln werden neue Blinklichtanlagen mit zuggesteuerten Halbschranken erprobt.

Mai 1967: Die Neufassung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) lässt



Mai 1957: Hamm – Düsseldorf jetzt elektrisch. FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Eilzugsystem mit rhythmischen Fahrplan eingeführt, Zwischenstationen werden mit Anschlussbussen angebunden + + + Mit dem neuen Kundendienst „Rail & Road“ können Reisende bei allen Bahnhöfen, vielen Reisebüros sowie in TEE- und IC-Zügen Miet-Pkw für 40 große Bahnhöfe vorbestellen.

Mai 1987: Der erste (Umbau-)Wagen des neuen „InterRegio“ wird vorgestellt + + + Streckenjubiläen: Die Höllentalbahn wird 100 Jahre alt, die Köln-Mindener Eisenbahn wird 140 Jahre alt + + + Am 30. des Monats endet die legendäre Epoche des Trans-Europ-Express in Deutschland;

mit dem TEE „Rheingold“ fährt der letzte ausschließlich erstklassige Zug aufs Abstellgleis. Einen Tag später wird mit dem „EuroCity“ eine grenzüberschreitende Komfortverbindung für die europäischen Eisenbahnen neu eingeführt + + + Zwischen Mannheim und Graben-Neudorf geht auf einer Länge von 38 Kilometer der nördliche Teil der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart in Betrieb.



Mai 1967: Koblenz – Betzdorf letztmals mit SchiStraBus.

höhere Geschwindigkeiten zu: Auf Hauptbahnen bis zu 160 km/h, auf Nebenbahnen bis zu 80 km/h + + + Zwischen Bremen Hbf und Bremen-Vegesack wird der elektrische Betrieb aufgenommen + + + Auf der Verbindung zwischen Koblenz und Betzdorf verkehrt am 27. des Monats letztmalig der Schienen-Straßen-Omnibus + + + Beim Bw Nürnberg Hbf endet die Dampflokunterhaltung, verbliebene Maschinen werden zum Bw Nürnberg Rbf umstationiert.

Mai 1977: Im DB-Nahverkehr werden die Fahrpreise um bis 9,5 Prozent erhöht + + + Am Wochenende des 21. und 22. findet im Bw Gelsenkirchen-Bismarck ein Dampflok-Abschiedsfest statt + + + Bei der Bundesbahndirektion Hannover wird versuchsweise ein regionales



Mai 1987: Der erste (Umbau-)Wagen des IR wird vorgestellt.

Mai 1997: Die DB Cargo will ihr Angebot im Güterverkehr verbessern; hierzu sollen die Inter-Cargo-Verbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss um 56 Züge auf 172 Züge ausgeweitet werden + + + Ende des Monats endet in Deutschland der Bahnpostverkehr. Kurz zuvor verkehrt noch ein historischer Postschnellzug als Sonderfahrt von Frankfurt am Main nach Basel + + + Zwischen Hamburg und Berlin wird eine ICE-Verbindung eingerichtet + + + In Magdeburg wurde die Deutsche Bahn AG von einem Erpresser bedroht, der von dem Unternehmen 250 000 Mark forderte und bei Nichterfüllung mit dem Entgleisen von Zügen drohte. Weil der Täter wohl aus Dummheit seine richtige Adresse hinterließ, wurde er kurz darauf festgenommen.

Mai 2007: Das Anschlussgleis der Wieland-Werke in Vöhringen (Landkreis Neu-Ulm) wird nicht mehr von der DB, sondern von SBB Cargo bedient + + + Auf einer Sonderfahrt am 25. des Mo-



Mai 2007: 610er sind 70 Mio km gefahren.

nats trafen die beiden Hochgeschwindigkeitszüge ICE und TGV zeitgleich im Pariser Ostbahnhof ein, um den direkten deutsch-französischen Reiseverkehr zu eröffnen + + + 15 Jahre nach Betriebsaufnahme haben die Neigezüge der Baureihe 610 siebzig Millionen Kilometer zurückgelegt. JS

WERBEPAUSE



Bahnindustrie-Werbung anno 1958.

FOTOS/ABB.: J. SEYFERTH/SLG JS (5)

TRADITION UND MODERNE

Für einen neuen Schienenverkehr nach Baunatal

Im September 2017 jährt sich die Einstellung des Personenverkehrs auf der Kassel-Naumburger-Eisenbahn von Kassel nach Naumburg zum vierzigsten Mal. 1977 fuhr der letzte Zug vom VW-Werk Bau-



men nach Großenritte und nicht zuletzt für den Museumszug „Hessencourrier“ weiter nach Naumburg. Heute gibt es mit der Straßenbahnlinie 4 von Kassel-Wilhelmshöhe eine nur sehr bescheidene Straßenbahnverbindung ins Werk Baunatal. Viele Taxifahrten und Shuttle-Angebote des Werks zeugen von der geringen Attraktivität einer Tram-Anreise bis Baunatal. In eineinhalb Stunden ist man von Wolfsburg mit dem Früh-ICE ohne Umstieg in Kassel-Wilhelmshöhe und braucht dann fast eine weitere Stunde, um

Nicht nur für Dampfzüge gut: Naumburger Kleinbahn (4. Oktober 2015). Triebwagen und Straßenbahn in Baunatal (11. April 2016).

FOTOS: DR. KLAUS-PETER LORENZ (2)

mit Fußwegen und Tram in Baunatal zu sein. Eine direkte Bahnverbindung von Kassel-Wil-

helmshöhe eine hervorragende Verknüpfung mit den Regiotrams aus Melsungen, den Regionalzügen von Hann. Münden, Treysa, Wabern und dem Nahverkehr aus dem Westfälischen. Und die Schienenverkehrsverbindung ins Baunatal ließe sich weiterdenken – schließlich fahren seit zehn Jahren werktäglich leere Triebwagen von Kassel-Wilhelmshöhe bis Großenritte in die dortige Werkstatt. Die Straßenbahn im Baunatal hat regionalpolitisch und für die Entwicklung der beiden Nachbarstädte Großes geleistet: Nie war die „Erreichbarkeit“ so einfach und produktiv. Ein Wiederanschluss Baunats ans Eisenbahnnetz wäre ein verkehrspolitischer Mobilitätsgewinn, eine substanzielle Entlastung der Umwelt und der Bürger und nicht zuletzt ein regionalpolitischer Gewinn! Dr. Klaus-Peter Lorenz

natal zum Kasseler Hauptbahnhof. Seit 1995 fährt die Kasseler Straßenbahn bis Baunatal-Großenritte; sie hat in den gut 20 Jahren ihres Betriebs die Beförderungszahlen vervielfacht. Die Infrastruktur der kommunalen Kassel-Naumburger-Eisenbahn, heute Hessische Landesbahn, ist von Kassel-Wilhelmshöhe über Kassel-Niederzwehren West, Kassel-Nordshausen, Altenbauna VW-Werk und Großenritte nicht nur erhalten geblieben, sondern technisch in einem ausgezeichneten Zustand in Betrieb gehalten worden: Für den schweren Güterverkehr vom Kasseler Rangierbahnhof bis ins VW-Werk in Altenbauna, ab dort für die die Trasse mitnutzende Straßenbahn, die Werkstattfahrten von Eisenbahnfahrzeugen vieler regionaler Eisenbahnunterneh-



helmshöhe würde für die sieben Kilometer nur elf Minuten benötigen! Für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Schiene nach Baunatal sprächen damit folgende Potenziale: Durchmesserverkehr der Arbeitnehmer durch und aus Kassel in die VW-Stadt, eine hochwertige Anbindung an den ICE-Verkehr sowie Schülerverkehr auf der Schiene ins Schulzentrum Brückenhof Landkreisgymnasium. Zudem bestünde in Wil-

ZITAT

**„Moderne Tasten-
telefone finden Sie
nicht nur in den
Vorderräumen
der einzelnen
Wagen, sondern
auch an einzelnen
Sitzplätzen der
1. Klasse.“**

(Aus einem 1985 erschienenen DB-Werbeprospekt für die künftigen ICE-Züge)

– ANZEIGE –

**Wir lassen ihren Kindheitstraum wahr werden:
Lokführer und Herrscher
über 8700 PS**

Wir bieten interessante Umschulungsmöglichkeiten.
Voraussetzung: abgeschlossene Berufsausbildung, psychologischer Eignungstest und medizinische Tauglichkeit.

Neugierig geworden? Dann kontaktieren Sie uns und vereinbaren Sie einen Beratungs- und Vorstellungstermin.

**Eisenbahn ist unsere Leidenschaft. Seit über 30 Jahren.
Ihr zuverlässiger Partner im internationalen Eisenbahnverkehr.**

www.ige-bahn.com

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

„Austria“-Krokodile

Sie sind gleich nach den Dampflokomotiven die bekanntesten und beliebtesten Zugmaschinen auf Schienen: Die gewaltigen Ellok-Oldtimer aus der Schweiz und Österreich, nach ihrer Form und Erscheinung folgerichtig als „Krokodile“ tituliert. Meist dunkelgrün, lang, gelenkig und mit Treibrädern und -stangen wie bei der Dampflok. Kein Vergleich zur mitunter auch als Krokodil bezeichneten E 94, denn nicht alles, was grün ist und Vorbauten hat, ist gleich ein solch echtes eisernes Reptil. Der Kiruba-Verlag, spezialisiert auf alte und interessante Elloks, Reisezugwagen sowie Alpenbahnen, hat jetzt eine 100-seitige Publikation über Österreichs „Krokodile“ mit der (neueren)



Baureihenbezeichnung 1089 und 1189 herausgebracht. Diese Maschinen wurden für den elektrischen Betrieb auf der Arlbergbahn entwickelt (Reihen 1100 und 1100.1), technisches Vorbild war prinzipiell das schweizerische Krokodil der Bauarten Ce 6/8 und Ce 6/8 II. Beim späteren Einsatz der „Konkurrenz“ durch die Baureihe E 94 wurden die 1100er, jetzt als E 89 bzw. E 89.1 bezeichnet, in leichtere Dienste verdrängt. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren die österreichischen Krokodile vornehmlich im Raum Salzburg, auf der Tauernbahn und zuletzt bis 1979 rund um Attnang-Puchheim im Einsatz. In bewährter Manier und Aufmachung der Eisenbahn-Journal Sonderausgaben behan-

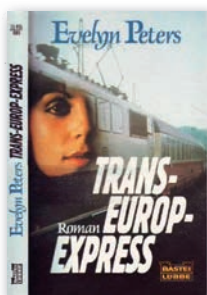
delt das Heft die Technik- und Betriebsgeschichte dieser faszinierenden Maschinen, die von 1923 bis 1979 währte und hier auch mit dieser Zeitspanne im Bild dokumentiert wird. Insbesondere die historischen Fotos, teilweise sogar in Farbe, vermitteln einen Eindruck von der „Urgewalt“ dieser mit rund 115 Tonnen gleichzeitig zierlich und schlank anmutenden Maschinen. Neben dieser Bilderfülle und dem faktenreichen Text fällt insbesondere bei den großformatigen Farbaufnahmen der satte und warme Druck auf, der an viele und vornehmliche ältere Publikationen des Eisenbahn-Journal erinnert. Ein Zufall ist dies freilich nicht, betreut doch die Verlagsgruppe Bahn den Vertrieb der Veröffentlichungen des Kiruba-Verlages und geht man gemeinsame Wege hinsichtlich Produktion und Wahl der Druckwerkstätten. Wer Krokodile aus Eisen mag,

macht mit dieser Neuerscheinung aus Papier nichts verkehrt. Eine papierne Würdigung erhielt diese Lokomotivgattung übrigens schon zu ihrer „Geburt“ im Jahre 1923, als das „Vorarlberger Tagblatt“ anlässlich der Überführungsfahrt der fabrikneuen 1100.03 am 30. September 1923 durch den Feldkircher Bahnhof fünf Tage später dazu schrieb: „Heute hat eine elektrische Gebirgs-Schnellzuglokomotive die Station Feldkirch passiert, um zu den Probefahrten am St. Gotthard gebracht zu werden. Die schöne und mächtige Maschine hat auf unserem Bahnhof nicht geringes Aufsehen erregt. Vielleicht sind manchem Leser einige Mitteilungen über elektrische Lokomotiven erwünscht.“ JS

Die Reihen 1089 und 1189. Von Franz Gemeinböck und Markus Inderst. 100 Seiten, 52 Farb- und 91 Schwarzweiß-Fotos, Format 21 x 29 cm, Klammerheftung, 12,50 Euro. Erschienen im KIRUBA-Verlag, Mittelstetten (Vertrieb Verlagsgruppe Bahn GmbH).

Schicksals-Reisen

Der Trans Europ Express ist längst Geschichte. Doch mit ihren ebenso eleganten wie Exklusivität verheißenden Namen wie „Rheinpfail“, „Edelweiß“ oder „Capitole“ wecken die TEE-Züge noch heute Erinnerungen an eine längst vergangene Zeit des Reisens. Etwas weniger klangvoll, aber nicht minder spektakulär war der TEE „Roland“. Mit einer Laufstrecke von annähernd 1200 Kilometern zwischen Bremen und Mailand bildete dieser Zug eine der längsten TEE-Verbindungen. Ein umsteigefreier Zuglauf von dreizehneinhalb Stunden Fahrzeit. Evelyn Peters, die in den Nachkriegsjahren zunächst als Schauspielerin in Erscheinung getreten war, hat das dramatische Potenzi-



al einer solch langen Zugfahrt erkannt. Das Buch „Trans-Europ-Express“ begleitet den TEE „Roland“ irgendwann im April 1971 auf einer Fahrt von Bremen nach Mailand und zurück. Wie zufällig scheinen die vielen Protagonisten in ihre Abteile gestreut. Eines dieser Abteile wird vom Ehepaar Imm belegt. Otmar Imm ist ein reicher Kaffeegrößhändler. Zwar hat er eine junge, hübsche Frau, doch ist er selbst leider eher unattraktiv und deswegen chronisch eifersüchtig. Ganz wie im Film werden nach kurzen Szenenwechseln der Reihe nach immer neue Personen ins Geschehen eingeführt. Da wäre der Häusermakler Fenner. Er weiß noch nicht, dass seine Ex-Frau Monika nach ihrer Scheidung TEE-Stewardess

geworden ist – und natürlich ebenfalls im „Roland“ Dienst tut. Ein hübsches Kindermädchen fährt nach Mailand, um von dort das Kind eines reichen Schauspielers zurück nach Bremen zu eskortieren. Nichts ahnend beginnt sie ein Gespräch mit dem Kleinkriminellen Willy, der sich wieder einmal in akuter Geldnot befindet. Und schließlich steigt der attraktive Funk- und Fernsehregisseur Petersen ins Abteil der Imms. Erst nach und nach wird deutlich, wie eng das Schicksal der Reisenden mit dieser Zugfahrt verwoben ist. Lange Zeit ist nicht ganz klar, wohin die Reise geht. Die romantische Dreierkonstellation im Abteil der Imms scheint doch etwas arg bemüht. Und so läuft der Roman Gefahr, mit der Ankunft in Mailand endgültig ins Genre des seichten Liebesromans abzurutschen. Doch erst am Folgetag, auf der Rückfahrt

von Bremen nach Hamburg, erreicht das Drama seinen eigentlichen Höhepunkt. Der Zufall führt alle Protagonisten der Hinfahrt erneut im „Roland“ zusammen. Mit einer brutalen Kindesentführung ändert das Buch unvermittelt seine Tonlage. Otmar, der unglückliche Ehemann, trifft eine schicksalhafte Entscheidung und letztlich nimmt das Geschehen eine gänzlich unerwartete Wendung. Mit einem Mal erscheint der kleine Roman wie eine facettenreiche Mischung aus Jane Austen und Agatha Christie – übertüncht mit dem biederem Flair der alten Bundesrepublik. Und ganz nebenbei ist „Trans-Europ-Express“ auch ein stimmungsvoller, nostalgischer Ausflug in die Vergangenheit des Reisens.

Bernd Keidel

Evelyn Peters, Trans-Europ-Express. Roman. 254 Seiten, Format 18 x 11,5 cm, Klebebindung. Erschienen bei Bastei-Lübbe, Bergisch Gladbach, 1984. Antiquarisch in verschiedenen Ausgaben erhältlich.

EIN LAND – ZWEI STAATSBAHNEN

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



BLS Lötschbergbahn
Best.-Nr. 701301



Baureihe 103
Best.-Nr. 701302



Rhätische Bahn RhB
Best.-Nr. 701401



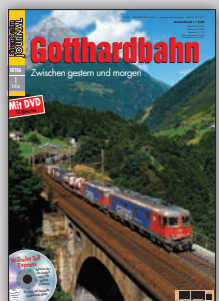
DB in den 80ern
Best.-Nr. 701402



DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



E 44
Best.-Nr. 701602

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,-



Nach dem Fall der Mauer im November 1989 nahm der Verkehr auf den Eisenbahnmagistralen zwischen West und Ost deutlich zu. Mehrere durch die innerdeutsche Grenze unterbrochene Schienenverbindungen wurden wiedereröffnet. In die ereignisreiche Zeit fielen auch der Start des ICE-Verkehrs, die rasante Ausweitung des InterRegio-Netzes und die Einführung von Neigetechnik-Triebzügen in Nordbayern. Dagegen hieß es vom Zuckerrüben-Transport ebenso Abschied zu nehmen wie von gewohnten DR-Baureihenbezeichnungen und den letzten Altbau-Elloks. Das neue EJ-Extra lässt die Epoche zwischen Maueröffnung und Verschmelzung der vormaligen Staatsbahnen DB und DR zur DB AG Revue passieren. Viele erstmals veröffentlichte Fotos dokumentieren eine unglaubliche Vielfalt an Fahrzeugen und Einsätzen, wie sie schon kurze Zeit später der Vergangenheit angehören sollte.

116 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. RioGrande-DVD „Arnstadt – die letzte große Dampflokein-satzstelle“ (Laufzeit 58 Minuten)

Best.-Nr. 701701 | € 15,-

TEE – Der Anfang einer Legende



Vor genau 60 Jahren, zum Sommerfahrplan 1957, gingen die ersten TEE-Züge an den Start. Nur zwei Monate nach Unterzeichnung der Verträge zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft wurde die europäische Einigung damit auch auf der Schiene verwirklicht

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI



Titelseite eines Zug-Verzeichnisses von 1961.

ABB: SAMMLUNG MEINHOLD

Die Benutzung der TEE-Züge war zuschlagpflichtig.

ABB: SAMMLUNG HORN



Auf die wirtschaftliche Verflechtung Westeuropas in den frühen 1950er Jahren – vor allem im Rahmen der aus den drei Beneluxstaaten sowie aus Frankreich, Italien und der Bundesrepublik Deutschland gebildeten „Montanunion“ – hatten die nationalen Bahnverwaltungen nur unzureichend reagiert. Nach wie vor mussten die meisten F- und D-Züge an den Grenzen die Lokomotiven wechseln. Trotz teilweiser Verlagerung der Pass- und Zollkontrollen in den fahrenden Zug empfanden eilige Bankiers und Unternehmer die betrieblich bedingten Grenzaufenthalte als lästige Trödelei. Zwar entstanden ein paar neue internationale Schnelltriebwagen-Kurse, es fehlten jedoch ein klares Konzept und damit verbunden ein werbewirksames Signet zur Hervorhebung des europäischen Charakters und vereinheitlichte Standards.

Ein für die damalige Zeit sensationeller Vorschlag versprach die Lösung: Im Dezember 1953 propagierte der Generaldirektor der Niederländischen Eisenbahnen, Dr. Franciscus Querien den Hollander, die europäische Einigung auf Schienen. Neue hochkomfortable Fernschnelltriebwagen sollten in günstigen Tageslagen die Wirtschaftszentren (West-)Europas verbinden, möglichst in Regie einer internationalen Betreibergesellschaft mit eigenem Fahrzeugpark und Personal. Den Hollander sah darin für die Bahn eine Chance, an Auto und Flugzeug verlorene Marktanteile zurückzugewinnen. Seine Idee fand beim „Bureau des Affaires Communes“, dem Führungsgremium des Internationalen Eisenbahn-

Ein TEE-Triebzug der Baureihe VT 11.5 steht Anfang der 1960er Jahre abfahrbereit im Frankfurter Hauptbahnhof. Am linken Bildrand ist gerade noch die E 10 002 an der Spitze eines F-Zugs zu erkennen. FOTO: REINHOLD PALM



Milano Centrale war für den TEE-Verkehr von Beginn an von herausragender Bedeutung. Schon 1957 starteten hier Premium-Züge nach Marseille, Lyon und München, später kamen u.a. Verbindungen nach Genf, Zürich, Paris und Bremen hinzu. Ein Vierstromzug der SBB der Bauart RAE TEE[®] steht hier als TEE „Cisalpin“ zur Fahrt nach Paris bereit. FOTO: WALTER STUDER

verbands UIC, großen Anklang. Sie sollte innerhalb von dreieinhalb Jahren realisiert werden, allerdings nicht in der ursprünglich angestrebten Organisationsform.

Im Oktober 1954 erörterte die Europäische Fahrplankonferenz (EFK) erstmals die Schaffung besonders komfortabler Städteverbindungen unter dem Namen „Trans-Europ-Express“. Bei der Auswahl der Relationen wurde großer Wert auf den werbewirksamen Effekt gelegt. Die DB verwies stolz auf ihre Erfolge mit dem seit 1951 aufgebauten und auch auf internationale Routen ausgeweiteten Netz leichter F-Züge. Nachdem die Fachausschüsse der TEE-Kommission technische, betriebliche und kommerzielle Detailfragen geklärt hatten, vereinbarten acht Bahnverwaltungen (DB, CFL, FS, NS, SBB, SNCB, SNCF und

Zugpaare sowie auf zwei weitere, die voraussichtlich ab 29. September 1957 hinzukommen sollten. Darüber hinaus erschien im Oktober 1957 noch ein dreizehntes, zunächst ohne Nennung eines Termins schon eingeplantes Zugpaar.

Als gemeinsame Angebotsmerkmale waren festgelegt:

- nur 1. Wagenklasse
- zusätzlich zum 1.-Klasse-Fahrpreis-entfernungsabhängige Zuschläge
- Mitnahme von aufgegebenem Reisegepäck nur der die Züge auch benutzenden Fahrgäste
- durchwegs Tagesverbindungen
- Gastronomie mit eigener Küche
- Grenzabfertigung im fahrenden Zug.

Die Art der Bewirtschaftung unterschied sich allerdings: In den Zügen der DB und

der NS/SBB erfolgte sie in Speiseraum, in

den Zügen der FS und SNCF am Platz. Die Annehmlichkeiten einer Klimaanlage boten nur die deutschen und die niederländisch-schweizerischen Garnituren.

Das für den Jahresfahrplan 1957/58 vereinbarte TEE-Netz umfasste 5100 mit Diesellokomotiven (bzw. Triebzügen) bediente Streckenkilometer. Die DB stellte die Fahrzeuge für vier der zehn am 2. Juni 1957 eingerichteten Verbindungen. Auf

drei Routen waren Einheiten der Niederländischen Eisenbahnen und der Schweizerischen Bundesbahnen unterwegs. Die Französischen Staatsbahnen beteiligten sich anfangs ebenfalls mit drei Zugpaaren, zu denen sich ab 3. Oktober 1957 ein viertes gesellte. Die Italienischen Staatsbahnen mischten mit den zwei ab 29. September 1957 geplanten, tatsächlich aber am 12. August bzw. 15. Oktober 1957 eingeführten Zugpaaren mit.

Fast alle TEE-Kurse entstanden durch Umwandlung schon bisher im Fahrplan verzeichneter Zugpaare. So waren **Helvetia**, **Paris-Ruhr**, **Rhein-Main** und **Saphir** vom Ft-Netz der Deutschen Bundesbahn her vertraut. An die große Zeit der Luxuszüge in Regie der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (CIWL/ISG) erinnerten **Étoile du Nord**, **Oiseau Bleu** und **Edelweiss**. Unmittelbare Vorgänger der gleichnamigen TEE waren in den Nachkriegsjahren gefahrene Schnellzüge zwischen Paris und Brüssel/Amsterdam, bei **TEE 31/30** ein Triebwagen-Rapide zwischen Brüssel und Zürich. Ebenfalls als Triebwagen-Verbindungen existierten bereits der **Arbalète** und der **Mont Cenis**.

Die DB verfügte zum Auftakt nur über eine VT 11.5-Garnitur. Kurzerhand schmückte sie deshalb mehrere der seit 1952 in Dienst gestellten VT 08.5 sowie zumindest einen der beiden aus dem Jahr 1938 stammenden VT 07.5 (ex SVT 137 Bauart Berlin) mit dem berühmten Ring-

Acht Bahnverwaltungen beschließen 1956 die Aufnahme des TEE-Verkehrs

ÖBB) auf der EFK 1956 in Lissabon für den Jahresfahrplan 1957/58 die Aufnahme des TEE-Verkehrs.

Nicht alle vom fahrplantechnischen Ausschuss vorgesehenen Zugläufe konnten realisiert werden, manche wie zum Beispiel Paris – München – Wien und München – Florenz (– Rom) auch in späteren Jahren nicht. Definitiv einigte man sich auf zehn ab 2. Juni 1957 einzuführende



Das TEE-Netz im Sommer 1960: Mailand – Genf ist 1958 hinzugekommen, Hamburg – Ruhrgebiet erst im Jahr 1960. ABB: SAMMLUNG MEINHOLD



In der Startphase mussten VT 08.5 der DB im TEE-Verkehr aushelfen, bis genügend VT 11.5-Garnituren zur Verfügung standen (Köln 1957). FOTO: HELMUT SÄUBERLICH

Emblem und setzte sie im TEE-Verkehr ein. Bekannt sind Einsätze des VT 07 501 zusammen mit VT 08.5 als **Helvetia**. Als Erstes übernahmen siebenteilige VT 11.5-Triebzüge dann ab 15. Juli 1957 den Saphir, bis Ende des Jahres auch die restlichen DB-Leistungen. Die Nachbarbahnen verwendeten von Anfang an die vorgesehenen Fahrzeuge: die SNCF ihre Triebwagen RGP 825, die NS und SBB gemeinschaftlich Triebzüge des Typs DE bzw. RAm TEE I.

Wegen Lieferproblemen der italienischen Firma Breda standen die FS-Doppeltriebwagen der Baureihe ALn 442/448 erst im Juli 1957 zur Verfügung, als **TEE Ligure** erschienen sie ab 12. August im Plandienst. Rund zwei Monate später folgte die Jungfernfahrt des Mediolanum, zugleich die

erste reguläre Triebwagenverbindung zwischen Italien und Deutschland über den Brenner. Der **TEE Parsifal** ergänzte ab dem 3. Oktober 1957 mit seiner morgendlichen Abfahrt (7.33 Uhr) und spätabendlichen Rückkehr in Paris (23.37 Uhr) den in entgegengesetzter Zeitlage fahrenden **Paris-Ruhr**. Dieser verließ schon um 5.29 Uhr Dortmund und kehrte hierher erst um 0.31 Uhr zurück. Aufenthalt an der Seine: 12.30 bis 17.42 Uhr – mithin interessant für Geschäftsreisen an nur einem einzigen Tag!

Ab 1. Juni 1958 kam mit dem TEE-Paar **GM/MG „Lemano“** Genève – Lausanne – Milano (371 km) eine weitere FS-Leistung hinzu. Nach dessen Einführung blieb die Zahl der Trans-Europ-Express-Kurse drei Jahre lang konstant. Bei zwei Zügen änderten sich lediglich die

Laufwege: Das Zugpaar **Saphir** verkehrte 1958/59 als **TEE 20/19** zwischen Ostende und Frankfurt (568 km). Auf der linksrheinischen Strecke, via Mainz bis Köln, kam es bei **TEE 19** in diesem Fahrplanjahr zur vereinten Führung mit **TEE 31** Rhein-Main. Danach nahm der **Saphir** die etwas längere, teils rechtsrheinische Route über Wiesbaden. **TEE Parsifal** wurde ab Sommer 1959 auf die Relation Paris – Düsseldorf beschränkt, ein Jahr später aber über Essen und Münster bis Hamburg-Altona (952 km) verlängert. Gleichzeitig übernahmen zum Sommerfahrplan 1960 VT 11.5 dieses Zugpaar, während als **Paris-Ruhr** fortan SNCF-Triebwagen liefen.

Die mittlere Reisegeschwindigkeit aller Züge zusammengenommen betrug zunächst etwa 90 km/h. Am häufigsten

Die belgische Hauptstadt Brüssel war einer der Knotenpunkte im TEE-Netz. Oberhalb des VT 11.5 der DB ist das Atomium zu erkennen, das zur Weltausstellung 1958 errichtet worden ist.

FOTO: WALTER STUDER



und auch schnellsten bediente Relation war die zwischen Paris und Brüssel. **TEE Étoile du Nord** und **Ile de France** (nordwärts) sowie **Oiseau Bleu** (südwärts) bewältigten die Distanz von 309 Kilometern anfangs nonstop in 2 Stunden 45 Minuten, somit einem Schnitt von 112,4 km/h. Die Zeitersparnis gegenüber den bisher besten Nachkriegsfahrplänen der Dampfzüge betrug 36 Minuten. Auf ihrem Gesamtlaufweg kamen die Züge nach Amsterdam mit 5 Stunden 33 bzw. 34 Minuten aber „nur“ auf ein Mittel von 97,5 km/h. Ab Juni 1958

13 Verbindungen ab 2. Juni 1957 mit Triebzügen der DB:

- TEE 32/31 „Rhein-Main“
Amsterdam – Köln – Frankfurt (481 km)
- TEE 74/75 „Saphir“
Oostende – Bruxelles M/N – Liège – Köln – Dortmund (464 km)
- TEE 78/77 „Helvetia“
Hamburg-Altona – Hannover – Frankfurt – Basel – Zürich (964 km)
- TEE 185/168 „Paris-Ruhr“
Paris Nord – Köln – Dortmund (610 km) mit Triebzügen der NS und SBB;
- TEE 31/30 „Edelweiss“
Amsterdam – Bruxelles Nord – Luxembourg – Basel – Zürich (902 km)
- TEE 125/128 „Étoile du Nord“
Paris Nord – Bruxelles M/N – Amsterdam (540 km)
- TEE 145/108 „Oiseau Bleu“
Paris Nord – Bruxelles M (309 km)

13 Verbindungen ab 2. Juni 1957 mit Trieb- und Steuerwagen der SNCF:

- TEE 47/40 „Arbalète“
Paris Est – Mulhouse – Basel – Zürich (613 km)
- TEE 103/148 „Ile de France“
Paris Nord – Bruxelles M/N – Amsterdam (540 km)
- TEE 631/632 „Mont Cenis“
Lyon – Torino – Milano (462 km)

Ab zweitem Halbjahr 1957 mit Doppeltriebwagen der FS

- TEE 151/156 „Ligure“ (ab 12.8.57)
Marseille – Nice – Genova – Milano (549 km)
- TEE 75/76 „Mediolanum“ (ab 15.10.57)
München – Innsbruck – Milano (593 km)

Ab zweitem Halbjahr 1957 mit Trieb- und Steuerwagen der SNCF:

- TEE 155/190 „Parsifal“ (ab 3.10.57)
Paris Nord – Köln – Dortmund (610 km)

(Zu Zugnummern und Laufwegen siehe Erläuterungen Kasten auf S. 21)



Die BB 9267 der SNCF steht im Jahr 1965 mit ihrem TEE „Mistral“ nach Nizza abfahrtsbereit in Paris Gare de Lyon. FOTO: WILLY REINSHAGEN / SAMMLUNG BREUER

verschlechterten sich die Werte geringfügig durch nun doch eingeführte kurze Grenzaufenthaltem, die bis zum Jahr 1964 Bestand hatten.

Mit 101,4 km/h hielt auch der **Arbalète** Paris – Zürich (6 Std. 4 Min.) jahrelang eine führende Position. **TEE Helvetia** Hamburg – Zürich erreichte im Sommer 1959 auf dem deutschen Abschnitt bis Basel Badischer Bahnhof (866 km in 8 Std. 39 Min.) als erster Zug der DB überhaupt mit exakt 100,1 km/h eine Reisegeschwindigkeit von einhundert Stundenkilometern. An letzter Stelle mit Durchschnittswerten von anfangs nur 76 bis 80 Stundenkilometern lagen **Ligure** und **Mediolanum**. Trotzdem waren die Zeitgewinne gerade aufsteigungs- und kurvenreichen Gebirgstrecken eindrucksvoll. Von Marseille bis Mailand dauerte die Fahrt bisher elfeinhalb Stunden, mit den TEE-Triebwagen nur siebeneinviertel. Zwischen Mailand und München brauchte D 81 Alpen-Express, noch im Sommer 1957 schnellster Zug, 10 Stunden 43 Minuten. Im **TEE Mediolanum** schrumpfte die Reisezeit auf 7 Stunden 31 Minuten, bei allerdings nur sechs statt 15 Zwischenstopps.

Die 18 planmäßig benötigten Dieseltriebwagen (für 14 Zugpaare) legten 1960/61 auf jetzt 5900 km Streckenlänge Tag für Tag 18 080 km zurück, erbrachten somit äußerst respektable Laufleistungen. Die genannten Reisezeiten sind umso bemerkenswerter, als die fahrzeugtechnisch zulässige Höchstgeschwindigkeit anfangs

kaum auszufahren war. Die DB sah 1957 ein Maximaltempo von 135 km/h vor, erst 1958 setzte sie es für den **Helvetia** auf 140 km/h herauf.

Beim Publikum fanden die meisten Züge großen Anklang. Einige mussten bald durch zusätzliche Zwischenwagen oder ganze Einheiten verstärkt werden. Deshalb kam bei der DB auch nach 1957 der VT 08.5 immer wieder zu TEE-Ehren, angekoppelt an die regulären VT 11.5. Zum **Étoile du Nord** verkehrte ab März 1958 im Abschnitt Paris – Brüssel in beiden Richtungen häufig ein aus SNCF-Triebwagengarnituren gebildeter Entlastungszug.

Genau genommen handelte es sich bisher um zwei TEE-Netze: eines im Nordwesten mit den Eckpunkten Hamburg,

13 Verbindungen ab Juni 1957

Amsterdam, Ostende, Paris und Zürich sowie eines im Süden mit den auf Milano/Mailand ausgerichteten Verbindungen von München, Lyon, Genève/Genf und Marseille. Erst am 1. Juli 1961 wuchsen die beiden Teilnetze zusammen. Gleichzeitig endete an diesem Tag die Alleinherrschaft der Dieseltraction. Schweizerische Viersystem-Elektrotriebzüge befuhren zwei neu eingerichtete TEE-Routen, den **TEE „Cisalpin“**, Paris Gare de Lyon – Lausanne – Milano (818 km) sowie die **TEE-Kurse „Gottardo“** und **„Ticino“** Zürich – Lugano – Como – Milano (293 km).

Die für alle gängigen europäischen Stromsysteme (außer die wenigen noch



Von 1957 bis 1960 stellte die SNCF mit ihren RGP 825 Triebwagen die Fahrzeuge des TEE 155 „Parsifal“ (Paris Nord – Dortmund). Hier im Jahr 1959 in Essen Hbf. FOTO: WILLI MAROTZ/ BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

mit Drehstrom betriebenen FS-Strecken) geeigneten RAe TEE II der SBB übertrafen die Leistung der Diesellokomotiven deutlich, mit 160 km/h auch deren Höchstgeschwindigkeit. Planmäßig wurde diese ab Oktober 1961 vom **Cisalpin** auf dem Teilstück Paris – Dijon erreicht, von Paris bis Mailand war der Zug genau acht Stunden unterwegs, ebenso wie der weiterhin als FS-Diesellokomotiven verkehrende Lema- no befuhr er die Simplonroute. Exakt vier Stunden brauchten **Gottardo** und **Ticino** für den Weg zwischen Zürich und Mailand, wobei hier die Steilrampen am Gotthard zu bewältigen waren.

Im September 1962 einigten sich SNCF und SNCB auf einen mit Elloks zu bespannenden TEE Paris – Brüssel. Realisieren konnten sie das Vorhaben aber erst ein Jahr später, als über der Strecke endlich komplett der Fahrdrat hing. Zwischenzeitlich kam es im Sommer 1963, bedingt durch Früherlegung des **Étoile du Nord**, zu einem eigenständigen, mit SNCF-Diesellokomotiven gefahrenen **TEE Brabant** als Nachmittagszug nur von Brüssel nach Paris. Dessen Name ging dann am 1. September 1963 auf ein neues Zugpaar über, den **TEE „Brabant“** Paris – Bruxelles M (309 km). Im Komfort fielen die hinter den beiden SNCF-Dreistrom-Prototyploks BB 26001 und 26002 vorerst eingesetzten Schnellzugwagen al-

lerdings gegenüber den übrigen TEE-Zügen ab. Erst vom 31. Mai 1964 an bildeten speziell für den Verkehr Paris – Brüssel – Amsterdam gebaute belgische und französische Wagen (sog. PBA-Bauart) die Garnitur. Bis Anfang August 1964 waren dann sämtliche Züge dieser Relation auf Lokomotivbetrieb und das neue Wagenmaterial umgestellt. Zu den jetzt gebotenen Annehmlichkeiten gehörten eine Bar, gastronomischer Service in speziellen Großraum-/Küchenwagen und eine Klimaanlage.

Für **Ile de France**, **Brabant** und **Étoile du Nord** verkürzten sich die Fahrzeiten auf der 1964 wieder nonstop zurückgelegten Strecke Paris – Brüssel nordwärts auf zweieinhalb Stunden bei Maximaltempo 150, bis 1969 dann auf 2 Stunden 20 Minuten bei Spitze 160. Das bedeutete eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 132,5 km/h. Die nun meistens verwendeten sechsachsigen SNCF-Vierstromloks der Reihe CC 40100 waren richtig gefordert, zumal vor den teils sehr schweren Zügen – ca. 650 t bei 13 Wagen. Auch in puncto Fahrgastzahlen hatte sich die Strecke zwischen französischer und belgischer Metropole zum absoluten Renner entwickelt. Zusammen mit dem die Unterwegsstationen Mons und St-Quentin bedienenden **Oiseau Bleu** boten vier TEE-Paare ideal über den Tag verteilte Verbindungen.

Wenn nicht genügend Mehrsystem-Elloks zur Verfügung standen, wurden die Züge **Ile de France** und **Étoile du Nord** zwischen Brüssel und Amsterdam mit Diesellokomotiven der SNCB-Baureihe 204 (spätere Reihe 54) befördert, also mit nach NOHAB-GM-Typenbild von der belgischen Firma AFB hergestellten Maschinen. Bis Anfang der 1970er Jahre mussten die „NOHABs“ recht häufig im TEE-Verkehr einspringen, zeitweise waren sie sogar regelmäßig eingesetzt. Vor dem **Oiseau Bleu** kamen die periodisch auch noch vor den anderen TEE-Zügen der Relation Paris – Brüssel bzw. Amsterdam anzutreffenden Dreistromlokomotiven der

Neue Zugläufe ab 30.5.1965

- TEE „Blauer Enzian“
Hamburg-Altona – Fulda – München (819 km)
- TEE „Mistral“
Paris Gare de Lyon – Marseille – Nice (1086 km)
- TEE „Rheingold“
Amsterdam/Hoek van Holland – Köln – Basel – Genève (1038 bzw. 1079 km)
Kurswagen: Amsterdam – Basel – Chur
Rheinpfeil/Rheingold-Gruppen:
Amsterdam bzw. Hoek v. H. – München
Dortmund – Basel – Mailand
Dortmund – Genève
- TEE „Rheinpfeil“
Dortmund – Essen – Köln – Frankfurt – Nürnberg – München (775 km)
Rheingold-Kurswagen (s.o.)
mit VT 11.5:
- TEE „Diamant“
Antwerpen – Bruxelles N – Köln – Essen – Dortmund (387 km)

Neue internationale TEE über DB-Strecken

- TEE „Roland“ (ab 1.6.1969)
Bremen – Hannover – Frankfurt – Basel – Luzern – Milano (1184 km)
- TEE „Bavaria“ (ab 28.9.1969)
Zürich – Bregenz – Lindau – Kempten – München (354 km)
- TEE „Goethe“ (ab 31.5.1970)
Paris Est – Saarbrücken – Frankfurt (643 km)
- TEE „Prinz Eugen“ (ab 26.9.1971)
Bremen – Hannover – Passau – Wien (1098 km)
- TEE „Erasmus“ (ab 3.6.1973)
Den Haag – Köln – Frankfurt – Würzburg – München (915 km)
- TEE „Mercur“ (ab 25.5.1974)
København – Puttgarden – Hamburg – Köln – Mainz – Stuttgart (1205 km)



Im Jahr 1961 eilt ein ALn 442/448 der FS als TEE „Ligure“ Mailand – Marseille der französischen Grenze entgegen. FOTO: FS/ARCHIV PEDRAZZINI



Im Jahr 1967 posiert die Vorserienlok E 03 001 mit ihrem TEE „Blauer Enzian“ auf dem Weg nach München in Augsburg Hbf. FOTO: HERIBERT SCHRÖPFER



Die schweizerische Post widmete dem damals neuen RAe TEE[®] der SBB im Jahr 1962 eine eigene Sonderbriefmarke.

SNCB-Reihe 150 (später 15) oder ersatzweise Vierstromloks der Reihe 160 (später 16) zum Einsatz; ab 1974 übernahmen die mit der französischen CC 40100 baugleichen Vierstromloks der SNCB-Reihe 18 die Traktion. Während die lokbespannten TEE-Züge der SNCF Furore machten, ging die Trans-Europ-Express-Ära für die französischen Dieseltriebwagen vom Typ RGP 825 zu Ende. Nachdem bereits seit Sommer 1960 **Mont Cenis** mit FS-Triebwagen und seit Anfang August 1964 **Arbalète** mit NS/SBB-Triebzügen verkehrten, blieb bis Ende Mai 1965 noch ein letzter eintägiger Umlauf für den Paris-Ruhr.

Zwei wesentliche Neuerungen brachte der Fahrplanwechsel am 30. Mai 1965: Von nun an gab es im TEE-Verkehr mit Lo-

Laufwege und Zugnummern

Die Laufwege der Züge sind in den Übersichten generell süd- bzw. ostwärts gerichtet angegeben. Für Paris sind die jeweiligen Bahnhöfe genannt. Bei Bruxelles steht M für Midi bzw. N für Nord. Im Fließtext wurde anders als in den Übersichten für die Namen ausländischer Städte die gängige deutsche Schreibweise gewählt. Entfernungsangaben gelten jeweils für die Laufwege zum genannten Zeitpunkt, als Quelle hierfür diente das Buch „Trans-Europ-Express“ von Maurice Mertens, Alba-Verlag Düsseldorf 1987. Eingetretene Laufwegänderungen sind nur teilweise erfasst.

Für die Züge der Startphase sind auch die Nummern dokumentiert. Bestand hatten diese Zugnummern nicht, einige änderten sich im Lauf der Jahre mehrfach. Bis zum Sommer 1971 handhabten die Bahnverwaltungen die Nummerierung recht individuell: Die SBB (teils auch die FS) verwandten die Anfangsbuchstaben der Start- und Zielorte, für TEE 31/30 Amsterdam – Zürich – Amsterdam also TEE AZ/ZA. Die FS wechselte in Stationen mit Fahrtrichtungsänderungen auch die Nummern (z.B. gerade in ungerade). In Österreich fuhr der Mediolanum bis 1959 als TS (Triebwagenschnellzug). Auch vom 1971 international vereinbarten System gab es dann noch einzelne Abweichungen. Deshalb sind in den Übersichten der nach 1958 eingeführten Züge nur die Namen genannt. Lediglich dort, wo es der Klarstellung dient (z.B. bei richtungsbezogenen Fahrzeitangaben), werden im Text noch Zugnummern erwähnt.

Der aus VT 11.5 gebildete TEE „Rhein-Main“ nach Amsterdam musste am 4. April 1958 wegen der großen Nachfrage um den VT 08 506 verstärkt werden (hier in Bacharach). FOTO: CARL BELLINGRODT/SAMMLUNG BRINKER



Dauerte die Reise im TEE auch häufig länger als im Flugzeug, das Speisen im Zug war deutlich komfortabler. FOTO: DB/ARCHIV MEINHOLD

Vom F-Zug zum TEE: Beim Blick aus dem Fenster des Vorkriegs-Speisewagens ist bereits die „Wachablösung“ in Form des neuen VT 11.5 zu sehen. FOTO: REINHOLD PALM





Gediegene Atmosphäre:
An der Bar eines VT 11.5
wird die Getränkekarte
des TEE „Saphir“ studiert.
FOTO: REINHOLD PALM



**Auch im Großraumwagen
des TEE „Rheingold“ vom
Typ Apüm-62 ließ es sich
bequem reisen. FOTO: DB
(FÖRST)/SAMMLUNG BRINKER**



Der TEE „Catalan-Talgo“ durchfährt auf seinem Weg nach Barcelona den malerischen Süden Frankreichs. Die Spanische Talgo-Diesellok ist ein Abkömmling der deutschen V 200-Familie. FOTO: WALTER STUDER

komotiven gefahrene innerdeutsche und innerfranzösische Züge sowie Kurswagen. Die DB stufte vier F-Zug-Paare (darunter ihre drei populärsten), die SNCF einen weltberühmten Rapide zum Trans-Europ-Express hoch.

Im Frühjahr 1965 hatte der Fahrdracht Hamburg erreicht. Deshalb stellte die Bundesbahn schon am 12. April den **Helvetia** auf Ellokbetrieb um. Vom selben Tag an bestückte sie auch den (Noch-)F-Zug **Blauer Enzian** mit frisch gelieferten, rot-beigen Wagen. Den aus dem Dienst Hamburg – Zürich abgezogenen Dieseln garnituren übertrug man andere standesgemäße Aufgaben. Als Paris-Ruhr lösten sie am 30. Mai 1965 die SNCF-Fahrzeuge ab, dazu kam die Leistung als **Diamant** zwischen Dortmund und Antwerpen.

Mit Aufwertung des **Rheingold** zum TEE wurde vom Prinzip des geschlossenen Zugverbands ohne Kurswagen abgewichen. Die Zugkomposition wechselte auf dem Gesamtweg gleich dreimal: in

Utrecht, Duisburg und Basel SBB. Mehrere Wagengruppen wurden traditionell mit dem an sich innerdeutschen **Rheinpfeil** getauscht.

Bei der DB durften die **Rheingold/Rheinpfeil**-Züge schon seit 1962/63 mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit verkehren, eigens dafür waren die E 10.12 beschafft worden. Noch schneller fuhr ab Sommer 1966 der **Blaue Enzian** auf dem Abschnitt Augsburg – München. Die von den nagelneuen E 03 hier zunächst regulär erreichten 180 km/h verhalfen dem südwärts fahrenden TEE 56 zum ersten Rang in der deutschen Reisegeschwindigkeits-Statistik. Kursbuchamtlich vermerkte die DB für die in 7 Stunden 40 Minuten durcheilte Strecke Hamburg Hbf – München einen Schnitt von 106,0 km/h. Der frühere Spitzenreiter **Rheingold** (105,3 km/h zwischen Emmerich und Basel) belegte nun Platz zwei. Ab Sommerfahrplan 1968 ließ der Bundesverkehrsminister zwischen Augsburg und München Spitzentempo

200 zu (erstmalig war das befristet während der Internationalen Verkehrsausstellung 1965 der Fall). Ab dem 28. Mai 1967 wurde das TEE-Netz um ein weiteres Zugpaar erweitert, den TEE „**Rembrandt**“ Amsterdam – Köln – Mainz – Stuttgart – München (884 km). Dieser ergänzte zwischen Holland und Bayern zeitlich symmetrisch die **Rheingold/Rheinpfeil**-Züge und beförderte im Zusammenspiel mit TEE **Helvetia** Kurswagen zwischen Amsterdam und Zürich. Ab dem gleichen Datum verkehrte der **Rhein-Main** elektrisch mit Wagengarnitur. Abermals Einbußen mussten die VT 11.5 (inzwischen umgezeichnet in Baureihe 601) am 29. September 1968 hinnehmen, sie verloren den **Parsifal** an die Ellok-Konkurrenz. Der Laufweg Paris – Hamburg war jetzt mit Ausnahme des Teilstücks zwischen Namur und Liège/Lüttich durchgehend elektrisch befahrbar. Zwischen Paris und Namur übernahmen Viersystem-Lokomotiven der SNCF-Reihe CC 40100 die Traktion. Im Abschnitt



Seit 1964 kamen die neuen SNCF-Viersystemloks der Baureihe CC 40100 vor TEE-Zügen zum Einsatz. Hier die CC 40103 mit TEE „Ile de France“ in Brüssel (1969). FOTO: MAX DELIE

Namur–Lüttich waren bis zur im September 1970 abgeschlossenen Elektrifizierung die belgischen „Kartoffelkäfer“ der NOHAB-Typen 202 oder 204 eingesetzt, von Lüttich bis Köln belgische Viersystem-Maschinen der Reihe 160 und von Köln bis Hamburg 112er der DB. Ab Sommer 1970 bespannten die ebenfalls für vier Stromsysteme geeigneten „Europaloks“ der DB-Baureihe 184 den **Parsifal** zwischen Lüttich und Aachen, wegen deren Schadanfälligkeit griff man aber bald auf belgische Lokomotiven zurück.

In Frankreich schaffte der **Rapide Mistral** derweil seit 1957 die 511 km lange Etappe Paris–Lyon trotz des Halts in Dijon in exakt vier Stunden, was einem Durchschnitt von 127,7 km/h bedeutete. Somit galt der Zug bis zur Aufnahme des Shinkansen-Verkehrs in Japan (Oktober 1964) als schnellster der Welt. Auch in seinen ersten TEE-Jahren führte er noch die 1956 gebauten, klimatisierten und jetzt mit rotem Band oberhalb der Fenster versehenen Inox-Wagen, dazu modernisierte Pullman- und Speisewagen der CIWLT. Ab 1969 kamen die allen bisherigen Komfort übertreffenden Fahrzeuge der Inox-Bauart Mistral 69 zum Einsatz – mit Bar, Zugsekretariat, Boutique und Frisiersalon!

Nachdem auch im Abschnitt Marseille–Nizza der Fahrdrabt gespannt war, fuhr der **Mistral** ab 9. Februar 1969 in nur



Auf Grund von akutem Ellok-Mangel mussten bisweilen auch belgische Nohabs im TEE-Verkehr aushelfen. Hier SNCB-204 007 mit TEE „Ile de France“ im Jahr 1965 in Amsterdam. FOTO: J.G.C. VAN DE MEENEDEN

9 Stunden 8 Minuten von der Seine-Metropole ins Weltbad an der Riviera. Zwischen Paris und Lyon war er nochmals um 13 Minuten beschleunigt worden, er schaffte bei Höchsttempo 160 und mit bis zu 15 Wagen eine Reisegeschwindigkeit von 135 km/h. Ergänzend richtete die SNCF hier 1969 eine gleichschnelle Verbindung mit **TEE Lyonnais** ein, zwei Jahre später kam in der Relation Paris–Marseille der **Rhodanien** hinzu.

Im Jahr 1969 reihte sich Spanien in die TEE-Gemeinschaft ein und bereicher-

te das Angebot zum Sommerfahrplan um den extravaganten **Catalan-Talgo**. Ebenfalls ab 1. Juni 1969 sorgte der Langstreckler **Roland** für einen kräftigen Leistungszuwachs bei den lokbespannten Zügen. Diese legten jetzt zwei Drittel der insgesamt täglich gefahrenen ca. 35 500 km zurück. Im Sommer 1969 verkehrten nur noch acht der jetzt 27 TEE-Zugpaare als Dieseltriebwagen, unverändert drei Zugpaare entfielen auf die SBB-Elektrotriebzüge. Es folgte eine weitere, fünfjährige Expansionsphase, in der sich das Netz



Zwischen 1971 und 1975 wurde der TEE „Paris-Ruhr“ im DB-Abschnitt mit Lokomotiven der Baureihe 110 bespannt, hier 110 227-6 in Aachen Hbf. FOTO: SAMMLUNG MEHNERT



Auch im Dänemark-Verkehr kamen Nohab-Lokomotiven zu TEE-Ehren: Hier die MX 1003 der DSB vor TEE „Merkur“ im Juni 1975 in Rødby. FOTO: ROLF DIETER ROSE

schließlich via „Vogelfluglinie“ nach Kopenhagen im hohen Norden ausdehnte.

Der **Bavaria** war der letzte neu geschaffene Trans-Europ-Express mit Dieseltriebzügen, doch bereitete im Februar 1971 ein schweres Unglück dem Einsatz der NS/SBB-Triebwagen zwischen Zürich und München schon bald ein allzu jähes Ende.

Exemplarisch sei hier auf drei der neuen lokbespannten TEE eingegangen: Der frühere F-Zug-Klassiker **Roland** führte

im Abschnitt bis Basel Kurswagen Bremen – Chur, die er in Basel gegen die „Märländer Rheingold-Gruppe“ aus Hoek van Holland bzw. Dortmund tauschte. Durch die Schweiz via Gotthardstrecke wurde der Zug von in TEE-Farben lackierten Re 4/4 II befördert. Der **Merkur** bestand nördlich von Hamburg meist nur aus drei Wagen, von denen zwei ab/bis Kopenhagen liefen und einer in der Regel ab/bis Puttgarden. Bemerkenswerterweise beförderten den Zug in Dänemark dieselektrische „NOH-

ABs“ der DSB-Reihen MY oder MX. Zwischen Puttgarden und Hamburg oblag den dieselhydraulischen 221ern die Traktion; südlich von Hamburg waren wie mittlerweile vor den meisten TEE-Zügen im Bundesbahnbereich die 103.1 eingesetzt. Den **TEE Goethe** zogen zwischen Frankfurt (Main) und Metz Zweisystem-Lokomotiven der Baureihe 181 (anfangs die Vorseerienmaschinen, ab 1974 die 181.2).

Der bereits innerdeutscher F-Zug bekannte **Blaue Enzian** avancierte zum 31.5.1970 auch endlich zum internationalen Zug. Fortan fuhr er als **TEE „Blauer Enzian“** Hamburg-Altona – Würzburg – München – Klagenfurt (1199 km). Der **Blaue Enzian** kam über Salzburg im Sommer ständig, im Winter saisoniert bis Klagenfurt. Dazu gesellte sich saisonal ab 18. Dezember 1970 ein Flügel-TEE über Kufstein nach Zell am See. Im Sommer 1971 erreichte der südwärts fahrende Zug zwischen Hamburg Hbf und München (6 Std. 56 Min.) bei fünf Zwischenhalten eine Reisegeschwindigkeit von 117,3 km/h. Das bedeutete für einen TEE im DB-Bereich (über annähernd vergleichbare Entfernung) absoluten Rekord. □

Der weiteren Entwicklung des TEE-Verkehrs in den 1970er Jahren widmet sich **Teil 2** dieser Serie in EJ 6/17.

Ätztechnik

Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Chemikalien, Ätztelle für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. Metalle, Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

Katalog gegen € 5,- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Internet: www.saemann-aeztechnik.de
Mail: saemann-aeztechnik@t-online.de

Bäume und mehr
finden Sie in unseren Shops unter:

www.mbrmodel.eu
in Polen und
www.mbs-dd.com
in Deutschland

MODELLBAHN-SCHILDHAUER
Würzburger Str.81
01187 Dresden
Tel: 0351 27979215
www.modellbahn-schildhauer.de

Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin

MODELLBAHN UMSCHAU

Bahn Welt 

Im Internet auf www.bahnwelt.tv

Auch auf FireTV, AppleTV, AndroidTV, Chromecast, watchmi und vielen Smart-TVs

PAULO

Seit 30 Jahren Hersteller anspruchsvoller Ausgestaltung für hochdetaillierte Anlagen in den Spuren H0, 0 und 1.



Besuchen Sie www.paulo.de

 Modelleisenbahnbau
Karl Sauer
Bebelstraße 48
37081 Göttingen
Tel. 05 51 / 6 63 82

1965 ____ 35 Jahre ____ 2000

**ARNOLD • FALLER • FLEISCHMANN
ROCO • MÄRKLIN • TRIX**



30 Jahre ASOA
www.asoa.de

Haben Sie einen speziellen Anlagenwunsch?

Dann könnte dies hier die richtige Adresse für Sie sein:

Modellbahn-Anlagenbau J. Brandl
Fronfischer-gasse 6
93333 Neustadt
Tel.: 0 94 45 / 83 93 oder 410
Fax: 0 94 45 / 2 19 48

Z - fm Spur Z feiner Modellbau

- Lasercut Gebäude und Zubehör
- Lokverfeinerung
- Vorbild Selbstbaugleis

Decoder von **VELMO**

www.z-fm.de

Lokschuppen Hagen-Haspe

Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr vieles mehr

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 023 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Airbrush-Kurse für Modellbahner mit Fachbuchautor Mathias Faber

Infos unter: www.harder-airbrush.de
Tel. +49 (0)40 878798930

Spielwarenfachgeschäft WERST
www.werst.de • e-mail: werst@werst.de
Schillerstr. 3 • 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
Tel.: 0621/682474 • Fax: 0621/684615

Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi
Auf über 600 qm präsentieren wir Ihnen eine riesige Auswahl von Modellbahnen, Modellautos, Plastikmodellbau und Autorennbahnen zu günstigen Preisen.
Digitalservice und Reparaturen • Weltweiter Versand

Ihre VGB-Vertriebspartner in

Karlsruhe

- Lok & Autobox, Peter-und-Paul-Platz 4
- Bahnhofsbuchhandlung Karlsruhe Hbf

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Jetzt auch mit dem beliebten VGB-DVD-Programm!

Modellbaum Manufaktur Grünig www.modellbaum.de
Wir beGRÜNIGEN ihre Landschaften 089-31881600



besserePreise bewährt.vielfältig.günstig

 **viessmann**

Viessmann, Kibri, Vollmer, Märklin, Piko, Trix, Tillig, LGB, Liliput, Falter, Noch, Busch, Preiser, Lenz, Weinert, Uhlenbrock, ESU, Herpa, Wiking etc.

Ladengeschäft: Schulstr. 46 - 71720 Oberstenfeld - Gronau
Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 8:00 bis 18:00 Uhr (durchgehend) - Sa. 9:00 bis 12:00 Uhr

www.Beckert-Modellbau.de

Geberggrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

 **BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV**

DIE Buchhandlung mit Gleisanschluss
LUDWIG www.lesen-mit-ludwig.de

Hbf • 50667 Köln • Tel.: 0221 / 16072-0
Besuchen Sie unsere sehr gut sortierte Fachabteilung für Eisenbahnliteratur im 1. Stock

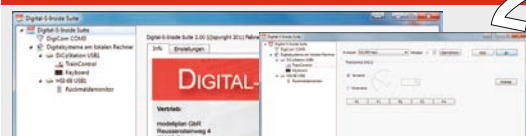
stangel
MODELLBAHNBAU

www.stangel.pl

Gebäude-
modelle
Dioramen
Anlagenbau
Zubehör

Die moderne Digitalzentrale

DIGITAL-S-INSIDE 2



DIGITAL-S-INSIDE Version 2 wurde komplett neu entwickelt. Geeignet für Windows Vista und Windows 7, 8 und 10 in 32 und 64 bit.

14016	DSI 2 inkl. DiCoStation	€ 199,00
14116	Update DSI 1 auf DSI 2	€ 49,00
14216	DSI 2 Upgrade	€ 70,00

Für alle, die bereits eine DiCoStation haben und diese als Digitalzentrale und Interface nutzen wollen.
Mehr unter www.modellplan.de

modellplan ... Software + Technik für Modellbahner

Erhältlich bei:
modellplan GbR
Reussensteinweg 4
73037 Göppingen
Tel.: 07161/816062

Polák CZ Generalvertretung für Deutschland

modellbahn-schildhauer
www.mbs-dd.com Tel: 0351 27979215
DE 01187 Dresden, Würzburger Str.81

MOMENTE

Gran alegria – große Freude

TEXT UND FOTO: WOLFGANG MATUSSEK

Freude, und das nicht zu knapp, initiiert der „Alex“ in mir als meines Erachtens eines der schönsten Bahnprodukte. Die von der attraktiven Lady ausstrahlende Ruhe beweist, dass sie ihre Schönheit diesem smarten Zugtyp bedenkenlos anvertraut. Bei vier Tageszügen pro Richtung ist der „Alex“ der Metropolenverbinder zwischen Prag und München. Beide Zentren quirlig und bierig – das südliche mit der Göttlichkeit des Oktoberfests und den Kunst-Bayern darin, wo im Suff kurze Lieben entstehen, sowie das nahe Hochgebirg und der Fön als An- und Hinzugsreiz. Die nördlichere Metropole, erhabener, wo in der Seele des Althergebrachten lange Lieben sich schmieden und die Fans sich im Trambahnfieber finden – und wo die Moldau dem Ganzen Gelassenheit verleiht.

Besuchte das Fräulein Prag oder genügte ihr Pilsen? Der Weisheit „weniger ist oft mehr“ entsprechend? Oder vollzog sie gar diese Praxis in der überfordernden Eindrucksflut der Perle Praha? Egal wo, sie hat ein „mobiles Haus“ betreten mit Unterteilung in Räumlichkeiten, den Abteilen. Eine tiefsinnigere Gedankenwelt lässt sich in deren Geborgenheit noch entwickeln und die Fähigkeit hierzu strahlt sie zweifellos aus. Germanistik und Philosophie als ihre Studierwelt, wer weiß? Jedenfalls dem hochwertigen Reisetypus des „Alex“ aufgeschlossen – das beweist ihr dazu passendes Buch. Und wenn die Schmetterlinge des Gehirns, die Kreativgedanken, mal nach Flugpause drängen, lässt es sich auch entspannen, sei es liegend auf den Abteilsitzen als „Couch“ (die Höflichkeit vorbeiziehender Reisegenossen lässt dies oft zu) oder stehend im „Flur“, in die gestaltlose Nacht meditierend.

Für diese das Unterwegssein schätzende Frau sicher ein Zug der Freuden also, der „Alex“. Freunde von ihr werden sie aber vielleicht als „Wundertüte“ bezeichnen bei der Wahl einer solch „zeitreichen“ Reiseform, während ihnen dagegen in moderner Art mit dem „sportlichen“ Flieger die Romantik der Distanz und die Welten, die bis zum Ziel dazwischen liegen, verloren gehen.

Wenn der „Alex“ jetzt aus Schwandorf gen München hinausgleicht, wird sie als Reiseerfahrene wohl die kühlenden Luftzüge bei offenem Fenster wertschätzen – nach reichlich individueller Abteilwärme; denn niemand kann sagen, erkenne die Wärme, ohne die Kälte erlebt zu haben. Hauptsächlich wird sie jedoch dieses ambivalente, aber unglaublich guttunende Gefühl einer Melange aus Abschied, Befreiung und Fernweh als Sehnsucht nach Neuem in sich aufsaugen. Es lässt sich prinzipiell am offenen Fenster bei jeder Ab-

fahrt an den Zwischenbahnhöfen einer Reise erleben, wenngleich diese Emotion an deren Beginn weitaus am stärksten ist. Anflutende Kontraste wie positive Abteilwellen, die heutzutage noch erlebbar sind im so speziellen „Alex“. Dreißig neue Abteilwagen sind geordert, ein Freudenbonbon für mich aus dem Munde einer fröhlich gesinnten Zugbegleiterin, die eben vorbeikam.

In Domazlice war es schon tiefdämmrig. Das grüne Naturband Europas auf halbem Weg zur bayerischen Grenzstadt Furth im Wald, kaum bekannt, konnte am offenen Fenster nur noch erochen werden. Die Überwindung von Staats- und Kulturgrenze zwischen zwei noch verschiedenen Charakteren menschlichen Daseins hinsichtlich des Umgangs mit Natur machen den Alex zum besonderen „Bildungs“-Zug. War von Prag her die harmonischere Verwobenheit mit der Natur und die diesbezügliche Zurückhaltung des Menschen deutlich zu sehen, so bietet die jetzige Nacht die Gnade, spätestens ab Schwandorf nicht mehr hinschauen zu müssen auf die rabaukenhafte Daseinsdominanz der Monokultur Mensch. Viele Fahrgäste führen hier das Shoppen schon im Schilde, im zugehörigen „Palast“ von München. Die Meinung der aparten Weiblichkeit hierzu? Ich will mal Zustimmung vermuten. Bis München ist es aber noch ein Weilchen.

Sicher nutzt die schön(e) Reisende in Kürze das „Esszimmer“ ihres Mobilhauses, den tschechischen Speisewagen. Leider werden diese wegen fehlender Rentabilität demnächst verschwinden, wie die verbale „Schmerzinjektion“ der Zugbegleiterin von vorhin lautete. Ohne Restaurantkultur bliebe dann nur noch der freundliche Caterer, der – oft schon 65 aufwärts und vom System zur Dauerarbeit verurteilt – eine der positiven Abteilwellen darstellt.

Auf dem Weg in den Speisewagen hat unsere ausstrahlende Lady noch das unbehagliche Blickdickicht eines Grossraumwagens zu überstehen, wo überall Gepäck und Hinterteile Gesichter verstören und ständig Entschuldigungen gegrummelt werden. Welch schnöde Konstanz an Unangenehmem in diesem Raum.

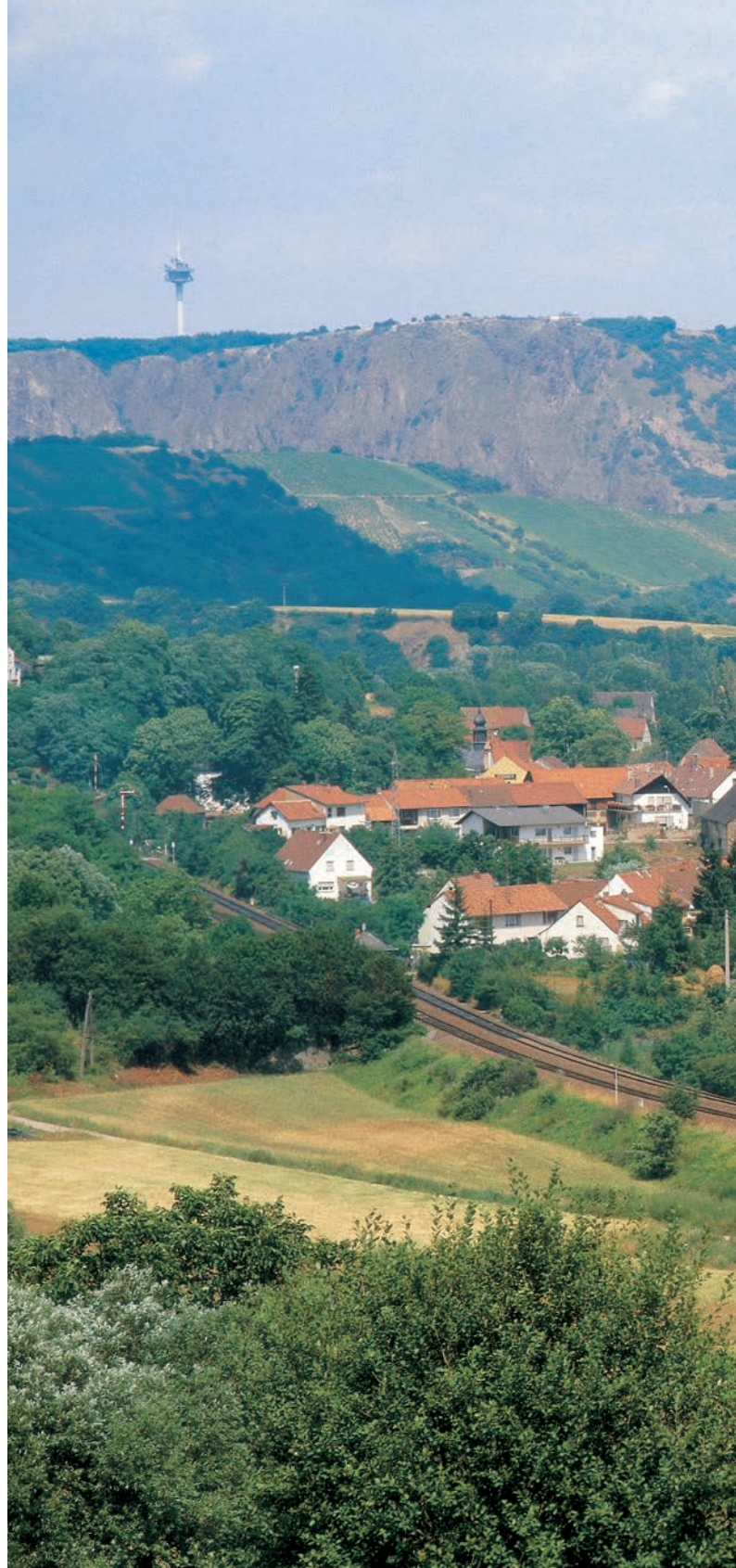
Die Elegante verströmt doch etwas von diesem andalusischen Esprit als warmfarbige Schönheit mit etwas „Erobert-werden-Sehnsucht“ und dem stolzen, südlichen Senorita-Gen, das in ihr zu schlummern scheint. Wer, als Mann, möchte da nicht die Intimität dieses Abteils mit ihr teilen? „Gran alegria“, große Freude, würde er bei Eintritt und zustimmender Mimik ihrerseits empfinden. Die stille Heimeligkeit des Abteils erhöht sie zur erotischen Aura. □



ZEIT REISE

Altenbamberg 1985

TEXT: JOACHIM SEYFERTH



Wir reisen jetzt nach Bamberg. Nach Bamberg in der Pfalz. Denn wenn der örtliche Schrankenwärter im Bahnhof Altenbamberg früher bei jeder mitgehörten Zugmeldung seine Anwesenheit und Bestätigung durch das kurze „Bamberg“ kund tat, die ersten beiden Silben des Ortsnamens also schlichterhand wegließ, weil beim Betriebsdienst der Eisenbahn ohnehin alles kurz und knapp mitgeteilt mit, dann können wir das auch. Also reisen wir nach Bamberg, nicht in das oberfränkische, sondern in das pfälzische, das an der Alsenzbahn zwischen Bad Münster am Stein und Kaiserslautern liegt. Unsere Edmonsonsche Fahrkarte trägt die Datumsprägung vom 18.07.1985 und der dazugehörige Tag macht dem Sommer alle Ehre.

Witzigerweise macht der Schaffner im Zug hinter Bad Kreuznach beim Blick auf unsere Fahrkarte das Spielchen mit und bestätigt unser Fahrtziel halb jovial, halb pflichtbewusst mit den Worten: „Ah, nach Bamberg, ins alte! Dann müssen Sie die nächste Station hinter Bad Münster raus.“ Gesagt, getan – wenig später stehen wir auf dem Hausbahnsteig im alten Bamberg, schauen unserem Zug hinterher und erspähen den Stationsbeamten, der an seinem Kurbelbock am Ende des Bahnsteigs geräuschvoll klappernd die Schranken am nahen Bahnübergang hochkurbelt. Beim Verlassen des Empfangsgebäudes erblicken wir durch die geöffnete Tür seines Dienstzimmers eher beiläufig ein Dampflokomotiv-Foto an der Wand und werden damit natürlich sofort an die ausklingende Dampflokomotivzeit



Altenbamburg-Klassiker: Blick auf den Ort und die darüber thronende Altenbaumburg, hier mit 218 und ihrem Eilzug nach Kaiserslautern (18. Juli 1985).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

der Alsenzbahn zwischen Bad Kreuznach und Kaiserslautern mit Dampf bespannt (Baureihen 23 und 50), hinzu kamen bis zu zehn Nah- und Durchgangsgüterzüge nach/von Kaiserslautern über diese Strecke. Da die Grenzlast für Güterzüge mit BR 050-053 auf der Alsenzbahn bei 1040 Tonnen lag, wurde so mancher Durchgangsgüterzug nach Kaiserslautern auch schon mal in zwei Teilen gefah-

hier auf der Alsenzbahn erinnert, die an unserem Julitag des Jahres 1985 gerade einmal vor rund zehn Jahren beendet wurde:

Noch bis einschließlich 1974 wurden fast alle Personenzüge auf

ren. Mehrarbeit bekamen die 50er aus Kaiserslautern und Saarbrücken auch in Form von Umleiterzügen der Moselstrecke, die Anfang der Siebzigerjahre elektrifiziert wurde. Im Sommerfahrplan 1973 verkehrten laut einem Schreiben des Bw Bingerbrück neben den Personenzügen, Leerfahrten und Nahgüterzügen planmäßig fünf dampfbespannte Durchgangsgüterzüge von Bingerbrück nach Kaiserslautern-Einsiedlerhof, drei erreichten Bingerbrück in der Gegenrichtung. Diesen meist sehr gut ausgelasteten Zügen – oft wurde die Wagenzuglänge von 700 Meter erreicht – ging es bezüglich ihrer Traktion ab Januar 1974 allerdings an den Kragen: Das Bw Kaiserslautern erwartete zwischen April 1974 und Dezember 1975 die Neuanlieferung von 28 weiteren Dieselloks (218 361-388)

Meist gut ausgelastet
waren die Durchgangs-
güterzüge von und nach
Kaiserslautern-Einsied-
lerhof: 050 680 qualmt
mit Dg 6145 durch
den „Bahnhof“, der
eigentlich ein Haltepunkt
ist (14. Mai 1974).

FOTO: KNUT SCHELENZ



und setzte aus ihrem bislang vorhanden Fundus von zwölf 218ern diese für Probefahrten vor den schweren Zügen ein – freilich nicht ohne anfängliche Probleme und vor allem mit deutlichen Überschreitungen der Fahrzeit. Eine weitreichende Ausmusterungsverfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn (HVB) vom 5.12.1974 sorgte dann bis Ende 1974 für die Abstellung vieler Dampflokomotiven bei den Bahnbetriebswerken Kaiserslautern und Saarbrücken – der Dampf auch auf der Alsenzbahn wurde schlagartig spärlicher. Am 11. Januar 1975 endete mitten in der Fahrplanperiode der planmäßige Einsatz der 23er beim Bw Kaiserslautern, an ihrer Stelle wurden spätestens jetzt vollends die neu beheimateten Diesellok-Baureihen 211 und 218 eingesetzt.

Auch unser Zug war mit einer 218 bespannt, deren Diesel wir beim Verlassen des Bahnhofes noch in der Ferne und abschwelend vernehmen. Über dem kleinen und ruhigen Ort dominiert die Burgruine Altenbaumburg, die der Gemeinde letztlich auch ihren Namen gegeben hat. Von dort oben kann man einen herrlichen Blick ins Alsenztal sowie zum Rotenfels-Massiv bei Bad Münster am Stein genießen, aber uns zieht es ja doch nur zurück an die Schienen im Tal, die im Ortsbereich abgesehen vom Übergang am „Bahnhof“ (Posten 2217) mittels weiterer Bahnübergänge überquert werden können: Durch die dörflichen Gassen erreicht man nördlich des Haltepunktes den Posten 2218 (Anrufschränke), in südlicher Richtung den Übergang 2216 (ebenfalls Anrufschränke) und nicht weit davon entfernt klebt sogar das kleine und fotogene Gebäude des Schrankenpostens 2214 oben am Hange eines kurzen Streckeneinschnittes. Zum Zeitpunkt unserer Reise ist dieser noch besetzt und wenn der Schrankenwärter zur Zug- und Streckenbeobachtung aus seiner Tür auf den kleinen Freistand vor dem Gebäude tritt, erinnert er durchaus an jemanden, der dem Burgherrn auf der in Sichtweite thronenden Altenbaumburg Konkurrenz machen will.

Diese Bahnübergänge sind es auch, die das Verweilen an der Strecke so reizvoll machen: Auf der Talseite der Strecke das beschauliche Dorfleben, auf der Bergseite verschlungene Feldwege in die Wiesen und Wälder jenseits des Ortes. Kein Wunder, dass zwei Bahnübergänge nur per Anruf über die gelbe Rufsäule geöffnet werden, denn hierher „verirren“ sich in der Regel nur die Landwirte oder seltene Wanderer. Doch mehrere Lebewesen scheren sich hier in keinsten Weise um irgendwelche Bahn-Regeln oder Vorsichtsmaßnahmen und überqueren mehrmals täglich die beiden Gleise ohne Kenntnis der Eisenbahner: Es sind die zahlreichen Dorfkatten, die in ihrem großen Revier die Ortsseite mit

der Naturseite nach eigenen und festen „Fahrplänen“ tauschen und mit fließendem Gang über die vier Schienen schleichen. Ob sie vor den Übergängen warten würden, wenn sich ein weiterer Anrufhebel direkt in Bodennähe befinden würde? Natürlich bekämen die Skeptiker recht, denn alleine der Eigensinn und Stolz der kleinen Tiger schlosse dies aus.

Zwischen dem Bahnübergang 2216 und 2214 befindet sich am Streckengleis von Enkenbach nach Bad Münster am Stein ein weiterer Eisenbahn-Ausrüstungsgegenstand, auf dem allerdings noch nie eine Katze gesehen wurde: das Deckungssignal A, ein Formsignal einschließlich dazugehörigem Vorsignal „a“ in entsprechender südlicher Entfernung. Es wird ebenfalls vom Wärter im Empfangsgebäude bedient und dient der Sicherung der Reisenden,

welche den niveaugleichen Bahnsteigzugang bei haltenden Zügen in Richtung Kaiserslautern benutzen. Noch ahnen wir nicht, dass dieses Deckungssignal als einziges Formsignal (plus Vorsignal) sogar die künftige Modernisierung der Signaltechnik an dieser Strecke überleben wird und noch über dreißig Jahre nach unserem Besuch im Sommer 1985 per Handhebelbedienung und Seilzug vom immer noch verbliebenen Schrankenwärter im Bahnhof Altenbamburg gestellt wird.

Noch. Denn wir müssen an dieser Stelle aus aktuellem Anlass einen kurzen Zeitsprung in die Jetztzeit unternehmen und die verstörende Nachricht verkünden, dass wenige Wochen nach dem Erscheinen des Heftes mit unserer Zeitreise nach Altenbamburg die Vorarbeiten für die Automatisierung der drei Bahnübergänge 2216, 2217 und 2218 beginnen werden: Laut der DB Station & Service AG finden die vorbereitenden Maßnahmen vom 8. Mai bis 30. Juni 2017 statt, zum Neubau des Hausbahnsteiges sowie eines neuen

Außenbahnsteigs (für den künftigen Wegfall des niveaugleichen Bahnsteigzugangs) am Gleis Bad Münster am Stein – Enkenbach wird es sogar eine Strecken-Vollsperrung mit Schienenersatzverkehr geben (01.07. bis 13.08.2017), danach werden noch weitere Sperrungen außerhalb der Hauptverkehrszeiten folgen. Nach diesem Umbau werden die drei Bahnübergänge in Altenbamburg vom Fahrdienstleiter in Bad Münster am Stein überwacht, der Ort verliert seinen letzten Schrankenwärter und die Alsenzbahn ihre letzten beiden Formsignale.

Wir haben uns aber in nunmehr fast ferner Vergangenheit in der Nähe des Schrankenpostens 2214 postiert und sind bei geschlossener Schranke und zurzeit keinen fälligen Reisezügen gespannt, was da wohl kommen möge. Kurz darauf das vertraute Dieselbrummen einer V 60 und schon passiert uns stangenkurbelnd die 260 896 mit zwei G-Wagen, der Übergabe 66260 zum nahen Alsenz. Und keine zwei Stunden kommt sie wieder zurück, wiederum mit zwei G-Wagen und diesmal als Üg 66261. Der Schrankenwärter steht ebenso wiederum wie ein Burgherr an seinem Posten oben am Hang und beschaut sich das Treiben von Zügeln und Eisenbahnfreund. Letzterer trabt nach dieser Vorstellung noch weiter südlich die Hänge hinauf und erkundet das bekannteste Eisenbahnmotiv Altenbamburgs, den Blick auf die Strecke im Gleisbogen vor



LINKS: In den Hang gebaut war der um die Jahrtausendwende abgerissene Schrankenposten 2214, der hier von E 3258 nach Kaiserslautern passiert wird (18. Juli 1985)

OBEN: Zugpause: Die Schrankenbäume ragen in den Himmel und der Blick schweift von der Dorfkirche zur Namensgeberin des Ortes, der Altenbaumburg (18. Juli 1985)

FOTOS: JOACHIM SEYFERTH (2)

der Bergkulisse mit der darauf thronenden Altenbaumburg (siehe Einleitungsfoto).

Schade, dass außer dem Übergabe-Zugpaar kein weiterer Güterverkehr auf der Alsenzbahn stattfindet, von hier oben wäre eine lange Wagenkette schön anzuschauen. Aber die langen Durchgangsgüterzüge von und nach Kaiserslautern sind ja längst Vergangenheit und das bekannte Opel-Ganzzugpaar 57506/07 zwischen Rüsselsheim Opelwerk und Kaiserslautern (mit Baureihe 218) sowie verschiedene Kalkzüge zwischen Stromberg (Hunsrück) und Ludwigshafen BASF sollten erst Ende der Achtzigerjahre bis 2010 hier verkehren. Heute wissen wir, dass der letzte Kalkzug von Stromberg am 22. Juni 2010 über die Alsenzbahn verkehrte, weil das dortige Kalkwerk ab dato keine Betriebsgenehmigung mehr erhielt und somit auch die Hunsrückstrecke ihren letzten Verkehr verlor. Ganz abgesehen davon, dass um die Jahrtausendwende auch der in Hanglage befindliche Posten 2214 abgerissen und der dazugehörige Bahnübergang beseitigt wurde ...

Somit verabschieden wir uns von Altenbamberg und der Alsenzbahn, die zum Zeitpunkt unserer Zeitreise 114 Jahre alt ist und



demnach im Jahre 1871 nach einem 1865 geschlossenen Staatsvertrag zwischen Preußen und Bayern eröffnet wurde. Im indirekten Zusammenhang mit unserem pittoresken „Bamberg“ in der Pfalz hat sich in jüngerer Zeit übrigens ein Fall ereignet, der wiederum kein gutes, aber typisches Licht auf die nunmehr auch schon über zwanzig Jahre alte DB AG wirft: Im Februar 2014 suchte ein Kölner Kunststudent für den Fachbereich Drehbuch und Regie per Internet für seinen Diplomfilm eine Örtlichkeit mit einem Schrankenwärter, der von einer vollautomatischen Schranke ersetzt werden soll. Der Bahnübergang sollte sich in einem ländlichen Gebiet befinden, da zugleich eine Dorfgeschichte erzählt und gezeigt werden sollte. Von dem in Sachen Eisenbahn kompetenten Teil der Netzgemeinde bekam er auch einige Tipps hierzu, darunter eben auch die Örtlichkeit Altenbamberg mit seinem schrankenkurbelnden „Bahnhofsvorsteher“. Freudig bedankte sich der Kunststudent zwei Monate später für die Unterstützung, wies aber zugleich darauf hin, dass die Deutsche Bahn eine Zusammenarbeit komplett abgelehnt habe und er sich nun einen Schrankenposten an einer Privatbahn suchen müsse. Auf diese Weise ist auch Altenbamberg nicht zum Film gekommen und unsere aktuelle Bahn eine Blamage reicher. □

RECHTS:
Späte Erinnerung
an die Dampflokezeit
auf der Alsenzbahn:
58 311 mit Sonderzug
80261 gen Kaisers-
lautern zwischen
Ort und Natur
(2. August 1999).
FOTO: KNUT SCHELENZ



MITTE:
260 896 kehrt mit der Übergabe 66261 von Alsenz zurück, überwacht
vom Schrankenwärter auf dem Posten 2214 (18. Juli 1985).

GANZ UNTEN:
„Großer Bahnhof“ mit Kurbelbock (18. Juli 1985).
FOTOS: JOACHIM SEYFERTH (2)



- ANZEIGE -



© by ETS / Bild vom Eisenbahn-Garten des ETS

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn,
denn – Eisenbahn sind WIR!“

20./21. Mai 2017
Eisenbahn-Frühlingsfest
im Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT
Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen
mehr Information unter
www.modelleisenbahn.com

HEKI – Live-Landschaftsbauseminar
Transpress & MotorBuch Verlag: Aktion
Männersache
Auhagen – Kinderbastelwerkstatt
& Schaudioramen
Herpa LKW Sonderangebotsaktion
Roco und Fleischmann
Z21 Vorführungen
BRIO Spielezelt
Infostand Stuttgarter Verkehrsfreunde
Infostand GES
Infostand Roter Flitzer
Preiser Figurenausstellung
Lenz – Info-Digitaltag
..... und viele mehr!

Es grünt so grün...:
Frisches Grün auf Wiesen und
Bäumen und mittendrin eine grüne
Altbauellok. Die 194 158 bespannte
am 6. Mai 1983 einen Durchgangs-
güterzug München–Salzburg. Sie
war vom Oktober 1979 bis zu ihrem
Einsatzende am 30. Mai 1988 beim
Bw Ingolstadt beheimatet, das im
Winterfahrplan 1982/83 einen
Planbedarf von 26 Maschinen der
Baureihe 194 hatte.

FOTO: ANDREAS RITZ





Baureihe 85: Der Bulle vom Höllental



Ursprünglich als neue Berglok und Nachfolgerin der Baureihe 95 konzipiert, stellte die Reichsbahn 1932/33 die Baureihe 85 auf die Schienen, nun allerdings spezifisch an die Erfordernisse der Höllentalbahn (Schwarzwald) angepasst und in nur zehn Exemplaren. Konstruktiv wurde sie von den Baumusterloks der Baureihe 44 abgeleitet

TEXT: HENDRIK BLOEM



In der Ursprungsausführung ohne Windleitbleche hat die 85 003 im Juni 1934 soeben mit P 1547 den Titisee erreicht. FOTO: CARL BELLINGRODT/SAMMLUNG KNIPPING

(am bekannten gleichnamigen Denkmal gelegen) und Hinterarten sind dabei mehrere Abschnitte von über 55 % (1:18) zu bewältigen. Von Neustadt geht es seit 1901 weiter auf der sogenannten hinteren Höllentalbahn nach Donaueschingen. Kurz vor Neustadt, in Titisee, schließt außerdem seit 1926 die sogenannte Dreiseilen-

bahn nach Seebrugg an, die im Abschnitt bis Feldberg-Bärental gleichfalls mit einer Extremsteigung aufwartet. Als eine der steilsten Eisenbahnstrecken Deutschlands wurde die Höllentalbahn im Bereich der Steilrampe als Zahnradstrecke gebaut. Über 40 Jahre lang hielt sich hier der Zahnradbetrieb, bis Anfang der 1930er Jahre die DRG auch hier, auf einer der letzten verbliebenen Zahnradstrecken, den Reibungsbetrieb einführen wollte, um die unverhältnismäßigen Betriebs- und Personalkosten zu reduzieren. Natürlich konnte eine Umstellung des Betriebes nur mit sehr schweren und starken Lokomotiven gelingen. Als erster Schritt wurde im Jahr 1927 die Ertüchtigung der Höllentalbahn für 20 t Achslast weitestgehend abgeschlossen. Dabei standen die geeigneten Lokomotiven noch gar nicht zur Verfügung. Sowohl die Extremsteigung als auch die auf einzelnen Abschnitten zugelassene Höchstgeschwindigkeit der seit der Jahrhundertwende als Hauptbahn betriebenen Strecke ließen beispielsweise die andernorts mit Erfolg auf Steilstrecken eingesetzte 94⁵ (preußische T 16¹) mit Riggensbach-Gegendruckbremse hier als Alternative weniger geeignet erscheinen. Man benötigte eine leistungsfähige Lok, die sowohl die Steilrampe bewältigen konnte als auch eine hauptbahntaugliche Endgeschwindigkeit aufwies.

Ein erwogener Einsatz der leistungsstarken, auf anderen Steilrampen aber unentbehrlichen Baureihe 95 auf der Höllentalbahn hätte einen Nachbau dieser Lokomotive bedeutet. Ein solcher passte aber nicht in das von neuen Baugrundsätzen geprägte Typisierungs- und Vereinheitlichungskonzept der jungen Reichsbahn. Vielmehr hatte man auch für die stark beanspruchte 95, die als Übergangskonstruktion der auslaufenden Länderbahnbauart nur kurz zuvor auf die Schienen gestellt worden war, schon

früh eine Nachfolgetype nach den Konstruktionsmerkmalen der Einheitslokbauart ins Auge gefasst.

Die dem Engeren Lokomotivausschuß in seiner ersten Sitzung am 18. Mai 1921 in Oldenburg (i.O.) vorliegende Typenreihe enthielt bereits eine entsprechende

Starke Berglok gesucht

1'E1'-Tenderlok mit Dreizylindertriebwerk. Sie war spä-

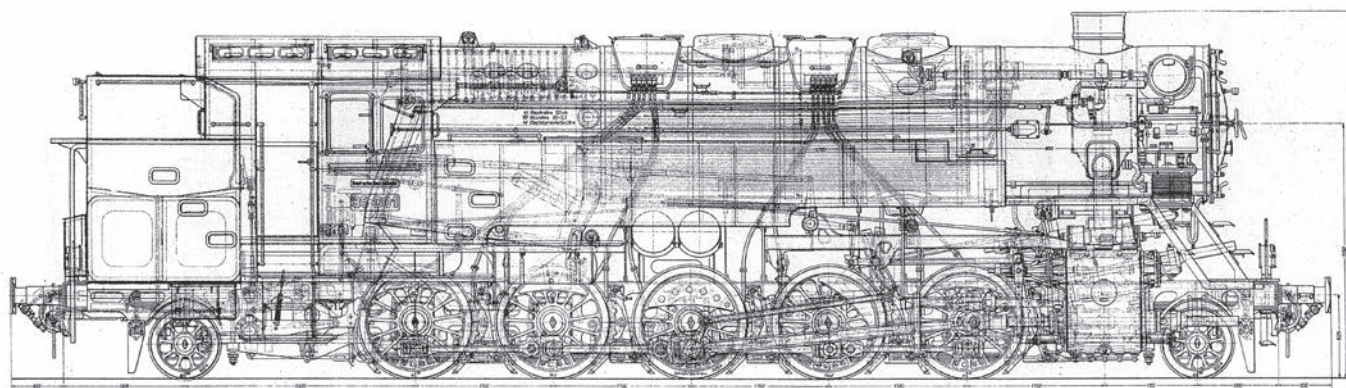
testens mit Gründung des Vereinheitlichungsbüros 1922 als auch Nachfolgerin der Baureihe 95 vorgesehen und sollte die Baureihenbezeichnung 84 erhalten. Mitte der 1920er Jahre sollte ihre Beschaffung konkret werden. In diesen Zeitraum fiel auch die Erprobung der Baumusterloks der Baureihen 43 und 44 mit ihren unterschiedlichen Triebwerken, bei der sich wegen der im mittleren Leistungsbereich höheren Verbrauchswerte der 44 bereits die Weiterbeschaffung der Zwillingssbaureihe 43 abzeichnete. Hiervon beeinflusst schlug das Vereinheitlichungsbüro die 43er als Basis für die neue Berglokomotive vor: mit 20 t Achslast und vielen Tauschteilen mit anderen Einheitsloks, auch von der gleichzeitig vorgeschlagenen Baureihe 62. Der Auftrag zum Bau von 15 Loks der Baureihe 62 wurde 1927 an Henschel in Kassel vergeben, derjenige zum Bau der 84er sollte folgen. Doch die Weltwirtschaftskrise und die daraus

Entwicklungslinie der 1'E1'-Berglok

resultierenden Verkehrsrückgänge gingen mit der Verknappung von Investitionsmitteln einher. Dies führte zu drastischen Einschränkungen bei Neubeschaffungen: Der Bau der neuen Bergloks war wie viele andere Vorhaben vom Tisch und wurde ins Haushaltsjahr 1931 verschoben. Selbst der größte Teil der bei Henschel bereits fertiggestellten 62er wurde wegen Finanzierungsproblemen vorerst nicht abgenommen.

Wenige Jahre später erholte sich die Wirtschaft in Deutschland aufgrund zahlreicher wirkungsvoller wirtschaftspolitischer Maßnahmen der Weimarer Regierung. In dieser Situation wendete man sich auch bei der DRG wieder zukunftsorientierten Projekten zur Ökonomisierung des

Die Höllentalbahn, eine landschaftlich reizvolle, betrieblich aber hoch anspruchsvolle Bergstrecke, führt seit 1887 von Freiburg im Breisgau nach Neustadt im Schwarzwald. Bei einer Gesamtlänge von 36 km geht es auf rund 25 km stetig bergauf, wobei bis zum Brechpunkt hinter dem Bahnhof Hinterzarten ein Höhenunterschied von über 600 m zu überwinden ist. Auf der Steilrampe zwischen den Bahnhöfen Hirschsprung



Längsansicht der Baureihe 85. Die Länge über Puffer der Lokomotive beträgt 16 300 mm. ZEICHNUNG: SAMMLUNG EBEL

Betriebes zu. So sollten auch endlich die verbliebenen Zahnradbetriebe durch Reibungsbetrieb ersetzt werden.

Die vormaligen Planungen zur für die-
sen Ersatz vorgesehenen Baureihe 84 hätten
eigentlich nur geringer Überarbeitung be-
dürft, allerdings hatte man zwischenzeitlich
umfangreiche Betriebserfahrungen mit der
Baureihe 43 sammeln können. Die Beurtei-
lung dieser hoch beanspruchten Loks fiel
nun nicht mehr
so positiv aus
wie noch we-
nige Jahre zu-
vor: Die in Last
und Geschwin-
digkeit immer
anspruchsvoller werdende Zugförderung
brachte die 43er an ihre Grenzen.

Wollte man Rahmen- und Triebwerks-
schäden vermeiden, die sich wegen hoher
Kolbenkräfte und kritischen Massenaus-
gleichs des Zwillingstriebwerkes bereits
abzeichneten, musste man bei Neukons-
truktionen handeln. Man näherte sich so
wieder den einstigen Vorschlägen des Lok-
ausschusses und griff vollständig auf Fahr-
werk und Triebwerk der schweren 1'E-Gü-
terzuglok mit Barrenrahmen in der Version
der Baureihe 44 zurück.

Diese bemerkenswerte Entscheidung
fiel in die Ära des einflussreichen Bau-
artdezernenten Richard Paul Wagner, der
stets auch für den hohen Leistungsbereich
ein Verfechter der Zweizylinderlokomotive
war. Wenn Wagner es aber hatte hinnehmen
müssen, dass bei der Konstruktion der 85
letztlich doch die Dreizylinderlok verwirk-
licht wurde, ist hier bereits der beginnen-
den Trend weg von dem starren Zwillings-
Ideal erkennbar. Folgerichtig sah man für
die Drillingslok nun die neue Baureihen-
bezeichnung 85 vor. Die Reihenbezeich-
nung 84 blieb dann den 1936 und 1937 für
die Müglitztalbahn gelieferten besonders
kurvgängigen und kräftigen Neubauten
gleicher Achsfolge vorbehalten. Zehn Loko-
motiven der Baureihe 85 wurden bei Hen-
schel bestellt. Sie kamen dann in schneller

Folge von Ende Dezember 1932 bis Febru-
ar 1933 mit den fortlaufenden Fabriknum-
mern 22110 (85 001) bis 22116 (85 007)
sowie 22142 (85 008) bis 22144 (85 010)
zur Auslieferung. Die neuen Lokomotiven
waren trotz ihrer geringen Anzahl keine
Exoten. Kleinere Stückzahlen an spezielle
Einsatzbedingungen angepasster Loko-
motiven gehörten durchaus in das Wagner'sche
Konzept, wenn denn die Einheitslok-Bau-
grundsätze und das Prinzip der
Austauschbar-
keit zahlreicher
Einzelteile und
Baugruppen ge-
wahrt blieben.

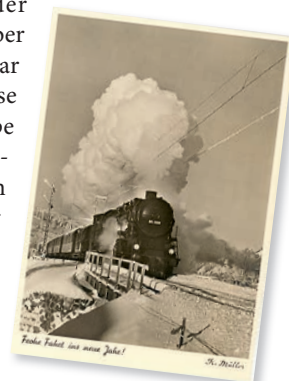
Dies war im höchsten Maße der Fall: Rah-
men und Drillingstriebwerk wurden wie er-
wähnt von der Baumusterloks der Baureihe
44 übernommen. Beide Außenzylinder ar-
beiteten somit analog zur großen Schwes-
ter auf die dritte, der Innenzylinder auf die
zweite Kuppelachse. Bemerkenswerterwei-
se wurde auch die Hängeeisensteuerung
von der 44 übernommen, obgleich man
für eine in beiden Fahrtrichtungen gleich
schnelle Tenderlok eine Steuerung mit
Kuhn'scher Schleife hätte erwarten können,
um bei Rückwärtsfahrt das unter Leistung
typische und unerwünschte Steinspringen
zu vermeiden. Für die Betriebsverhältnis-
se auf der Höllentalbahn war die Hängeei-
sensteuerung jedoch stimmig: Im Betriebs-
alltag fuhren auch die 85er, wie bereits ihre
Vorgängerinnen, einer Vorschrift entspre-
chend grundsätzlich von Freiburg nach
Neustadt bzw. Seeburg mit der Rauchkam-
mer voraus den Berg hinauf, während man
sich in der Gegenrichtung, also talwärts und
somit ohne Leistung, rückwärts rollen ließ.
Die Ansteuerung des Innentriebwerks er-
folgte über Exzenter von der dritten Kuppel-
achse aus. Die jeweils äußeren Kuppelach-
sen waren mit den vorderen bzw. hinteren
Laufachsen zu Krauss-Helmholtz-Gestellen
zusammengefasst, um der Lok eine gleich
hohe Vor- und Rückwärtsgeschwindigkeit
zu ermöglichen. Alle Kuppelachsen wur-

den von vorn abgebremst und wie schon bei
der 95 mit beidseitigen Sandstreu-einrich-
tungen (über zwei Sanddome, vor und hin-
ter dem Dampfdom angeordnet) versehen.
Die Räder der mittleren Treibachse hatten
geschwächte Spurkränze. Die Kesselkon-
struktion mit einer Rohrlänge von 4700 mm
konnte man, einschließlich Speisedom und
Vorwärmer, von der Baureihe 62 über-
nehmen. Weil der
Rahmen der 85 aber
deutlich länger war
und alle Anschlüsse
der Zylindergruppe
mit Ein- und Aus-
strömungen von
der Rauchkammer
aufge-nom-men
werden mussten,
wurde die Rauch-
kammer als neu-
es Bauteil den
Verhältnissen der 85

angepasst, d.h. gegenüber der 62 verlängert.

Die 3,55 m² messende Rostfläche war
gegenüber der leistungsmäßig vergleichba-
ren 95 deutlich verkleinert. Die Lok erhielt,
wie von der Hauptverwaltung der DRG für
alle neuen fünffach gekuppelten Güterzug-
lokomotiven gefordert und auf Steilrampen
ohnehin vorgeschrieben, neben der Knorr-
Druckluftbremse eine Riggenbach-Gegen-
druckbremse. Bei dieser wird durch Umle-
gen der Steuerung entgegen der jeweiligen
Fahrtrichtung von den Kolben Luft in die
Zylinder der Lokomotive gesaugt und hier
komprimiert, was zu einer dynamischen
Bremswirkung der gesamten Lokmasse in
Abhängigkeit von den Radumdrehungen
der Antriebsachsen führt.

Einige Zeit nach Indienststellung der
Maschinen kam es außerdem zu deren Aus-
rüstung mit der doppelten Westinghouse-
Bremsen („Henry-Bremse“), einer Bremsan-
lage, die über ein eigenes Führerbremsventil
und eine eigene Bremsleitung unter Umge-
hung der Steuerventile und Hilfsluftbehäl-
ter eine unmittelbare Verbindung zwischen
Hauptluftbehälter der Lok und Bremszylin-



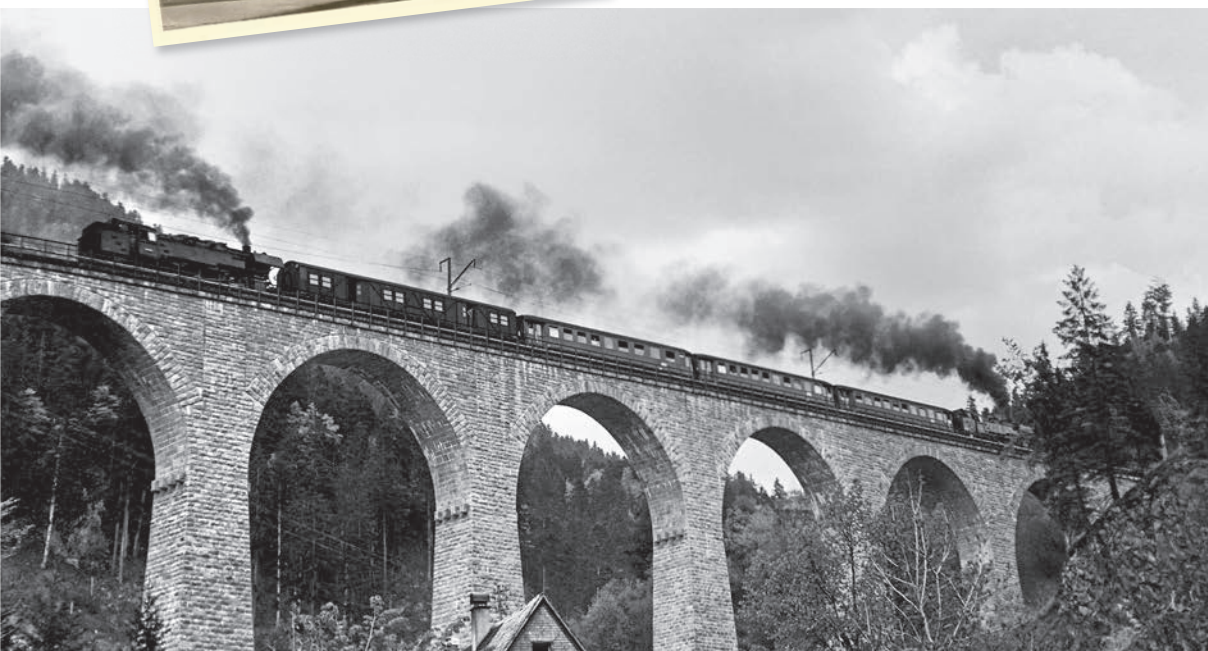
Die Dreizylinder-Lok bedeutete die Abkehr vom Zwillings-Ideal



An einem sonnigen Maimorgen des Jahres 1959 rangiert die 85 002 im Bahnhofsbereich von Titisee. In den 50er Jahren erhielten die 85er Windleitbleche der Bauart Witte. FOTO: DR. ROLF BRÜNING

Linke Seite/unten:
Neujahrs-Grußkarten
mit Wintermotiven
vom 85er-Einsatz auf
der Höllentalbahn.
FOTOA: SAMMLUNG ASMUS

Standardporträt „links
schräg von hinten“,
Freiburg 1934. FOTO:
C. BELLINGRODT/
SAMMLUNG EJ



Zwei 85er (85 003 als
Zuglok sowie 85 009 als
Schiebelok) beförderten
1957 planmäßig den E 765
Freiburg – München, in dem
lange Zeit ein aus Kriegs-
fahrzeugen entstandener
Gepäckswagen der Gattung
MDie mitgeführt wurde.
FOTO: GERHARD GRESS



Mit Vorspannlok 75 108 passiert die 85 009 am 23. Juni 1934 mit ihrem E 383 die bekannte Signalbrücke in Hirschsprung. Beachtung verdient auch der kleine Kranwagen links im Bild. FOTO: DLA DARMSTADT (C. BELLINGRODT)/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

dern der Fahrzeuge herstellt. Die Loks waren mit der besonders förderstarken Doppelverbundluftpumpen-Bauart Nielebock-Knorr, angepasst an lange Gefälle Strecken zum Füllen von zwei Hauptluftbehältern mit zusammen 800 l, versehen. Zur Speisung des Kessels diente eine Kolbenpumpe Bauart Knorr-Tolkien mit 250 l/min Hub.

Bei 14 atü Kesseldruck und der allgemein zu Grunde gelegten Regel-Verdampfungsleistung von 57 kg pro Quadratmeter Heizfläche und Stunde entwickelte die neue Berglok eine Zylinderleistung von 1500 PSI und war damit der zehn Jahre älteren 95 geringfügig unterlegen. Im Alltagsbetrieb war sie aber leistungsfähiger und dürfte bei höherer Verdampfungsleistung, wie sie spätestens ab Mitte der

1950er Jahre durch Neuerungen in der Kesseltechnik möglich waren, eine Zylinderleistung von mindestens 1800 PSI erreicht haben. Mit einem Kuppelraddurchmesser von 1400 mm waren die ca. 133 t schweren Maschinen in beiden Fahrtrichtungen 80 km/h schnell (zunächst nur 70 km/h).

Die 85 001 wurde als erste fertiggestellte Lokomotive am 13. Dezember 1932 im RAW Kassel abgenommen und sogleich der Lokversuchsanstalt Grunewald zugeteilt (17. Dezember 1932). Mit den anderen Maschinen (Abnahmen bis Februar 1933) absolvierte man ein umfangreiches Versuchsprogramm in ihrer zukünftigen Hei-

mat, welches die neuen Loks auch auf die hintere Höllentalbahn und weiter über die Schwarzwaldbahn bis nach Villingen führte. Vor allem aber fanden die Versuche zwischen Freiburg und Neustadt auf der Steilrampe statt. Es kam auch zu Einsätzen auf der wenige Jahre zuvor neu gebauten Dreiseisenbahn, wo der Verkehr in die sich etablierenden Wintersportgebiete – bereits mit Durchläufern zwischen Freiburg und Seeburg – immer anspruchsvoller geworden war. Die Maschinen wurden vorerst im Bw Villingen stationiert, zu dem damals auch die Einsatzstelle Neustadt im Schwarzwald gehörte. Es zeigte sich, dass die Lokomotiven insbe-

sondere auf der Höllentalbahn und der Dreiseisenbahn ihr hohes Leistungsvermögen ausspielen und zu erheblichen Fahrzeitverkürzungen beitragen konnten.

Der planmäßige Einsatz der neuen Maschinen begann hier deshalb am 7. Oktober 1933 und war ein Erfolg. Die bärenstarken Lokomotiven ließen keinen Zweifel daran, dass auch auf extremen Steilstrecken ein Reibungsbetrieb möglich war, und fanden in Fachkreisen ihre Anerkennung. Diese litt allenfalls daran, dass schon beim Bau der Lokomotiven absehbar war, dass ihr Einsatz im Höllental nur vorübergehender Natur bleiben würde. Man plante nämlich, Höllental- und Dreiseisenbahn zu elektrifi-

zieren, so dass hier bald noch stärkere und schnellere Elektrolokomotiven zum Einsatz kommen sollten, die 85 wollte man zur Schwarzwaldbahn umsetzen. Tatsächlich gestaltete sich der nur drei Jahre nach Inbetriebnahme der 85 aufgenommene elektrische Betrieb mit einem 50-Hertz-Stromsystem dann aber als reiner Vorlauf- und kriegsbedingt sogar als ein jahrzehntelangen Auslaufbetrieb mit nur wenigen Lokomotiven, weswegen es zu einem bis dahin einmaligen dauerhaften Mischbetrieb von Dampf- und Elektrolokomotiven kommen sollte. Aber so weit war es noch nicht. Mit der Übernahme der gesamten Zugförderung durch die 85 entfielen die bisherigen Betriebshalte zum An- und Abkuppeln von nachschiebenden Zahnradlokomotiven. Die 85 trug damit zu deutlich verkürzten Fahrzeiten bei und brauchte z.B. mit Personenzügen auf dem Abschnitt von Freiburg nach Titisee bergauf nur noch zwischen 68 und 61 Minuten (P 1573 bzw. P 1551). Bergab ging es sogar nochmal zehn Minuten schneller. Der Fahrzeitgewinn gegenüber der vorausgegangenen Fahrplanperiode schlug mit beachtlichen 30 Minuten zu Buche. Auf der Steilrampe schafften die schweren Lokomotiven mit den ihnen zugemuteten Lasten dennoch immer noch nicht mehr als 15 bis 20 km/h. Kurz vor Ende der Erprobungsphase wurden die Maschinen erwartungsgemäß nach und nach vom Bw Villingen zum Bw Freiburg umbeheimatet und von hier aus sowie von der Ein-

Bewährungsprobe auf extremer Steigung

satzstelle Neustadt/Schwarzwald aus, die deshalb verwaltungsmäßig am 1. Oktober 1933 von Villingen dem Bw Freiburg zugeordnet wurde, zeit ihres Dienstes auf der Höllentalbahn eingesetzt. Für das Personal war der Dienst auf der 85 sehr anspruchsvoll. Die relativ kleine Rostfläche musste bergan bei hohem Dampfverbrauch nahezu ununterbrochen beschickt werden. Der Kesseldruck war naturgemäß ständig am Limit (14 atü) zu halten und der Kohleverbrauch war entsprechend hoch. Vielfach wurde mit Zug- und Schiebelok gefahren, bei schweren Zügen sogar mit drei Lokomotiven. Die Talfahrten unterlagen besonders strengen Betriebsvorschriften, die zwar keine körperlichen Anstrengungen, aber eine besonders aufmerksame Fahrweise und einen überlegten Einsatz der Bremssysteme verlangten. Ein ins Rollen gekommener Zug wäre ab einer bestimmten Geschwindigkeit nicht mehr zu halten gewesen. Die

(kontinuierlich regulierbare) doppelte Westinghouse-Bremse war bei sachgemäßer Handhabung im Steilstreckenbetrieb eine willkommene Hilfe.

Von 1933 bis 1936 wurden die beiden Stammstrecken der 85 wie geplant elektrifiziert, und zwar auf der Grundlage der Nutzung von landesweit verfügbarem Industrie-Wechselstrom von 50 Hertz. Die neuen Lokomotiven der Reihe E 244 waren allerdings vorerst nicht zum Ersatz der 85 vorgesehen, vielmehr wollte man hier den Wechselstrombetrieb vor der geplanten Elektrifizierung der Rheintalbahn unter Extrembedingungen mit wenigen Elektroloks testen. Ohne Frage brachte die Elektrifizierung hier aber Leistungen und Geschwindigkeiten auf die Schiene, die Ihresgleichen suchten. Die 85 hatte der neuen Traktion nicht das Geringste entgegenzusetzen.

So aber blieb es bei vier Elektrolokomotiven (später fünf), die sich ab dem 18. Juni 1936 die Einsätze mit der 85 teilten – vorerst im 85er-Umlaufplan. Im Laufe des Erprobungsbetriebes gestand man den Elloks aber bald einen eigenen Umlaufplan zu. Als sich die Elektroloks als alltagstauglich erwiesen hatten und dem Betrieb dauerhaft

Von Freiburg nach Titisee in knapp 60 Minuten

zur Verfügung standen, gab man einige 85er für andere Dienste frei. Die Berichte über diese Einsätze, sind allerdings spärlich und erscheinen nicht immer ausreichend gesichert. Dr. Alfred B. Gottwaldt berichtete von Einsätzen auf der bereits elektrifizierten Geislinger Steige während der regelmäßig im September stattfindenden Reichsparteitage der NSDAP in Nürnberg, da im Zusam-



Im Mai 1957 ist 86 003 Zug- und 85 010 Schiebelok des E 765 Freiburg – München, hier am Einfahrsignal des Bahnhofs Hirschsprung. Der Opel Kapitän im Vordergrund trägt noch das Besatzungszonen-Kennzeichen, das Ende 1957 abgeschafft wurde. FOTO: GERHARD GRESS

menhang mit diesen Ereignissen die Strecke Stuttgart – Ulm zahlreiche zusätzliche Züge zu verkraften gehabt habe. Berichtet wird außerdem von Einsätzen auf der Rheintalbahn zwischen Freiburg und Offenburg vor regulären schweren Gü-

terzügen. Als gesichert gelten dürfen ferner Sondereinsätze während des Krieges vor schwersten Militärzügen mit gleich mehreren 85ern, auch auf der Höllentalbahn. Dokumentiert ist ein Jagdbomber-Angriff auf einen Munitionszug im Bahnhof Freiburg-Littenweiler, infolge dessen 85 004 schwerste Schäden erlitt und ausgemustert wurde. Ihr Kessel wurde allerdings weiterverwendet. Verschiedene Quellen berichten, dass sich gegen Ende des Krieges ein Großteil des vor der heranrückenden Front gesicherten 85er-Bestandes in Geislingen und Pforzheim wiederfand. Die 85 001 soll in Neustadt verblieben sein, wegen Unbefahrbarkeit der Strecken war sie aber dort vom üb-

rigen Netz der Reichsbahn abgeschnitten. Die 85 002 habe es sogar bis nach Waldshut verschlagen. Der bis auf die 85 004 noch vollständig vorhandene Bestand kehrte ab

1945 nach Freiburg bzw. Neustadt zurück. Mit der Wiederherstellung der Befahrbarkeit aller Streckenabschnitte der Höllentalbahn konnte auch der elektrische Betrieb durchgehend wieder aufgenommen werden und bis Ende der 1940er Jahre normalisierte sich der Verkehr weitgehend.

Der bald wieder auflebende Fremdenverkehr in den Hochschwarzwald brachte zahlreiche Sonder- und Turnuszüge auf die Höllental- und Dreiseenbahn. Unvergessen sind die in den 1950er Jahren verkehrenden, aus modernen 26,4-m-Wagen bestehenden Touropa-Züge mit zwei 85ern als Zugloks und/oder einer 85 am Zugschluss. In diese Zeit fällt auch die Nachlieferung von vier fast baugleichen Maschinen für die Türkische Staatsbahn. Sie wurden für die Steilrampe Bilecik – Karaköy der wich-

tigen Verbindung Istanbul – Ankara benötigt und 1951 von Henschel sowie Jung gebaut (TCDD 57.01 – 04; 57.01 in Camlik heute noch vorhanden). Zu bescheidenen Filmehren kamen einige 85er Anfang der 1950er Jahre als auf Hochglanz polierte Statistinnen bei Dreharbeiten für den DB-Jugend- und Werbefilm „Kleiner Mann auf großer Reise“ (1951, SWR Eisenbahn-Romantik, Folge 188). Nachdem die Elektrifizierung der Rheintalbahn aufgrund der Kriegsvorbereitungen des NS-Regimes in Deutschland und des Ausbruchs des Zweiten Weltkriegs ausblieb, hatte sich abgezeichnet, dass der elektrische Betrieb im Hochschwarzwald mit Wechselstrom von 50 Hertz auf lange Zeit ein Inselbetrieb bleiben würde. Daraus hatte sich auch eine langfristige Perspektive für die Baureihe 85 ergeben. Als dann aber die Elektrifizierung der Rheintalbahn mit dem üblichen Stromsystem von 16 2/3 Hertz von der DB 1954 in Angriff genommen und 1957 abgeschlossen wurde, sahen die Dinge anders aus: Eine Umstellung des Betriebes im Hoch-

Neue Betätigung im Fremdenverkehr



Am 3. August 1955 bieten in Freiburg Hbf die beiden Schwestern 85 001 mit E 613 und 85 005 mit P 1587 einen imposanten Anblick. Die neuen Oberleitungsmasten sind Teil der Elektrifizierung der Rheintalbahn Basel – Freiburg, sie künden aber auch bereits von der baldigen Umstellung der Höllentalbahn auf 16 2/3 Hertz und dem durchgehend elektrischen Zugbetrieb. FOTO: ULRICH MONTFORT



Bei Hinterzarten ist die 85 010 Tender voraus mit einem kurzen Güterzug Richtung Freiburg unterwegs, aufgenommen im Mai 1959. FOTO: DR. ROLF BRÜNING

schwarzwald gleichfalls auf 162/3 Hertz und damit eine freie Verwendbarkeit der „normalen“ elektrischen Triebfahrzeuge der DB auf Höllental- und Dreiseenbahn bot sich an, zumal bei mehreren 85ern als auch den E 244ern aufwändige Hauptuntersuchungen anstanden und der Liefervertrag für den 50-Hertz-Strom ebenfalls auslief. Die Umstellung erfolgte in der Nacht zum 20. Mai 1960. Mit dieser Maßnahme konnten die sofort zur Verfügung stehenden Lokomotiven der Reihe E 40¹¹ (Baureihe 139) und E 44W vollständig den Betrieb übernehmen. Die gesamte Baureihe 85 war nun mit einem Schlag arbeitslos.

Diese Zeitenwende auf der Höllentalbahn erlebten die 85 008 und 85 010 als Betriebslokomotiven nicht mehr. Sie waren bereits am 13.9.1958 (008) bzw. 6.6.1959 z-gestellt worden. Unmittelbar vor der Umstellung, am 15.5.1960, war auch die 85 003 auf z gegangen. Von den anderen bis zum Schluss im Einsatz befindlichen Lokomotiven wurde die 85 006 noch wenige Wochen bis Mitte Juni als Reserve in Hirschsprung vorgehalten. Die 85 002 und 85 009 kamen für Heizdienste ins AW Karlsruhe. Alle anderen Lokomotiven wurden nach ihrer Ausmusterung (HVB-Verfügung vom 29.5.1961) bald verschrottet – mit nur einer Ausnahme. Fern der bisherigen Heimat der 85 gab es das Bw Wuppertal-Vohwinkel, das auf der Strecke von Düsseldorf nach Wuppertal auf deren Steilstreckenabschnitt Erkrath – Hochdahl (33 ‰) anspruchsvollste

Schiebe- und Vorspanndienste zu erbringen hatte. Dies geschah mit Lokomotiven der Baureihe 94⁵, an denen im Sommer 1960 in Vohwinkel Mangel herrschte. So wurde kurzerhand die 85 007 am 20. Juni 1960 vom Bw Freiburg an das Bw Wuppertal-Vohwinkel abgegeben. Dort versah man sie mit der auf der dortigen Rampe üblichen Keller'schen Kupplung, die ein Abkuppeln der Schiebelok vom nachgeschobenen Zug während der Fahrt ermöglichte.

Für rund ein Jahr leistete sie hier anspruchsvolle Schiebe- und Vorspanndienste vor schwersten Zügen, die teilweise mit zwei Zug- und zwei Schiebelokomotiven gleichzeitig gefahren werden mussten, bis auch sie am 13. Juni 1961 wegen Fristablauf z-gestellt und am 4. Dezember 1961 ausgemustert wurde. Zuvor hatte sie noch als letzte betriebsfähige Vertreterin ihrer Gattung auf Initiative des VdEF an einer Fahrzeugausstellung im Bw Hagen-Eckesey teilgenommen (März 1961). Nach ihrer z-Stellung versah die 85 007 in den Wintern 1961/62 und 1962/63 Dienst als Heizlok im Bw Bestwig. Im Frühjahr 1963 wurde sie in die Bestwiger Einsatzstelle Warburg überführt, von wo aus sie nach zweieinhalbjähriger Abstellzeit im Oktober 1965 mit dem Ziel Freiburg im Breisgau abrollte. Nach äußerlicher Aufarbeitung in Freiburg wurde sie als Denkmal vor der Staatlichen Inge-

nieurschule Konstanz (der heutige HTWG Hochschule Konstanz) aufgestellt.

Von 1966 an stand sie hier, den Witterungseinflüssen ungeschützt ausgesetzt, bis sie 1979 an die DB zurückgegeben wurde. Diese stellte sie auf Betreiben Bediensteter

85 007: Vom Höllental nach Wuppertal und zurück

des Bw Freiburg der dortigen BSW-Gruppe, heute Kameradschaftswerk der Eisenbahner Freiburg (KWE), zur Verfügung, die sie mustergültig rollfähig aufarbeiten ließ und verschiedenen Ausstellungen zuführte. Seit Ende der 1980er Jahre aber steht die inzwischen im Eigentum der Stadt Freiburg befindliche Lok auf einem Grundstück der DB im Freien, lediglich durch ein Dach geschützt und ohne Gleisanschluss. Sie wird noch immer durch das KWE betreut, allerdings ist eine Überlassung an die IG Dreiseenbahn gewünscht und eine mittelfristige Überführung nach Seeburg wird angestrebt.

Nicht zuletzt ihrer besonderen Einsatz- und Technikgeschichte wegen und als Verwandte der Baureihe 44 ist der Lok zu wünschen, was dem Autor in der zweiten Jahreshälfte 2015 zugetragen wurde: Der letzte „Bulle vom Höllental“ könnte langfristig betriebsfähig aufgearbeitet werden. Kann denn ein Baureihenbericht schöner enden? □

MEISTERWERKE von JOSEF BRANDL



Es war eines der anspruchsvollsten und langwierigsten Anlagen-Bauprojekte, das jemals die Werkstatt von Josef Brandl verlassen hat: die schon legendäre Schwarzwald-Anlage von Dieter Bertelsmann. In der Reihe „Josef Brandls Traumanlagen“ wurde bereits mehrfach über die Entstehung dieses Meisterwerks berichtet. Jetzt hat Josef Brandl den letzten, rund acht Meter langen Bauabschnitt fertiggestellt – den Bahnhof Freiburg-Wiehre und sein städtisches Umfeld inklusive Freiburger Straßenbahn. Darüber hinaus wird ein Stück der Höllentalbahn mit einem Glanzlicht dieser Strecke dargestellt: dem bekannten Ravenna-Viadukt in höchster Modellbau-Qualität!

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 661601 | € 15,-



Das neue Meisterwerk von Josef Brandl erweckt die Länderbahn-Zeit, die Belle Epoque, auf eindrucksvolle Weise zum Leben. Grüne Lokomotiven, Reisende mit Frack und Zylinder, Autos, die wie Kutschen aussehen, urige Technik – so sah die Welt vor mehr als 100 Jahren aus. Und so ist sie auf einer H0-Anlage nachgebildet, die das Einsatzgebiet für die unterschiedlichsten Länderbahnfahrzeuge im Maßstab 1:87 ist. Mittelpunkt ist der Bahnhof Neustadt mit umfangreichen Gleisanlagen in Normalspur auf der einen und dem Schmalspur-Bahnhof auf der anderen Seite, eingebettet in eine naturgetreue Landschaft, wie sie nur Josef Brandl schaffen kann.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 661701 | € 15,-



Jetzt als eBook verfügbar!



Meine Schwarzwald-Anlage
Best.-Nr. 661001-e
€ 11,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

Weitere Ausgaben aus der Eisenbahn-Journal-Reihe „Josef Brandls Traumanlagen“



Bauen wie Brandl,
Teil 2
Best.-Nr. 661301



Heigenbrücken
Best.-Nr. 661302



Bahnparadies
Ostbayern
Best.-Nr. 661401



Malerisches Altmühltal
Best.-Nr. 661402

Jeweils 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, ca. 120 Abbildungen,
je € 13,70

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



www.facebook.com/vgbahn

Malte Werning



FOTO: BURKHARD BEYER

Malte Werning – Jahrgang 1970, verheiratet und Vater eines Sohnes – wurde in Duisburg in einer Bundesbahnerfamilie geboren. Als Sechsjähriger musste er fassungslos mitansehen, wie sein Vater seine Märklin-Eisenbahn verkaufte – nichtsahnend, dass zu Weihnachten das Minitrax-Starterset unter dem Tannenbaum liegen würde. Die Weichen waren gestellt. Als Dreizehnjähriger wurde das Taschengeld zwischen dem Lok-Report-Abonnement, dem jährlichen „Röhr-Verzeichnis“ und Filmmaterial für eine Fujica STX-1 aufgeteilt, mit der die ersten brauchbaren Eisenbahnfotos entstanden. Die Familie musste bald im Bad zusammenrücken, als sowohl Platz als auch Besuchszeiten zugunsten eines reibungslosen Dunkelkammerbetriebs reglementiert wurden. Kaum der Jugend entwachsen, schreibt Werning Beiträge für Tageszeitungen und Fachzeitschriften. Mit mehreren Mamiya 645 „bewaffnet“, bleibt er neben der Diafotografie auch lange Zeit dem lieb gewonnenen Schwarzweiß treu. Dabei reizt ihn vor allem die harmonische Einbindung der Eisenbahn in der Landschaft. Ob der Zug dabei dampft, brummt oder surrt,

ist ihm nach eigenem Bekunden ziemlich egal. Von 1990 bis 1998 übernahm er die Bild-, später auch die Chefredaktion der „Lokrundschau“. 1999 erschien aus seiner Feder das Fachbuch über die meterspurige Inselbahn auf der ostfriesischen Insel Wangerooge und 2000 gemeinsam mit Michael Hubrich der Bildband „Die Deutschen Bahnen heute“. Neben den deutschen Inselbahnen liegt sein Hauptaugenmerk aber vor allem auf Triebwagen und der Historie von DB-Triebfahrzeugen. Seit 1994 ist Malte Werning ständiger Mitarbeiter des Eisenbahn-Journals, wobei neben diversen Beiträgen auch einige Sonderausgaben seiner Feder entsprangen bzw. von ihm redaktionell betreut und gestaltet wurden. 2005 gründete er gemeinsam mit drei anderen Eisenbahnfreunden das Fahrzeugstatistikprojekt „Lok-Datenbank.de“, das heute zu einer der größten Statistikdatenbanken über Schienenfahrzeuge angewachsen ist. Seit 2004 fotografiert er digital mit Canon-Kameras.

Im Internet:

www.malte-werning.de und www.inselbahn.de



Feierabend in den Rheinwiesen: Während die Züge im Hintergrund zum Sprung über den Strom ansetzen, genießen die Duisburger die sommerlichen Sonnenstrahlen und lassen sich weder von der umliegenden Industrie noch der Eisenbahn stören. Die aus Xanten kommende 643-Einheit erreicht in wenigen Minuten den Duisburger Hauptbahnhof – heute fährt hier die Northwestbahn (1. Juli 2006).





Im beschaulichen Edertal unterbricht der 628 672 nur kurz die Stille in der Herbstlandschaft bei Berghausen (Strecke Bad Berleburg – Erndtebrück). Die vom Fotografen sehr geschätzte verkehrsrote DB-Farbe ist hier heute nicht mehr zu sehen, seit die Hessische Landesbahn den Betrieb übernahm (21. Oktober 2000).

Ganz nah ran: Gerade die markanten Formen der älteren Bundesbahn-Fahrzeuge haben es Malte Werning angetan. Das Zusammenspiel aus Farben und Formen, dem Licht und dem richtigen Blickwinkel üben dabei für ihn einen besonderen Reiz aus. Die Aufnahmen zeigen 110 348 in Dortmund (oben, 24. Mai 2001) und 360 608 in Oberhausen (26. März 2000).







DB-Schmalspur im Watt: Das bekommt man unverändert auf der Insel Wangerooge geboten. Der Leuchtturm zeigt bereits sein rotes Feuer, als die Kleinlok 399 102 den abendlichen Leerzug vom Fähranleger zum Inselbahnhof bringt (14. März 1993). Im Hintergrund grüßt der markante Westturm, in dem sich eine Jugendherberge befindet.

MODELLNEUHEITEN



FLEISCHMANN

055 der DB. H0, technische Variante, Epoche IV. Modell einer der letzten vom Bw Köln-Gremberg im Verschubdienst eingesetzten G 8.1, konsequenterweise mit Digitalkupplung und Sound ausgestattet, aber auch ohne erhältlich. UVP: 209 bzw. 289 Euro*)



TILLIG

Personenwagen der NKB. H0e, Variante, Epoche III. Lupenrein lackierte Fahrzeuge einer fiktiven Privatbahn, basierend auf Modellen der Spreewaldbahn, ausgestattet mit Inneneinrichtung. In H0m auch als Wagen der DR erhältlich. UVP: jeweils 37 Euro



RAILBOYS

Österreichische Rollböcke. H0e, Formneuheit, ab Epoche II. Feine Modelle aus Metall in Ausführungen der NÖLB, BBÖ und ÖBB, jeweils erhältlich für H0-Normalspurwheelsätze nach NEM, RP 25 und H0pur. Radscheiben lupenrein beschriftet. Drei unterschiedlich lange Kuppelstangen, Kuppelzapfen sowie Bremschuhe beiliegend. Preis: 99 Euro/Paar. www.railboys.at

WEMA-BAHN

Treppengeher bzw. -geherin. 1:32, Formneuheiten, ab Epoche IV. Gekonnt gestaltete und sauber

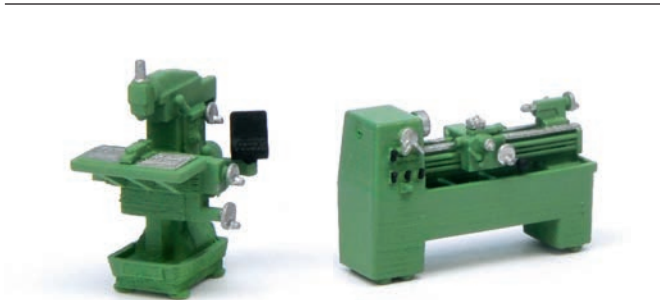


bemalte Figuren mit richtigen Proportionen und natürlicher Haltung. UVP: jeweils 15 Euro. www.wema-bahn.de



ROCO

139 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Modell einer der mit Widerstandsbremse ausgestatteten 140er, trotz Revisionsdatum 1984 noch grün lackiert und mit Einfachlaternen ausgerüstet. Erhältlich in DC mit und ohne Sound, in AC nur mit. UVP: 184 bzw. 254 Euro



KIBRI

Fräsmaschine und Drehmaschine. H0, Formneuheiten, ab Epoche V. Im 3D-Druck gefertigte Modelle zur Ausstattung von Werkstätten oder Fabriken. UVP: 12 bzw. 11 Euro



NOCH

Schiedsrichter und Trainer. H0, Formneuheiten, ab Epoche III. Für die Noch'schen Nationalmannschaften genauso geeignet wie für den modellbahnkonformen Dorfkick. UVP: 10 Euro.



VOLLMER

Ziegelmauer. H0, Neuentwicklung, ohne Epoche. 28 x 16,3 Zentimeter große Mauerplatte aus der „Steinkunst“-Serie. Schöne, großformatige Ziegelstruktur, flexibel und leicht zu verarbeiten. Erhältlich auch als Klinker- und Rauputz-Platten. UVP: 7 Euro



Christoph Kutter,
Modellbahn-Redakteur

Schaut aus wie ein Kinderspielzeug, ist es aber nicht. Der Rundling mit Trabi-Motor dürfte eines der raren Eisenbahnmodelle sein, die auch außerhalb der Fangemeinde Sympathien wecken. Wem würde es nicht Spaß machen, mit dem Schienen-Cabrio über die Gleise zu knattern?

MEINE LIEBLINGSNEUHEIT



KRES-MODELLE

Gleiskraftrad Typ 1 der DR. G, Formneuheit, ab Epoche III. Modell einer Draisine für Bahnmeistereien, auch in Blau erhältlich. Kann mit und ohne Verdeck eingesetzt werden. UVP: 285 Euro



ARNOLD

Baureihe 95. TT, Formneuheit, Epoche VI. Modell einer von der DR neu bekesselten und von Öl- auf Kohlefeuerung rückgebauten Maschine, ausgeführt als im DDM erhaltene 95 1016. Sehr gut detailliertes Modell mit vielen Anbauteilen, Schwungmasse-Motor und Next18-Schnittstelle. Mittlere Kuppelachsen gefedert und seitenverschiebbar, Lokführer- und Heizerfiguren serienmäßig. UVP: 260 Euro



HERPA

Opel Kapitän PII. H0, Variante, Epoche III. Modell des von 1959 bis 1963 produzierten Westentaschen-Straßenkreuzers. UVP: 8 Euro



HERPA

VW Käfer. H0, Variante. Das für Anlagen der Epochen III und IV unverzichtbare Krabbeltier-Auto in Rot. UVP: 12 Euro

Modellbundesbahn schließt

Nach fast zwölf Jahren Betrieb wird am 30. Juni bei der Bad Driburger Schauanlage zum letzten Mal angeheizt. Die hervorragend dem Vorbild nachgestaltete Anlage erinnert an den Sommer 1975, als auf den Rampen zwischen Ottbergen und Bad Driburg noch Dampfloch-Hochbetrieb herrschte, als würde es einen Strukturwandel nie geben. Um allen Interessenten eine letzte Chance zum Besuch zu geben, weitet die Modellbundesbahn ihre Öffnungszeiten mit Beginn der Osterferien kräftig aus: Vom 13. April bis zur Betriebseinstellung am 30. Juni ist jeweils von Donnerstag bis Sonntag zwischen 11 und 18 Uhr geöffnet. Wer den Ottberger Dampflochraum in klein noch einmal erleben möchte, findet ihn hier: Im historischen Güterschuppen, Brakeler Straße 4, 33014 Bad Driburg.

www.modellbundesbahn.de

Diese EJ-Ausgaben über die Anlage „Modellbundesbahn“ und ihren Bau sind zwar gedruckt vergriffen, aber als eBook noch erhältlich. www.eisenbahn-journal.de



Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats Mai: Gotthard-EC des Jahres 1997

Zwischen 1992 und 1997 fuhren Speisewagen vom Typ EW III am Gotthard. Am Kaeserberg ist ein solches Fahrzeug als Teil eines verkürzten Inlandzugs mit drei EW IV-Wagen, einem Liegewagen und dem Kurswagen nach Lecce unterwegs. Solche Garnituren wurden nach 1995 von Cisalpino-Zügen abgelöst. Zuerst durch „Pendolini“ ETR 470, dann auch durch lokbespannte Einheiten, womit solche bunten Gotthardzüge zur „Geschichte“ wurden.

Re 6/6, 7,8 MW, 120 t, Last: 40 Achsen, 586 Plätze, 459 t, V_{max} 140 km/h

www.kaeserberg.ch



Die Höllentalbahn und Dreiseenbahn

Die Höllentalbahn und die Dreiseenbahn gehören zu den bekanntesten und schönsten deutschen Eisenbahnstrecken. Der Freiburger Buchautor und Fotograf Gerhard Greß hat viele bisher unbekannte Bilder, Dokumente, Geschichten und Erinnerungen aus allen Zeitabschnitten rund um die Höllental- und Dreiseenbahn zusammengetragen. Neben ausführlichen technischen und zeitgeschichtlichen Informationen – beispielsweise zur Elektrifizierung mit 20 kV/50 Hz – finden sich in diesem außergewöhnlichen Werk zahlreiche persönliche Erlebnisse des Autors und von alten Eisenbahnern sowie ein Beitrag über die Kraftpost.

264 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 450 Farb- und Schwarz-weißfotos, farbige Streckenkarte als Beilage

Best.-Nr. 581528 | € 39,95



www.facebook.com/vgbahn

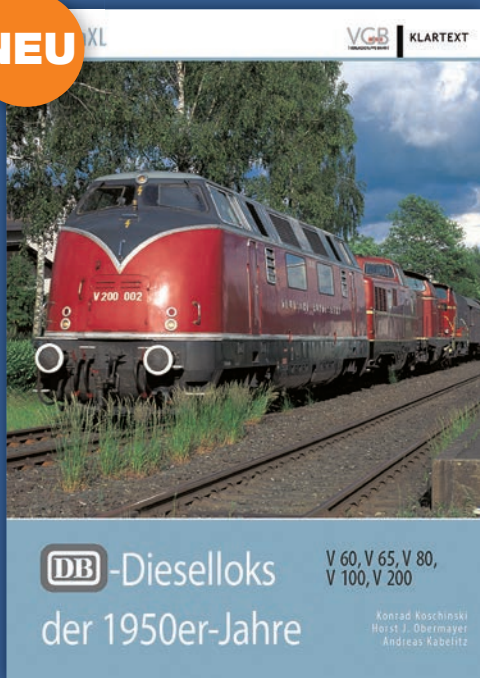


VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

Die Bundesbahn im XL-Format

NEU XL



Dieselloks der DB

V 60, V 65, V 80, V 100 und V 200: Dieser reich bebilderte Sammelband, entstanden aus den renommierten Sonderausgaben des Fachmagazins „Eisenbahn-Journal“, bietet ein erschöpfendes Porträt der beliebten DB-Diesellok-Klassiker der 1950er-Jahre.

240 Seiten im DIN-A4-Großformat, Softcover-Einband, über 400 Farb- und Schwarzweißbilder

Best.-Nr. 601701 | € 19,95



Die DB in den
1950ern, 1960ern
und 1970ern
Best.-Nr. 601501



Neubau-Eloks
der DB
Best.-Nr. 601502



Erz, Stahl und
Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legenden
der DB
Best.-Nr. 601603

Das ist die Edition XL: DIN-A4-Großformat · 240 Seiten Umfang · Softcover-Einband · über 400 Fotos

nur je
€ 19,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

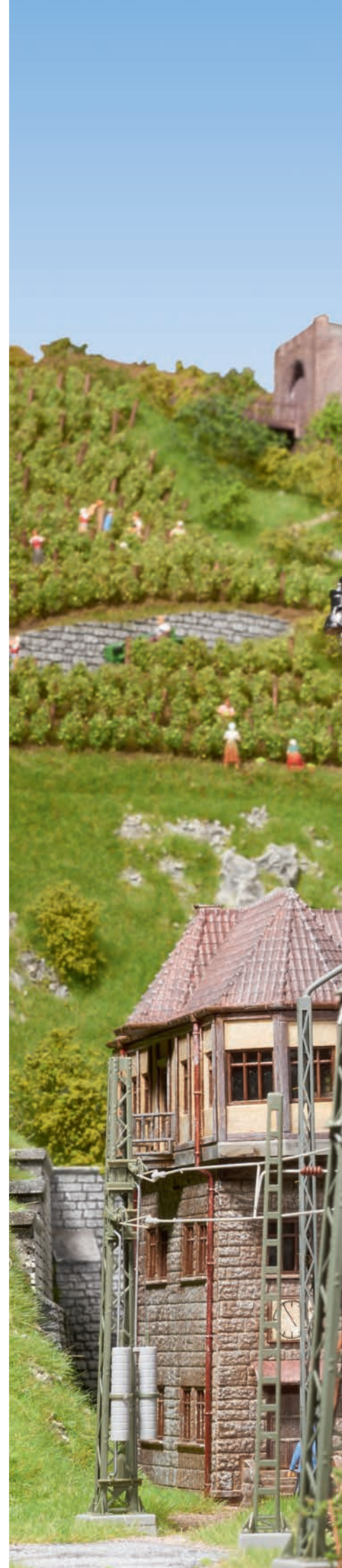
Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



Vom Kellerraum zum Kellertraum

Eine H0-Anlage mit 20 Quadratmetern Fläche, fünf Bahnhöfen, viel Landschaft und langen Fahrstrecken zu bauen, erfordert eine genaue Planung, viel Fleiß sowie umfangreiche handwerkliche, gestalterische und elektronische Kenntnisse. Wie gut, wenn man Freunde hat, die einem mit Rat und Tat zur Seite stehen

TEXT GEORG GSCHWIND • FOTOS GERHARD PETER



Vor majestätischer Burg- und Weinbergkulisse rollt ein von einer E 10 geführter D-Zug in den Durchgangsbahnhof der Anlage ein.

Links das in einer Schlaufe der Nebenstrecke gelegene Dörfchen Simmer Alm mit seinen schönen alten Holzhäusern.





Faszinierender Blickfang im Mittelteil der Anlage ist die Felsenschlucht. Sie trennt optisch das Bahnbetriebswerk links vom Burgberg rechts. Die Hauptstrecke quert die Schlucht auf einer doppelten Fachwerkbrücke.



Wie wohl jeder damals, habe auch ich als Kind von einer Modelleisenbahn geträumt. Doch in den 50er-Jahren waren die Mittel leider nicht vorhanden, um mir diesen Wunsch zu erfüllen. Erst 1983 hat die N-Anlage meines Schwagers mein Interesse wieder geweckt. Von ihr inspiriert, habe ich eine kleine Anlage gebaut.

Doch dabei sollte es nicht bleiben. Im Miba-Heft 150 fand ich den Plan 120 sehr attraktiv. Mein Schwager entwarf daraufhin eine neue und anspruchsvollere Anlage. Zwar wurde dieser Plan noch x-mal geändert, aber seine Grundstruktur ist heute noch gut erkennbar. Realisieren konnte ich das Projekt jedoch erst einmal nicht, da ich mich beruflich verändert hatte und die freie Zeit für den Bau der Modellbahn danach fehlte.

Erst als ich 50 wurde, kam die Frage auf, ob denn die Eisenbahn wieder fahren sollte. Zwischenzeitlich hatte ich bereits einen schönen Bestand an rollendem Material angesammelt, aber die Anlage dazu war halt nicht da.

Mit Blick auf den näherrückenden Ruhestand habe ich mich dann für einen Neustart und eine richtige Anlage entschieden. Auf der Basis des 1984 erstellten Plans habe ich be-

Hauptmotiv im linken Anlagenteil ist das Bahnbetriebswerk. Trotz seiner Größe kann es für Reparaturen als Ganzes herausgenommen werden. Die beiden Trassen der doppelgleisigen Hauptstrecke sind im Berg durch eine Wendel verbunden.

gonnen, Gleisbild und Gestaltung mit WinTrack zu planen. Ziel war eine digitalisierte und per PC gesteuerte Anlage. Auf der Suche nach einer Steuerungssoftware kam ich über WinTrak zu Win-Digipet.

Schon im Laufe der Planungen wurde klar, dass bis zum Anlagenbau noch einige Zeit ins Land gehen würde. Einige Umbauten im 25 Quadratmeter großen Kellerraum waren nötig. So mussten beispielsweise der Heizkörper versetzt und ein neues Fenster eingebaut werden. Als Gleissystem wählte ich Märklin-K, die Anlagensfläche sollte 20 Quadratmeter betragen. Weil das niedrigstgelegene Schattenbahnhofsgleis nur 50 Zentimeter über dem Boden, der höchstgelegene Bahnhof aber 1,20 Meter darüber liegen würde, waren diverse Rampen und Wendel einzuplanen.

SEGMENTBAUWEISE MAL ANDERS

2003 schließlich begann der Bau. Als Erstes entstand der Unterbau aus Winkelprofilen. Dazu hatte ich mich entschieden, da ich mir die handwerkliche Fähigkeit nicht zutraute, allein mit Holz dieses Projekt zu stemmen. Auf einem ausgedienten Esszimmertisch mit aufgebautem Gleisoval mit Ausweichgleis, drei Stumpfgleisen sowie drei Signalen machte ich mich mit Unterstützung meines Schwagers mit den Digitalkomponenten vertraut.

Der Schattenbahnhof wurde im Jahr darauf in Angriff genommen. Er entstand außerhalb der Anlage auf einer Platte mit den Maßen vier mal ein Meter. Dass sie aus zwölf Millimeter starkem Buchensperrholz besteht, hat trotz Vorbohren so manchem K-Gleis-Schraubchen im Wortsinn den Kopf gekostet.

Nachdem die Gleise verlegt und die Kabel angeschlossen waren, wurde das ganze Anlagensegment als Platte in den vorkonstruierten Winkelprofil-Unterbau eingesetzt. Für die künftige Anbindung des Schattenbahnhofs habe ich ein zweigleisiges Gleisdreieck gebaut. Nachdem dessen Ein- und Ausfahrt durch eine provisorische Gleisschleife verbunden war, konnte ich die ersten Fahrten durchführen.

Ebenfalls außerhalb der Anlage folgte danach der Bau des zehngleisigen Kopfbahnhofs. So konnte ich auf der waagrecht liegenden Platte relativ bequem Gleise verlegen, sie verkabeln, Lichtsignale setzen, die Oberleitung von Viessmann einrichten sowie einige Gebäude platzieren. Im Jahre 2006 fand dann dieser vorproduzierte Kopfbahnhof seinen Platz auf den Winkelprofilen über dem Schattenbahnhof.



Das Betriebswerk aus der Vogelperspektive.

Zwischenzeitlich war ich zu der Erkenntnis gelangt, dass für den weiteren Weg zur Anlage Hilfe nötig sei. Weder zeitlich noch fachlich war der Bau alleine zu schaffen. Mein Modellbahnhändler wusste Rat und brachte mich mit Hans Benz in Kontakt – ein echter Glücksfall: Seit September 2009 hat Hans Benz sozusagen die Leitung und Durchführung des Baus meiner Anlage inne. Benz verfügt über fundierte Kenntnisse des Anlagenbaus und ist mit Leib und Seele Modellbahnfan. Gleiches gilt für Dietmar Aumann, der sich vor allem um die Elektronik meiner Anlage verdient gemacht hat. Jedes Mal wenn kompliziertere technische Probleme auftraten, also vor allem mit der PC-Steuerung, aber auch mit der Digitaltechnik sowie mit der allgemeinen Elektrik, schaffte er sie aus dem Weg. Die beiden erfahrenen Praktiker haben als Erstes einige Änderungen am Plan durchgeführt (vor allem eine zusätzliche Gleiswendel eingebaut und die Nebenbahn umgelegt), danach ging es mit dem Weiterbau zügig voran.



Mit dem Einbau der Gleiswendel konnte die zweigleisige Strecke zwischen Kopf- und Schattenbahnhof geschlossen werden. Jetzt war erster Zugverkehr auf dieser Strecke mit der Start/Ziel-Funktion von Win-Digipet oder per Automatik möglich.

MIT DER NEBENSTRECKE HOCH HINAUS

2010 wurde die Nebenbahn in Angriff genommen. Ihr Endbahnhof, die ganz im Anlagenhintergrund und fast in Augenhöhe platzierte Station Oberried, entstand wieder extern. Nachdem auch die beiden großen Viadukte auf der Strecke eingesetzt waren – Fallers Bietschtalbrücke und ein langes Steinbogenviadukt –, gewann das Aussehen der damals immer noch landschaftslosen Anlage deutlich an Tiefe und die unterschiedlichen Ebenen wurden deutlich.

Weil die Anlage nur auf der rechten Seite von einem Gang geteilt wird, waren mehrere Ausstiege nötig. Sie waren getarnt anzu-

bringen, um das Gesamtbild der Anlage nicht zu beeinträchtigen. Einer davon befindet sich unterhalb von Oberried und ist von einem Waldstück bedeckt. Die Kanten des Deckels tarnen Wald- und Feldwege.

Auch 2011 schritt der Bau der Anlage kräftig voran. Zunächst wurden die Gleise für den Durchgangsbahnhof verlegt, anschließend war das Betriebswerk an der Reihe. Leider bereitete hier der Lokschuppen Probleme. Das sechsständige Bauwerk war entsprechend einer inzwischen überholten Planung zusammengebaut worden und passte nun nicht mehr zu den Abgängen der Drehscheibe. Behutsam hat Hans Benz den Schuppen aufgeschnitten und wieder zusammengesetzt. Weil das Dach danach nicht mehr richtig passen wollte, ist nun ein Trupp Dachdecker dort tätig und tarnt mit der Baustelle die Lücke.

Probleme bereitete auch die von Fleischmann stammende Drehscheibe. Wir haben sie mit einem Schrittmotor sowie der



„Burghausen“ ist der wichtigste Durchgangsbahnhof der Anlage. Hier halten auch TEE-Züge.

Steuerung SLX 8 52 von Rautenhaus ausgestattet. Leider funktionierte sie nicht so, wie wir es erwartet hatten. Deswegen wurde alles wieder ausgebaut und zum Hersteller MTTM nach München geschickt. Dort wurde sie überarbeitet und ertüchtigt. Damit war auch dieses Kapitel abgeschlossen, wenn auch wieder mit einer ungeplanten Zeitverzögerung.

Das ganze Betriebswerk ist auf einer eigenen Platte montiert, die im äußersten Bedarfsfall als Ganzes herausgenommen und auf zwei schwenkbare Wandträger gebettet werden kann. So sind die entlang der Wand geführten Strecken erreichbar.

Bauobjekt der Jahre 2012 und 2013 waren der Mittelteil sowie das Örtchen Simmer Alm rechts im Hintergrund. Im Mittel-

Detailreiche Schrebergärten neben der Bahnhofsausfahrt. Aufgrund leidiger Erfahrungen sind alle Weichenantriebe überflur eingebaut.



Geschickte Kombination zweier beliebter Motive: die von einem Kutschen- und Autokorso begleitete Hochzeit eines Feuerwehrmannes.

teil der Anlage fanden, etwas versenkt, eine Hammerschmiede und ein Sägewerk Platz. Ferner wurde in diesem Bereich als Blickfang eine große Kirche platziert. Auf dem Platz davor findet gerade die Hochzeit eines Mitglieds der lokalen freiwilligen Feuerwehr statt. Gestalterisch eröffnete dies die Möglichkeit, ein paar Feuerwehrfahrzeuge meiner Sammlung in die Anlage integrieren zu können, ohne gleich wie üblich das Finanzamt abfackeln zu müssen. Links von der Kirche wurde ferner ein Friedhof nachgebildet.

Bei allen Bauabschnitten sind wir so vorgegangen, dass wir zunächst alle Motive und Szenen gebaut haben. Erst wenn sie als „fertig“ befunden wurden, haben wir den betreffenden Teil der Landschaft begrastr und mit Bäumen und Sträuchern ausgeschmückt. Als

Der Bahnhof Burghausen vom Turm der ihn überragenden Burg aus gesehen.





Elektrostatgerät haben wir einen von unserem Händler geliehenen Grasmaster von Noch verwendet.

Auch das Jahr 2014 stand im Zeichen des Landschaftsbaus. Bis Jahresende waren neu der Anlagen-Mittelteil um den Ort Burghausen, die Anhöhe zum Forsthaus mit dem dazugehörigen Ausstieg sowie der Anschluss zum Betriebswerk gestaltet und begrünt.

Eine gestalterisch knifflige und arbeitsintensive Aufgabe war 2015 die naturnahe und realistische Gestaltung der Verbindung zwischen dem Betriebswerk links und dem Burgberg in Anlagenmitte. Schließlich entstand eine tief eingeschnittene Schlucht, die von der Bahn auf einer Brücke gequert wird. Weil das dafür verwendete Brückenmodell nur eingleisig war, mussten die bereits verlegten Gleise wieder ausgebaut und eines davon zum Verbreitern des Abstands durch ein Flexgleis ersetzt werden.

Eine schöne Arbeit von Hans Benz ist der Burgberg. An dieser Stelle war schon von Anfang an eine Burg geplant, schließlich hatten wir drei schon mehrere Landschaftsbauseminare von EJ-Autor Karl Gebele besucht, einem erklärten Burgenfan. Hans ergänzte das

Motiv um einen Weinberg sowie eine Ausflugsgaststätte. Diese Zusammenstellung dürfte nicht nur Südtirol-Urlaubern vertraut sein.

Das Jahr 2016 haben wir hauptsächlich für kleine Korrekturen an der eigentlich fertigen Anlage verwendet. Vieles wurde noch schöner und liebevoller gestaltet oder die Funktion verbessert. So hat Hans Benz nochmals die gesamte Oberleitung des Kopfbahnhofes überarbeitet und den Schattenbahnhof um zwei Gleise erweitert. Am Weinberg haben wir noch ein Kiefernwäldchen gepflanzt, rechts vom Durchgangsbahnhof entstand eine Kolonie Schrebergärten.

LAUBBÄUME SELBSTGEBAUT

Für die Landschaftsgestaltung wurden Grasfasern der Firmen Noch und Heki verwendet, außerdem das Heki-Decovlies Wildgras Wiesengrün 1855. Auch zum Bau der Laubbäume – diese Arbeit hatte meine Frau übernommen – kam viel Heki-Material zum Einsatz, vor allem diverse Belaubungsflocken sowie Blätterflor. Basis für Stämme und Äste waren Baum-Rohlinge der gleichen Firma sowie von



Beschaulich durch die Landschaft führt die geschwungen trassierte Nebenstrecke. In der Station Drachenstein wartet ein von einer Lok der Baureihe 64 geführter Personenzug die Ankunft eines entgegenkommenden Triebwagens ab.

Im weiteren Streckenverlauf quert die Nebenbahn die rechte Bahnhofseinfahrt von Burghausen.



Auch die Simmer Alm wird von der Nebenstrecke bedient. Für die wenigen Reisenden genügt allerdings ein einfaches Wartehäuschen.

Endpunkt der Nebenstrecke ist das Dorf Oberried. Um dorthin zu gelangen, muss die 64er aber noch einiges an Höhe überwinden.





Idyllisches Weinberg-Motiv am Burgberg. Die schön gestalteten Selbstbau-Bäume tragen viel zur Wirkung der Szene bei.



Ein Kopfbahnhof dominiert den rechten Anlagenteil (links). Hier enden oder beginnen die meisten Reisezüge. Im Bahnhofsvorfeld sind deshalb stets viele Triebfahrzeuge abgestellt (oben).

Noch. Diese Kunststoff-Rohlinge wurden mit verdünntem Weißleim eingestrichen und mit feinem Sägemehl bestreut. Nach dem Trocknen hat meine Frau sie noch farblich mit Acrylfarben behandelt, damit der Plastikglanz verschwindet. Fixiert hat sie die Flocken mit Sprühkleber der Modellbaummanufaktur Grünig.

Zum gestalterischen Credo von Hans Benz gehört völlig zu Recht, dass Gebäude patiniert zu sein haben. Bei einigen Modellen war das nicht ganz so einfach, weil sie bereits zusammengebaut waren. Praktischerweise aber vertreibt die Firma Weinert die Weathering-Sprays von Modelmates. Mit diesen kann man auch über die Fenster der Häuser sprühen, da die Farben wasserlöslich sind. Nach dem Einsprühen säubert man die Fenster mit wassergetränkten Wattestäbchen. Ebenso sollte der Sprühnebel auf den Hauswänden mit einem Pinsel und etwas Wasser verwischt werden. Auch bei der Felsgestaltung hat Hans Benz die Modelmates-Sprays eingesetzt, ebenso beim Bau der Bachbette. Sehr von Vorteil war dabei, dass diese Farben nicht decken. So konnte er die Bachbette erst mit Vogelsand und Felsbruch von Noch gestalten und mit verdünntem Weißleim einschwemmen. War der Leim getrocknet, wurden Sand und Kies mit den Sprühfarben behandelt. Vor allem der Ton „Mud Brown“ kam auf der Anlage zum Einsatz, aber auch „Sand Brown“ und „Moss Green“. Die Sprays erwiesen sich sehr ergiebig: Eine Dose reichte für neun Häuser und sämtliche Bachläufe.

KÜRZEN, STÜCKELN UND ERGÄNZEN

Von den Herstellern Noch, Faller und Kibri stammen die Brücken auf der Anlage. Je nach Bedarf wurden sie gekürzt, kombiniert und erweitert. Auch die Brückenköpfe und -pfeiler haben wir den Bedürfnissen der Anlage angepasst.

Für die Tunnelportale haben wir meist Noch-Produkte verwendet, teilweise aber auch Abgüsse aus Spörle-Formen. Auch für die Arkaden der Hauptstrecke oberhalb der Schlucht kamen Spörle-Produkte zum Einsatz. Allerdings zeigte sich, dass die abgegossenen Tunnelportale nur im geraden Streckenverlauf verwendet werden können, da die Öffnungen sehr schmal sind.

Probleme gab es auch mit der Höhe der Tunnelportale. Sobald der obere Abschluss nach links oder rechts (je nach Hanglage) ansteigen sollte, muss Material entfernt werden. Meist bleibt dann nur noch ein vier bis fünf Millimeter breiter Rand stehen, der aber abbricht, sobald man die Tunnelöffnung aussägt. Aus diesem Grund haben wir zwei Spörle-Platten übereinander gesetzt und eine neue Silikonform erstellt. Sie kann für das ein- oder das zweigleisige Tunnelportal verwendet werden. Die Aussparung für die Tunnel lassen sich damit ohne Probleme aussägen. Der hohe Aufwand hat sich trotz allem gelohnt, weil die Formen mehrmals verwendet werden können und ein Gipsabguss sich farblich immer am besten bearbeiten lässt.

Teils ebenfalls aus Gipsabgüssen (eigenen und von Noch), teilweise aber auch aus Hartschaum bestehen die Felsen. Je nach Ort auf der Anlage haben wir Sandstein oder Granit nachgebildet. Die Felsbruchstücke wurden in ein Bett aus noch nassem Felsspachtel gesetzt und mit einem Pinsel leicht angedrückt. Nach dem Trocknen wurde alles farblich bearbeitet. Auch die Hartschaum-Felsstücke haben wir teilweise mit den Acrylsprays und Farben von Noch eingefärbt. Graniert wurde mit weißer Acryl-Allesfarbe von Rayher aus dem Farbenhandel.

Nicht farblich behandelt wurden die Gleise. Grund war unsere gemeinsame Erfahrung, dass trotz der angeblich so sicheren märklinischen Dreileiter-Technik Betriebsstörungen bei rostfarbenen lackierten Gleisen deutlich zunehmen. Aus ähnlichem Grund wurden die Weichenantriebe nicht verdeckt eingebaut: So sind sie deutlich einfacher zu warten oder zu tauschen. Betriebssicherheit hatte ferner Vorrang bei der Bettung der Gleise: Sie liegen im sicht-

baren Bereich in Gleisbettungen von Merkur. Anders als bei Streuschotterung können so keine Ministeinchen auf der Unterseite in den störanfälligen Schaltmechanismus der Märklin-K-Weichen gelangen. Im nicht sichtbaren Bereich wurden die Trassen mit Vier-Millimeter-Kork unterlegt.

TECHNIK-TÜCKEN

Gesteuert wird die Anlage auf unterschiedliche Weise: Als Fahrzentrale verwende ich eine Intellibox II von Uhlenbrock, zum Schalten die Zentrale Master Control von Tams. Die insgesamt 90 Weichen werden mit dem Viessmann-Decoder 5212 geschaltet, für die Beleuchtung verwende ich den Decoder 5213 desselben Herstellers. Die Verbindung zum PC stellt das Interface Littfinski S 88 USB her, das mit 26 Rückmeldedecodern 5217 von Viessmann verbunden ist. Zum Betrieb der Drehscheibe (Schrittmotor) wird die Software Rautenhaus Selectrics verwendet. Der Steuerungscomputer läuft mit dem Betriebssystem Windows 7 und hat acht Gigabyte RAM. Das Steuerungsprogramm ist Win-Digipet 2015 PE.

Mit den erweiterten Fahrversuchen ab 2006 stellte ich fest, dass die Märklin-Doppelkreuzungsweichen 2260 sehr störanfällig sind. Offenbar ist das Antriebsrelais zu schwach, da es meist nur drei der vier Weichenzungen bewegt. Ein Nachbessern mit Servo scheidet aus, da diese baulich schwierig unterzubringen sind. Zwar bietet Märklin unter der Nummer 75491 inzwischen einen überarbeiteten Antrieb an, doch schaltet auch von diesen ein Teil nach etwa einjährigem Einsatz auf meiner Anlage wieder nur in eine Richtung. Zur Behebung dieses bekannten Problems empfehlen viele Modellbahner, die Endabschaltung herauszulöten und zu überbrücken. Das jedoch kann dazu führen, dass, wie wir im Jahr 2012 einige Male erlebt haben, die Antriebe verschmoren. Leider hat es Märklin trotz aller technischen Kompetenz nicht geschafft, dieses Produkt dauerhaft betriebsfähig zu machen.

Ärger mit der Technik gab es auch von anderer Seite: Seit 2012 war die Zahl der geschalteten Weichen kräftig gestiegen. In dieser Phase begann die Intellibox, selbstständig Resets auszuführen, was häufig zu Zusammenstößen und Entgleisungen führte. Erst glaubte ich, die Zentrale sei überlastet, und ließ mir deshalb von einem Freund eine zweite Intellibox. Das Resultat: fünf während dieser Testphase verschmorte Weichenantriebe. Den Grund wusste niemand, auch nicht die Firma Uhlenbrock. Sie hat mir freundlicherweise eine Intellibox II zur Verfügung gestellt. Diesmal schmorten weitere sieben Antriebe durch. Bei der Fehlersuche jedoch fiel auf, dass der Schaden unter anderen im Zusammenhang mit dem Befehl in Win-Digipet „Grundstellung ausführen“ auftrat. Möglicherweise löste der Befehl „Grundstellung ausführen“ eine solch hohe Datenflut zur Zentrale aus, dass diese gar nicht alle gesendeten Befehle verarbeiten konnte.

Um dem Ganzen ein Ende zu machen, habe ich mir schließlich die Tams-MasterControl gekauft. Eine kurze Zeit habe ich sie für den Fahrbetrieb genutzt und die vorhandene Intellibox IR zum Schalten. Seit dem Kauf der Intellibox II fahre ich jedoch mit dieser Zentrale und schalte alle Weichen mit der Tams. Seitdem bin ich von weiteren verschmorten Weichen verschont geblieben. Hoffentlich bleibt es dabei! □

Zum Weiterlesen:

Einen ausführlichen Beitrag von „Technik-Betreuer“ Dietmar Aumann über die elektronische Steuerung dieser Anlage und die während des Baus und des Betriebs gemachten praktischen Erfahrungen lesen Sie in Miba Extra Digital 2018. Die Ausgabe erscheint Anfang November dieses Jahres.



Der Gästezug ist im Hof der Brauerei angekommen.

Unverkennbar: die Architektur der Feldschlösschen-Brauerei. Das Original ist allerdings noch wesentlich ausgedehnter als das schon ziemlich große Modell.

Brauerei-Anlage

Keine Brauerei ist in H0 so stark vertreten wie die Schweizer Feldschlösschen. Sogar die Gebäude sind erhältlich. Beste Voraussetzungen für eine Nachbildung im Modell

VON RUDOLF GÄRTNER

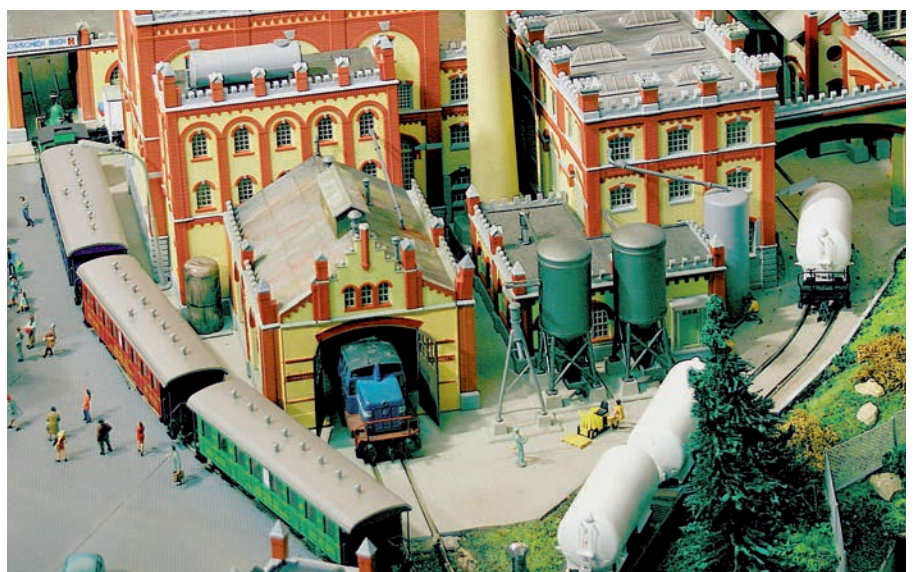


Vor gut 20 Jahren habe ich im Urlaub die Feldschlösschen-Brauerei im Schweizer Rheinfelden besichtigt. Dieses traditionsbewusste Unternehmen glänzt nicht nur mit einer sehr gepflegten Bausubstanz im Gründerzeit-Stil, sondern war schon von Anfang an eng mit der Eisenbahn verbunden. Zur Glanzzeit des Biertransports per Bahn besaß Feldschlösschen bis zu 61 eigene Wagen sowie zwei Tenderloks. Bis 1994 wurde der gesamte Werksverkehr mit den beiden Dampfloks abgewickelt. Danach wanderte die ältere, ein B-Kuppler von Krauss, auf den Denkmalsockel. Die andere, ein „Tigerli“-Dreikuppler der SBB-Baureihe E 3/3, beförderte noch bis 2008 den Gästezug, mit dem Besucher vom Bahnhof Rheinfelden zur Brauerei gebracht wurden. Auch sie ist erhalten.



Lange Jahre war diese Lok als H0-Modell im Liliput-Katalog vertreten. Auch den Gästezug gab es. Lok und Wagen habe ich damals zur Erinnerung an die Besichtigung erstanden.

Weil sich die Firma Kibri bei der Gestaltung ihres Brauerei-Modells stark an der Feldschlösschen-Architektur orientierte, entstand die Idee, eine Brauerei-Anlage zu bauen. Einige der Bausätze wurden beschafft und ich begann, eine größere Brauerei-Anlage in Anlehnung an das Vorbild in Rheinfelden entstehen zu lassen. Leider stoppte das Projekt vor gut zehn Jahren umzugsbedingt. Erst nach einem weiteren Besuch der Brauerei und der Betrachtung des dort ausgestellten wunderschönen Dioramas habe ich mein Projekt wieder aufgegriffen. Inzwischen ist es Teil meiner derzeit im Bau befindlichen Anlage.



Zu den verzweigten Gleisanlagen gehört auch eine Remise für die Werksloks.



Über die funktionsfähige Wagendrehscheibe ist ein langes Gleis im Pflaster der zentralen Straße erreichbar. Hier geben sich Eisenbahnwagen, Lkws und die Werksdampflok ein Stelldichein.

Werksverkehr mit (relativ) moderner Diesellok und Wagen unterschiedlicher Altersklassen.



Für den Bau der einzelnen Brauerei-Gebäude wurden jeweils mehrere Kibri-Bausätze der Nummern 39217, 39825, 39826 und 39827 verwendet, dazu Teile aus 39847 sowie eine größere Anzahl von Einzelteilen aus diesen Bausätzen. Von Faller kam noch ein Lagerhaus dazu, von Auhaugen der Hochtank. Aus dem Bauteile-Sortiment dieser Firma habe ich nach Vorbildfotos das Verwaltungsgebäude nachgebildet. Alle Bauten wurden farblich einander angeglichen.

Manche Gebäude entstanden auch aus Resten, die bei anderen Umbauten von Kibri-Bausätzen übrig blieben. Manchmal habe ich auch das Dach geändert oder in einem Stockwerk die Fenster weggelassen. Der hohe Kamin bekam einen Rauchentwickler eingebaut.

Fast alle Gleisanlagen im Brauerei-Areal sind aus Rillenschienen der Firma Hobby Ecke Schumacher zusammengelötet. Sie sind elektrisch angeschlossen und können befahren werden. Auch eine Kibri-Wagendrehscheibe wurde mit diesem Gleismaterial ausgestattet. Sie ist zudem mit einem Antrieb ausgestattet, also voll funktionsfähig. Gebettet sind die Gleise in Pflasterplatten von Kibri.

Durch die vielen Rangiermöglichkeiten auf den Werksgleisen und den vorbildentsprechenden Einsatz des Gästezuges ist dieses Brauereimodell schon fast eine kleine Anlage für sich. Sogar ein Lokschuppen ist auf dem Areal vorhanden. Nur ein Bahnhof fehlt, die Feldschlösschen-Besucher müssen auf dem Hof ihren Zug verlassen oder besteigen.

Um das Ganze auch bei Dunkelheit in Szene setzen zu können, habe ich über 20 verschiedene Lampen und ein Dutzend Flutlichtstrahler aus dem Sortiment von Viessmann verbaut. Außerdem sind alle Gebäude mit einer Innenbeleuchtung versehen. □

Im Rahmen des 12. Modellbau-Wettbewerbs erschienen bisher:

- 1) „Ziegel, Züge, Erdbeeren“ von den Modulbaufreunden Ladenburg in EJ 8/2016
- 2) „Dampflok-Klinik“ von Friedel Helmich in EJ 9/2016
- 3) „Dampfloks am Gletscher“ von Axel Rohde in EJ 10/2016
- 4) „Von Kopf zu Kopf“ von Ernst Barnet in EJ 12/2016
- 5) „Nummer 15 lebt!“ von Ulrich Skowronek in EJ 1/2017
- 6) „Rund um Kringelburg“ von Sabine Schnetzer in EJ 2/2017
- 7) „Opas Betriebswerk“ von Christian Weber in EJ 3/2017
- 8) „Epoche III für drei“ von Udo Broermann in EJ 4/2017

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com



02763 Zittau

Theile & Wagner
GmbH & Co. KG
Reichenberger Str. 11
Tel.: 03583/500970

42289 Wuppertal

Modellbahn Apitz GmbH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202/626457

71638 Ludwigsburg

Spiel + Freizeit
Zinthäfer
Solitudestr. 40
Tel.: 07141/925611

85591 Vaterstetten

Die Spielzeugkiste
Inh. Michael Golombek
Wendelsteinstr. 3
Tel.: 089/9101243

Europa

21614 Buxtehude

Spiel + Sport Grob
Bahnhofstr. 54-56
Tel.: 04161/2860

45665 Recklinghausen

Modellbahn-Center
Recklinghausen
Am Quellberg 2
Tel.: 02361/1061707

73033 Göppingen

Spiel + Freizeit
Korb-Rau
Poststr. 50
Tel.: 07161/72577

86199 Augsburg

Augsburger Lokschuppen
GmbH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821/571030

AT-1010 Wien

Karl Hilpert KG
Schulerstr. 1-3
Tel.: 0043/15123369

22043 Hamburg

Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040/6532244

48145 Münster

WIEMO
Modellbahntreff Münster
Warendorfer Str. 21
Tel.: 0251/135767

73108 Gammelshausen

Das Lokmuseum
Inh. Michael Merz
Hauptstr. 23
Tel.: 07164/919364

86368 Gersthofen

Spiel + Freizeit Gersthofen
Handels-GmbH & Co. KG
Hery-Park 2000
Tel.: 0821/24921-2000

AT-6020 Innsbruck

Spielwaren Heiss
Manfred Gress e.U.
Museumsstr. 6
Tel.: 0043/512585056

24534 Neumünster

Hobby & Co. Freizeit-,
Spiel- & Bastelwelt
Großflecken 34
Tel.: 04321/418716

53721 Siegburg

Modellbahnshop
H.J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6
Tel.: 02241/66653

73728 Esslingen

HEIGES Spielwaren
GmbH & Co. KG
Fischbrunnenstr. 3
Tel.: 0711/3969460

86633 Neuburg

Spielwaren Habermeyer
Habermeyer Maria
Färberstr. 90-92
Tel.: 08431/8643

FL-9490 Vaduz

Mikado
Hobby, Spiel + Freizeit
Städle 19
Tel.: 00423/2327994

25348 Glückstadt

Meiners
Hobby & Spiel GmbH
Große Krempferstr. 13
Tel.: 04124/937033

54290 Trier

Spielzeugparadies
Gerd Klein GmbH
Nagelstr. 28-29
Tel.: 0651/48811

74613 Öhringen

Spielwaren Bauer
Inh. Karlheinz Bauer e.K.
Marktstr. 7
Tel.: 07941/94950

86720 Nördlingen

Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 09081/4228

NL-1171 DB

Badhoevedorp
Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53
Tel.: 0031/206599494

28307 Bremen

Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Thalenhorststr. 15
Tel.: 05231/9807123

59909 Bestwig

Henke Spielzeugland
Wilhelm Henke
Bundesstr. 132-133
Tel.: 02904/1292

74821 Mosbach

Schreib- + Spielwaren
Dunz GmbH & Co. KG
Kessergasse 5
Tel.: 06261/92120

87616 Marktoberdorf

Härtle Spiel & Freizeit
Inh. Matthias Franz e.K.
Kaufbeurener Str. 1
Tel.: 08342/420990

NL-2761 GD

Zevenhuizen
Zevenspoor
Noordelijke Dwarsweg 94a
Tel.: 0031/654266993

28865 Lilienthal

Spielzeug HAAR
Anke Haar
Hauptstr. 96
Tel.: 04298/91650

60385 Frankfurt

Meder Spielwaren
Meder oHG
Berger Str. 198
Tel.: 069/459832

76275 Ettlingen

Spielkiste Brenner
Inh. Matthias Brenner
Kirchenplatz 2
Tel.: 07243/16706

88085 Langenargen

Modellbahnen
Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5
Tel.: 07543/3029064

NL-8261 HM

Kampen
Trein en Zo
Geerstraat 23-25
Tel.: 0031/383338284

32760 Detmold

Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Gildestr., Ecke Marie-Curie-Str.
Tel.: 05231/9807123

63450 Hanau

Spiel + Freizeit Brachmann
Heinrich Brachmann GmbH
Rosenstr. 9-11
Tel.: 06181/923520

78247 Hilzingen

Spielwaren Reimann GmbH
Untere Gießwiesen 15
Tel.: 07731/98990

90587 Siegelsdorf

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Str. 27a
Tel.: 0911/753175

BE-3053 Oud-Heverlee

Het Spoor
Kerselaers Henri
Parkstraat 90
Tel.: 0032/16407042

33332 Gütersloh

Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 05241/26330

63920 Grobheubach

Spielwaren Hegmann
Berta Hegmann e.Kfr.
Industriestr. 1
Tel.: 09371/6508013

83395 Freilassing

Seigert Spiel + Freizeit
Handels GmbH
Sägewerkstr. 18
Tel.: 08654/479091

91522 Ansbach

Spiel + Freizeit
Fechter GmbH
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8
Tel.: 0981/969690

34466 Wolfhagen

Spielwaren Pelz
Inh. Ernst Pötter
Mittelstr. 10+13
Tel.: 05692/2361

67146 Deidesheim

moba-tech
it-works Systemtechnik GmbH
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326/7013171

85221 Dachau

Spielwaren Schmidt
Inh. Karin Märkl e.K.
Münchner Str. 33
Tel.: 08131/82987

93133 Burglengenfeld

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Str. 4
Tel.: 09471/701211





Pflaster flexibel

Seit fast zwei Jahren sind die Produkte aus Vollmers „Steinkunst“-Serie auf dem Markt. Sie bestehen aus einer Mischung von feinem Sand mit Kunststoff, was eine sehr vorbildnahe Oberfläche ergibt. Sind „Steinkunst“-Straßen eine Alternative zu Gipsabgüssen und Kunststoffplatten?

VON JENS BRAUN

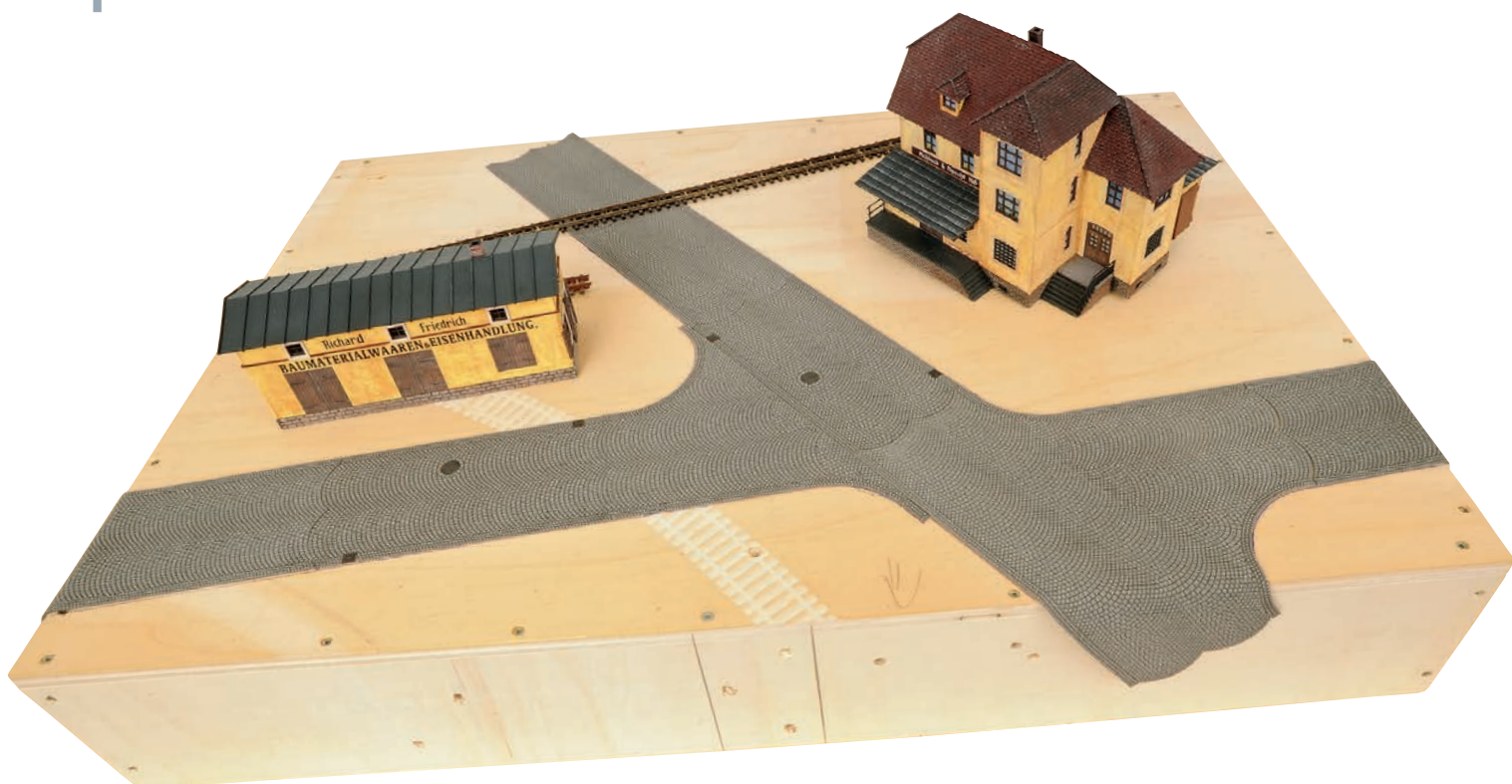
Je nach Modell und abhängig von der Beschaffenheit des Trägermaterials sind die Steinkunst-Produkte mehr oder weniger flexibel. Sinnvollerweise besonders flexibel ausgeführt sind die Elemente für den Straßenbau. Sie lassen sich gut biegen und können damit auch an einer Steigung oder vorbildgetreu gewölbt verlegt werden. Gegenüber den bekannten Kunststoffplatten und Gipsabgüssen ist dies von Vorteil: Weil diese starr sind, entsteht bei Wechseln im Gefälle eine harte Kante. Wenn nötig, lässt sich die Flexibilität der Steinkunst-Produkte sogar noch durch Erhitzen erhöhen. Dazu muss man sie lediglich mittels einer Heißluftpistole erwärmen – sie werden dann weicher und können noch besser in Form gebracht werden. Ein Video auf der Homepage von Vollmer zeigt, was mit den flexiblen Teilen alles möglich ist und wie sie verarbeitet werden (http://www.vollmer-online.de/de/Steinkunst_video.html).

Vollmer bietet von den Steinkunst-Pflasterstraßen in H0 derzeit gerade Stücke, gebogene Elemente in den Radien 12, 15 und 30 Zentimetern, Einmündung im

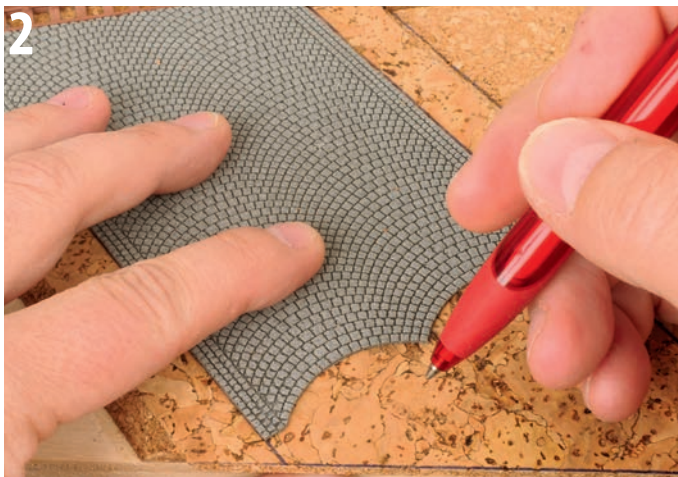
rechten und im 60-Grad-Winkel sowie eine Kreuzung an. Ein ähnliches Sortiment gibt es auch als Asphaltstraße. Bei den Elementen der Pflasterstraße ist der Rinnstein bereits angearbeitet und die gerade Stücke weisen sogar Gully- und Kanaldeckel auf. Letztere sind sogar in der richtigen Farbe bedruckt, siehe **Bild links**.

Nicht nur wegen der ja aus feinen Sandkörnern bestehenden Oberfläche ist das Aussehen des Pflasters sehr realistisch. Vollmer – oder besser Mutter Viessmann – ist beim Formenbau neue Wege gegangen und hat nicht am Computer konstruiert. Vielmehr wurden dreidimensional eingescannte Vorbilder (auch Mauern, Dächer etc.) als Grundlage verwendet. So konnte die realistische Struktur von unterschiedlich großen Steinen, Fugen etc. direkt ins Modell übertragen werden. Leider nicht nachgebildet hat Vollmer die Reihen von Trenn- und Abschlusssteinen meist größeren Formats, die beispielsweise bei Straßeneinmündungen oft Pflasterflächen gleicher Verlegerichtung umfassen. Solche Reihen aus anderen Materialien wie Kunststoff-Mauerplatten nachzubilden, ist zwar an und für sich kein

1



2



3

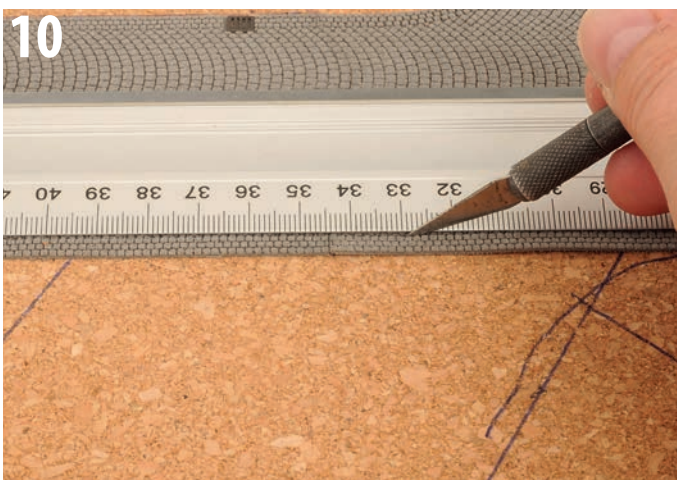
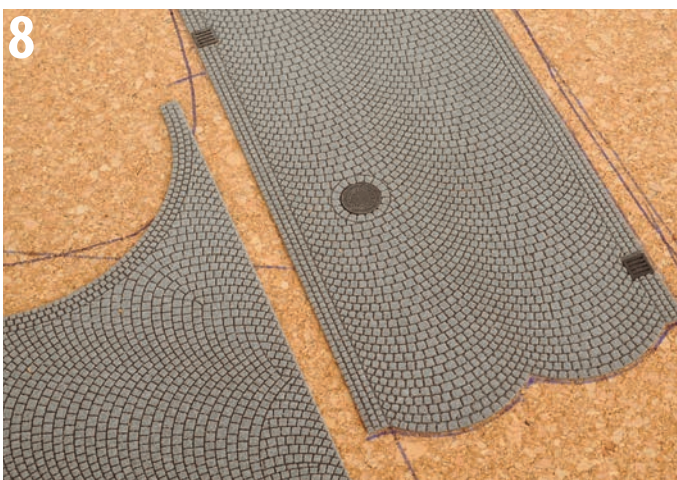
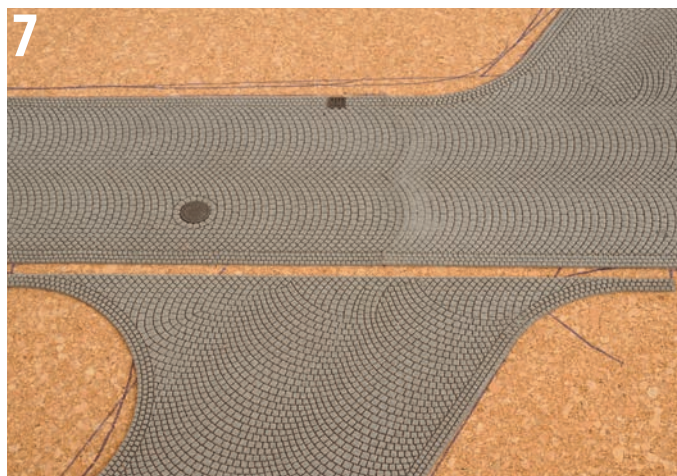


4



5





Problem, doch dürfte dieser Ersatz kaum das realistische Aussehen des Steinkunst-Pflasters erreichen.

Das Verlegen der geraden Straßenteile ist relativ einfach. Erst stellt man die für den Straßenzug vorgesehenen Gebäude lose an ihre Plätze (Bild 1). Dann legt man die Straße auf und zeichnet mit einem Stift die Ränder nach. Auf die markierte Fläche streicht man Leim, legt das Straßenelement darauf, rückt es in Position und drückt es fest (Bilder 2 und 3).

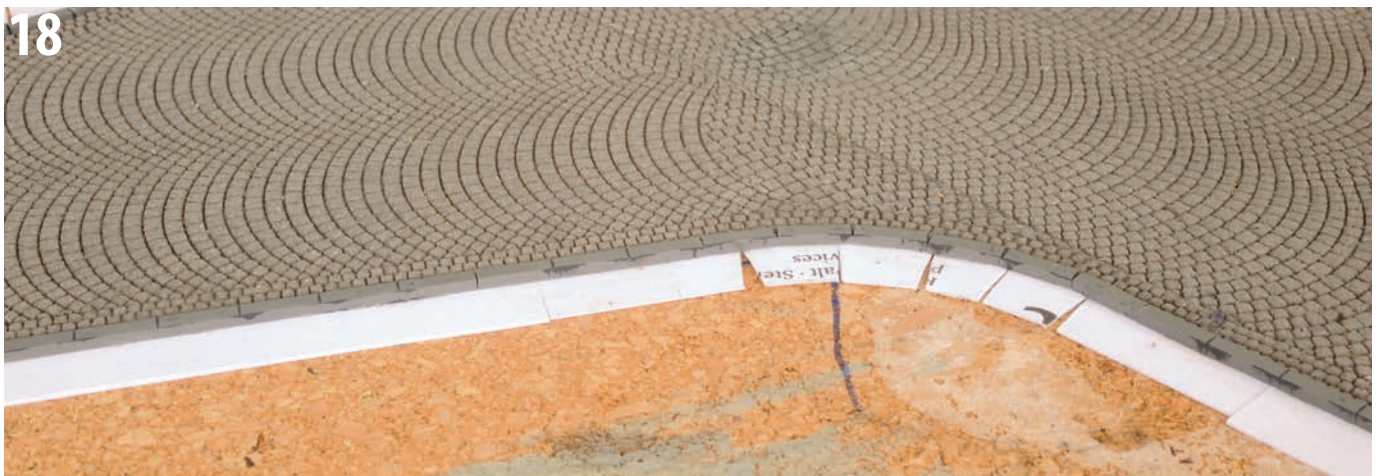
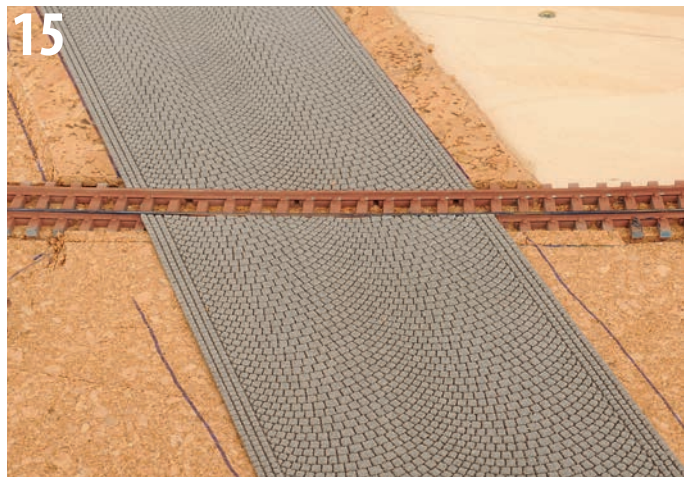
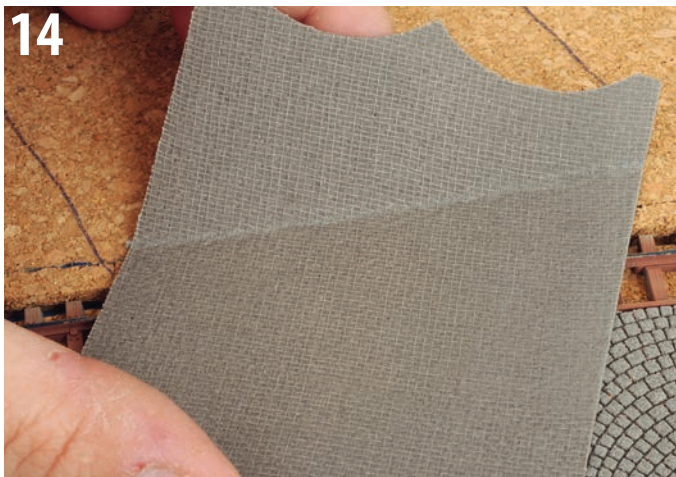
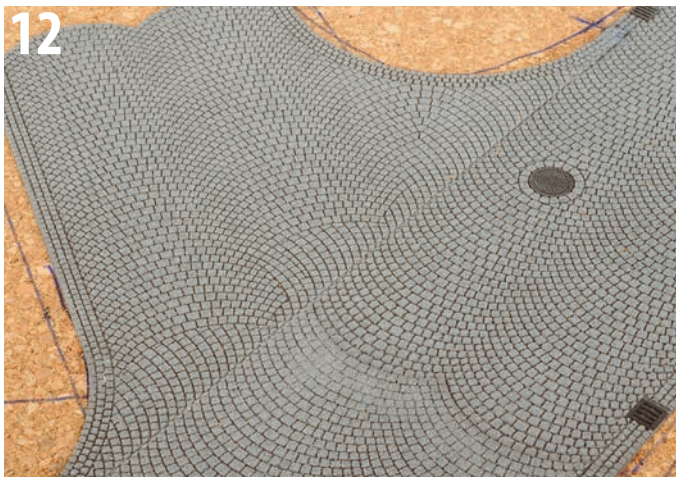
Auch zuschneiden und kürzen lassen sich die Steinkunst-Straßen sehr einfach, was beispielsweise an Kanten oder Bahn-

übergängen von Vorteil ist. Man muss nur das an der Anlagenkante endende Straßenteil auflegen und entlang der Kante nach unten biegen. Zieht man ein paar Mal mit dem Finger über die Kante, entsteht durch den mechanischen Druck auf der Rückseite eine helle Linie (Bilder 4 und 5). Sie kann als Anriss verwendet werden, an den man ein Lineal anlegt und das überflüssige Stück einfach mit einem Skalpell oder scharfen Teppichmesser abschneidet. Einen etwaigen kleinen Grat an der Kante kappt man nach dem Aushärten des Leims (Bild 6).

Weil das Material so gut zu schneiden ist, lassen sich Einmündungen und Kreuz-

ungen individuell anpassen. Auf dem Fotodiorama sollten zwei Abzweigungen möglichst nah beieinanderliegen. Dazu wurde zunächst der gerade Abschnitt an einer der Abzweigungen abgeschnitten (Bild 7). Dann waren an einem geraden Straßenelement die Rinnsteine zu entfernen. Dazu wurde die Abzweigung angelegt und rechts und links davon in den Rinnstein geschnitten. Danach konnte der Rinnstein mittels Skalpell und Lineal einfach herausgetrennt und das Abzweigungselement eingefügt werden (Bilder 8 bis 12).

Auch einem Bahnübergang lassen sich die Straßenteile leicht anpassen. Dazu legt





man einfach das Straßenteil auf die Gleise und zieht mehrmals und unter sanftem Druck mit dem Finger über das Straßenteil (Bild 13). Es bildet sich wieder eine weiße Linie, anhand derer das Teil einfach passend zurechtgeschnitten und aufgeklebt wird (Bilder 14 und 15). Auch hier wäre freilich ein Streifen Trennsteine vorbildgerechter gewesen. Vielleicht ergänzt Vollmer das Steinkunst-Sortiment ja mal um ein entsprechendes Produkt.

Gestalterisch stellt das Steinkunst-Pflaster keine großen Ansprüche. Farbe und Oberflächenbeschaffenheit kommen dem Vorbild ja schon ziemlich nahe und die Fugen zwischen den Pflastersteinen sind bereits dunkel abgesetzt. Trotzdem sollte die Straße farblich leicht aufgehellt werden. Dazu überzieht man sie zunächst mit mattem Klarlack und graniert dann die Pflastersteine mit weißer Farbe (Bild 16). In eher ländlicher Umgebung machen sich auch Schmutzspuren gut, beispielsweise Ölflecken, Gummiabrieb, Pferdeäpfel, Staub oder Erde.

Zur Nachbildung der Bordsteinkanten eignet sich beispielsweise das 2016 erschienene Set 42 656 von Auhagen (Bild 17). Im Bogen werden die geraden Bordsteine einfach auseinandergeschnitten und wieder Stück für Stück zusammengesetzt. Untergeschobene kurze Kartonstücke halten sie dabei waagrecht (Bild 18). □

- Anzeige -



BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL



BRAWA bietet eine Vielfalt hochwertiger Zubehörprodukte – von Seilbahnen über Leuchten, Telefonzellen und weiteren Ausstattungsdetails bis zu Decodern, Kabeln und Steckern. Jetzt entdecken unter:

[WWW.BRAWA.DE](http://www.brawa.de)





So war's geplant: Nebenstrecke als Anlagenteiler (Pfeil: die kritische Stelle).



Uncool: Felswand statt Hang an der zu schmal geratenen Anlagenstelle.

Brücke schafft Perspektiven

Beim Anlagenbau kann man noch so gut planen und noch so viel Erfahrung haben: Manchmal merkt man erst bei der Betrachtung des fertigen Werks, dass eine Idee lange nicht so gut war, wie man sie sich vorgestellt hat.

Meist ist es dann besser, noch einmal von vorne anzufangen

VON KARL GEBELE

Als jemand, der in seinem Leben schon gut zwei Dutzend Anlagen gebaut hat, war ich voll der Überzeugung, bei meiner neuen Modellbahn alles richtig geplant und durchdacht zu haben. Für besonders gelungen hielt ich die Idee, eine hochgelegene Nebenstrecke als optische Trennung zwischen den beiden Hauptgleistrassen hindurchzuführen, so dass von diesen immer nur eine zu sehen wäre und sonst nur Landschaft.

Wollte man die gegenüberliegende Trasse betrachten wollen, würde man eben um die Anlage herumlaufen müssen.

Leider entpuppte sich diese nahezu ideal erscheinende Lösung als Fehlplanung, kaum dass sie fertig gebaut war: Beim Einbau der Oberleitung entlang der unten verlaufenden Hauptstrecke stellte sich nämlich heraus, dass der Hang zwischen ihr und der Nebenbahn an seiner engsten Stelle mangels Platz zu steil werden würde. Nur eine

gewaltige Schutzmauer und eine Felswand hätten ihn halbwegs vorbildgerecht gegen Abrutschen sichern können.

Gefallen hat mir diese Erkenntnis überhaupt nicht. Nicht nur, dass die große graue Wand optisch keine gute Figur machte, in der Wirklichkeit würde auch niemand eine Bahntrasse direkt am Abgrund laufen lassen. Im Laufe meiner Basteltätigkeit habe ich allerdings gelernt, in solchen Fällen nicht spontan wieder alles abzureißen und



Baubeginn: Das Noch-Viadukt dient als Maß für den Geländeausschnitt.



Mit dem Bastelmesser wird das Geländestück herausgetrennt.



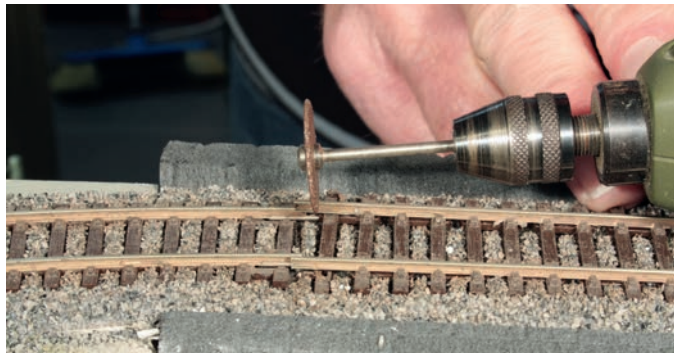
Das Trassenbrett wird von unten her ausgesägt.



Geschafft: Gleis und Mössmer-Schaumbettung hängen frei.



Die erste Passprobe: Nur wenige Korrekturen sind nötig.



Das Gleis muss um ein paar Millimeter gekürzt werden.

umzuändern, sondern erst mal abzuwarten, nachzudenken und nach einer vernünftigen Lösung zu suchen. In diesem Fall lag der Gedanke nahe, an Stelle des zu steilen Bahndamms einfach eine Brücke einzusetzen, die hier eine Talsohle überspannt. Damit wäre zwar die erwünschte optische Trennung der beiden Hauptstrecken verloren gegangen, doch das war jetzt zweitrangig. Wichtiger war das Aussehen der Brücke, die mehr als 50 Zentimeter überspannen musste.

Die Lösung fand sich beim Rundgang auf der diesjährigen Spielwarenmesse am Roco-Stand in Form des Ravennaviadukts, das in Zusammenarbeit mit Noch entsteht. Sein Vorbild befindet sich im Schwarzwald im Höllental und zählt sicher zu den berühmtesten Eisenbahnbrücken in Deutschland. Im Original hat das Viadukt neun Bögen mit jeweils einer Weite von 20 Metern. Das Noch-Modell des Ravennaviadukts ist mit zwei Bögen und drei Pfeilern deutlich

kürzer. Es ist jedoch modular aufgebaut, so dass man es je nach Bedarf zusammensetzen kann. Zum Grundmodell Nummer 586754 gibt es als einzelne Brückenbögen (58677) und Pfeiler (58676).

TRENNER MIT DURCHBLICK

Wie es der Zufall wollte, passte das Grundmodell mit seinen 55 Zentimetern Länge fast genau zu meiner gestalterischen Problemzone. Wie viele Noch-Produkte ist es aus Struktur-Hartschaum hergestellt, was eine Anpassung und Bearbeitung einfach macht. Dieses leichtgewichtige, aber sehr stabile Material kann problemlos mit Bastelmesser, Säge und Feile bearbeitet werden. Meinem ursprünglichen Ziel eines optischen Trenners entgegen kam, dass ein Steinbogenviadukt wesentlich massiver ausfällt als beispielsweise eine Fachwerk- oder gar eine moderne Spannbetonbrücke. Trotz der Öff-

nungen in den Bögen ist der Blick auf die andere Anlagenseite nur begrenzt möglich und die Wirkung als Mittelkulisse bleibt bestehen.

Zum Einbau schnitt ich mit einem alten Bastelmesser die erst kurz zuvor neu gestaltete Felswand wieder aus der Landschaft heraus, wobei mir das Viadukt gleich als Längenmaß diente. Auch das Trassenbrett musste herausgesägt werden.

Weil die Gleise in Mössmer-Schaumbettungen liegen, die nur mit feinen Gleisnägeln am Untergrund befestigt sind, ließ sich das Brett nach den Trennschnitten problemlos nach unten wegnehmen. Wäre es auf herkömmliche Weise eingeschottert und fest verleimt gewesen, wäre der Trassentausch kaum ohne größeren Schäden am Gleis abgegangen. Der anschließende Versuch zeigte: Bis auf eine Stelle an den Brückenköpfen passte das Viadukt genau in den Ausschnitt.



Wasserwaagen-Test.



Mit Alugitter und Schaumstoff-Felsen wird das Landschaftsloch geschlossen.



Farbgebung mit der Sprühdose: erst schwarz grundieren, ...



... dann von der Seite her hellgrau darübersprühen.



Erst Granieren mit Weiß lässt den Hartschaum wie Mauerwerk wirken.



Ein Geländer neben dem Gleis komplettiert das Viadukt.

–Anzeige –

Bahnhof mit Flair

VOLLMER

43512 **H0**
Bahnhof Wildbach
Bausatz
UVP: 51,50 €

Tipp:



1513 **H0**
Fahrdienstleiter
mit bewegtem
Arm
UVP: 35,50 €



49999
Vollmer Katalog
2016/2017 DE/EN



www.vollmer-online.de



Neue Blickwinkel: Durch die Öffnungen der Brücke lassen sich kurze Eindrücke vom Geschehen auf der anderen Anlagenseite erhaschen.

Mit Hilfe von Unterlegklötzen und Heißkleber wurde das Viadukt zunächst nur punktuell befestigt. Dabei zeigte sich, dass die Gleisführung um einige Millimeter angepasst werden musste, um einer möglichen Verwerfung durch Spannungen vorzubeugen. Vor der endgültigen Befestigung von Viadukt und Gleisen habe ich mit einer Wasserwaage geprüft, ob beide genau waagrecht liegen.

SPRÜHEN SPART ZEIT

Ins Gelände eingepasst wurde das Viadukt mittels Alugewebe zum Schließen der offenen Lücken sowie mehrerer Felsstücke aus Hartschaum, die an den Brückenköpfen eingeklebt wurden, um den Felseinschnitt realistisch zu gestalten. Feucht aufgelegte Gipsbinden verhindern, dass später weicher Felsspachtel, der die eigentliche Landschaftshaut bildet, durch das Alugewebe tropft. Da die Gipsbinden relativ schnell aushärten, konnte ich bereits nach kurzer Zeit Felsspachtel mit einem Pinsel auftragen. Gleichzeitig wurden weitere Fels- und Mauerstücke direkt in den Spachtel eingedrückt, um den felsigen Geländeeinschnitt anzulegen.

Bei der Farbgebung von Mauern und Fels bevorzuge ich die Acrylsprays von Noch. Sie ermöglichen ein wesentlich effektiveres Arbeiten als mit dem Pinsel. Zunächst werden dabei sämtliche Felsstücke sowie das Viadukt mit schwarzer Farbe eingesprüht. Diese Farbschicht trocknet binnen weniger Minuten. Danach erfolgt der Einsatz von grauem Acrylspray, was zu einem granitähnlichen Aussehen führt. Wichtig ist dabei, dass man vorsichtig und nur von der Seite her sprüht, niemals darf man direkt draufhalten.

Nicht irritieren lassen darf man sich von dem zunächst dunkel wirkenden Ton des Felsgesteins. Getrocknet ist die graue Farbe wesentlich heller. Lieber sprüht man noch eine zweite feine Schicht Grau auf als auf einmal zu viel des Guten!

Das Tüpfelchen auf dem i der Felsdarstellung war natürlich das Granieren, also das Hervorheben von Kanten und Spitzen durch Überwischen mit weißer Farbe. Wichtig ist dabei, dass der nur wenig benetzte Pinsel auf einer saugfähigen Unterlage zunächst abgestrichen und dann leicht über das Gestein gewischt wird.

Abgeschlossen habe ich den Einbau des Viadukts durch Grasfasern und Flo-

cken unterschiedlicher Länge und Farbe, die mit dem Elektrostatgerät aufgetragen wurden. Zu beachten dabei war, dass auf Felsen wachsendes Gras wenig Wasser bekommt, was zu beigen Tönen sowie spärlichem Wuchs führt.

Verglichen mit der Situation an der Engstelle vor dem Umbau, hat sich die Mühe mit der nachträglich eingesetzten Brücke gelohnt. Durch die Brückenbögen hindurch ergeben sich völlig neue Blickwinkel auf diesen Anlagenteil, Besucher werden neugierig auf das gemacht, was sich hinter der Mittelkulissee befindet, und die Trennwirkung blieb dennoch erhalten. Kurz gesagt: Warten und Nachdenken hat sich gelohnt. □

Zum Vormerken:

Im September erscheint die Ausgabe 2/2017 unserer Reihe „Anlagenbau und Planung“. In ihr schildert Karl Gebele den Bau seiner neuesten Anlage, auf der die Bilder dieses Beitrags entstanden. Einen thematischen Schwerpunkt bildet die automatische Anlagensteuerung mit Esu-Zentrale und PC. Nicht verpassen!

Weitere Ausgaben von Karl Gebele
in der EJ-Reihe „1x1 des Anlagenbaus“



Fahrspaß mit Märklin
Best.-Nr. 680401



Viel Betrieb,
wenig Raum
Best.-Nr. 680804



Eisenbahn im
Neckartal
Best.-Nr. 681001



5 Heimanlagen
Best.-Nr. 681201



Aus Alt mach Neu
Best.-Nr. 681301



Mini-Anlagen
Best.-Nr. 681402

Jeweils 92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerheftung, ca. 140 Abbildungen, € 13,70



Jetzt als eBook verfügbar!



Immer an der Wand
entlang
Best.-Nr. 680202-e

Je nur
€ 11,99
statt € 13,70



Kompaktkurs
Anlagenbau
Best.-Nr. 680704-e

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände
dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de
und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des
AppStore und bei Google play für Android.

Anlagenbau mit Karl Gebele



Schritt für Schritt und somit für jedermann bestens zum Nachbauen geeignet, stellt Karl Gebele eine typische kompakte Heimanlage vor: Von der Planung über Gleis- und Landschaftsbau bis zur Detaillierung werden alle Arbeitsgänge ausführlich beschrieben. Auf einer Fläche von knapp sechs Quadratmetern finden sich eine zweigleisige, elektrifizierte Parodiestrecke und ein kleiner Bahnhof mit Bahnbetriebswerk an einer idyllischen Nebenbahn – eingebettet in eine märchenhafte Alpenlandschaft. Zwei Schattenbahnhöfe ermöglichen einen abwechslungsreichen Betrieb auf insgesamt drei Anlagenebenen.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 681601 | €13,70



www.facebook.com/vgbahn

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



KÖF-UPDATE

Die Köf III alias Baureihe 331 bis 335 gehört zu den unveränderten Klassikern im Roco-Sortiment. Entsprechend spartanisch kommt sie daher: Beleuchtung, Sound, eine digital steuerbare Kupplung gar? – Alles Fehlanzeige. Geschickte Bastler können sich helfen

VON MANFRED GRÜNIG

Objekt des Umbaus ist eine 335 der DB AG, Artikel-Nummer 43437. Sie soll durch den Einbau einer Adapterplatine, eines Decoders von Doehler & Haas, einer schaltbaren Kupplung von Krois sowie einer getrennt schaltbaren Dioden-Beleuchtung auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden (Bild 1).

Ist die Lok zerlegt, muss man zunächst die Schleiferplatine entfernen. Dazu sind beide Kabel vom Motor abzulöten. Danach geht die Arbeit richtig los:

Damit die Plux 22-Adapterplatte für den Sounddecoder eben liegt und für den unter dem Dach einzubauenden Laut-

sprecher genügend Platz bleibt, muss am Metallgehäuse ein Stück abgesägt werden (Bild 2). Für die Stabilität der Lok ist es ausreichend, wenn der stehenbleibende Rest eine Stärke von etwa 1,5 Millimetern aufweist. Entsprechend darf die Schallkapsel des Lautsprechers keinesfalls höher als 3,4 Millimeter sein.

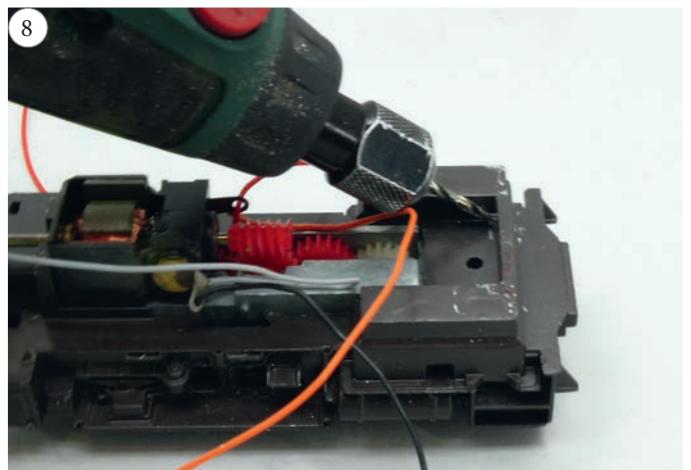
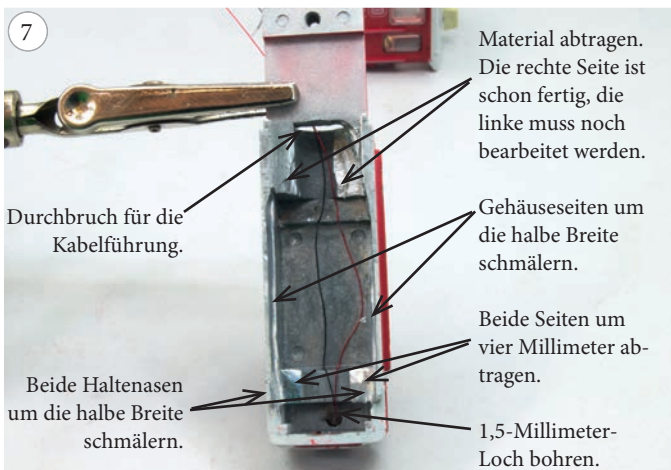
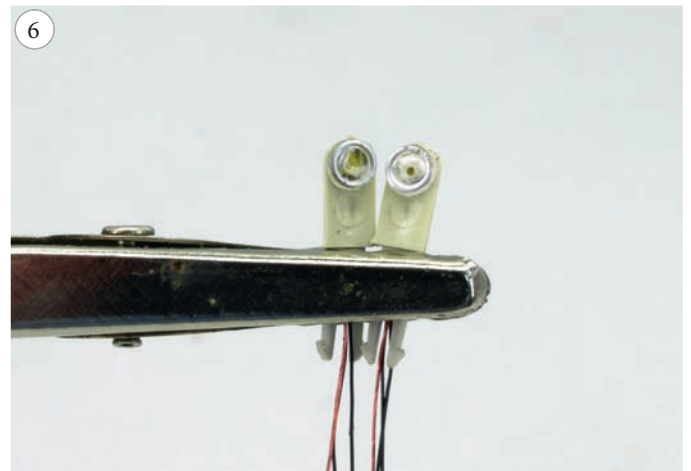
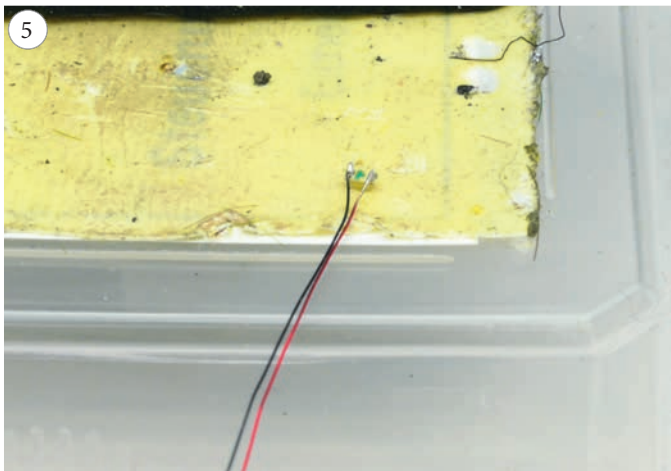
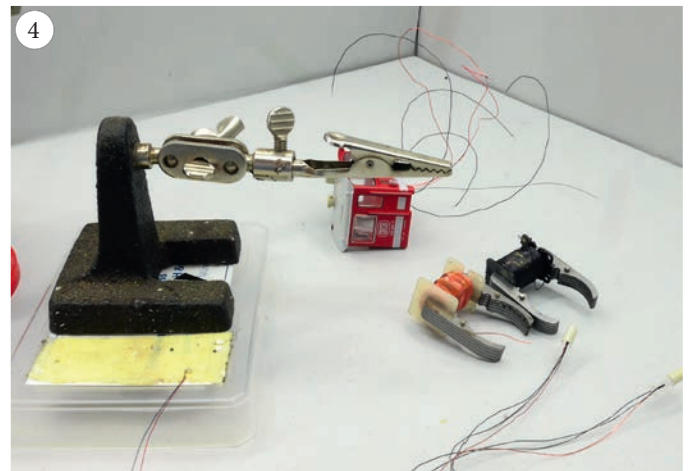
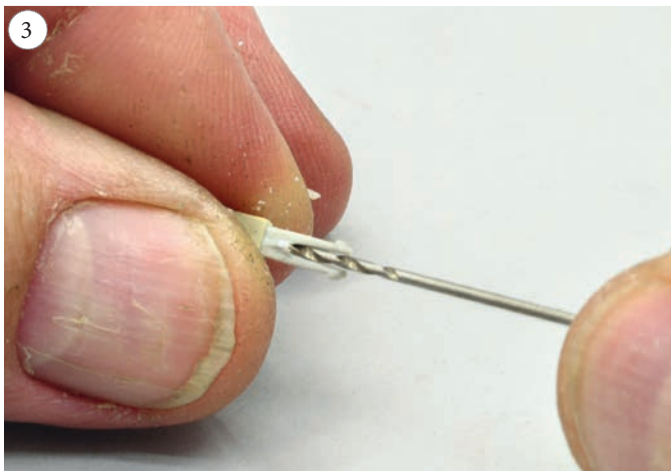
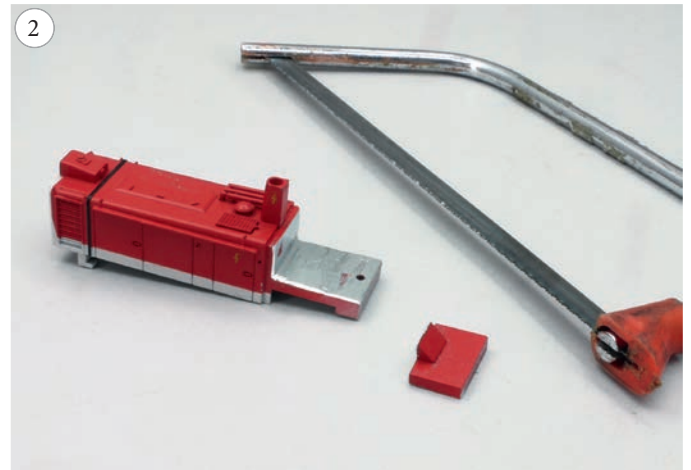
Anschließend sind alle Beleuchtungsattrappen zu entfernen und die Glaseinsätze herauszunehmen. Für das obere Stirnlicht bohrt man danach ein 1,8-Millimeter-Loch von unten auf Höhe der Hutze in das Gehäuse.

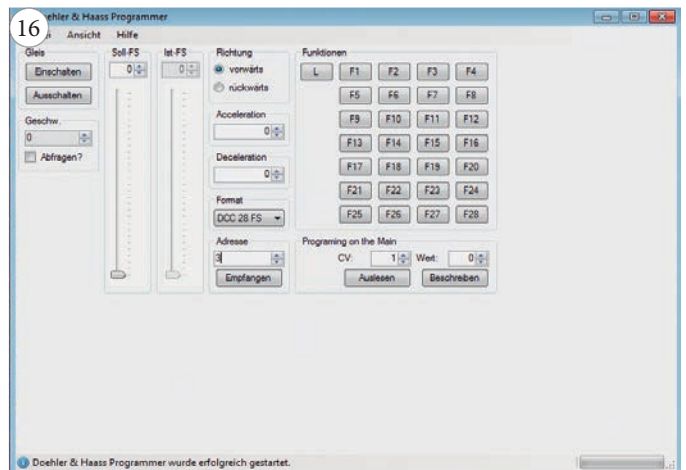
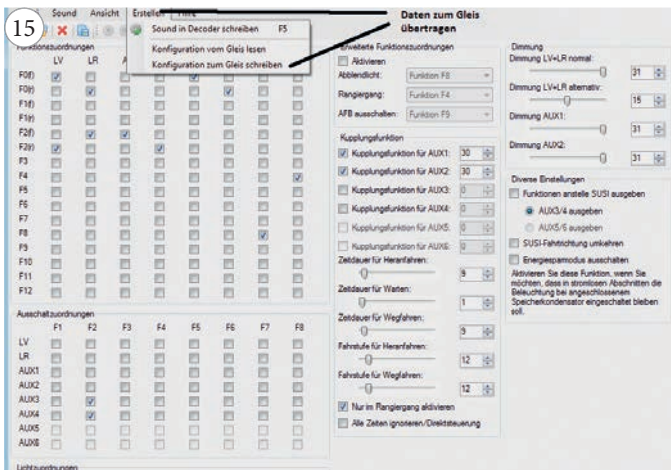
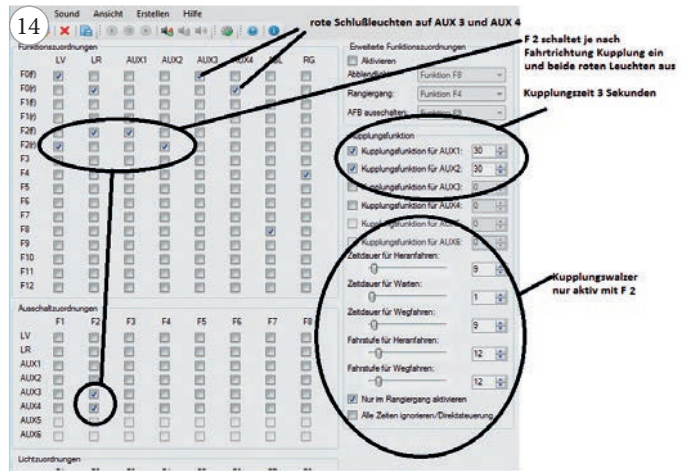
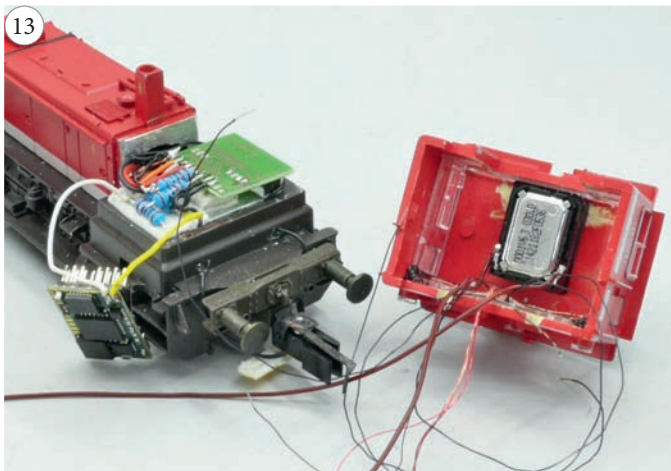
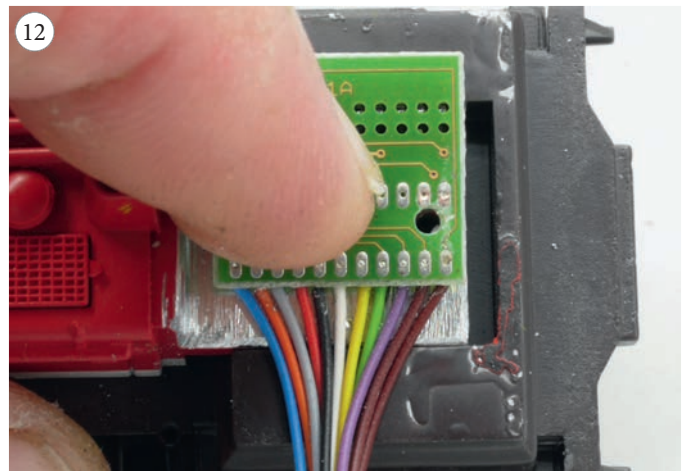
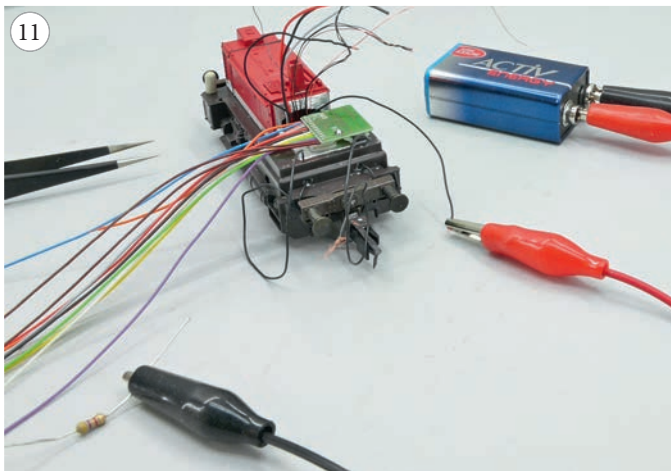
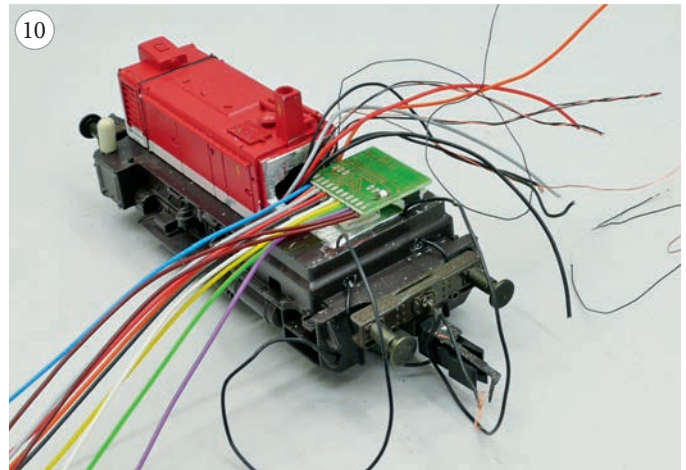
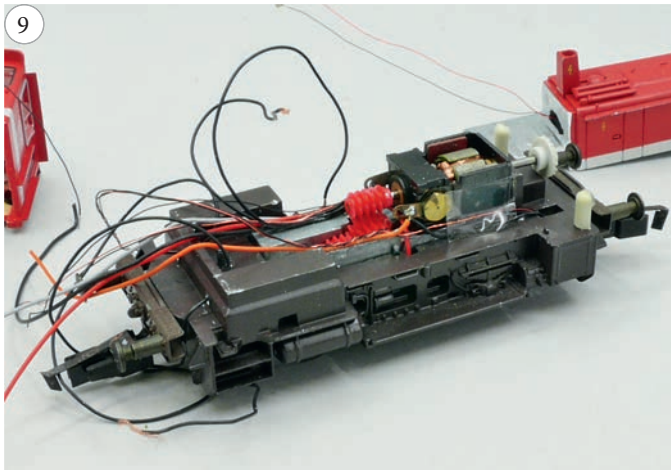
Mit viel Gefühl und Geduld werden dann 1,0-Millimeter-Kanäle von unten in

die abgezogenen Stirnlicht-Attrappen gebohrt. Dabei dürfen die filigranen Lampen auf keinen Fall beschädigt werden (Bild 3).

Zur Beleuchtung der Lok dienen kleine rot/weiße LEDs von Schönwitzer-Modellbau. Sie müssen mit Anschlussdrähten versehen werden, wofür sich Spulendraht aus ausrangierten Magnetwindungen sehr gut eignet. Seine beiden unterschiedlichen Farben haben den Vorteil, dass man Plus und Minus klar unterscheiden kann.

Beim Anlöten der Drähte an diesen kleinen LEDs ist es hilfreich, sie mit dem Kopf auf einem Stück doppelseitigen Klebebands zu fixieren (Bild 4). Bei zwei der insgesamt sechs LEDs (denen für die bei-





den oberen Lichter) reicht es, nur den weißen Teil anzuschließen, der rote wird nicht gebraucht. Trotzdem sollte man hier den gleichen LED-Typ verwenden wie bei den anderen Lichtern, um eine einheitliche Leuchtfarbe zu erhalten (Bild 5).

Wenn die Leuchtdioden für den Einbau vorbereitet sind, können sie verbaut werden. Im Führerhaus werden die Glaseinsätze ausgebaut und die LED in die Lampenöffnungen gesteckt. Zum Befestigen dient ein kleiner Tropfen Sekundenkleber, der zuvor mit einer Nadelspitze auf der Diode platziert wurde. Es ist darauf zu achten, dass alle Drähte beim Verkleben zum Gehäuseboden hin ausgerichtet sind. Anschließend werden die Scheiben wieder eingesetzt und ebenfalls mit einem Tröpfchen Kleber gesichert. Hat man auch den Kleinlautsprecher unter das Dach des Führerhauses geklebt, ist dieses für die Kabelverlötung bereit.

Aufwendiger ist die Montage der vorderen Beleuchtung. Zunächst sind die Glasscheiben der Stirnlichter hinten so abzuschneiden, dass die Glasscheibe bündig mit dem Lampengehäuse abschließt. Ein kleiner Tropfen Sekundenkleber fixiert die Scheibe über der LED (Bild 6).

Dann sind am Gehäuse einige Fräsarbeiten durchzuführen, ohne die es innerhalb des Motorgehäuses keinen Platz für die Kabelführung der Digitalkupplung und der Beleuchtungsdrähte gibt. Auf Bild 7 sind die Stellen zu sehen, die von diesem Arbeitsschritt betroffen sind. Pro Gehäuse-seite ist die Stärke der Wand um die Hälfte zu reduzieren, außerdem müssen Durchführlöcher zur Gehäuserückwand geschaffen werden. Geeignetes Werkzeug für diese Arbeit ist eine Kleinbohrmaschine mit unterschiedlich großen Metallfräsköpfen. All diese Arbeiten sind sauber auszuführen, damit das Gehäuse später plan schließt und kein Kabel oder Draht gequetscht oder beschädigt wird.

Die Diode für das obere Spitzenlicht wird vor dem Einschieben in das vorgebohrte Loch im Motorgehäuse mit etwas Tesafilm isoliert. So ist sie vor Kurzschluss mit dem Metallgehäuse geschützt. Zusätzlich werden beide Spulendrähte mit Tesafilm an der Gehäusedecke gesichert. Für die hintere Digitalkupplung sind zwei 1,5-Millimeter-Löcher schräg ins Fahrwerk zu bohren, damit ihre beiden Kabel ihren Weg ins Führerhaus finden (Bild 8).

Der Wiederaufbau der Lok beginnt mit den Radsätzen. Sie werden wieder eingesetzt, danach die mit zwei neuen Kabeln bestückte Radschleiferplatine. Die Kabel sind nach oben zu führen. Anschließend wird auch die Bodenplatte aufgesetzt, vorerst aber nur mit der vorderen Schraube gesichert. Auch die vorderen Lampen kann man

nun wieder in ihre Schlitze stecken. Dabei ist peinlich darauf zu achten, dass der Spulendraht nicht beschädigt wird.

Beide Krois-Digitalkupplungen finden ihren Platz in den Normschächten. Die Kabel der vorderen Kupplung und die Drähte der Lampen lassen sich links und rechts neben der halbierten Gehäuseverriegelungen durchziehen. Die Kabel der hinteren Kupplung schiebt man durch die vorher gebohrten Löcher. Anschließend sind sämtliche Kabel und Drähte entlang des Motors möglichst flach zu verlegen und mit etwas Tesafilm zu fixieren (Bild 9).

Um Motorgehäuse und Führerhaus später problemlos aufsetzen zu können, werden die Kabel eines neben dem anderen parallel verlegt und auf Höhe der Schnecke jeweils mit einem Tropfen Sekundenkleber gesichert. Wichtig ist auch, dass ein Scheuern an der Schnecke ausgeschlossen ist. Danach kann das Motorgehäuse aufgesetzt und mit der hinteren Bodenschraube fixiert werden.

Die Plux 22-Adapterplatine wird mit doppelseitigem Klebeband im Führerhausbereich fixiert (Bild 10). Beim Anlöten der Kabel ist es empfehlenswert, die Polung mit einer neun-Volt-Blockbatterie zu überprüfen. Ein 2,2-Kiloohm-Widerstand an einer Klemme schützt dabei die Leuchtdioden vor Überstrom (Bild 11). Die an die Adapterplatine gelöteten Kabel (Bild 12) dienen in diesem Fall nur der einwandfreien Zuordnung der Lötunkte. Sie werden der Reihe nach abgelötet und wandern in die Bastelkiste. Auf diese Weise verschwindet der zunächst eher abschreckende Kabelwust von selbst.

Sämtliche zu verlötenden Kabel werden so gekürzt, dass möglichst viel Platz im Führerhaus bleibt (Bild 13). Dies gilt auch für die vier 4,4-Kiloohm-Widerstände für die LEDs. Auch sie sind so knapp wie möglich zu halten.

Verlötet werden die Kabel folgendermaßen:

- Digitalkupplungen an die Ausgänge Aux1 und 2 der Adapterplatine.
 - Rote Rückleuchten an Aux3 und 4 des Plux 16-Sounddecoders. Später wird die Funktionsbelegung mit der Programmsoftware am PC eingestellt und in den Decoder übertragen.
 - Plusleitungen gebündelt an Decoder Plus.
 - Beleuchtungskabel jeweils von Stirn- und Rückbeleuchtung gemeinsam an Decoder-eingang weiß oder gelb.
 - Lautsprecher (braune Kabel) an die beiden Löt pads neben Aux4 anschließen.
- Die letzten vier Kabel sind die Anschlussdrähte für die Stromabnahme schwarz / rot und die Kabel für den Motor (orange und grau).

Beim Verlöten der Spulendrähte darf nur so viel Hitze wie gerade nötig auf die Enden einwirken, da sonst die Isolierung Schaden nimmt und ein Kurzschluss die Folge wäre.

Sobald alle Kabel angeschlossen sind, wird der Decoder in die Schnittstelle gesteckt und das Führerhaus aufgesetzt. Dabei sollte ein Spalt von etwa einem Millimeter zu dem im Dach verklebten Lautsprecher bleiben.

Wer ein Programmiergerät besitzt, kann die einzelnen Schaltausgänge ganz elegant per Mausklick in der Software festlegen (Bild 14) und zur Lok senden (Bild 15). Auch andere Parameter lassen sich so sehr einfach einstellen. Ohne ein solches Gerät muss man die CVs einzeln von Hand programmieren. Eine CV-Excelliste als Download findet man auf meiner Homepage (www.modellbaum.de).

Zu guter Letzt erfolgt der Funktionstest, den man auch am PC mit dem Programmiergerät durchführen kann (Bild 16). Wer sauber gearbeitet hat, wird mit seiner Hightech-Kleinlok viel Freude haben. □

Material und Zubehör:

- ♦ LötKolben mit feiner Lötspitze, Lötzinn
- ♦ Handbohrer, Kleinbohrmaschine mit Metallfräsköpfen
- ♦ Bohrer 1,0 und 1,5 Millimeter
- ♦ Bastelmesser
- ♦ Metallsäge
- ♦ „dritte Hand“
- ♦ doppelseitiges Klebeband
- ♦ Neun-Volt-Blockbatterie und Klemmleitungen
- ♦ kleine Schraubenzieher
- ♦ Pinzette
- ♦ Flachpinsel zum Entfernen der Sägespäne
- ♦ Sekundenkleber
- ♦ Tesafilm
- ♦ Duo Bi-Color LED SMD 0605 warmweiß/rot von Schönwitzer (modellbau-schoenwitzer.de), Artikelnummer 11-05-01-05
- ♦ Adapterplatine Plux 22, Artikelnummer P22-3
- ♦ Sounddecoder Plux 16 von Doehler & Haas oder Zimo
- ♦ Lautsprecher 10 mal 15 mal 3,6 Millimeter, beispielsweise LS1511 von Doehler & Haas
- ♦ Schallbox 10 mal 15 mal 3,3 Millimeter, zum Beispiel Schallbox Groß von Doehler & Haas
- ♦ Krois-Digitalkupplung DKK
- ♦ dünnes Litzenkabel und Spulendraht in verschiedenen Farben



Unter einem Wagenkasten der Einfach-Serie von Märklin laufen die Reinigungswagen von KPF-Zeller unauffällig im Zugverband mit. FOTO: THERESA HÖLLERER

Schmutzjagd mit Aldi



Die beiden Reinigungswagen für Gleise und Mittelleiter im Lieferzustand.



Kleine mit Doppelklebeband befestigte Streifen Aldi-Putzvlies bilden das Reinigungsvlies.



Die Vliese nach etwa 250 Metern Fahrt: gut verschmutzt, Austausch fällig.

Bei der Schienenreinigung scheiden sich die Geister: Die einen setzen auf mit Isopropanol oder anderen Mitteln angefeuchtete Lappen, die anderen auf Reinigungsgummis, wieder andere auf Reinigungswagen und fahrbare Staubsauger. Die schwäbische Firma KPF-Zeller (www.kpf-zeller.de) hat jetzt einen Reinigungswagen herausgebracht, der schonend für Gleis und Geldbeutel sein soll.

Das Prinzip ist einfach: In einem Wagenchassis aus geformtem Kunststoff sind zwei nach unten ausklappende Trägerelemente befestigt, an denen jeweils ein Reinigungsvlies klebt. Kleine Gewichte sorgen für etwas Anpressdruck. Die einseitige Aufhängung der Trägerelemente macht die Fahrzeuge allerdings ungeeignet für Zweirichtungsbetrieb. Außer dem Reinigungswagen für die Schienen wird einer für den Mittelleiter von Märklin-Gleisen angeboten, der nach dem gleichen Prinzip funktioniert.

Der Clou bei beiden Wagenchassis ist, dass sie zu gedeckten Güterwagen der Einfachserie von Märklin passen. Man kann deren Aufbau einfach umklipsen und den Reinigungswagen relativ unauffällig im Zugverband mitlaufen lassen. Zwar fehlen Puffer und Achshalter, doch bräuchte man zu deren Ergänzung lediglich den Spenderwagen des Gehäuses auszuschlachten.

Als Reinigungsvlies verwendet KPF-Zeller zugeschnittene Putzlappen von Aldi-

Süd, die einseitig mit Doppelklebeband versehen wurden. Nach jeweils fünfminütiger Fahrt seien die Vliese auszutauschen, weil dann deren maximale Aufnahmefähigkeit erreicht sei. Kleine Packungen mit Vliesen für etwa 24 Wechsel liegen den Wagen bereits bei, den Nachschub soll sich der Kunde dann direkt von Aldi besorgen.

Auch wenn man erst nach zehn Fahrminuten die Vliese tauscht, ist diese „Wartungsfrequenz“ hoch. Je nach Anlagengröße und Fahrtstrecke kann bei jeder Reinigungsrunde ein Tausch fällig sein. Der hohe Verbrauch wird freilich durch den sehr niedrigen Preis des Vlieses wieder ausgeglichen – die Betriebskosten des Zeller-Produkts sind marginal.

Die Putzwirkung der Vliese ist durchaus ordentlich und anders als beispielsweise bei Reinigungsgummis kann man leicht feststellen, wann ein Tausch fällig ist: Im Praxistest auf einer Anlage mit Märklin-Gleis zeigten die Vliese schon nach einer Runde (etwa 40 Meter Fahrtstrecke) deutliche Schmutzspuren, waren also dabei, ihren Zweck zu erfüllen. Nach weiteren fünf Runden erschien ein Tausch ratsam.

Außer für H0 bietet KPF-Zeller nach dem gleichen Prinzip arbeitende Schienenreinigungswagen auch für die Spurweiten TT/H0m, N/H0e und Z sowie für 0, 1 und G an. Die Kosten halten sich mit 39 Euro für den Schienenreinigungswagen und 35 Euro für den Mittelleiterputzer in Grenzen. **ku**

Profitipps für die Praxis

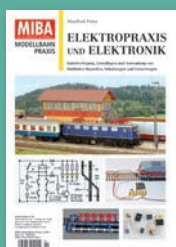


Auf einer realistischen Anlage sollten auch die Fahrzeuge realistisch aussehen – bis hin zur vorbildentsprechenden Verschmutzung. Im neuen MIBA-Praxis-Band zeigt Autor Pit Karges, wie man von leichtem Bremsstaub im Fahrwerk bis hin zur total verdreckten Lok eine große Bandbreite an Alterungsspuren aufbringen kann. Leicht verständliche Schritt-für-Schritt-Anleitungen führen Sie durch dieses gar nicht so schwierige Feld. Separate Grundlagenkapitel befassen sich mit Arbeitsgeräten, Farben und Lackiertechniken.

84 Seiten im DIN-A4-Format, über 250 Abbildungen, Klammerheftung

Best.-Nr. 15087452 | € 10,-

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Best.-Nr. 150 87442



Best.-Nr. 150 87443



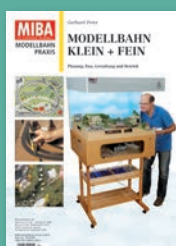
Best.-Nr. 150 87444



Best.-Nr. 150 87445



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447



Best.-Nr. 150 87448



Best.-Nr. 150 87449



Best.-Nr. 150 87450



Best.-Nr. 150 87451

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,-



Jetzt als eBook verfügbar!



Best.-Nr.
150 87432-e



Best.-Nr.
150 87427-e

Je eBook € 8,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



www.facebook.com/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de





Die Sieger 2016

Im Februar hatten wir unsere Leser zum zehnten Mal aufgerufen, die Siegermodelle im VGBahn-Wettbewerb „Das Goldene Gleis“ zu küren. 19 Kategorien standen zur Wahl: acht für Lokomotiven, fünf für Wagen, fünf für Zubehör sowie eine für herausragende Technik. Hier stellen wir vor, welche Modelle das Rennen gemacht haben.

Nicht zu vergessen natürlich die Gewinner der Verlosung unter den Einsendern der Jurybögen. Drei von ihnen dürfen sich sogar über die Hauptpreise im Wert von 1500, 1000 und 500 Euro freuen. Wir gratulieren!

Kategorie A: Dampflokomotiven H0



Märklin: 95 DB

Kategorie B: Elektrotriebfahrzeuge H0



Brawa E 75

Kategorie C: Diesellokomotiven H0



Piko: V 200.1

Kategorie D: Triebfahrzeuge TT



Tillig: BR 95

Kategorie E: Triebfahrzeuge N und Z



Fleischmann: E 69 05 in N

Kategorie F: Triebfahrzeuge Spur 0/1/G



Lenz: BR 24 in 0

Kategorie G: Ausländische Triebfahrzeuge



Hobbytrade: MT der DSB

Kategorie H: Kleinserienmodelle



Weinert: BR 01 der DB

Kategorie I: Reisezugwagen H0



Brawa: Dreischsige Umbauwagen der DB

Kategorie J: Güterwagen H0



Brawa: BTmms 58 der DB

Kategorie K: Reisezugwagen TT/N/Z



Minitrix: Doppelstock-Steuerwagen in N

Kategorie L: Güterwagen TT/N/Z



Liliput: Dreischsige Kesselwagen in N

Kategorie M: Wagen Spur 0/1/G



Märklin: Vierachsige Abteilwagen in I

Kategorie N: Zubehör H0



Faller: Schwenkbüne

Kategorie O: Gebäude H0



Faller: Kloster Bebenhausen

Kategorie P : Zubehör Spur TT/N/Z



Auhagen: Fabrik in TT

Kategorie Q: Zubehör 0/I/G



KM 1: Bahnhof Gerstetten in 1:32

Kategorie R: Straßenfahrzeuge H0



Herpa: Büssing 8000

Kategorie S: Technik



Märklin: Central Station 3

Diese Leser haben gewonnen:

Gewinner 1. Preis (Einkaufs-Gutschein über 1.500 € von Conrad-Elektronik): Ulrich Kalusa, 98529 Suhl

Gewinner 2. Preis (Reise-Gutschein der IGE über 1.000 €): Alfred Wildfeuer, 94261 Kirchdorf

Gewinner 3. Preis (Gutschein von Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt über 500 €): Dieter Ewers, 59269 Beckum

Je ein Triebfahrzeug-Modell gewonnen:

Jan-Mike Dittrich, 18059 Rostock; Wolfgang Fröscher, 89275 Elchingen; Hans-Georg Knapp, 70794 Filderstadt; Florian Witte, 38820 Halberstadt; Jörg Hermann Zirnbauer, 82178 Puchheim.

Je ein Wagen-Modell gewonnen:

Max Berger, 06846 Dessau; Günter Biener, 97350 Mainbernheim; Henry Bräuer, 01662 Meißen; Robert Fischer, 90411 Nürnberg; Otto Grassauer, A-1100 Wien; Michael Hahn, 07907 Schleiz; Rainer Kellermann, 99891 Tabarz; Dieter Mangold, 71394 Kernen; Heinz Mohr, 67657 Kaiserslautern; Dieter Striegler, 91217 Hersbruck.

Je einen Gebäude-Bausatz gewonnen:

Stephan Bretschneider, 98553 Schleusingen; Heinz Feil, 74541 Vellberg; Klaus Griefsbach, 80638 München; Ulf Harling, 14513 Teltow; Klaus Hertman, 47495 Rheinberg; Gerhard Hitschler, 67373 Dudenhofen; Michael Homann, 34396 Liebenau; Fabian Kofack, 28277 Bremen; Wilhelm Lack, 48431 Rheine; Michael Lehmann, 65346 Eltville; Willi Müller, 31185 Bettrum; Martin Peschel, 14656 Brieselang; Rüdiger Schierz, 86167 Augsburg; Michael Schmidt, 45326 Essen; Andreas Sobiella, 29227 Celle.

Je eine DVD gewonnen:

Roland Dorner, 07407 Rudolstadt; Wolfgang Dürrbeck, 56076 Koblenz; Klaus Föller, 60433 Frankfurt; Hermann Frölich, 45481 Mülheim; Wilfried Garner, 27711 Osterholz-Scharmbeck; Christel Gebhardt, 74078 Heilbronn; Sabine Groth, 13407 Berlin; Günter Henle, 89522 Heidenheim; Michael Höhn, 98693 Ilmenau; Thomas Höpfner, 41334 Nettetal; Rudolf Kapelle, 67547 Worms; Reiner Knappik, 46569 Hünxe; Jürgen Michaelis, 14480 Potsdam; Hans-Dieter Neutzler, 38321 Klein Denkte; Erich Reichel, 29614 Soltau; Jürgen Reuß, 86899 Landsberg; Lothar Schnetzer, 89129 Langenau; Hanns-Jürgen Seuß, 95233 Helmbrechts; Ulrich Steinhauser, 56288 Kastellaun; Wilfred Struck, 71111 Waldenbuch; Olaf Wegner, 13127 Berlin; Wolfgang Weigert, 90402 Nürnberg; Andreas Wichmann, 06258 Schkopau; Roland Zemke, 01609 Röderau; Wolfgang Zickhardt, 06120 Halle.



FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Eisenbahn-Journal-Leserfahrt

Mit der Mallet durchs Brohltal

Auch dieses Mal nehmen wir Sie wieder mit, wenn am 18. Mai 2017 die Preise überreicht werden. Dabei erhalten 30 Leser von Eisenbahn-Journal, Miba, Modelleisenbahner und Züge die Gelegenheit, an einer Dampf-Sonderzugfahrt von Brohl nach Engeln teilzunehmen. Abfahrt in Brohl ist um 13 Uhr. Darüber hinaus bietet sich die Möglichkeit, in ungezwungener Atmosphäre zahlreiche Vertreter der Modellbahnhersteller sowie Mitarbeiter der Verlagsgruppe Bahn kennenzulernen. Hagen von Ortloff, bekannt aus der Fernsehsendung „Eisenbahn-Romantik“, führt wie gewohnt souverän durch die Veranstaltung (Dauer: 13 bis 18 Uhr).

Schicken Sie eine Postkarte mit dem Stichwort „Goldenes Gleis 2017“ an die Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck, ein Fax an die Nummer 08141-53481-150 oder eine E-Mail mit demselben Betreff an bettina.wilgermein@vgbahn.de. Einsendeschluss ist Dienstag, der 2. Mai 2017 (Datum des Poststempels). Bei mehr als 30 Einsendungen entscheidet das Los. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Angestellte der Verlagsgruppe Bahn und deren Angehörige können nicht am Gewinnspiel teilnehmen. Da die Benachrichtigung im Falle eines Gewinnes kurzfristig erfolgt, bitten wir um die Angabe Ihrer vollständigen Anschrift mit Telefonnummer.



Die berühmten Schnellzug-Renner der Bundesbahn

Die 03, in Fachkreisen auch als die leichte Pazifik bekannt, stand Zeit ihres Schienendaseins meist im Schatten ihrer berühmten Schwester 01, der sie allerdings mit 298 gebauten Exemplaren schon zahlenmäßig überlegen war. 145 Exemplare dieser letztendlich sehr zuverlässigen Baureihe verblieben bei der Bundesbahn. Die Bahnbetriebswerke Hamburg-Altona und Ulm gehörten zu den letzten Hochburgen der Bundesbahn-03, an der Donau beendeten schließlich die letzten Null-Dreier im Jahre 1972 ihre aktive Laufbahn bei der DB. Dieser Film zeigt einmalige und bisher unveröffentlichte Szenen aus dem Alltagsbetrieb dieser beiden 03-Einsatzstellen. Während der letzten zehn Einsatzjahre bewährten sich die Loks voll und ganz, als sie keine Höchstleistungen mehr erbringen mussten. Das wurde gekonnt auf Zelluloid festgehalten. Wie immer ergänzen Erzählungen von alten Eisenbahnern und Fachleuten die perfekt nachvertonten historischen Filmaufnahmen.

Laufzeit 80 Minuten • Best.-Nr. 6385 • € 16,95



Best.-Nr. 6319 • € 16,95



Best.-Nr. 6357 • € 16,95



Best.-Nr. 6368 • € 16,95



Best.-Nr. 6378 • € 16,95

Die letzten Dampffahre bei der Bundesbahn



Lauda im Jahre 1970: Eine Armada von Dampfloks steht bereit, um Züge über die Hauptstrecke von Würzburg nach Heilbronn zu ziehen. Lauda ist damals eine Pilgerstätte für Eisenbahnfreunde aus aller Welt. Der Würzburger Eisenbahnfreund Gerhard Kramer hat diese Atmosphäre mit semiprofessioneller Ausrüstung meisterhaft in Szene gesetzt – vor allem den Fischzug Sg 5321, der mit einer Last von bis zu 1100 Tonnen von zwei Loks befördert werden musste. Erleben Sie die Baureihen 03, 23, 44, 50 und 64 in einer letzten Blütezeit des Dampfbetriebs. Mit Originalton, der die einzigartigen historischen Aufnahmen noch authentischer macht. Als Ergänzung kommen Eisenbahner und Dampfloksfans zu Wort, die an die Dampflokhochburg Lauda mit lebendigen Erzählungen erinnern.

Laufzeit 80 Minuten • Best.-Nr. 3032 • € 22,95

Weitere Volldampffilme aus DB-Zeiten:



Best.-Nr. 3021
€ 22,95



Best.-Nr. 3022
€ 22,95



Best.-Nr. 3024
€ 22,95



Best.-Nr. 3030
€ 22,95

Betr. Bahnen + Berge, Spessarttrampe

Mit meinem Sohn habe ich gerade einen fünftägigen, vorfrühlingshaften und sonnigen Kurzurlaub in Heigenbrücken (und drumherum) verbracht und möchte Ihnen ... sehr danken: für Ihr schönes Sonderheft über die Spessarttrampe, das für mich und uns der Auslöser war, im letzten Moment diesen wunderbaren Streckenabschnitt zu besuchen, bevor er Geschichte ist. Ich werde Ihre zukünftigen Hefte und Beiträge genau beachten – wer weiß, welche Urlaubsanregungen sie für uns enthalten.

Rainer Kolbe, per Email

Als Besitzer einer im Bau befindlichen N-Anlage nach Motiven der Spessarttrampe möchte ich anregen, das jüngst erschienene Heft dazu und die beiden Ausgaben über die Anlage von Herrn Brandl in einem Dreifach-Band zusammenzufassen. Damit hätte jeder interessierte Eisenbahnfreund die Möglichkeit, direkt das historische und nun unwiederbringlich zerstörte Vorbild und seine Darstellung im Modell vergleichen zu können.

Jens-Stephan Bautz, Schmalkalden



Betr. EJ 4/2017, Midnight Special

Für das neueste Eisenbahn-Journal mit dem tollen Frühlings-Titel möchte ich Ihnen ein großes Kompliment machen. Es ist eine der besten Ausgaben der letzten Monate, wie ich finde. Besonders begeistert bin ich als Fan von USA-Bahnen von dem tollen Beitrag „Midnight Special“, den Sie unter „Essay“ bringen. Da findet man zudem Lesestoff, der in gelungener Weise Eisenbahn mit anderen Dingen verbindet. Geben Sie mein Lob auch gerne dem Schreiber, Herrn Gerecht, weiter. Solche Sachen lese ich besonders gerne, weil sie sich wohlthuend von dem ewig gleichen Berichten von Loks und Strecken abheben. Generell gefällt mir das Eisenbahn-Journal heute viel besser als früher, weil es nicht das, was sowieso schon 100mal zu lesen war, wiederholt, sondern auch mal andere Sichtweisen bietet. Hefte wie EK oder EM kaufe ich schon lange nicht mehr, weil mich dieser ewig gleiche „Brei“, der dort stets aufgekö-

chert wird, nicht mehr interessiert. Und wäre das EJ auf dem gleichen Kurs, würde ich es auch nicht mehr kaufen. Also bloß weiter so, Sie heben sich vom langweiligen Rest der Bahnblätter so toll ab.

Reinhold Berger, per Email



Betr. EJ 4/2017, Symmetrie mit Schleifer

Die Artikel von Herrn Grünig über den Umbau etwas „spezieller“ Zweileiter-Gleichstrom-Loks für das Märklinsystem sind für mich der wichtigste Grund, am Kiosk das EJ zu suchen und gelegentlich auch zu kaufen. Wir Modellbahner, die zwar auf Märkingleisen fahren, dort aber gerne auch mal die „hübschen Töchter“ anderer Modellbahn-Mütter einsetzen, werden wegen des üblichen Scheuklappendenkens ja meist ignoriert. Dank Manfred Grünigs Artikeln konnte ich einige Lokomotiven kaufen und einsetzen, die sonst ein Traum geblieben wären. Machen Sie weiter so!

Thomas Irrlenbach, Mannheim

– Anzeige –



JETZT ZUM KENNENLERNEN!

Unsere digitalen Bibliotheken

Jetzt einfach vergriffene und aktuelle Magazine und Bücher als eBook im VGB-Online-Shop oder im BAHN-Kiosk für Tablets und Smartphones kaufen.



Das eBook des Monats

MODELLBAHN SCHULE 31 WALDLEBEN
Bäume und Begrünung im Miniaturwald

Best.-Nr. 920031-e
für nur **€4,99**
(statt €10,99)



- ✓ Intuitiv und einfach zu bedienen
- ✓ Praktische Zoomfunktion
- ✓ Jederzeit verfügbar auch ohne mobiles Internet/WLAN

eBooks sind im VGB-Online-Shop erhältlich (Registrierung erforderlich). Für alle PCs und Macs, Notebooks und Tablets mit pdf-Anzeigeprogramm

BAHN-Kiosk und eBooks bilden zwei Archive, die gleichzeitig und nebeneinander genutzt werden können. Die Inhalte der Archive können jedoch nicht vom BAHN-Kiosk auf die eBooks und umgekehrt übertragen werden.



Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN**® Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
 FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01187 Dresden

SCHILDHAUER-MODELLBAHN
 Würzburger Str. 81
 Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213
 www.modellbahn-schildhauer.de
 modellbahn-schildhauer@online.de
FH

**Diese Anzeige kostet nur
 € 13,- pro Ausgabe**
Infos unter Tel.: 081 41/53481-153
Fax: 081 41/53481-150
e-mail: anzeigen@vgbahn.de

44339 Dortmund

MODELL TOM
 • NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
 Evinger Str. 484
 Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
 www.modelltom.com
FH/RW

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

SPIELWAREN WERST
 Schillerstraße 3
 Tel.: 0621 / 682474
 Fax: 0621 / 684615
 www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

01445 Radebeul

MODELLEISENBAHNEN
Grundkötter GmbH
 Hauptstr. 22
 Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
 www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

25355 Barmstedt

MODELLBAHNEN HARTMANN
 Reichenstr. 24
 Tel.: 04123 / 6706
 Fax: 04123 / 959473
 Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN

45479 Mülheim

MODELLBAHN LÄDCHEN EULER
K. EULER
 Grabenstr. 2
 Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 3059996
 modellbahneuler@aol.com
FH

67146 Deidesheim

moba-tech
der modelleisenbahnladen
 Bahnhofstr. 3
 Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
 www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

04159 Leipzig

bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs
 Raust. 12
 Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

28865 Lilienthal b. Bremen

HAAR
MODELLBAHN-SPEZIALIST
 Hauptstr. 96
 Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
 haar.lilienthal@vedes.de
FH/RW

49078 Osnabrück

J.B. MODELLBAHN-SERVICE
 Lotter Str. 37
 Tel.: 0541 / 433135
 Fax: 0541 / 47464
 www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

67655 Kaiserslautern

DiBa-MODELLBAHNEN
 Königstr. 20-22
 Tel./Fax: 0631 / 61880
 geschaeft@diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN

10318 Berlin

MODELLBAHNBOX
KARLSHORST
 Treskow-Allee 104
 Tel.: 030 / 5083041
 www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN

30159 Hannover

TRAIN & PLAY
 Modelleisenbahnen • Modellautos
 Breite Str. 7 • Georgswall 12
 Tel.: 0511 / 2712701
 Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

52062 Aachen

M. HÜNERBEIN OHG
 Markt 11-15
 Tel.: 0241 / 33921
 Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN

69214 Eppelheim/Heidelberg

MODELLBAHN SCHUHMAN
 Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
 Tel.: 06221 / 76 38 86
 Fax: 06221 / 768700
 www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN

10589 Berlin

MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
 Mierendorffplatz 16
 Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
 Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
 www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN

33102 Paderborn

EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER
 Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
 Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
 www.modellbahn-sester.de
 info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

53111 Bonn

MODELLBAHN LAND BONN
 Kölnstr. 32-34
 Tel.: 0228 / 342410
 Fax: 0228 / 348918
 www.modellbahnland.de
FH/RW/H/A/SA

70180 Stuttgart

SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
 Mozartstr. 38
 Tel. + Fax: 0711 / 6071011
 www.suchundfind-stuttgart.de
A

10789 Berlin

MODELLBAHNEN TURBERG
 Lietzenburger Str. 51
 Tel.: 030 / 2199900
 Fax: 030 / 21999099
 www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN

34379 Calden

RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modell-
eisenbahnen, Autos
 Wilhelmsthaler Str. 11
 Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

53111 Bonn

MODELLBAHNSTATION
BONN
 Römerstr. 23
 Tel.: 0228 / 637420
FH EUROTRAIN

71334 Waiblingen

EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG
 Biegelwiesenstr. 31
 Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
 ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN

12105 Berlin

MODELLBAHN PIETSC GMBH
 Prühßstr. 34
 Tel./Fax: 030 / 7067777
 www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

40217 Düsseldorf

MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH
 Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
 Tel.: 0211 / 373328
 www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN

58135 Hagen-Haspe

LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
 Vogelsanger Str. 36-40
 Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
 www.lokschuppenhagenhaspe.de
 office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW

71638 Ludwigsburg

ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit
 Solitudestr. 40
 Tel.: 07141 / 925611
FH

14057 Berlin

BREYER MODELLEISENBAHNEN
 Kaiserdamm 99
 Tel./Fax: 030 / 3016784
 www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

42289 Wuppertal

MODELLBAHN APITZ GMBH
 Heckinghauser Str. 218
 Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
 www.modellbahn-apitz.de
FH

63110 Rodgau

MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke
 Untere Marktstr. 15
 Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
 info@mut-goetzke.de
FH

71720 Oberstenfeld

SYSTEM COM 99
Modellbahn-Zentrum-Bottwartal
 Schulstr. 46
 Tel.: 07062 / 9788811
 www.modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de
FH/RW EUROTRAIN

22083 Hamburg

MEISES ModellbahnCenter
MMC GmbH & Co. KG
 Beethovenstr. 64
 Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390
 www.meises-mobacenter.de
FH/RW EUROTRAIN

44141 Dortmund

DER LOKSCHUPPEN
DORTMUND GMBH
 Märkische Str. 227
 Tel.: 0231 / 412920 • Fax: 0231 / 421916
 www.Lokschuppen.com
FH EUROTRAIN

63654 Büdingen

MODELL & TECHNIK
RAINER MÄSER
 Berliner Str. 4
 Tel.: 06042 / 3930
 Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN

72657 Altenriet bei Stuttgart

MODELLBAHN LSR-24
HANS WEISS
 Im Breiten Baum 2
 Tel.: 07127 / 35020 • Fax: 07127 / 21616
 E-Mail: hans.weiss@geromail.de
H

73431 Aalen MODELLBAU SCHAUFFELE Wilhelm-Merz-Str. 18 Tel.: 07361/32566 Fax: 07361/36889 www.schauffele-modellbau.de FH/RW/Märklin Shop in Shop	84307 Eggenfelden MODELLBAHNEN VON A BIS Z Roland Steckmaier Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550 www.steckmaier.de steckmaier@steckmaier.de FH/RW EUROTRAIN®	90478 Nürnberg MODELLBAHN Helmut Sigmund Schweiggerstr. 5 Tel.: 0911 / 464927 EUROTRAIN®	97070 Würzburg ZIEGLER MODELLECHNIK Textor Str. 9 Tel.: 0931 / 573691 www.modellechnik-ziegler.de FH/RW EUROTRAIN®
75339 Höfen DIETZ MODELLECHNIK + ELEKTRONIK Hindenburgstr. 31 Tel.: 07081 / 6757 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de FH/RW/H	85567 Grafing ZÜGE & ZUBEHÖR Trains & Accessoires Inh. Steffen Schmidt Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25 www.zuz-modellbahn.com FH/RW/H/A	93455 Traitsching-Siedling MARGARETE V. JORDAN Inh. Neudert Lina Am Berg 12 Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256 www.jordan-modellbau.de FH	99830 Treffurt LOK-DOC MICHAEL WEVERING Friedrich-Ebert-Str. 38 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646 www.lok-doc-wevering.de simiwe@t-online.de RW
	86199 Augsburg AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GMBH Gögginger Str. 110 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045 www.augsburger-lokschuppen.de FH/RW	94161 Ruderting bei Passau MODELLBAHNHAUS Rocktäschel GbR Attenberg 1 Tel.: 08509 / 2036 Fax: 08509 / 3819 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de FH/RW/A EUROTRAIN®	Schweiz
82110 Germering AUTO-MODELLBAHN-WELT Germering Linden GbR Untere Bahnhofstr. 50 Tel.: 089 / 89410120 Fax: 089 / 89410121 FH/RW/H	90419 Nürnberg RITZER MODELLECHNIK Inh. Knoch Kirchenweg 16 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756 www.modellbahnritzer.de FH/RW/A/B EUROTRAIN®	94474 Vilshofen an der Donau GIERSTER Fa. Gierster-Wittmann oHG Vilsvorstadt 11, 13, 15 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753 modellbahn@gierster.de FH/RW EUROTRAIN®	CH-4051 Basel BERCHER & STERNLICHT AG Spalenberg 45 Tel.: 0041 / 61 / 2612550 Fax: 0041 / 61 / 2613083 www.berchersternlicht.ch FH
83352 Altenmarkt/Alz MODELL-EISENBAHNEN B. Maier Traunsteiner Str. 4 Tel.: 08621 / 2834 Fax: 08621 / 7108 FH/RW EUROTRAIN®	Erfolgreich werben und trotzdem sparen: Eisenbahn JOURNAL Tel.: 081 41/53481-153	95676 Wiesau MODELLBAHN PÜRNER Südweg 1 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988 www.puerner.de modellbahn@puerner.de FH	CH-8712 Stäfa OLD PULLMAN AG P.O.Box 326 / Dorfstr. 2 Tel.: 0041 / 44 / 9261455 Fax: 0041 / 44 / 9264336 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch FH/H

DAS BESTE AUS MIBA-MINIATURBAHNEN

Die Saison ist eröffnet

Sommerzeit ist Gartenbahnzeit – und die hat in dem neuen MIBA-Kompakt-Band ihren ständigen Begleiter. Auf 240 Seiten bietet er eine ebenso geballte wie fundierte Sammlung der besten MIBA-Beiträge über Gartenbahnen aus den letzten 15 Jahren. Es geht um Bau und Gestaltung von Gartenbahn-Anlagen, um die Optimierung von Fahrzeugen, um Steuerung und Betrieb. Und natürlich werden einige herausragende Gartenbahnanlagen in fantastischen Bildreportagen vorgestellt. Sichern Sie sich diesen einzigartigen Ratgeber rund um die Freiluft-Modellbahn auf großer Spur.

240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband, mit mehr als 650 Abbildungen

Best.-Nr. 1601702 | € 19,95

Jetzt vorbestellen – erscheint im Juni 2017



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich beim Buch- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

www.modellbahnboerse-berlin.de
23.04.: 12679 Berlin, Freizeitforum
Marzahn. 28.05.: 01069 Dresden, „Alte Mensa“. Jeweils 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

www.adler-maerkte.de

07.05.: Börse des Modell-Auto-Club Franken e.V., 10–14 Uhr, im Gemeinschaftshaus Langwasser, 90473 Nürnberg, Glogauer Str. 50. Eintritt frei! Info: Udo Köstler, Tel.: 0911/555658, Udo.Koestler@mac-franken.de, www.mac-franken.de

07.05.: Modelleisenbahnboerse der Zirndorfer Eisenbahnfreunde e.V., 9–15 Uhr, Hans-Reif-Sportzentrum, Jahnstr. 16, 90522 Oberasbach. Info-Tel. + Fax: 09103/2750.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

14.05.: CAM Modellauto-/Eisenbahn- + Spielzeugbörse, 10–18 Uhr, 21224 Rosengarten-Ehestorf, zum Oldtimermarkt Freilichtmuseum, Am Kiekeberg 1. Info-Tel.: 040/6482273.

20.05.: CAM Modellauto-/Eisenbahn- + Spielzeugbörse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

21.05.: Berliner Spielzeugbörse, 10–14 Uhr, Loewe-Saal, Ludwig Loewe-Höfen, Wiebestr. 42, 10553 Berlin-Moabit. 030/7842346, 0173/3882000.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.
21.05.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese, 10–15 Uhr. Tel.: 05651/ 5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

Dauerausstellungen

www.miniaturelbtalbahnhof.de • Miniatur-Elbtalbahnhof, Schandauer Str. 51c, 01824 Königstein, Tel.: 035021/59218.
www.eisenbahnwelten-rathen.de • Eisenbahnwelten im Kurort Rathen, Elbweg 10, 01824 Rathen, Tel.: 035021/59428.
www.kleine-saechsische-schweiz.de • Miniaturpark Kleine Sächsische Schweiz, Schustergasse 8, 01829 Stadt Wehlen OT Dorf Wehlen, Tel.: 035024/70631.
www.modelleisenbahnland-oderwitz.de • Modelleisenbahnland Oderwitz e.V., Kirchstr. 8, 02791 Niederoderwitz, Tel.: 035842/26996.
www.modellbahn-wiehe.de • Modellbahn Wiehe, Am Anger 19, 06571 Wiehe, Tel.: 034672/83630.
www.modellbahnland-erzgebirge.de • Modellbahnland Erzgebirge, Mittelweg 4, 09488 Thermalbad Wiesenbad OT Schönfeld, Tel.: 03733/596357.
www.klein-erzgebirge.de • Klein-Erzgebirge e.V., Richard-Wagner-Str. 2, 09569 Oederan, Tel.: 037292/599-0.
www.zeitreise-hohenfichte.de • Zeitreise GmbH, Fabrikweg 1, 09573 Leubsdorf OT Hohenfichte, Tel.: 037291/139791.
www.loxx-berlin.com • LOXX am ALEX Miniatur Welten Berlin, Im Alexa (Alexanderplatz), Grunerstraße 20, 10179 Berlin, Tel.: 030/44723022.
www.meheve.de • Modelleisenbahn Hamburg e.V., Holstenwall 24 (im Hamburgmuseum), 20355 Hamburg, Tel.: 040/314435.
www.miniatur-wunderland.de • Miniatur-Wunderland Hamburg GmbH, Krummacker Str. 37, 20457 Hamburg, Tel.: 040/300680-0.
www.modellbahn-zauber.de • Modellbahn-Zauber e.K., Brückenstr. 18, 25840 Friedrichstadt, Tel.: 04881/938858.
www.miniaturland-fulda.de • Modelleisenbahn Fulda Künzell, Johann-Friedrich-Böttger-Str. 2a, 36093 Künzell, Tel.: 0171/5326547.
www.der-deutschlandexpress.de • Der Deutschland-Express, Am Bugapark 1c, 45899 Gelsenkirchen, Tel.: 0209/5083660.
www.modellbahnwelt-odenwald.de • Modellbahnwelt Odenwald, Krumbacher Str. 37, 64658 Fürth, Tel.: 06253/9309725.
www.schwarzwaldmodellbahn.de • Schwarzwald-Modellbahn, Eisenbahnstr. 52a, 77756 Hausach, Tel.: 07831/966010.
www.maerklin-world-titisee.de • Märklin World Titisee, Seestr. 21/1, 79822 Titisee-Neustadt, Tel.: 07651/2040597.
www.miniland.de • Miniland, Hürderstr. 4, 85551 Kirchheim / Heimstetten, Tel.: 089/54045027.
www.miniwelt-oberstaufen.de • Miniwelt Oberstaufen, Wengen 15, 87534 Oberstaufen, Tel.: 08386/960711.
www.gotthard-modellbahn.de • Faszination Gotthardbahn, Reichelshofen 28, 91628 Steinsfeld, Tel.: 09865/941898.
www.miniaturland-pappenheim.de • Miniaturland Treuchtlingen, Elkan-Naumburg-Str. 35, 91757 Treuchtlingen, Tel.: 09143/837851.

Besuchen Sie uns

**29.09. bis 01.10.17
modell-hobby-spiel
in Leipzig**



**Weitere Veranstaltungs-
hinweise finden
Sie im Internet**

**[https://shop.vgbahn.info/
vgbahn/service/termine](https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine)**

MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

Verkäufe Dies + Das

Verkäufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

**Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com**

DR-Lokschilder: V 100 029, 112 109-4, 112 675-4, 112 705-9. Suche: 112 525-1, 112 537-6, Tausch möglich. Tel. ab 18 Uhr: 0152/58418221.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

E 50 Handarbeitsmodell im Maßstab 1:10 – gebaut von der Krupp-Lehrwerkstatt im Jahre 1959. Standmodell. Interessenten kann ich Fotos zusenden. K. Kreußel, Rosensteinstr. 113, 70191 Stuttgart.

www.lok-doc-wevering.de

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Verkäufe Modulanlage Spur 0e. Größe 540 x 240 cm, 10 Teile. Voll gestaltet. Preis VB. Tel.: 0170/2959747 oder manfred-lgb@t-online.de.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

TLS: **www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de**. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

www.modellbau-chocholaty.de

Verkäufe aus Platzgründen meine aus zwei Teilen bestehende Anlage und zwar ein Dampflok Bw mit funktionsfähiger Drehscheibe, sämtl. Behandlungsanlagen, sämtliche Eisenbahnwohngebäude, sämtl. Bw-Verwaltungsgebäude, alles aus Epoche 1/2. Gerhard Hollrotter, Gebelestr. 22a, 81679 München. Tel.: 089/987128.

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

LGB-Loks, Waggonen und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

Lenz 40131 BR 221 rot € 495; 40133 V 100 € 495; 40151-1 BR 323 € 335; 41220-02 Umbauw. € 240; 42210-2 G 10 € 75 u.a. Kiss 420008 BR 132 € 595; 460003 SSym 46 € 80. Brawa 37107 € 75; 37155 € 80 u.a. Liste von karl-heinz.raidt@gmx.de.

LGB-Startpackung 20601 Batterie-bahn von 1973 mit 2 Dampf- + 1 Diesellok 209, 12 Wg. u.a. Nr. 3041, 4021, 4032, 4043, 4045, 4047, 4040 + Grubenwg., 26 gebog., 7 gerade Gleise, 3 Handweichen, Prellbock, meist OK. € 330,- + Porto. Tel.: 0911/806517.

Großes Angebot an Spur 0 von ETS, Paya, Buco. Schienen von Lenz, ETS, Lionel, zum Großteil neu. Diverse Bahnhöfe, Signale, viel Zubehör. Außerdem Loks, Waggonen in Fine-Scale (Fulgurex, SMF, Spring u.a.). Tel.: 07042/22985.

Verkäufe Magnus/Höhne Lok 99222 Spur 2m, VB € 3.000,-, hat Sound, Triebwerksbeleuchtung, kaum gelaufen. d.kunen@web.de.

www.spur-0.de

Verk. LGB, Dampflok, Wagen, Zubehör, alles neuwertig, bitte Liste anfordern. E-Mail: juergen.fankhaenel@t-online.de. Verk. Preis = Neupreis minus 40%. Digitale Ausführung. Tel.: 037291/61542.

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Biete HAG Schweizer D-Zugwagen Typ EW 1: 3x Nr. 429 1/2. Kl. der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Preis je Wagen € 30,-. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 081 41/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 081 41/53481-150

Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter **www.vgbahn.de** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

[illegible]

ANZEIGENSCHLUSS EJ 7/2017: 05.05.2017

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- Verkäufe Dies + Das
- Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- Verkäufe Literatur, Video, DVD
- Verkäufe Fotos + Bilder

- Gesuche Dies + Das
- Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- Gesuche Fahrzeuge sonst.
- Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- Gesuche Literatur, Video, DVD
- Gesuche Fotos + Bilder

- Sonstiges
 - Urlaub, Reisen, Touristik
 - Börsen, Auktionen, Märkte
- Zusätzlich (auch kombinierbar,
gewerblich zzgl. MwSt)
- Fettdruck pro Zeile + € 1,-
 - Farbdruck rot pro Zeile + € 1,-
 - Grauer Fond pro Zeile + € 1,-

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,- pro Zeile + MwSt
- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

— — — — |
IRAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE742490000437950. Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

☐ Betrag liegt bar bei

Keine
Briefmarken
senden!

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Private Sammlungsauflösung H0 2-Leiter orig. verpackt u.a. Roco, Piko, Liliput, Gützold, Fleischmann. Bitte die Bestandsliste frei anfordern. Tel.: 0351/6538007, E-Mail: kledermann@gmx.de.

www.mbs-dd.com

Verkaufe: Brawa 40266 BR 15001 für € 285,-; Märklin Big Boy Insider Modell in Holzkasten 34990 für € 580,-. Beide Loks sind neu in OVP und mit allen Unterlagen. Tel.: 06055/8820043.

www.Modellbau-Gloekner.de

Privater Modellbahnverkauf: Loks, Schienen, Waggons, Sondermodelle, Raritäten, Gebäude, Zubehör, Dekomaterial, alles für H0. Fast alles neu, Bilder, Infos und Kontakt unter www.modellbahn-verkauf.de oder Tel.: 02932/33884.

www.modelltechnik-ziegler.de

Von Privat an Privat: Fleischm., Roco, Epoche II, III, IV, Diesel- u. E-Loks sowie Personen- u. Güterwagen, zwei Wendel mit Gewindstangen und sehr viel Zubehör. Alles digital. ESU Commander 50200, Lenz Module u. LS100 und vieles mehr. Tel.: 0172/2819081.

www.modelltom.com

Fleischmann: 4369AC BR 132 € 65,-; 1343AC Re 4/4 € 95,-; 4124DC BR 53773 € 35,-; 1316DC BR 70 € 30,-; 4028DC BR 80 „Carl“ € 45,-. Tel.: 02454/6350.

www.carocar.com

us-brass Messingmodelle

Santa Fe 2-10-4 von PFM € 590,-
UP Challenger von Key € 590,-
UP Big Boy von Tenshodo € 990,-
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,-
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

H0 Sammlungsauflösung, nicht gelaufen, alles sauber, staubfrei verpackt, Lok, Wag., Gebäud., Zubehör, komplett an Liebhaber abzugeben. Fischer, Tel.: 0171/7235995.

www.moba-tech.de

www.modelleisenbahn.com

www.modellbahnritzer.de

www.zuz-modellbahn.com

Verkaufe: Trix 22428 DCC neu, BR 132 DR Epoche IV (Ludmilla), Trix 22918 DCC neu, BR 218 DB Epoche VI. Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

www.augsburger-lokschuppen.de

Fleischm.: DB D1220 € 120,-; DB BR 552781 € 80,- DR 24074 € 75,-; DB BR 003160-9 € 100,-; DB BR 218306-9 € 40,-; DB BR 120103-7 € 45,-; DR BR 89 € 30,-. Märkl.: BR 18.1 Klasse C € 135,-; PEMCO US BR G.G. 1 NO 3304 € 50,-. 02351/14827.

www.d-i-e-t-z.de

www.jbmodellbahnservice.de

Verkaufe Roco: BR 182029 „C“ grün, neu, OK € 220; BR 501815 DR, neu, OK € 230; BR 116019 Ellok, neu € 95. Liliput: BR 91604, neu, OK € 95; BR 78134, neu € 95; BR 383832, neu € 75. Piko: E-Triebwg. 50 Jahre silber. Tel.: 0385/5559076.

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.suchundfind-stuttgart.de

Roco 64210 Steuerwagen Wittenberger, neu, OVP, Vitrinmodell € 199,-. Fleischmann H0-Steuerwagen Karlsruhe, mit Decoder + Licht, gebraucht, Topzustand, rot € 149,-. Tel.: 033765/80162.

www.menzels-lokschuppen.de

www.modellbahn-leisnig.de

Biete Flm. Schweizer D-Zugwg.: 2x 5136 1/2. Kl. Süd-Ost-Bahn; 4x 5137 2. Kl. Süd-Ost-Bahn; 2x 5138 1/2. Kl. SBB; 4x 5139 2. Kl. SBB; 1x 5130 Gepäckwg. SBB. Preis je Wag. € 25,-. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.puerner.de

Verk. 4 Märkl. H0 Loks digital, 9 Waggons, 10 K-Weichen m. Antr., 100 K-Gleisstückeneuwert., 7 Viessm.-Formsign., 1 Trafo originalverp., Sommerfeldt-Oberleitung. 0043/678/1224645 o. 0043/5238/93606, robert.lagger@chello.at.

www.modellbahn-pietsch.com

Märklin 3390 BR 011 € 85,-; 30322 BR 81001 € 45,-; 3029 BR 89 € 25,-. Fleischm. 1139 BR 39AC € 85,-; 4124 BR 53 € 35,-. Hruska 108/831 BR 84 € 55,-. Tel.: 2454/6350.

Fleischmann-Anlage, 50 Jahre alt, guter Zustand, Loks, Wagen, Kranzug, Zubehör, Trafos, Schienen etc., Trix-Express, 1530, Adler, Schuco, Disneyland-Einschienenbahn, 6333, Faller-Autobahn. 2 Lkw, 2 Pkw, Zubeh., dazu 80 Faller-Häuser, Bahnhöfe, Firmen, Mühle, Wohnhäuser, Tanus, etc., z.T. Originalkartons an Sammler, Preis VB. Freue mich über Anruf, Liste per E-Mail. Mobil 0171/4737688.

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe Arnold: BR 05003, neu, OK Tender 5x € 185; BR 95334, neu, OK € 135; ÖBB Ellok BR 1044 501, neu, OK € 78. Fleischmann: BR 39204, neu, OK € 135; BR 78017 neu, OK € 95. Minitrix: Glaskasten, OK, neu € 155. Tel.: 0385/5559076.

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

www.modellbahnservice-dr.de

Verkäufe Literatur, Video, DVD

An Selbstabholer kostenlos abzugeben: ca. 650 Modellbahnzeitschriften in neuwertigem Zustand, größtenteils kpl. Jahrgänge, 1980–2008; ca. 65 Eisenbahn-Kataloge 1965–2004. Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

Märklin-Magazin Jahrgänge 1983–2004 in Sammelmappen und Jahrg. 2005–2015 lose. Preis € 120,-. Nur Abholung in Bodelshausen. ER-Video-Express Nr. 71–136 zum Preis von € 120,-. karl-heinz.raidt@gmx.de.

Verkaufe „Modelleisenbahner“ Jahrg. 01/2002 bis 12/2016. Bei Interesse bitte melden unter Tel.: 05222/22715 (ab 18 Uhr).

Biete Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ von 1952 bis 1991 Einzelhefte. Tel.: 0177/6864284.

Verk. Modelleisenbahner Jahrg. 1994–2016 komplett für € 250,-. tilo.hirsch@t-online.de oder Tel.: 035265/56078.

Neu: **Benelux Rail 1970–1980** von Marcel Vleugels. 304 S., 368 Fotos, Landkarte Luxemburg, € 34,00. Im Buchladen oder www.nijverepublishers.nl.

Modelleisenbahner 1957–1966 und 1979–2017 komplett Selbstabholung nur € 99,-; Bücher Mügel-Döbeln € 28,-, Mulda-Sayda € 29,-, Riesa-Nossen € 35,-. peter.wunderwald@gmx.de. Wunderwald, Steinbuschstr. 30, 01683 Nossen. 0177/3215629.

www.bahnundbuch.de

Originale von 1845 (!) bis 1990: Verkäufe deutsche Kursbücher, Fahrpläne, Fahrkarten und Übersichtskarten. Privatsammlung von Eisenbahnfan. Kostenlose Liste per Post/E-Mail/Tel/SMS anfordern bei: Christoph Gottschalk, Burgstr. 26, 03046 Cottbus, cgott@gmx.de, Tel.: 0041/763366090 (Schweizer Handy, da wochentags als Pendler auswärts arbeitend). Faire Preise, nur Originale und gratis Versand.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Sammlungsauflösung: Umstände halber muss ich meine große Sammlung an Eisenbahnbüchern (neue und antiquarische), Kursbücher vieler Länder (ungebrauchte Exemplare wie auch alte gebrauchte Sammlerstücke), Eisenbahnkarten/-atlanten, Eisenbahnzeitschriften, Bahnfotoserien, Bahnreiseführer usw. auflösen. Viel Rares! Verlangen Sie meine Listen. Egon Minikus, Hinterwies 2, CH-9042 Speicher, Tel.: 0041/793192151, egon.minikus@bluewin.ch.

Verkaufe Eisenbahn-Journale der Jahrgänge 1997 bis 2012 (vollständig). Vor 1999, zurück bis 1982, größtenteils unvollständig. Nur komplett und Selbstabholung, Preis VHS. Sie erreichen mich unter 0151/14303599.

Verkäufe Fotos + Bilder

www.lokbilder.de – Fotoabzüge ab 1953

Gesuche Dies + Das

Suche eine Fachkraft, die mir DCC-Decoder in meine Weinert H0m-Lokomotiven einbauen kann, mit Licht vorn und hinten in den Laternen. E-Mail: juespri@t-online.de.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahrkartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an E-Mail: annedettefgerth@aol.com

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21gmx.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammler-

katalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche für Spur 0 eine rechte und linke Weiche von Stadtilm. Tel.: 03491/662695.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KMI etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meigermodellbahn@t-online.de.

Suche Spur-I- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

LGB, auch ganze Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meigermodellbahn@t-online.de.

Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Roco 63056 BR ET85/ES85 DB, nur neuwertige Ware anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Suche umfangreiche Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/3833340, fama.rauch@gmail.com.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 097011313, Fax: 097019079714.

Sammler sucht Märklin H0. Loks, Triebwagen, Zugpackungen sowie Personen- und Güterwagen. Märklin 4 M für Militär-Artikel. Ihr Angebot an: 0171/3184584.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meigermodellbahn@t-online.de.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung, analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Modelleisenbahn zu kaufen gesucht. Wir suchen Sammlungen und Dachbodenfunde. Gerne größere Anlagen u. Sammlungen aller Spurweiten. Wir bewerten auch Ihre Anlage. Tel.: 0163/5005818.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, Piko, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Baue auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 0211/4939315.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albu@t-online.de.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meigermodellbahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail. Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsaufösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden,
denken Sie bitte daran,
Ihre Kleinanzeigen gut leserlich
bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ihre Sammlung in gute Hände. Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Trix Fine Art, Metrop, Fuchs, Günther, Dingler oder Weinert. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

Suche Spur N: Pkw, Kleintransporter, Lkw, Bus, beleuchtet, von Busch oder anderen Herstellern. Holger Vettors, Bäckergasse 11, 99425 Weimar.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

www.vgbahn.de

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/3833340, fama.rauch@gmail.com.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Raillex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Gesuche Zubehör alle Baugrößen

Suche Märklin CS 2 60215. kl.rafflenbeul@t-online.de.

Suche dringend Vollmer Bahnhöfe „Kreuzeck“ (3510) / „Seeburg“ (3500) aus den 60er Jahren als vollständige Bausätze in OVP. Biete großzügige Bezahlung. Horst Grunau, 0172/7557580, hgrunau@gmx.de.

Kleinanzeigencoupon anfordern unter Tel.: 08141/53481-152 oder im Internet ausdrucken unter <https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html>

Gesuche Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Sonstiges

Modelleisenbahner sucht professionelle Unterstützung bei der Zurtüftung von Lokomotiven und Wagen in der Nenngröße H0. Meist Fahrzeuge von Roco oder Tillig. Bitte melden per Mail unter martin.trierner@web.de oder telefonisch 0163/4184323.

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

Achtung! Dringend gesucht! Gestohlenes Dampflokmodell „Walden“ G 3/3, Mst. 1:22,5, Spur 0, kpl. Eigenbau. Herkunft Schweiz! Dieb hat die Lok evtl. verkauft! Hoher Finderlohn. Tel.: 0041/562882205.

www.menzels-lokschuppen.de

MEC in München sucht Mitglieder zum Weiterbau an einer Großanlage in H0. Keine Mitgliedsbeiträge. Wir sind keine Vereinsmeier. Tel.: 089/8542331 bzw. 0151/70046114. Ihr Ansprechpartner ist Peter Knott.

www.puerner.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: 70069 Stuttgart, www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.modellbahnen-berlin.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Urlaub, Reisen, Touristik

Übernachten im liebevoll sanierten Bahngelände. 1 FW und 1 DZ vorhanden. Buchen unter 035772/40729 oder www.pension-alter-gueterbahnhof-rietschen.com.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Köln, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühstück ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

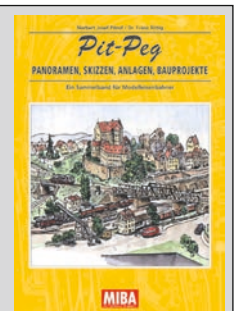
Urlaub an der Ostsee mit Eisenbahnromantik. Ostseebad Binz/Rügen: Gemütlich. Fewo's für 2–4 Pers. mit direktem Blick auf die Haltestelle der dampflokbetriebenen Schmalspurbahn „Rasender Roland“ u. 10 Min. zu Fuß zum Ortszentrum und Seebrücke mit Ostseestrand. Tel.: 038393/31488, www.amrasendenroland.de.

Kennen Sie schon die eBooks der MIBA?

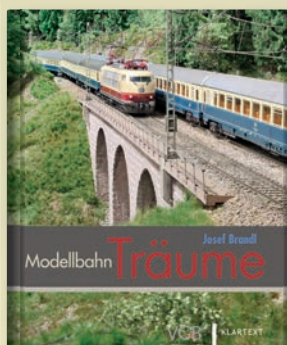
MIBA Pit-Peg als gedruckte Ausgabe vergriffen

Bestell.-Nr. 15087605-e • € 14,99

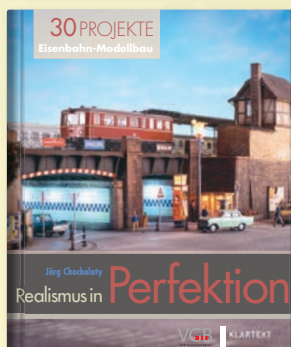
www.vgbahn.de/ebooks



FÜR PERFEKTIONISTEN



**Josef Brandls
Modellbahn-Träume**
18 Anlagenporträts mit
Planzeichnungen
192 Seiten • Best.-Nr. 581306



Realismus in Perfektion
30 Modellbau-Projekte
von Jörg Chocholatý
192 Seiten • Best.-Nr. 581529



Perfekt bis ins Detail
25 Modellbau-Juwelen
von Emmanuel Nouaillier
160 Seiten • Best.-Nr. 581408

**Jeder Band im Format 24,5 x 29,5 cm,
Hardcover mit Schutzumschlag,
über 250 Abbildungen, je € 39,95**



NEU

Highend-Modellbahn

„Der Purist“ – damit kann im Modellbahnwesen nur einer gemeint sein: Willy Kosak. Jetzt endlich lässt sich sein fotografisches Schaffen aus vielen Jahrzehnten in einem überaus prachtvollen Band kompakt genießen. Das Buch zeigt in drei Hauptabschnitten, was „Eisenbahn-Modellbau heute“ bedeutet: Gleisbau, der sich kompromisslos am Vorbild orientiert, Fahrzeugbau, dessen Detaillierungstiefe das in H0 Machbare auslotet, und Landschaftsbau, der die Grenze zwischen Natur und ihrer Nachbildung verschwimmen lässt. Das alles erläutert von ausführlichen Texten, sodass alle Bauschritte für den Leser leicht nachvollziehbar sind.

ca. 192 Seiten, 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 250 Abbildungen

Best.-Nr. 581637 | € 39,95

Erscheint im Mai 2017



www.facebook.com/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481-100 • bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VORSCHAU JUNI



VORBILD
Dampflok-Historie
 Baureihe 39
Zeitreise
 Brexbachtal 1979
Impressionen
 Und es hat „plopp“ gemacht

MODELL
H0-Anlage
 Bahnhof unterm Weinberg
Diorama
 Traumhafte Bruchbude
Landschaftsgestaltung
 Betonplattensee

EJ 6/17 erscheint am 23. Mai 2017

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
 Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Chefredakteur
 Gerhard Zimmermann
Redaktion
 Dr. Christoph Kutter, Tobias Pütz, Andreas Ritz, Bernd Keidel
Gestaltung
 Gerhard Zimmermann, Dr. Christoph Kutter
Freie Mitarbeiter dieser Ausgabe
 Joachim Seyferth, Konrad Koschinski, Wolfgang Matussek,
 Hendrik Bloem, Malte Werning, Georg Gschwind,
 Gerd Peter, Rudolf Gärtner, Jens Braun, Karl Gebele,
 Manfred Grünig
Redaktionssekretariat
 Katrin Bratzler (-202)



Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck
 Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung
 Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

Verlagsleitung
 Thomas Hilge
Anzeigenleitung
 Bettina Wilgermeir (Durchwahl -153)
Anzeigensatz und Anzeigenlayout
 Evelyn Freimann (-152)

Vertriebsleitung
 Elisabeth Menhofer (-101)
Vertrieb und Auftragsannahme
 Petra Schwarzenfelder, Ingrid Haider (-108),
 Angelika Höfer (-104), Sandra Corvin (-107)
Marketing
 Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)

Außendienst, Messen
 Christoph Kirchner, Ulrich Paul
Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel
 MZV GmbH & Co. KG,
 Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,
 Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,
 Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo - Service
 FUNKE direkt GmbH & Co. KG,
 Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,
 Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

Erscheinungsweise und Bezug
 Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80
 Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)
 Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit
 gekündigt werden.

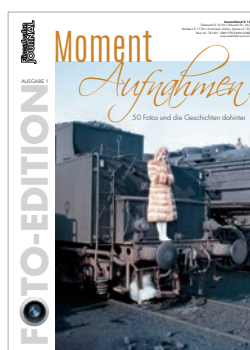
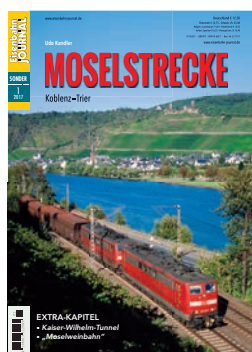
Bildbearbeitung
 Fotolitho Varesco, Südtirol
Druck
 Vogel-Druck, Würzburg

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unverlangt eingesendetes Text- und Bildmaterial kann nicht zurückgeschickt werden. Bei Einsendung von Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Thematische Anfragen können i. d. R. nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck als Leserbrief. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27 vom 1.1.2017. Gerichtsstand: Fürstfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

ISSN 0720-051X 43. Jahrgang



WEITERE SONDERAUSGABEN



ROCO-LINE

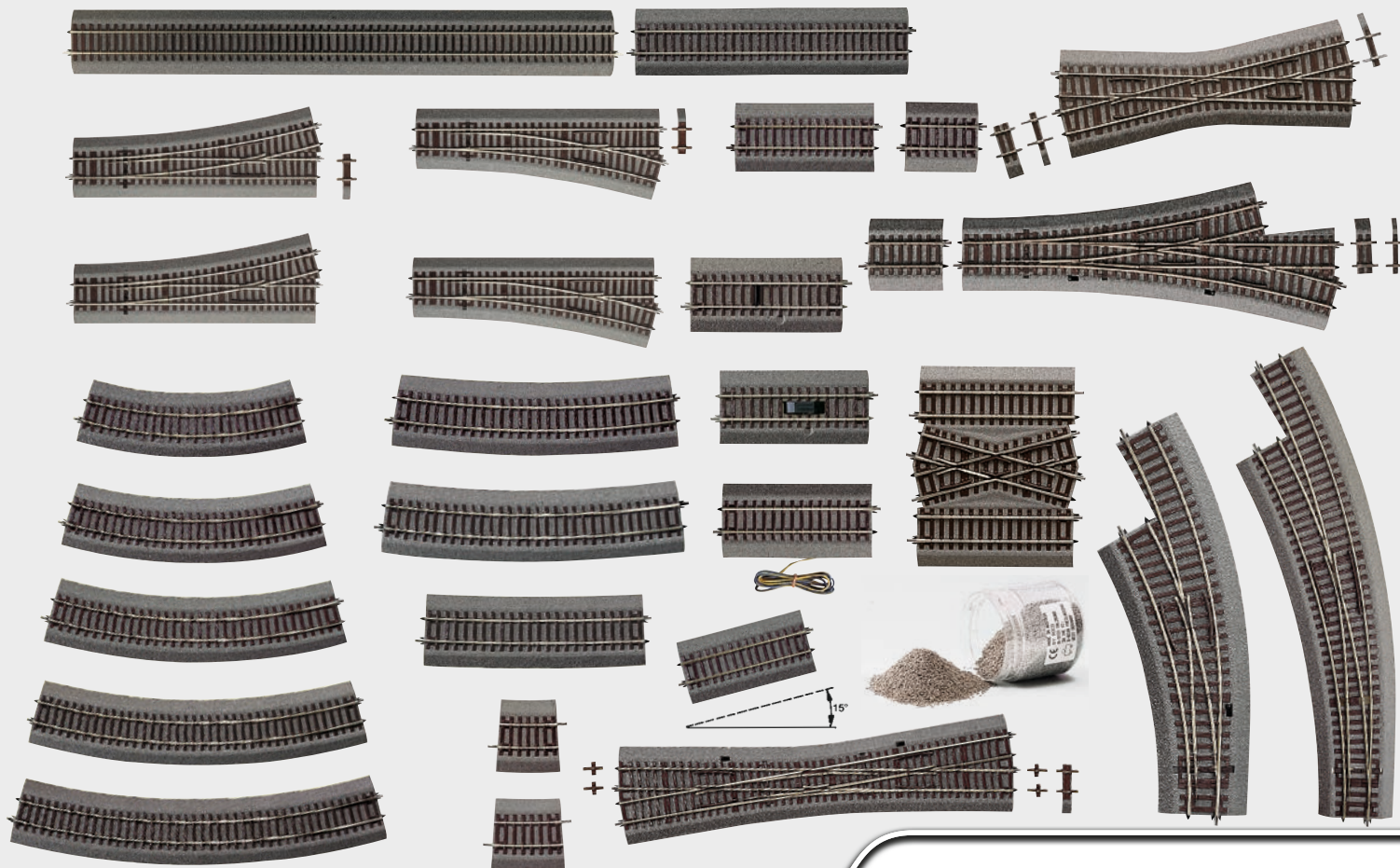


Abb. zeigt Auswahl aus unserem ROCO-LINE-Sortiment

Lange ersehnt - jetzt wieder da!

Roco legt das beliebte und sehr oft nachgefragte ROCO-LINE-Gleissystem mit Bettung wieder auf. Das durchdachte Gleis mit 2,1 mm Schienenprofil bringt das Schotterbett schon mit. Egal, ob eine schnell aufgebaute Strecke im heimischen Kinderzimmer oder quer durch die Wohnung, mit dem ROCO-LINE-Bettungsgleis fahren Sie immer sicher. Das mühsame Einschottern der Gleise auf der Modellbahnanlage entfällt dank der authentischen Gleisbettung. Aufgrund der klaren Geometrie werden nur wenige Gleiselemente für den Aufbau benötigt. Der eigenen Phantasie sind dank flexibler Gleise kaum Grenzen gesetzt.

Weitere Informationen bei Ihrem Fachhändler, auf unserer Homepage sowie in unserem Neuheitenkatalog



Unser H0 Club-Modell 2017:

Eine absolute Neuheit

Bestellschluss: 30. April 2017



Ein Meisterwerk deutscher Eisenbahngeschichte

Erstmalig mit fahrtrichtungswechselndem Lokführer, mit vorbildgerechtem Dachgarten und als lange 103 in 1:87.

Werden Sie jetzt Mitglied und sichern Sie sich Ihr Clubmodell unter:
www.maerklin.de/de/clubs/clubs/

Highlights:

- **Komplette Neuentwicklung**
- Die lange 103 nach Vorbild maßstabsgerecht in 1:87
- Bewegliche Lokführerfigur in beiden Führerständen
- Neue, filigrane Einholm-Stromabnehmer digital schaltbar
- Fahrgestell und Aufbau der Lokomotive aus Metall

Die Neuheit im Modelleisenbahnbetrieb:
Ein Lokführer, der mit der Fahrtrichtung den Führerstand wechselt.



Anzeige scannen
und mehr erfahren

märklin
H0

Wechselstrom



39170 Elektrolokomotive BR 103.1

€ 399,99 *



Ein passendes Personenwagenset wird unter der Artikelnummer 43856 ebenfalls exklusiv nur für Insider-Mitglieder angeboten.

Gleichstrom



22932 Elektrolokomotive BR 103.1

€ 399,99 *



Ein passendes Personenwagenset wird unter der Artikelnummer 23475 ebenfalls exklusiv nur für Trix Club-Mitglieder angeboten.

TRIX
H0