

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



**H0-Anlage: Bahnhof unterm Weinberg**  
**Impressionen: „Eierköpfe“ im Harzvorland**  
**Zeitreise: Brexbachtal 1979**



Eine kämpfte allein  
**Baureihe 39**

Die Mittelgebirgsllok der DB



Abb. zeigt Auswahl aus unserem ROCO-LINE-Sortiment

**Neukonstruktion**

## Der „Mineralölnicker“

Die Knickkesselwagen der Bauart Zaes wurden bereits 1971 an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Diese setzte sie vor allem für den Mineralöltransport ein. Mit Auflösung der DDR gelangten die Wagen zum Teil in den Bestand der DB AG bzw. privater Bahngesellschaften und werden so heute noch eingesetzt.



Knickkesselwagen Zaes, DR  Ep  IV

Art. Nr.: 67310

€ 36,00



3-teiliges Set, DR  Ep  IV

Art. Nr.: 76155

€ 109,00



4



16



32



44



38



64



74

## VORBILD

## 4 Impressionen

Plopp! – Eierköpfe im Harzvorland

## 16 Titelthema

Baureihe 39 der DB: Eine kämpfte allein

## 30 Bild des Monats

218 mit EC im Allgäu

## 32 Lokstationen

Bahnbetriebswerke en miniature

## 36 Momente

(Fr)Essen auf Rädern

## 38 TEE-Epoche, Teil 2

Die 70er Jahre

## 44 Zeitreise

Brexachtalbahn 1979

## 51 Galerie

Bilder von Yannick Steinle

## MODELL

## 62 Neues Top-Modell

Baureihe 42 in H0 von Märklin

## 64 12. Modellbau-Wettbewerb

Folge 10: Zwischen Wein und Wanderern

## 74 Dioramenporträt

Bruchbude am Bahndamm

## 80 Anlagengestaltung

Plattenteich schnell angelegt

## 84 Gebäudebau

Tor-Veteranen

## 90 Elektrik-Grundlagen

Züge umdrehen

## 92 Beladungen

Improvisiert nach Vorschrift

## RUBRIKEN

## 12 Kurz-Gekuppelt

Tagebuch, Einst &amp; Jetzt u.v.m.

## 58 Neuheiten

Modelle des Monats

## 97 Leserpost und Messevorschau

## 98 Händler, Börsen &amp; Mini-Markt

## 106 Vorschau und Impressum

## EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

ja, es gibt sie: Loks und Triebwagen der Deutschen Bundesbahn, die in der Retrospektive stets stiefmütterlich behandelt werden – und dies völlig zu Unrecht. Der Grund liegt aber weniger am heutigen Interesse an diesen Fahrzeugen, sondern vielmehr daran, dass es relativ wenige Fotografen und Autoren oder Faktensammler waren, die sich seinerzeit um die entsprechenden Baureihen gekümmert haben, und man somit heutzutage für Publikationen nicht so aus dem Vollen schöpfen kann, wie beispielsweise dann, wenn es um Bildmaterial und Archivalien zur Baureihe 01, V 200 oder 103 geht. Zu jenen „ausgegrenzten“ oder erst viel zu spät in den Fokus des Interesses gerückten Fahrzeugtypen zählen beispielsweise die Dieseltriebwagen der Baureihen VT 08.5 und VT 12.5, ab 1968 Baureihe 612 und 613. Jene „Gesichter“ aus den 50er Jahren, die aufgrund ihrer Rundungen auch mehr oder minder liebevoll gemeint „Eierköpfe“ genannt wurden, führten von Anfang an ein gewisses Schattendasein, obwohl in frühen Jahren sogar zu TEE-Ehren gekommen und in anderen höherwertigen Diensten eingesetzt. Erst in den 80er Jahren nach deren Degradierung in die Niederungen des Nahverkehrs und während ihrer letzten Einsatzjahre begannen einige wenige Eisenbahnfreunde, auch die 612/613 auf dieselbe ambitionierte Weise zu fotografieren wie zuvor die Dampftraktion oder andere, bereits erwähnte „Schienen-Stars“. Reichlich spät, aber immerhin, möchte man da sagen, wenn man die noch nie veröffentlichten Aufnahmen von Axel Johanßen sieht, denen wir ab Seite 4 völlig verdiente acht Impressions-Seiten gewidmet haben! Und wenn Sie sich jetzt fragen, was aber bitteschön die Überschrift „Plopp!“ mit dem Beitrag zu tun hat, dann ganz schnell Seite 4 aufschlagen, Text lesen und die Bilder genießen – viel Vergnügen! Ihre EJ-Redaktion





Bad Gandersheim, 20. Juli 1982: E 5334 ist aus Richtung Seesen auf Gleis 101 eingefahren. Mit einer Elektrokarre wird das Gepäck zum Weitertransport abgeholt – heute alles Geschichte.

LINKE SEITE: Alltag im Bahnhof Kreiensen anno 1982: Während 613 611 gerade eingetroffen ist, wartet dahinter 614 060 am Inselbahnsteig auf Fahrgäste. Ganz hinten nimmt 613 601 + 913 020 + 613 015 eine Auszeit. Die Kombination mit zwei Triebköpfen ermöglichte spurtstarke Züge mit kurzen Fahrzeiten.

# Plopp!

## Eierköpfe im Harzvorland und Pils mit Bügelverschluss

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN

Das knackige „Plopp“ werde ich nicht vergessen. Es war das vertraute, aber doch jahrzehntelang verschollene Geräusch, das eine Bierflasche mit Bügelverschluss beim Öffnen des Kniehebels von sich gibt. Es war ein Geräusch mit hohem Wiedererkennungswert, wie man heute sagen würde, und es erinnerte mich sofort an ungezählte Mittagessen, die mein Vater zum Anlass nahm, den Genuss des sonntäglichen Bratens mit einem Export-Bier zu steigern. „Ströppchen“ nannte man die kleinen 0,3-l-Flaschen mit dem wieder verschließbaren, mit einem breiten Ringgummi besetzten Keramikstopfen, und dazu gab es sogar passende kleine Brauereigläser für die Damenwelt.

Anfang der 1980er Jahre waren die „Plopp“-Flaschen bei verschiedenen Brauereien wieder aufgekommen, nachdem sie viele Jahre zuvor flächendeckend von schnöde aufgedrückt Kronkorken verdrängt worden waren. In meinem Gedächtnis waren sie irgendwie hängengeblieben, weil ich als Kind mit meinen kleinen Fingern die Kraft zum Öffnen des gewöhnlich stramm sitzenden Verschlusses, den es in ähnlicher Form ja auch auf Sprudelflaschen gab, kaum aufbringen konnte –



ganz davon abgesehen, dass mir das kompliziert anmutende Prinzip dieser Verschlüsse auch nicht wirklich klar war. Und plötzlich, im Sommer 1982, war das Geräusch wieder gegenwärtig, als die Wirtin uns in einer kleinen Gaststätte genau solche Flaschen mit Bügelverschluss vorsetzte. Es war das Produkt einer westfälischen Brauerei, krenzentz in Harriehausen, am ersten Abend einer gelungenen Fototour durch das Vorland des Westharzes.

Rund fünf Jahre waren seit dem Dampfabschied bei der DB vergangen. Das anfängliche Fremdeln beim Fotografieren von Diesel- und Elektrolokomotiven hatte sich inzwischen gelegt und war sogar einem gewissen Interesse an den Objekten gewichen. Es waren die eleganten Triebwagen der Gattungen VT 08.5 und VT 12.5, neusprachlich auch 613 bzw. 612 genannt, die damals eine Exkursion an den Harzrand angeraten erscheinen ließen, denn die vom Bw Braunschweig eingesetzten ehemaligen Fernschnell- bzw. Städteschnelltriebwagen hatten Anfang der 1980er Jahre schon keine allzu lange Lebenserwartung mehr und sollten, darauf deutete einiges hin, in den kommenden Jahren der Ausmusterung anheimfallen. Und da die sanfte Mittelgebirgslandschaft von Wolfenbüttel, Salzgitter, Vienen-



Die Kühe von Ildehausen nehmen vom vorbeirauschenden 613 keine Notiz. Ob die Reisenden wohl die um 1650 erbaute Barockkirche des Dorfes erkannt haben?



Die Einheit 613 601 + 913 020 + 613 015 hat am 20. Juli 1982 soeben den Tunnel bei Naensen verlassen und befindet sich auf dem Weg nach Altenbeken.



**UNTEN: Die immense Bedeutung des einstigen Bahnknotens Vienenburg ist heute kaum noch zu erahnen. Das 1982 noch unrestaurierte Empfangsgebäude, in dem ein Verein den einst riesigen Inselbahnhof im Maßstab 1:87 nachgebildet hat, gehört zu den ältesten in Deutschland erhaltenen Empfangsgebäuden. Auf Gleis 3 warten 613 611 + 913 016 + 913 605 auf Weiterfahrt in Richtung Kreiensen.**



burg und Goslar im Norden über Seesen und Kreiensen im Westen bis Herzberg im Süden nicht zu verachtende Motive bietet, die man anderswo vergeblich suchen würde, waren gute Voraussetzungen für eine ordentliche Bildausbeute gegeben.

Die unter Eisenbahnfreunden zur optischen Gattung der „Eierköpfe“ gezählten, elegant wirkenden Triebwagen, die Erinnerungen an den für das Ego der Deutschen besonders wichtigen Fußball-WM-Sieg 1954 erweckten, waren erst zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 1982 von Hamburg-Altona nach Braunschweig umstationiert worden. Hier hatten sie vor allem jüngere Triebwagen der Baureihen 624 und 634 ersetzt und verkehrten zum großen Teil als Eilzüge. Das vorherige Einsatzgebiet, in erster Linie in Schleswig-Holstein gelegen, war hinsichtlich der „platten“ Landschaft nicht so attraktiv gewesen wie das eher hügelige Harzvorland mit seinen schön geschwungen verlaufenden Bahntrassen. Außerdem wurden die VT nun „heimatnäher“ eingesetzt – eine Tatsache, die sozusagen als Einladung zu einer Fototour und als Rechtfertigung zugleich diente.

So starteten wir von Dortmund aus frühmorgens zunächst Richtung Weserbergland, um über kurze Zwischenstopps noch am Vormittag in Kreiensen einzutreffen. Der Inselbahnhof mit wilhelminisch geprägtem Empfangsgebäude ist unterteilt in die Anlagen für die wichtige Nord-Süd-Strecke und den weniger bedeutsamen Teil für die hier zusammenlaufenden Verbindungen von Altenbeken her und von Goslar/Bad Harzburg. Daran hat sich bis heute nichts geändert, nur die Zahl der Nebengleise wurde durch Rückbaumaßnahmen inzwischen reduziert. Überreste eines Betriebswerks mit Ringlokschuppen und Drehscheibe waren noch gut zu erkennen und wurden wohl auch noch teilweise genutzt. Eine Fußgängerbrücke ermöglichte das Überqueren der Gleise und erlaubte nicht nur einen guten Überblick über die Gleisanlagen, sondern auch einen tiefen Einblick in das Geschehen des örtlichen Posthofes. Post und Bahn lagen früher oft in unmittelbarer Nachbarschaft,



was ja auch buchstäblich naheliegend war. Heute ist die Anlage verlassen, die Postfiliale in einem Supermarkt einquartiert. Ein Blick in den Hof lohnt einfach nicht mehr, denn Post-Lkw von Büssing oder Magirus sucht man vergebens.

Es dauerte nicht lange, bis sich der erste „Eierkopf“ zeigte. Er lief aus Richtung Goslar auf Gleis 101 Nord ein. Eine weitere Einheit stand im Gleisfeld des Bahnhofs und schickte sich alsbald an, ebenfalls ein Bahnsteiggleis zu belegen. Unterdessen entschlossen wir uns, zunächst einen „Nebenschauplatz“ aufzusuchen, denn eine Kleinlok der Baureihe 333 machte sich mit einer Übergabe auf den Weg nach Kalefeld. Diese kurze Strecke war ein umgespurtes Überbleibsel der früheren Schmalspurbahn Osterode – Kreiensen. Viel Zeit blieb dafür allerdings nicht, denn keinesfalls wollten wir den nach Altenbeken fahrenden N 5920 verpassen, wofür zunächst ein Fotopunkt unterhalb der Burgruine Greene ausgewählt worden war. Da uns dort aber schon eine 216 mit dem Eilzug Braunschweig – Köln vor die Linse fuhr, entschlossen wir uns kurzfristig, den Tunnel bei Naensen für den Triebwagen zu wählen.

Nach dessen Vorbeifahrt bewegten wir uns weiter nach Norden und fanden ein interessantes Motiv unweit des Bahnhofs Seesen.



Neben mehreren 216 begegnete uns dort auch ein 613. Motive in Bad Gandersheim folgten, ehe wir uns nach Harriehausen, einem kleinen Ort zwischen Bad Gandersheim und Seesen, begaben. Es gab hier eine besetzte Blockstelle mit Namen „Vogelberg“, deren Fototauglichkeit es zu erkunden galt. Der Blockwärter, der auch die Schranken eines nahen Bahnübergangs zu bedienen hatte, war natürlich auf uns aufmerksam geworden und beobachtete unsere Motivpirsch am Rande der Gleise. Schließlich sprach er uns an und erkundigte sich nach unseren Absichten. Der Mann war sehr freundlich und konnte noch mit ein paar Tipps aufwarten, welche Züge als Triebwagen verkehrten. Im Verlauf der Unterhaltung erkundigte er sich schließlich, ob wir länger bleiben wollten und vielleicht noch ein Quartier suchten. Dem war so, und er konnte uns sogar mit eigenen Gästezimmern helfen!

Das hatten wir noch nicht: ein Quartier im Hause des Blockwärters. Der hatte natürlich leider Dienst, stand also für eine angeregte Unterhaltung nicht zur Verfügung. Aber man kann nicht alles haben – nette Gespräche gab es aber anschließend auch noch beim „Plopp“ in der Kneipe.

Am folgenden Tag erlaubte die nicht vorhandene Sonne dann lediglich ein V 200-Foto an der Blockstelle, das am Vortag angesichts des ungünstigen Lichts hatten ausfallen müssen. Danach hatten wir – über den Tag verteilt – noch Motive in Goslar, Bad Harzburg und Vienenburg. Und natürlich das Highlight des Tages am Schluss: Bahnhof Neuekrug-Hahausen. Dort mündet die zweigleisige Strecke von Salzgitter-Bad in die Strecke Goslar – Kreiensen. Flügelsignale, lange Bahnsteige mit Kleinpflasterbelag, uralte Treppenaufgang-Überdachungen, mehrere überaus lange Nebengleise und am Nordkopf eindrucksvolle Weichenstraßen mit Kreuzungen, die jede Zugfahrt zu einem eindrucksvollen, vor allem auch akustischen Schauspiel werden ließen.

Der letzte Tag unserer Reise führte uns dann noch nach Vienenburg, Salzgitter und Wolfenbüttel. In Salzgitter-Lebenstedt konnten wir zwei Eierköpfe zunächst nebeneinander im Bahnhof fotografieren und anschließend die Abfahrt der beiden zusammen-



**LINKS MITTE:** Wie ein langgestrecktes Y gabelt sich die Strecke in Neuekrug-Hahausen in einen rechten Ast nach Goslar/Bad Harzburg und einen linken in Richtung Salzgitter/Braunschweig. Die Route, die der 613 nimmt, ist heute nur noch eingleisig.

**LINKS UNTEN:** Während ein Güterzug aus Goslar am 21. Juli 1982 am Einfahrtsignal in Neuekrug-Hahausen „gestellt“ wird, hat der 613 nach Salzgitter freie Fahrt und den Bahnhof bereits durchheilt.

**RECHTE SEITE:** Aus Salzgitter nähert sich ein „Eierkopf“ der Bauart 613 dem Bahnhof Neuekrug-Hahausen, dessen Signale Hp 1/Vr 1 „Einfahrt frei, Fahrt erwarten“ anzeigen.

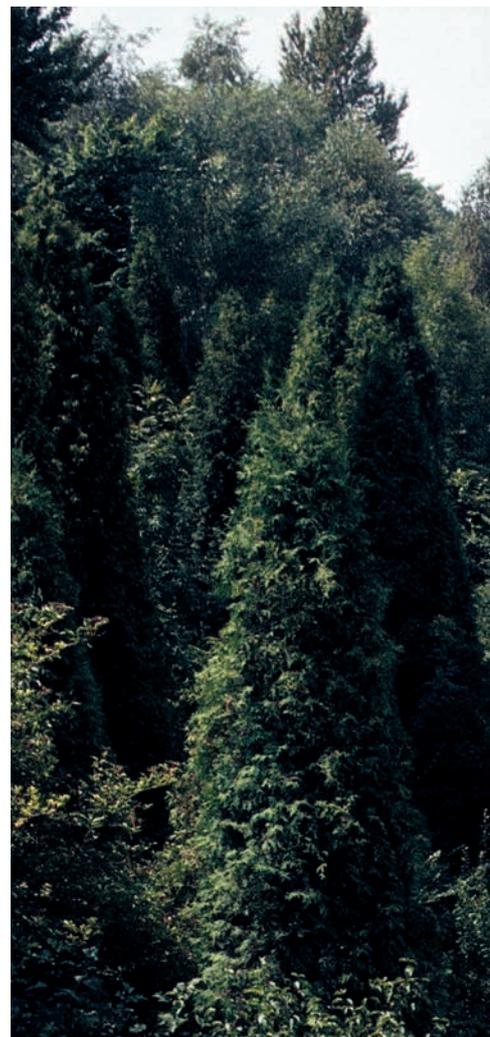




**Geisterbahnhof Salzgitter-Watenstedt:** Nur einen Steinwurf von den Stahlwerken entfernt scheint der Schienenpersonenverkehr nur noch eine Randerscheinung zu sein. Bahnsteig und Wegzuführungen befinden sich in abenteuerlichem Zustand.



Eine gewisse Ausstrahlung konnte man dem 1982 bereits auf kompakte Abmessungen gestutzten Personenbahnhof der Welfen-Residenzstadt Wolfenbüttel nicht absprechen. Die Betonierung des Umfelds hat davon aber in den letzten Jahren nicht mehr viel übrig gelassen. Mit dem Bild eines aus Wolfenbüttel in Richtung Bad Harzburg ausfahrenden dreiteiligen 613/913 endete der Besuch des Harzvorlandes 1982.





LINKS UNTEN UND RECHTS OBEN: Hochbetrieb in Salzgitter-Lebenstedt: Nebeneinander stehen (links) 613 604+913 017+613 619 sowie 913 602 + 913 019 + 612 502. Nach kurzem Aufenthalt werden die beiden Triebzüge zusammengekuppelt und fahren gemeinsam mit 913 602 als führendem Fahrzeug in Richtung Braunschweig.

gekuppelten Züge. Bleibende Eindrücke hinterließ auch der Bahnhof Salzgitter-Watenstedt, in Sichtweite der Stahlwerke Salzgitter gelegen und in einem Zustand, der zwar jeder Beschreibung spottete, aber unbedingt fotografisch festgehalten werden musste.

Die 612 und 613 des Bw Braunschweig erreichten 1982 in zwei Umlaufplänen noch täglich Laufleistungen bis knapp 500 km pro Tag. Daran änderte sich bis zum Winterfahrplan 1984/85 nur wenig. Kilometergrenzwerte und Untersuchungen, die nicht mehr ausgeführt wurden, ließen aber 1984 eine ganze Reihe von Fahrzeugen wegfal-



len, so dass vermehrt auch andere Baureihen in den „Eierkopf“-Umläufen zu finden waren. Die letzten beiden 612 sowie die verbliebenen 7 Exemplare der Reihe 613 wurden schließlich bis Ende September 1985 ausgemustert. Damit ging nicht nur ein interessantes Kapitel Triebfahrzeuggeschichte zu Ende, sondern die Eisenbahnfreunde waren um eine fotogene Fahrzeug-Attraktion ärmer geworden. Das damals fast in Vergessenheit geratene „Plopp“ einer Bierflasche lässt sich heutzutage durch einen Besuch in jedem beliebigen Getränkemarkt wiederholen. Den unnachahmlichen Sound der geliebten „Eierköpfe“ kann man sich nicht mehr für Geld und gute Worte kaufen ... □

TAGEBUCH

Juni 1957: Zum Sommerfahrplan starten die SNCF, die SBB und die NS die ersten fahrplanmäßigen Trans-Europ-Express-Züge. Die DB und die FS folgen mit eigenen Triebwagenzügen wenige Monate später + + + Zum Fahrplanwechsel wird die Bundesbahndirektion Saarbrücken an der Bespannung von Schnellzügen beteiligt. Dafür werden ihr die fünf Schnellzug-Dampfloks 03 011, 034, 044, 188 und 246 zugewiesen, die alle planmäßig eingesetzt werden und wegen diesem knappen Bestand als Voraussetzung für die Umstationierung einen bestmöglichen Unterhaltungszustand aufweisen



Juni 1977: 042 360 im Bw Gelsenkirchen-Bismarck als 41 360.

Die in Rheine ausgemusterte 042 360-8 geht als 41 360 an die „Dampfloks-Arbeitsgemeinschaft 41 360“ im Bundesbahn-Sozialwerk Gelsenkirchen-Bismarck + + + In der Nacht vom 26. zum 27. ereignet sich in Lebus (Brandenburg) ein schweres Zugunglück: 03 0078 mit D 1918 nach Stralsund, der eigentlich über Eberswalde fahren soll, wird in Booßen stattdessen in Richtung Kietz geleitet und kollidiert am Haltepunkt Lebus mit einem von der 132 200 geführten Güterzug, dabei kommen 29 Menschen ums Leben

Juni 1967: Am 23. des Monats wird von der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn der Erlass erteilt, dass nach der Übersicht der Triebfahrzeuge vom Stand Juni 1967 alle Fahrzeuge zum 1. Januar 1968 zu Gunsten der elektronischen Datenverarbeitung umzuzeichnen sind. Dampflokomotiven bekommen somit eine „0“ vorangestellt, Elloks eine „1“ und Dieselloks eine „2“. Weiteres Merkmal der Umstellung ist eine Kontrollziffer



Juni 1967: Die bevorstehende Umnummerung lässt Schmalspurdampflokomotiven außen vor.

am Schluss der Loknummer. Alle übrigen Schilder und Anschriften bleiben von dieser Maßnahme unberührt

Juni 1977: Der Hindenburgdamm wird 50 Jahre alt + + + Im von Hochseeschiffen der Bundesbahn betriebenen deutsch-dänischen Ostsee-Fährverkehr wird der 50-millionste Fahrgast seit Aufnahme des Fährverkehrs im Jahre 1951 begrüßt + + +

Juni 1987: In Stuttgart wird von ehemals 242 Exemplaren der letzte Culemeyer-Straßenroller der DB ausgerollt + + + Nach viereinhalbjähriger Bauzeit ist die umfangreiche und komplizierte Sanierungsmaßnahme der Kölner Bahnsteighalle, eine der wenigen erhaltenen eisernen Hallenkonstruktionen des 19. Jahrhunderts in Deutschland, abgeschlossen + + + Die DB weitet u. a. mit Veranstaltungen in Schleswig-Holstein ihr Dampf-Nostalgie-Fahrtenprogramm auf das ganze Bundesgebiet aus

Juni 1997: Erstmals wird der ICE fahrplanmäßig auch von Nordrhein-Westfalen aus eingesetzt: Alle zwei Stunden verkehrt ein Triebzug der zweiten Generation von Köln über Dortmund nach Berlin Zoo und zurück + + + Die DB meldet ein Patent zu einem Datenkommunikationssystem

für Güterzüge an, wonach der Wagenstand und die Einstellrichtung der Wagen in einem Zug oder in einem Wagenverbund erkannt werden können

Juni 2007: Der frühere Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) ist neuer Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) + + + Die DB beteiligt sich mit zehn Prozent am Stammkapital der Bahngesellschaft Thalys International + + + Der Verein „LobbyControl“ veröffentlicht Recherchen, wonach die DB unter Bahnchef Mehdorn 1,3 Milli-



Juni 1987: Nach viereinhalb Jahren Bauzeit ist die Sanierung der Kölner Bahnsteighalle abgeschlossen. FOTOS: JOACHIM SEYFERTH (3)

onen Euro an PR-Agenturen gezahlt hat, um „undercover“ das Image des Konzerns aufzumöbeln, Stimmung für den Börsengang und gegen die streikende Lokführergewerkschaft GDL zu machen JS

WERBEPAUSE

**Jugend reist zum Sonderpreis.**

Go easy Go Bahn.  
40% für Junge Leute.  
Jetzt DaMüDo! Für die Jugend von 10 bis 21 Jahren:  
40% Rabatt im Bundesgebiet, auf alle Bahnfahrten ab 51 km, in allen Zügen (außer TEE, Intercity, S-Bahnzüge).  
Mit Sonderrückfahrkarte vom 8. Mai bis 31. Oktober 70. Eingeschlossen auch eine Reiseversicherung über 1.500 DM.  
Go easy Go Bahn.  
Die Sommerferien für Junge Leute.  
Und für ihre Eltern, weil die Fernreise billiger wird.  
Fragen beantworten die Fahrkartenausgaben und DB-Verkaufsagenturen (z. B. DER-Reisebüro).

**DB Die Bahn**

Bahnindustrie-Werbung anno 1970.

ABB.: SAMMLUNG SEYFERTH



#### INTERNET-BILD DES MONATS

Bei der Modernisierung der unteren Lahntalbahn Niederlahnstein – Bad Ems – Nassau – Limburg mit dem Umbau vieler Bahnhöfe und Haltepunkte einschließlich Ersatz alter Sicherungstechnik durch ein elektronisches Stellwerk (ESTW) kam im Frühjahr 2015 vor Bauzügen auch die ehemalige DB-Lok 365 208 zum Einsatz, die heute zum Bestand der 1999 gegründeten „Eisenbahn-Service Gesellschaft mbH“ (ESG) gehört. Das Bild entstand während der nächtlichen Arbeiten am Westportal des Cramberger Tunnels zwischen Balduinstein und Laurenburg. Entnommen der Netzseite [www.bahn.lochris.de](http://www.bahn.lochris.de) (Christians Eisenbahnseite). FOTO: CHRISTIAN ZELL

#### NOTIERT

### Nach „grüner“ Initiative: Stopp für laute Güterwagen

Der Deutsche Bundestag hat am 30. März das „Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Schienengüterwagen“ beschlossen. Dieses Gesetz der Bundesregierung geht auf einen Antrag der Fraktion der Grünen zurück; diese verwies auf Zusagen zur Lärmbekämpfung im Schienenverkehr im Koalitionsvertrag und forderte die Bundesregierung auf, bis Ende 2016 einen Gesetzentwurf dazu vorzulegen. Kernpunkt des neuen Gesetzes ist, dass ab dem Fahrplanwechsel zum 13. Dezember 2020 auf dem deutschen Schienennetz ein Fahrverbot für laute Güterwagen gilt. Kein Güterwagen darf dann den Höchstwert überschreiten, wie er in den Lärmschutz-Richtlinien nach der „Technischen Spezifikation Interoperabilität Teilsystem Fahrzeuge Lärm“ (TSI Lärm) für die Neuzulassung von Fahrzeugen festgeschrieben ist. Die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften auf den Bundesschienenwegen (also nicht etwa auch auf Privat-, Industrie- oder Feldbahnen) obliegt dem Eisen-

bahn-Bundesamt (EBA). Bei Verstößen gegen das Fahrverbot für laute Güterwagen droht ein Bußgeld von bis zu 50.000 Euro. Ausnahmen greifen dann, wenn laute Güterwagen nur noch so langsam gefahren werden, dass sie den zulässigen Schallpegel nicht überschreiten. Ursprünglich sah das neue Gesetz auch ein Bußgeld in Höhe von 2000 Euro für Lokführer vor, die „zu schnell“ fahren und damit Lärmgrenzwerte überschreiten. Dies rief die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) auf den Plan, die an die verantwortlichen Ausschussmitglieder im Bundestag appellierte, das Bußgeld für Lokomotivführer zu streichen, hilfsweise auf maximal 400 Euro zu begrenzen. Die Höhe der Geldbuße im Schienenverkehr wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen sei im Vergleich zum Straßenverkehr unverhältnismäßig. Im Straßenverkehr sollen mit Bußgeldern bis zu 600 Euro „hochrangige Rechtsgüter wie Sicherheit, Leben und Sachwerte geschützt werden, die unmittelbar bei einem einzelnen Verkehrsverstoß hochgradig verletzt oder zerstört werden können.“ Bei Geschwindigkeitsverstößen eines Lokomotivführers wegen Schie-

nenlärms gehe es aber um Gesundheitsschutz der Anwohner. Ein einmaliger Verstoß führe nicht zu einer unmittelbaren Gesundheitsverletzung/-beeinträchtigung. Der Appell der GDL an den Ausschuss hat zumindest eine Erleichterung gebracht, das Bußgeld für Lokführer wurde auf maximal 1000 Euro begrenzt. Zum Jahresende 2016 hatte DB Cargo die Hälfte ihrer Güterwagen auf leise Verbundstoff-Bremssohlen umgerüstet, da den „Bahnlärm“ hauptsächlich alte Bremsklötze verursachen, welche die Lauffläche der Räder aufrauen und die Güterwagen im Fahrbetrieb somit lauter machen. „Wir kommen Stück für Stück unserem großen Ziel näher, bis zum Jahr 2020 den Lärm durch Güterzüge zu halbieren. Zum Jahresende 2016 fahren 32.500 Güterwagen der Deutschen Bahn wesentlich leiser“, sagte Ronald Pofalla, bei der DB aktuell zuständig für die Ressorts Wirtschaft, Recht und Regulierung. Bis Ende 2020 sollen alle rund 64.000 Güterwagen von DB Cargo geräuscharm fahren. Finanziell gefördert wird die Umrüstung durch ein Förderprogramm der Bundesregierung und lärmabhängige Trassenpreissysteme.

## Basistunnel statt Scheiteltunnel – die vergrabene neue Spessarttrampe

Basistunnel statt Scheiteltunnel – Die vergrabene neue Spessarttrampe: Zum Erscheinungszeitpunkt dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals wird die Deutsche Bahn nach eigenen Angaben damit beginnen, Testfahrten auf der neuen Spessarttrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken durchzuführen; ab Ende Juni soll der planmäßige Betrieb dann sukzessive auf diesen Neubaubauabschnitt verlagert werden. Damit endet auch der traditionelle Nachschiebebetrieb zwischen Laufach und Heigenbrücken, nur noch schwerste Züge werden, soweit sie keinen anderen Laufweg nehmen (zum Beispiel über Schlüchtern/Elm), auf der Spessartstrecke dann zwischen Aschaffenburg und Wiesthal nachgeschoben.



Spessarttrampen-Szene anno 1928: 38 1018 mit Personenzug verlässt soeben die Röhre, während 96 011 nach getaner Schiebeleistung hinter einem Güterzug auf die Rückfahrt nach Laufach wartet.

FOTO: RUDOLF KREUTZER/ARCHIV EISENBAHNSTIFTUNG

ben. Anlass genug, noch einmal mittels zweier Bilder, die unterschiedlicher nicht sein können, an die Überwindung des Spessartkamms bei Heigenbrücken zu erinnern. Das historische und freilich analog entstandene Foto stammt aus dem Jahre 1928 und wurde von Rudolf Kreuzer aufgenommen, heute ist es im Bildarchiv der Eisenbahnstiftung wohlbehütet verwahrt. Gerade verlässt die 38 1018 des Bw Würzburg mit ihrem Personenzug das Westportal des 930 Meter langen Schwarzkopf-Tunnels, auf dem Berggleis hat die mächtige Malletlok 96 011 gerade einen Güterzug nachgeschoben und wartet darauf, alsbald wieder die Leerfahrt gen Laufach antreten zu können. Grundsätzlich hat sich an dieser Betriebssituation einschließlich der vorhandenen Gleisanlagen im Betriebsbahnhof Heigenbrücken West bis heute gar nichts geändert, lediglich die Züge einschließlich Elektrifizierung sind moderner geworden.

Doch aktuell stehen hier große Veränderungen an: Zwei rund 2620 Meter lange eingleisige Röhren des neuen Falkenberg-Tunnels queren an dieser Stelle rund 25 Meter tiefer die alte Spessarttrampe und reichen bis an den östlichen Ortsrand von Heigenbrücken, wo an den Tunnelausgängen ein neuer Haltepunkt entstanden ist, der den alten Bahnhof im Ortskern in Bälde obsolet machen wird. 87 Jahre nach unserem historischen



87 Jahre später: Anlässlich der „Durchschlagsfeier am 4. Dezember 2015 im Falkenberg-Tunnel entstand dieses Foto einer auf Holz nachgebauten Ortsbrust – sinnbildlich für die neue und weitgehend „vergrabene“ Spessarttrampe.

FOTO: JOACHIM LORENZ

Bild entstand tief im Berg anlässlich der „Durchschlagsfeier“ am 4. Dezember 2015 im Falkenberg-Tunnel das neue Digitalfoto, das auf einer aus Holz nachgebauten Ortsbrust einen stilisierten ICE zeigt, aufgenommen vom ortsansässigen Spessart-Heimatkundler Joachim Lorenz. Es mag sinnbildlich für die neue und weitgehend „vergrabene“ Spessarttrampe sein, denn ein Fensterplatz mit der altmodischen Hoffnung auf ein wenig Landschaftsbetrachtung wird künftig zwecklos sein, vom Laufacher Ortsausgang bis zum Haltepunkt in Heigenbrücken verläuft diese Strecke nämlich zu über 80 Prozent in Tunneln und auf dem „freien“ Rest wird der Blick auch noch durch Stützwände, Tröge und andere Sichtbarrieren versperrt. Das bisherige Weichbild der in die liebe Spessartlandschaft eingebetteten Ortschaften Laufach, Hain und Heigenbrücken wird für Bahnfahrer vollends verschwinden und bestenfalls in die Erinnerung verdrängt. In reisekultureller Hinsicht ist die Neubaustrasse also nichts anderes als die abgeschwächte Form einer Rohrpost, welche – siehe auch Gotthard-Basistunnel – die Kultur der Eisenbahnfahrt noch grassierender und vehementer verändern wird, als dies zum Beispiel mit den Neu- und Schnellfahrstrecken bisher ohnehin schon geschah. Und neben allen technischen Verbesserungen und Erleichterungen, die insbesondere den Bauherren Deutsche Bahn AG freuen, darf zumindest zum Abschied auch einmal an diese auch hier bald verschwundenen „weichen Werte“ erinnert werden... JS

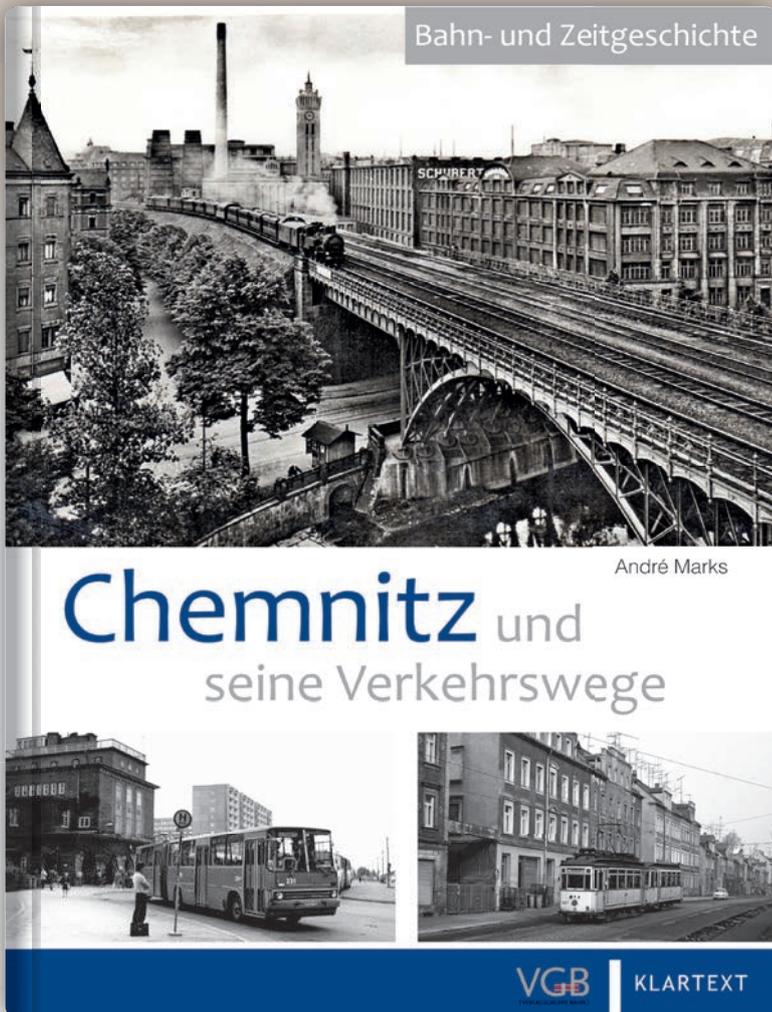
### ZITAT

**„Im Bundesgebiet sind bis jetzt in etwa 105 verschiedenen Städten Straßenroller-Regelverkehre eingerichtet.“**

(Friedrich Wagner in seinem Aufsatz „Das fahrbare Anschlußgleis“, erschienen in „Der deutsche Eisenbahner“ September/Oktober 1955)

# NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



## Industriemetropole in Sachsen

Die alte sächsische Industriemetropole war und ist seit Urzeiten ein wichtiger Verkehrsknoten. Die Geschichte des dortigen öffentlichen Verkehrs ist entsprechend vielfältig und spannend. Unsere Autoren sind fachkundige Kenner, die ausgesprochen interessante und informative Fakten und Illustrationen zum Bahngeschehen, zur ungewöhnlichen Straßenbahngeschichte und zu den anderen Verkehrsmitteln zusammengetragen haben.

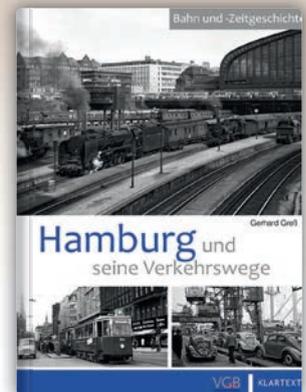
208 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 400 Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581631 | € 34,95

Erscheint im 2. Quartal 2017

## Weitere Titel dieser Reihe

mit Hardcover,  
Format 22,3x 29,7 cm



208 Seiten, ca. 440 Farb- und historische Schwarzweißfotos  
Best.-Nr. 581623 | € 34,95



232 Seiten, ca. 200 Farb- und historische Schwarzweißfotos  
Best.-Nr. 581630 | € 34,95



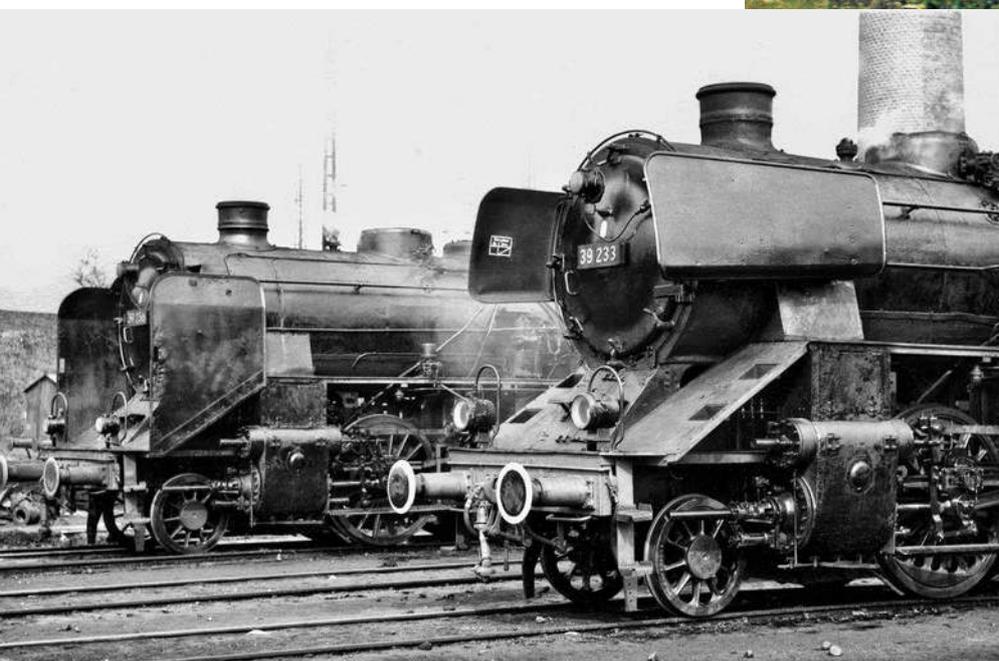
144 Seiten, ca. 250 Farb- und Schwarzweißfotos  
Best.-Nr. 581514 | € 24,95

BAUREIHE 39 – DIE MITTELGEBIRGSLOK DER DB

# Eine kämpfte allein

Der Blick auf die Dampfloch kann nie einer sein, der sich allein auf das einstmals Festgeschriebene beschränkt, er braucht Freiheit in der Perspektive, kritische Hinterfragung und Zugang zu Primärquellen, um dann Geschichten neu zu erzählen. Die P 10, deren zweifelhafter Ruf sich vor allem nach ihrem Ausscheiden manifestierte, hat einen solchen ersten Perspektivenwechsel verdient

TEXT: HENDRIK BLOEM UND FRITZ WOLFF



In beiden Ausführungen bis zuletzt präsent: 39 233 mit Witte-Windleitblechen und 39 236 im Ursprungszustand am 3. April 1963 im Bw Köln-Deutzerfeld, beide vom Bw Jünkerath.

FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG/GERHARD RÖDER

Die Gäubahn von Stuttgart nach Singen war über Jahrzehnte eine der Stammstrecken der P 10. Hier die Stuttgarter 39 173 am 30. August 1955 mit D 8 (Stuttgart – Zürich) in Engen. FOTO: C. BELLINGRODT/SLG. SCHENK



**D**ie preußische P 10. Wie steht sie da in der Eisenbahngeschichte? Ist sie nicht jenes, irgendwie fehlerhaft konstruierte Stiefkind, das an der Schwelle zur Einheitslok aus der Not heraus das Licht der Welt erblickte, schlecht Dampf machte und noch dazu als Kohlenfresser bekannt war? Kein Verlass in gar nichts eigentlich, nur eine halbe Preußin eben.

Es gibt Geschichten über die Dampflok, die scheinen zu Ende erzählt. Seinerzeit aufgeschrieben und bis heute zigmal

bemüht, werden sie für den schnellen Beitrag in den Gazetten mit blumigen Worten versehen, aber weitgehend unbesehen herangezogen. Für eigenes analytisches Tun fehle einfach die Zeit. Der Eisenbahnfreund sei genügsam.

#### **AUF EIN WORT: FESTGESCHRIEBENES NEU BEWERTEN**

Aber hätte nicht jeder Fachjournalist im Falle der P 10 die naheliegende Frage zu stellen, welches Image eine Lokbaureihe,

die bei der DB in über 150 Exemplaren genauso anspruchsvoll und hochbelastet eingesetzt war wie die 01 und die 03, wohl zu ihren Lebzeiten tatsächlich gehabt haben mag? Zumal die P 10 auch noch nach vierzig Betriebsjahren die Berge munter rauf und runter kraxelte? Eine einfache Frage, hinter der allerdings die Bereitschaft stünde, sich selbst einen Überblick zu verschaffen und nicht nur zu adaptieren.

Damit dies mit zumutbarem Zeitaufwand geschehen kann, bedarf es keiner Einzeltäter, sondern synergetischen Tuns

unter Einbeziehung von Expertenwissen und Wissensorten (Archiven). Wenn wir als Autoren hier die Entstehungsgeschichte und Konstruktion der preußischen P 10 nur anreißen, um dann als interessanten Teilaspekt ihren Einsatz nach dem Zweiten Weltkrieg im westlichen Deutschland nachzuzeichnen, dann deshalb, weil es sich lohnt, Festgeschriebenes neu zu bewerten. Schon an dieser Stelle bedanken wir uns übrigens beim Archivar Michael Bergmann für seine ruhelose Hilfe bei der Bereitstellung von wertvollem Archivmaterial, wie auch bei anderen Experten.

## WUNSCH NACH EINER STARKEN MITTELGEBIRGSLOK

In vielerlei Hinsicht brachte das Ende des Ersten Weltkrieges einschneidende Änderungen im deutschen Eisenbahnverkehr, die insgesamt vor allem einem Zwang unterlagen: zu sparen! Hierfür wurde die Zahl der Züge drastisch reduziert, bei gleichzeitig deutlicher Erhöhung der Zuglasten. War man für den Reisezugdienst auf Hauptbahnen bisher mit dreifach gekuppelten Lokomotiven meist noch ausgekommen, wurde der Ruf nach leistungsfähigeren Lokomotiven nun immer lauter. Erstmals mit der noch 1918 auf die Gleise gestellten sächsischen XX HV (19.0) war eine vierfach gekuppelte Lokomotive auf den Plan getreten, deren hohe Leistungsfähigkeit (größerer Kessel, höhere Reibungslast) diesen Wünschen entsprach. Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs und bei ungewöhnlich eilig anberaumten Gesprächen wurde ihr Weiterbau deshalb erwogen. Dennoch, für die Konstruktion einer neuen leistungsfähigen Reisezuglok wurden die besonderen Anforderungen an

den Dienst auf Berg- und Hügellandstrecken genauso überdacht, wie man die Fragen nach einfacher Dampfdehnung oder Verbundwirkung sowie nach Zwillings-, Drillings- oder Vierlingstriebwerk diskutierte. Um eine vierfach gekuppelte Lokomotive für Bergstrecken kam man dabei schlichtweg nicht mehr herum.

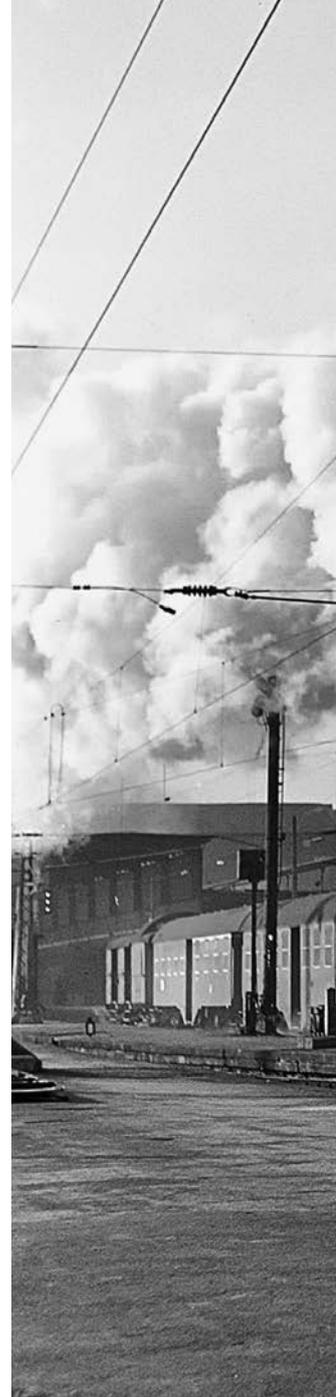
Die guten Erfahrungen, die auch die preußische Staatsbahn bei Lokomotiven höherer Leistung mit Drillings- und Vierlingstriebwerken gemacht hatte, ließen den Zwilling ausscheiden und schlussendlich gewann die einfache Dampfdehnung die Oberhand. So verständigte man sich noch vor Erscheinen der Einheitslok gemäß einem Entwurf von Borsig auf eine 1 'D1' h3-Maschine. Obwohl die Deutsche Reichsbahn bereits am 1. April 1920 gegründet worden war, konnte man in dieser Eile gar nicht anders, als auf die faktisch noch bestehenden Verwaltungsstrukturen der preußischen Staatsbahn zurückzugreifen, in deren Folge man für die neue Lok die (alte) preußische Baureihenbezeichnung P 10 vergab; den Bauauftrag für die ersten zehn Exemplare erteilte man umgehend; schon im April 1922 erfolgte die Auslieferung der ersten Lokomotive.

## BESONDERHEITEN DER KONSTRUKTION

Als besondere Merkmale der Konstruktion, der heute übrigens nur noch in zwei (!) Exemplaren existenten P 10 (39 184 und 39 230), sind der robuste Barrenrahmen mit guter Zugänglichkeit zum Mitteltriebwerk sowie der Einachsantrieb auf die Kuppelachse B zu nennen. Ungewöhnlich sind der heizerseitig abgenommene Steuerungsan-

Mit Volldampf verlässt  
39 204 an einem  
Wintermorgen den  
Hauptbahnhof ihres  
Heimatortes Stuttgart,  
15. Dezember 1961.  
Der Anstieg wird  
gleich beginnen ...

FOTO: J. CLAUD/ARCHIV  
EISENBHNFSTIFTUNG



Hochbetrieb in  
Siegen, wo zwei  
Dillenburger P 10,  
39 046 mit E 1798  
und 39 123 mit  
P 4178, auf Ausfahrt  
hinauf nach Siegen  
Ost warten (Sommer  
1959).

FOTO:  
EISENBHNFSTIFTUNG/  
WOLFGANG KÖLSCH



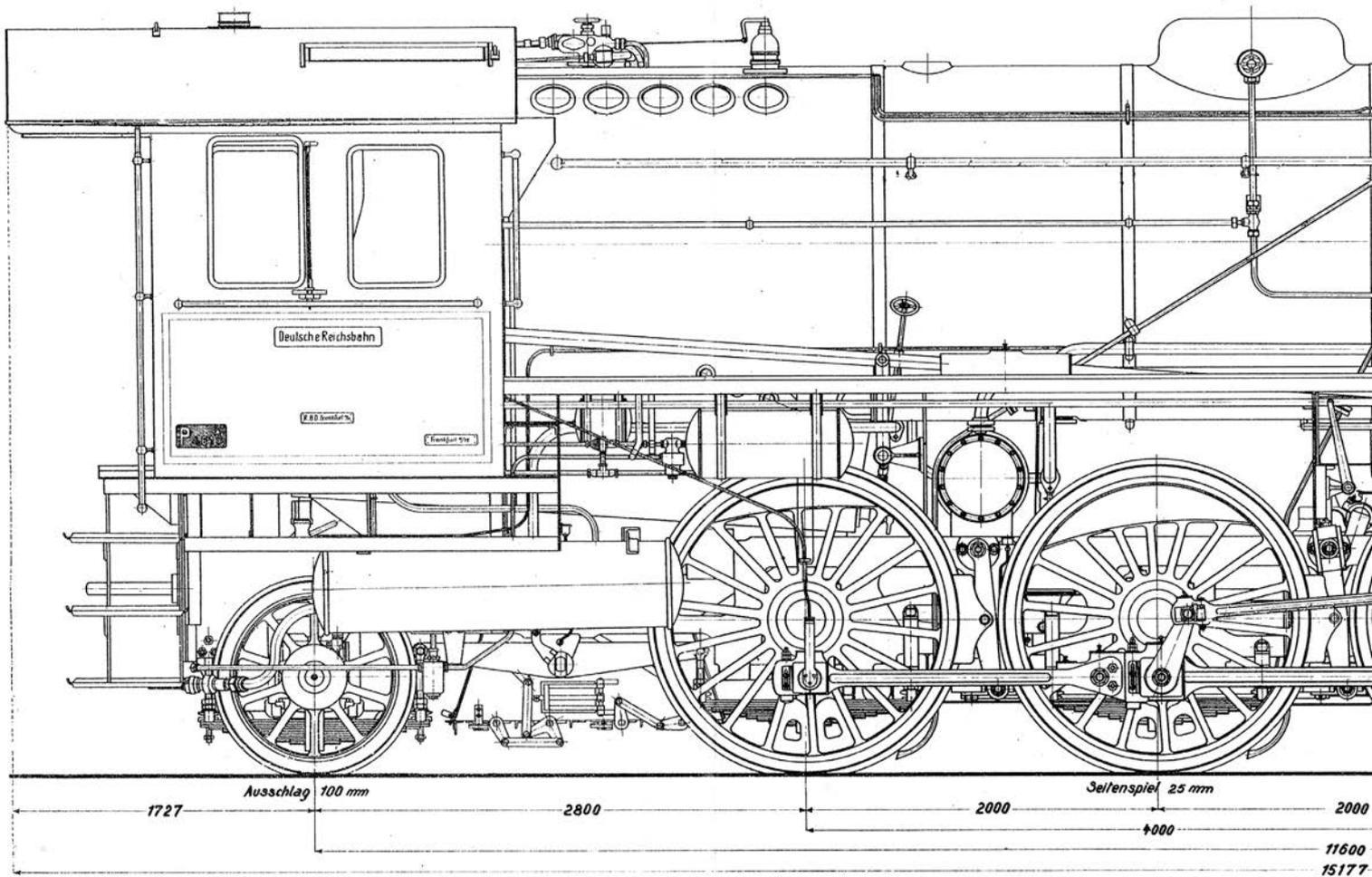
trieb des Mitteltriebwerks über Gegenkurbel und Schwingenstange vom Kuppelradatz C sowie die für Schlepptenderloks unübliche Verbindung von Aufwerfhebel und Schieberschubstange über eine Kuhn'sche Schleife (Ausnahme: 39 230). Beim Kessel fällt die besondere Form des Stehkessels auf, der in seinem oberen Bereich nicht der halbkreisförmigen Gestalt des Langkessels folgt, sondern eine waagerechte Stehkesseldecke aufweist. Diese Bauform, nach ihrem belgischen Erfinder Belpaire-Stehkessel genannt, bringt für hoch belastete Kessel Vorteile, ist aber fertigungstechnisch nicht unumstritten. Die oft erwähnte „trapezförmige“ Rostfläche war ein Zugeständnis daran, die Lok in ihrer Länge zu beschränken. Der Rost stellt sich dabei geometrisch komplexer dar, als nur trapezförmig zu sein, und hat zu den bekannten Herausforderungen bei seiner Beschickung beigetragen: Er besteht aus zwei Rechtecken und einem da-

zwischenliegenden (!) Trapez, wobei das vordere, schmalere Rechteck zwischen den Rädern der Kuppelachse D liegt (siehe Foto Seite 27). Auffällig ist auch das sich auf dem Rauchkammerscheitel befindliche Luftsaugventil, das im Leerlauf der Lok bei drucklosem Nassdampfsammelkasten Luft ansaugt und diese zwecks Druckausgleich in die Zylinder leitet. Bei Öffnen des Reglers und Druckaufbau im Nassdampfsammelkasten wird das Ventil unter geräuschvollen Entweichen von Frischdampf wieder geschlossen (siehe Foto Seite 27).

#### **ZEITSPRUNG: DIE P 10 NACH DEM KRIEG IN WESTDEUTSCHLAND**

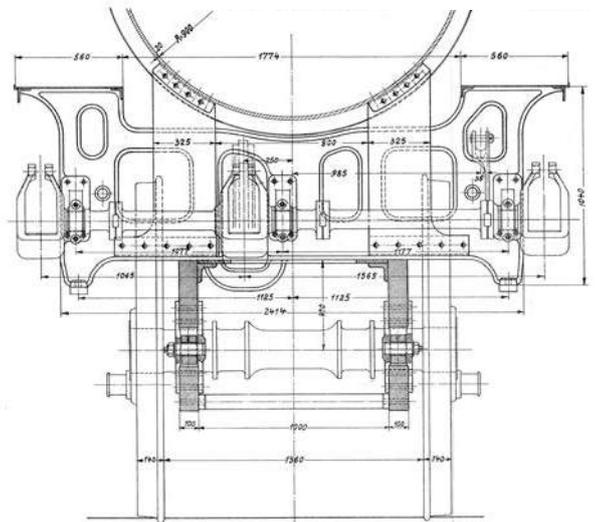
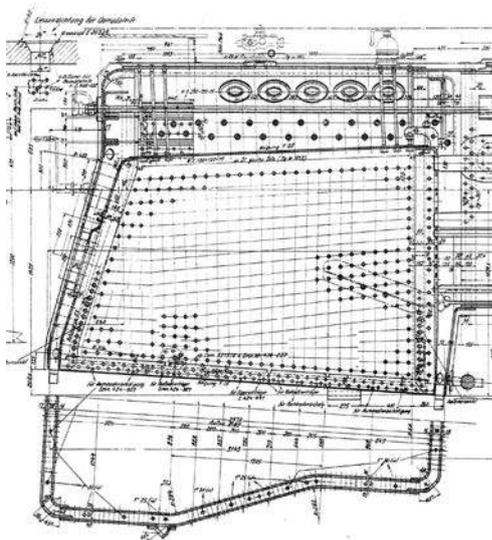
Die 152 bei Kriegsende in den westlichen Besatzungszonen vorhandenen und nicht irreparabel beschädigten P 10 fanden sich überwiegend bei den damaligen RBD Frankfurt/Main, Karlsruhe und Stuttgart

wieder, nur noch die RBD Köln (Bw Köln Bbf und Köln-Deutzerfeld) verfügte über einen weiteren nennenswerten P 10 -Bestand. Die meisten dieser Loks allerdings waren abgestellt. Erst nach und nach war man bestrebt, den vorhandenen Park betriebsfähiger und aufzuarbeitender Lokomotiven zentral zu erfassen, einer planmäßigen Unterhaltung bzw. Wiederinbetriebnahme zuzuführen und diesen Park nach Maßgabe von Bauart und betrieblichen Bedürfnissen ggf. neu zu verteilen. Hierzu gehörte die Aufstellung von Unterhaltungsbeständen für die Amerikanische und die Britische Besatzungszone mit Stand vom 1. Juli 1947. Darin wurden für die Amerikanische Besatzungszone vorerst 80 Maschinen der Reihe 39 dokumentiert, verteilt auf die RBD Frankfurt/Main (18 Loks), Stuttgart (47 Loks) sowie München (15 Loks). Für die Britische Besatzungszone wurden keine P 10 mehr erfasst; noch vorhandene Maschinen



Die Seitenansicht der P 10 lässt die ungewöhnliche Anordnung des Speisewasservorwärmers auf dem Rahmen zwischen den Kuppelradsätzen C und D erkennen, sowie das Druckausgleichsventil auf dem Kesselscheitel im Bereich der Rauchkammer. Rechts Schnitt und vor allem der Grundriss der Feuerbüchse im Bereich der Rostfläche, mit seiner besonderen Ausformung, die dem Heizer bei der Feuerbesichtigung Erfahrung abverlangte. Der Rahmenschnitt ganz rechts zeigt sehr schön die durchgehende Welle der Steuerung für alle drei Triebwerke.

ZEICHNUNGEN: ARCHIV  
MICHAEL BERGMANN



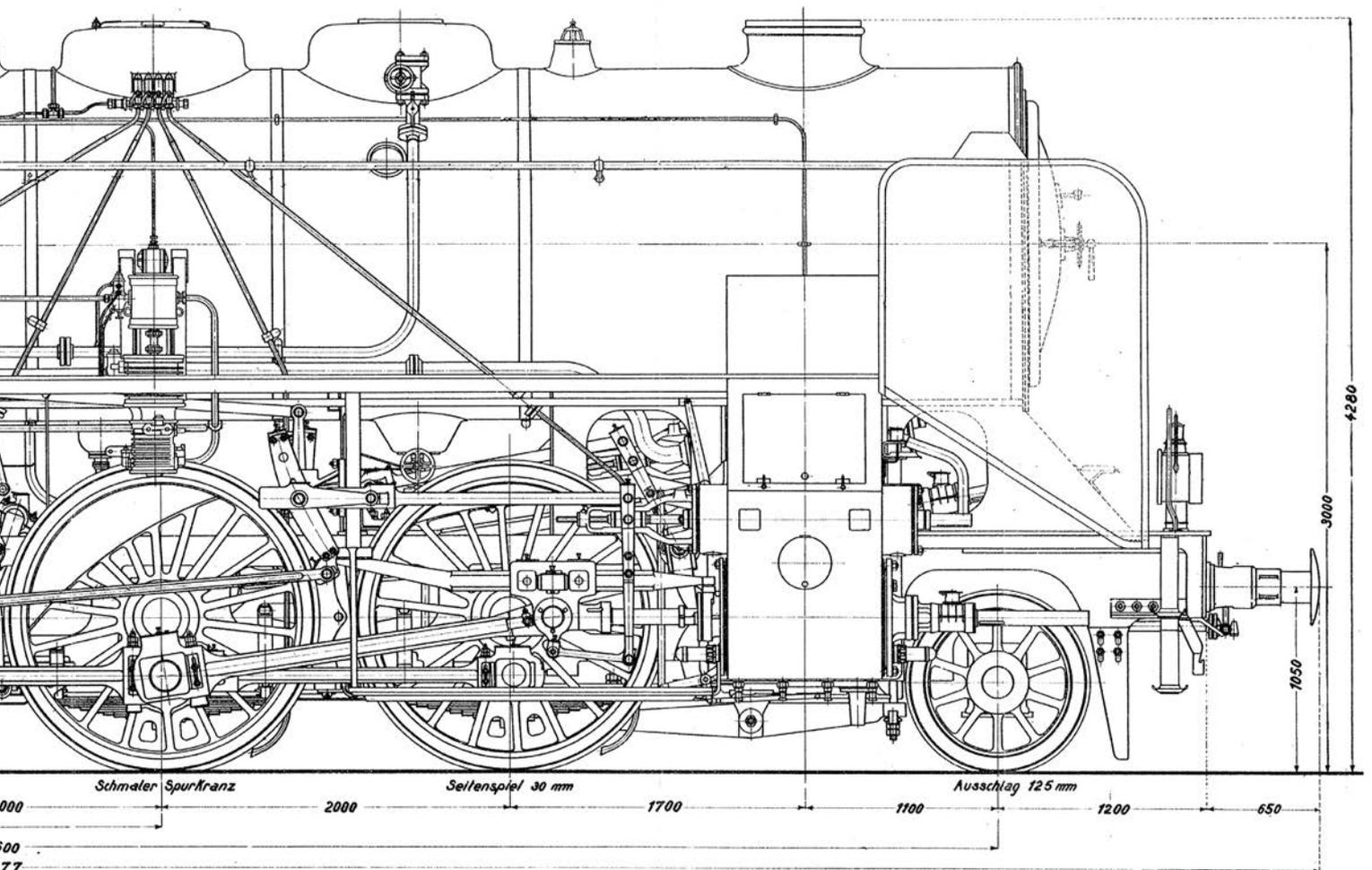
waren zur Abgabe vorgesehen. Darüber hinaus sind für die Französische Besatzungszone mit der RBD Karlsruhe Mitte 1947 18 Exemplare P 10, überwiegend im Bw Villingen beheimatet, aktenkundig.

Die Hereinnahme zahlreicher weiterer 39er in die Unterhaltung in 1948/49 ist dokumentiert und am 8. Oktober 1950 umfasste der Bestand der inzwischen gegründeten DB 153 Lokomotiven, die sich auf elf Bw verteilten: Dillenburg (15 Loks), Frank-

furt/Main 3 (9 Loks), Gießen (11 Loks), Hanau (7 Loks), Heidelberg (12 Loks), Karlsruhe Hbf (16 Loks), Kempten (19 Loks), Koblenz-Mosel (8 Loks), Mannheim (12 Loks), Stuttgart (30 Loks) und Villingen (14 Loks).

Die so nach dem Krieg wieder ins Laufen gekommenen Maschinen bewährten sich als das, wofür sie einst angetreten waren: als starke Mittelgebirgsloks. Eifrig erklimmen sie mit Schnell- und Eilzügen wieder die Berge, aus Stuttgart heraus, auf

der Ruhr-Sieg-Strecke, auf der Schwarzwaldbahn und im Allgäu. Natürlich waren auch Personenzüge ihr Metier, vor allem dort, wo Streckentopografie und -auslastung Zugkraft und Spurtstärke verlangten. Das sich jetzt schon abzeichnende klare Ziel, der Dampflokomotive bei immer kürzeren Ruhezeiten immer höhere Kilometerleistungen abzuverlangen, erfasste auch die P 10, in dessen Folge sie quasi ständig dorthin versetzt wurde, wo sich besondere



Anforderungen abzeichneten. Aus diesem Grunde wurde sie z.B. im Frühjahr 1951, nach 1926 bis 1944 zum zweiten Mal, dem Bw Jünkerath für die steigungsreiche Eifelstrecke zugewiesen.

### DAS ÜBEL AM SCHOPF GEPACKT

Den in dieser Zeit ständig steigenden Anforderungen an die Dampflok stand die verglichen mit der Vorkriegszeit oft unbefriedigende Kohlequalität gegenüber, die mit dazu beitrug, dass viele Fälle von Fahrzeitüberschreitungen aufgrund von Dampf- mangel aktenkundig wurden. Deren tiefere Ursache war bei der P 10 eine nicht optimal durchgebildete Saugzuganlage, die eine oft unzureichende Feueranfachung nach sich zog. Ein Übel, das ihr Image bis heute zu beeinträchtigen scheint. Weil man die kräftigen Loks mangels Alternative aber dringend ertüchtigen wollte, wurden im Herbst 1954 an 39 119 des Bw Gießen Versuche mit verringerten Durchmessern von Blasrohr und Kamin einschließlich Anbringung seitlicher Luftschlitze am Aschkasten durchgeführt. Die Verbrenungsverhältnisse in der Feuerbüchse änderten sich daraufhin so grundlegend, dass eine signifikante Erhöhung der Heißdampftemperaturen eintrat und in der Beharrung indizierte Leistungen von deutlich jenseits 2000 PS gemessen

wurden. Der Erfolg war da und kam für die Loks zum rechten Zeitpunkt. Entgegen Angaben in der einschlägigen Literatur (Düring, Theodor: Schnellzug-Dampflokomotiven der deutschen Länderbahnen 1907 – 1922. 1972, S. 236ff) wurden gemäß vorliegenden Unterlagen deshalb mindestens 54 Maschinen nach dem Vorbild von 39 119 umgebaut (auch Wenzel, Hansjürgen: Die Baureihe 39. 2002, S. 55), tatsächlich dürften deutlich mehr P 10 ertüchtigt worden sein.

### STARK NACHGEFRAGT

Nicht zuletzt diese Bauartänderung trug dazu bei, dass die über 30 Jahre alte 39 zur verlässlichen Mittelgebirgslök der DB avancierte und bei steigenden Anforderungen immer wieder Helferin in der Not war. Während das Bw Mannheim 1953 seine letzten P 10 zwecks Typenkonzentration in der Lokunterhaltung an das benachbarte Bw Heidelberg abgab, musste Jünkerath 1954 seine gerade erst frisch erworbenen Drillinge an das Bw Limburg abtreten, weil hier immer schwerer werdende Berufszüge durch den Taunus nach und von Frankfurt/Main von keiner anderen Baureihe mehr adäquat befördert werden konnten. 1955 wechselten die Koblenzer P 10 nach Kaiserslautern, weil für die Dienststelle neue und anspruchsvolle Schnellzugleistungen durch

das Pfälzer Bergland angemessene Zugkraft verlangten. Zudem erhielt das Bw Neu-Ulm mehrere P 10, die hier die S 3/6 alter Bauart abzulösen vermochten. Um den Aktionsradius der gefragten P 10 zu erhöhen, setzte Mitte der 1950er Jahre der schrittweise Austausch ihrer preußischen Ursprungstender gegen die neueren geschweißten 2'2'T34 ein, die neben ihrem größeren Wasservorrat zehn statt sieben Tonnen Kohle laden konnten, und als zwei Jahre später im August 1956 gewisse Erleichterungen bei der Dampflokunterhaltung von der HVB erlassen wurden, hier die Streckung der Untersuchungsfristen, wurde die P10 als hoch belastete Baureihe ausdrücklich davon ausgenommen!

### DIE ROTE GEFAHR

Trotz solcher Erfolge begegneten dem eifrigen Drilling noch im selben Jahr die Verbote einer neuen Zeit: Im Oktober 1956 traf die erste fabrikneue V 200 in Villingen ein, zahlreiche weitere sollten folgen und übernahmen nach und nach den hochwertigen Reisezugverkehr auf der Schwarzwaldbahn. Nur weil deren Einsatz von häufigen Zuglaufstörungen geprägt war und gelegentlich einem Fiasko glich, hielt sich ein gewisser Restbestand an P 10 in Villingen, das Gros der Maschinen aber verabschiedete sich ab

Frühjahr 1957 und wanderte vorwiegend zum Bw Jünkerath ab, das damit erneut zum wichtigen Heimatort der Mittelgebirgslok wurde und ihr beachtliche Leistungen abverlangte: Die Schnellzugpaare D 151/152 und D 157/158 beispielsweise wurden auf ihrem gesamten Laufweg (Saarbrücken – Trier – Köln und in Gegenrichtung) im Durchlauf bespannt.

Deutlicher wendete sich das Blatt mit der durchgehenden elektrischen Befahrbarkeit der Relationen Frankfurt/Main – Würzburg (Januar 1958) und Frankfurt/Main – Mainz – Koblenz (September 1958), die zum Wegfall der meisten Frankfurter Planleistungen führte und die Abwanderung fast aller hier heimischen P 10 bis April 1959 nach sich zog. Nicht minder gravierend waren die Auswirkungen der Elektrifizierung der Relation Heidelberg/Mannheim – Karlsruhe – Offenburg (Juni 1958), die den Heidelberger und den Karlsruher P 10 über Nacht ihre Existenzgrundlage nahm, bis Oktober 1958 war auch hier ihr Rückzug vollzogen.

Der Strukturwandel nahm nun immer rasanter Fahrt auf. Die überflüssig gewordenen, aber vom Betriebsdienst geschätzten P 10 setzte man wann immer möglich in noch bestehende P 10-Heimatorte um, trotzdem gingen nun erstmals in immer



**OBEN: 39 155 ohne Frontschürze im Mai 1966 in ihrer letzten Heimat, dem Bw Stuttgart. Der heizerseitige Hauptluftbehälter auf dem Umlauf verrät, dass sie mit Indusi ausgerüstet ist.**

**UNTEN: 39 196 gehörte neben 39 035 zu den letzten Mohikanerinnen, hier nach getaner Arbeit im Bw Stuttgart im Mai 1966. Noch acht Betriebsmonate liegen vor ihr.**

FOTOS: EISENBAHNSTIFTUNG/HERMANN KUOM (2)

**RECHTS: P 10 aus Kempten waren ständige Wendeloks in München, hier 39 153 (1949 bis 1965 Bw Kempten) um 1955 beim Ergänzen ihrer Vorräte an der Hunt'schen Bekohlungsanlage des Bw München Hbf.**

FOTO: C. BELLINGRODT/SAMMLUNG SCHENK





- 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.

**IGE**  
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

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

**[www.ige-bahn.com](http://www.ige-bahn.com)**

Heidelberg Hbf



LINKS: Interessiert sich irgendjemand für die P 10 mit ihren badischen Personenwagen 3. Klasse? Die Kinder eher nicht, sie erfreuen sich an der kostenlosen Trinkwasserversorgung im seinerzeit nagelneuen Heidelberger Hauptbahnhof (30. September 1955). FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG/WALTER HOLLNAGEL



Wieder ans Licht: 39 128 vom Bw Dillenburg hat den 732 Meter langen Giersberg-Tunnel durchfahren und wird gleich darauf Siegen erreichen (2. Juni 1961). FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG/CARL BELLINGRODT

größerer Zahl Loks auf den Rand, zumal seit Jahresbeginn 1957 Hauptuntersuchungen der Schadgruppe L4 bzw. L3 nicht mehr vollzogen werden durften. Der jahrelang konstant hohe Unterhaltungsbestand fiel so bis zum 31. Mai 1959 auf 89 Loks.

#### RETTERRIN IN DER NOT

Trotz dieser Entwicklungen behielten die P 10 in ihren verbliebenen Heimatorten Dillenburg, Jünkerath, Kaiserslautern, Kemp-

ten, Limburg, Neu-Ulm, Stuttgart und Villingen (Stand 1. Januar 1960) das Heft in der Hand. Und auch wenn ein Jahr später die Dampflokonterhaltung beim Bw Neu-Ulm endete und der Bestand nach Kempten umgesetzt wurde: Am Einsatzbereich der P 10 änderte sich dadurch nichts.

Sogar ein bemerkenswertes Comeback war zu verzeichnen, als der Bestand des Bw Villingen im Frühjahr 1961 von drei auf wieder sieben Maschinen aufgestockt wurde. Der durch Getriebschäden hervorge-

rufene Schadstand bei der Baureihe V 200 war inzwischen so weit angewachsen, dass man nicht umhinkam, einen Teil der hochwertigen Leistungen auf der Schwarzwaldbahn wieder den fast vierzig Jahren alten P 10 anzuvertrauen.

Aber auch die 1962 beginnende Ausrüstung der P 10 mit Indusi, wofür übrigens der bisher auf der Lokführerseite angeordnete Hauptluftbehälter auf den linken Umlauf verlegt wurde, darf nicht davon ablenken, dass sich das Ausmüste-

Gut im Geschäft, auch im Schnellzugdienst, waren die inzwischen 15 Dillenburg P 10. 39 130 rollt von Gießen kommend mit D 137 in Siegen ein (4. Mai 1951).

FOTO: EISENBAHN-STIFTUNG/CARL BELLINGRODT



39 214 vom Bw Kempten hat München hinter sich gelassen und strebt bei Aubing eiligst ihrer Heimat zu (vermutlich spätes Frühjahr 1965).

FOTO: SAMMLUNG ROLF SCHULZE

rungskarussell weiterdrehte: Im September 1962 erhielt das Bw Dillenburg beim Bw Kassel frei gewordene Lokomotiven der Baureihe 01, die sofort die bisherigen P 10-Leistungen übernahmen, darunter auch den Schnellzugdurchlauf Gießen – Aachen und zurück mit D383/384. Die P 10 wanderten nach Limburg ab, als letzte im August 1963 die 39 023.

Auch beim Bw Kaiserslautern, dessen P 10 durch Verlagerung von Leistungen auf die Baureihe 23 und durch Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Magistrale Saarbrücken – Kaiserslautern im Jahr 1960 Einbußen hingenommen hatten, wurden sie von der 01 beerbt: Im Oktober 1963

erschieden deren erste drei Exemplare in Kaiserslautern. Im Frühjahr 1964 folgten weitere, so dass erstmals für den Sommerfahrplan 1964 kein P 10-Umlauf mehr aufgestellt wurde. Zu Umbeheimatungen der Loks, deren letzte Planleistungen immerhin Schnellzüge zwischen Kaiserslautern, Mainz und Frankfurt/Main gewesen waren, kam es so gut wie nicht mehr. Fast alle gingen bis September 1964 auf z.

### FRAGWÜRDIGER UND ECHTER ERSATZ

Dass es sich bei der Ablösung der P 10 durch die dreifach gepuppelte 01 fast immer um

einen „von oben“ gewollten und angeordneten Ersatz durch eine jüngere Baureihe handelte, noch dazu auf Zeit bis zur bevorstehenden vollständigen Ablösung der Dampflok, ist bekannt. Ob die betreffenden Personale mit diesem Ersatz glücklich waren, muss offenbleiben. Dokumentiert sind allerdings Äußerungen von Stuttgarter Lokführern zum Einsatz der P 10 auf den Bergstrecken ihrer dienstlichen Heimat wie diese: „Na, da fahren Sie mal mit 'ner 01 hoch...“

Ein Ersatz der Limburger P 10 durch die Baureihe 01 kam aufgrund des dortigen Anforderungsprofils mit schwere Personenzügen und vielen Halten ohnehin nicht

## Technische Daten der Baureihe 39

Betriebsnummern	39 001 – 260
Bauart	1' D 1' h 3
Betriebsgattung	P 46.19
Höchstgeschwindigkeit vor-/rückwärts	110/50 km/h
indizierte Leistung	1620 PSi <sup>1)</sup>
effektive Leistung (Zughakenleistung)	nicht bekannt
Zylinderdurchmesser	520 mm
Kolbenhub	660 mm
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1750 mm
Laufraddurchmesser vorn	1000 mm
Laufraddurchmesser hinten	1100 mm
Kesseldruck	14 kg/cm <sup>2</sup>
Anzahl der Heizrohre	138
Heizrohrdurchmesser	54 mm
Anzahl der Rauchrohre	34
Rauchrohrdurchmesser	133 mm
Rohrlänge zwischen den Rohrwänden	5800 mm
Überhitzerrohrdurchmesser	38 mm
Rostfläche	4,07 m <sup>2</sup>
Heizfläche der Feuerbüchse	17,51 m <sup>2</sup>
Heizfläche der Heiz- und Rauchrohre	200,65 m <sup>2</sup>
Verdampfungheizfläche gesamt	218,16 m <sup>2</sup>
Überhitzerheizfläche	82,00 m <sup>2</sup>
Achsstand Lok mit Tender	19300 mm <sup>2)</sup>
Länge über Puffer Lok mit Tender	22890 mm <sup>2)</sup>
Leergewicht Lok	100,4 t
Reibungsgewicht	75,7 t
Dienstgewicht Lok	110,4 t
mittlere Treib- und Kuppelachslast	18,9 t
Wasserkastinhalt Tender	31,5 m <sup>3</sup>
Kohlenkastinhalt Tender	7,0 t <sup>3</sup>

<sup>1)</sup> = Angabe lt. Gerlach, „Für unser Lokarchiv“; Angabe für die tatsächliche Lokleistung wenig aussagekräftig, da offenbleibt, bei welcher Arbeitslage der Dampfmaschine gemessen wurde, auf Messfahrten wurden deutlich höhere Werte ermittelt.

<sup>2)</sup> = bei Tender 2' 2' T 31,5

RECHTS OBEN: Das unverwechselbare linke P 10-Außentriebwerk, hier von 39 155, mit doppelt gekröpfter Gegenkurbel für Steuerantrieb links und Mitte (15. Oktober 1965).

RECHTS: Es geht los: Worauf sich das Luftsaugeventil auf dem Rauchkammerscheitel unter Dampfstoß mit einem „Tschööh“ meldet. 39 073 vor P 2719 in Backnang (23. September 1965).

FOTOS: DETLEV SCHIKORR (2)



- ANZEIGE -



## 125 Jahre Pressnitztalbahn – Pfingsten 2017

Vom 3. bis zum 5. Juni findet der Höhepunkt des Pressnitztalbahn-Festjahres statt: Die Inbetriebnahme der Strecke von Wolkenstein nach Jöhstadt vor 125 Jahren wird groß gefeiert! Gleich vier Zugarnituren werden durch das Pressnitztal zuckeln, nicht weniger als sechs Schmalspur-Dampfloks sind im Dauereinsatz zu erleben. Ein besonderer Leckerbissen für alle Besucher ist der stille K-Zug. Die letzten Fahrten gibt's bis tief in die Nacht. Schon die Anreise kann zum Vergnügen werden: Zwischen Wolkenstein und Jöhstadt wird der Anschluss durch einen historischen Omnibus sichergestellt. Auch für das leibliche Wohl und gute Unterhaltung wird gesorgt sein. Detailinfos unter [www.pressnitztalbahn.de](http://www.pressnitztalbahn.de)

**Und das Beste:**  
Die Verlagsgruppe Bahn ist mit von der Partie! Besuchen Sie unseren Stand in der Fahrzeughalle Jöhstadt.

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]  
[www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

PRESSNITZTALBAHN



**39 075 vom Bw Jünkerath verlässt Kyllburg mit E 555 nach Köln mit eingeschaltetem Spitzenlicht, denn der nächste Tunnel ist nicht weit (September 1964).** FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG/R. F. COLLINS

in Betracht. Erst die im Bw Fulda frei werdenden 41 vermochten die P 10 ab 1964 zu ersetzen. Fast alle gingen sie auf z.

Mit einem Einsatzbestand von noch 48 betriebsfähigen P 10 ging die DB in das Jahr 1965, Heimatorte waren nun noch Jünkerath (15 Loks), Kempten (15 Loks), Stuttgart (15 Loks) und Villingen (3 Loks). Noch im Januar 1965 wurden die Villingen Maschinen nach Ertüchtigung der V 200 und Zuweisung der verstärkten V 200.1 an das benachbarte Bw Radolfzell abgeben, wo sich die P 10 bis zu ihren z-Stellungen 1965 und 1966 als Reserve hielt.

Auch ihre Kemptener Schwestern, die sich bis dahin unter beeindruckender Kraftentfaltung die Brechpunkte der Allgäustrecke in Oberstaufen und Günzach erkämpft hatten, konnten erst durch die V 200.1 im ersten Halbjahr 1965 ersetzt werden. Nur drei Loks wurden noch nach Jünkerath umgesetzt, wo sie unter voller Kraftentfaltung am Schmidheimer Berg oder im Vorgebirge zwischen Kalscheuren und Liblar noch einmal beeindruckten. Hier in der Eifel schlug ihre Stunde dann am 22. Mai 1966.

Auch das Bw Stuttgart, einer der markantesten P 10-Standorte überhaupt, hatte zu Beginn des Sommerfahrplans 1965 noch zwei P 10 aus Kempten bekommen. Bedingt durch die Lage Stuttgarts im Talkessel waren

die ab hier zu fahrenden Reisezugleistungen der P 10 auf den Leib geschrieben. Der seinerzeit von der P 10 erbrachte hochwertige Reisezugdienst war zu Beginn des Jahres 1965 allerdings schon weitgehend auf Diesel- und E-Traktion übergegangen. Trotzdem kam es im Ferien- und Feiertagsverkehr zur Bespannung von schweren Sonder- und Verstärkungszügen, die die P 10 bis Nürnberg, Singen oder Konstanz brachte. Vor allem aber hatte sie noch schwere Personen- und Eilzüge im Bezirksverkehr in Richtung Backnang, Schwäbisch Hall und Crailsheim zu bewältigen. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes bis Backnang im Herbst 1965 bedeutete dann aber auch für Stuttgart das Ende des planmäßigen P 10-Betriebes. Mit wenigen Exemplaren hielt sie sich hier dann noch gut ein weiteres Jahr, oft in Arbeitszugdiensten, teilweise aber auch vorzusätzlichen Fernreisezügen eingesetzt, letztmalig im Festtagsverkehr 1966.

Dann aber hieß es auch für diese Baureihe wie so oft im Strukturwandel: aus und vorbei. Am 17. Januar 1967 wurden die Stuttgarter 39 035 und 39 196 als letzte P 10 der DB z-gestellt.

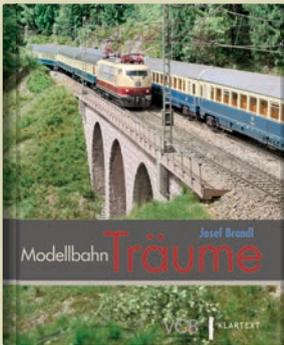
## NACHBETRACHTUNG

Aus der Sicht heutiger Eisenbahnfreunde liegt der Abgang der P 10 weit zurück. We-

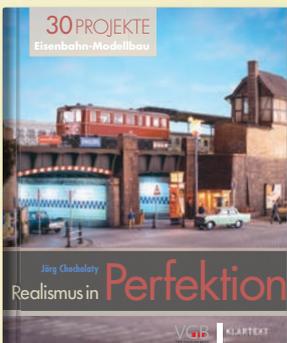
nige haben sie noch live erlebt. Verschwindend gering ist heute außerdem die Zahl der Personale, die zu ihr noch befragt werden können. Bekanntermaßen berichteten diese seinerzeit aber von der schwierigen Feuerführung, auch aufgrund des eigentümlich geformten Rostes. Sie verschwiegen aber auch nicht, dass ein guter und geübter Heizer mit der Lok problemlos klarkam. Einhellig war ihre Meinung über die Laufruhe, die beeindruckende Zugkraft und das enorme Beschleunigungsvermögen der P 10. Für eine Beurteilung der Lok ist man neben Primärquellen darüber hinaus auf die einschlägige Literatur angewiesen, die der Lok allerdings teilweise aufgrund von Missverständnissen oder persönlicher Antipathie einen Ruf bescherten, der ihr zumindest nach den durchgeführten Bauartänderungen („Verbesserung der Verdampfungswilligkeit“) wenig gerecht wird.

Unsere knapp gehaltene Darstellung möge jedenfalls bezeugen, dass die P 10 als hoch beanspruchte Lok bis ins vierzigste Einsatzjahr hinein eben dort in beeindruckender Weise die Traktion aufrechterhielt, wo immer engere Fahrzeiten und sehr hohe Leistungsanforderungen bei schwieriger Topografie längst nach einem adäquaten Ersatz verlangten. Allein: Es gab ihn nicht. Eine kämpfte allein. □

# FÜR PERFEKTIONISTEN



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

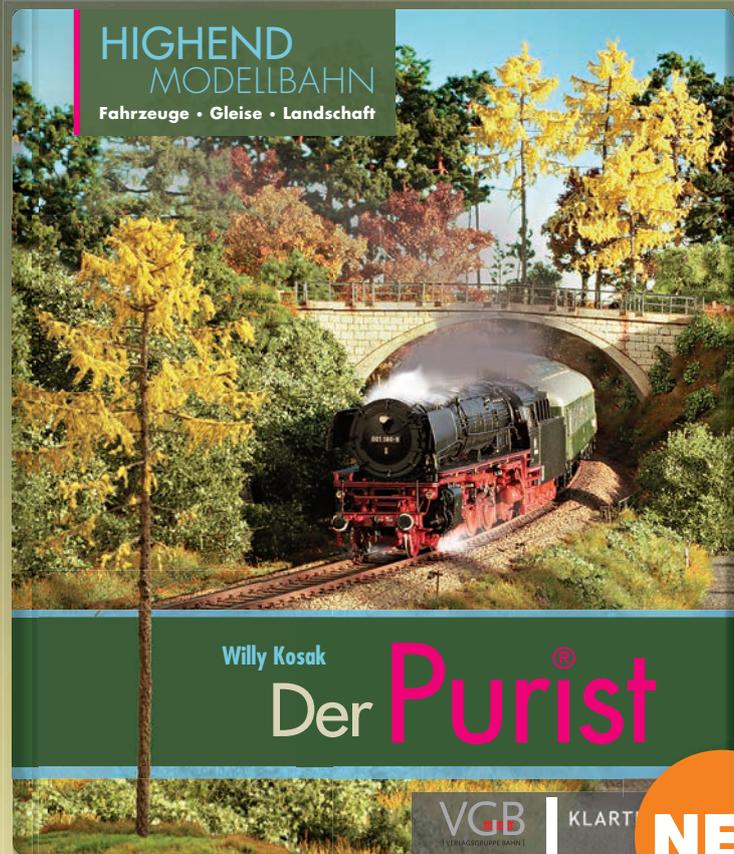


**Realismus in Perfektion**  
30 Modellbau-Projekte  
von Jörg Chocholaty  
192 Seiten • Best.-Nr. 581529



**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**



## 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 Juni 2017

**NEU**



[www.facebook.com/vgbahn](http://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](mailto:bestellung@vgbahn.de)

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Vor den EuroCity-Zügen zwischen München und Lindau müssen es noch immer alte Haudegen der Baureihe 218 richten. Am 8. April 2017 kam in diesen Diensten auch die seit Anfang März vom Bh Mühldorf eingesetzte 218 460 der Westfrankenbahn, die sich in einem tadellosen äußeren Erscheinungsbild in Ozeanblau-beige präsentiert, zum Einsatz. Mit dem EC 191 Zürich–München hat die Lok zusammen mit der Schwestermaschine 218 421 hier soeben den Bahnhof Tannheim (Württ) durchfahren und wird in wenigen Minuten Memmingen erreichen.

FOTO: STEFAN EISENHUT





# Bahnbetriebswerke en miniature

Sie fristeten ihr Dasein stets im Schatten der Schnellzuglokomotiven. Sie besaßen weder große Drehscheiben noch Ringlokschuppen. Sie verfügten oft nur über einfachste Technik.

Dennoch kam die Eisenbahn nicht ohne sie aus:  
Die Lokstationen der Dampflokomotivzeit waren unverzichtbar

TEXT: FRANZ RITTIG UND RAINER HEINRICH



In Butzbach Ost, dem Mittelpunkt der Butzbach-Licher Eisenbahn BLE, traf Dipl.-Ing. Herbert Stemmler am 20. Mai 1966 die BLE 142 beim Restaurieren an. Die Lokstation besaß auch zu jener Zeit noch eine zwar bescheidene, doch komplette Ausstattung mit Kohlebansen, Hunten, Bekohlungs- und Wasserkran.

Unten: Bis auf die Bekohlungsanlage hatte sich in Markterlbach das typische Ensemble einer bayerischen Lokstation bis in die EDV-Zeit hinein erhalten. Neben 86 745 lichtete Ulrich Montfort einen eingeleisigen, einständigen Lokschuppen ab, der den Lokomotiven der Baureihe 86 ein zwar beengtes, doch immer noch nutzbares Domizil bot. Typisch für die Lokstationen bayerischer Lokalbahnen war der Wohnanbau.

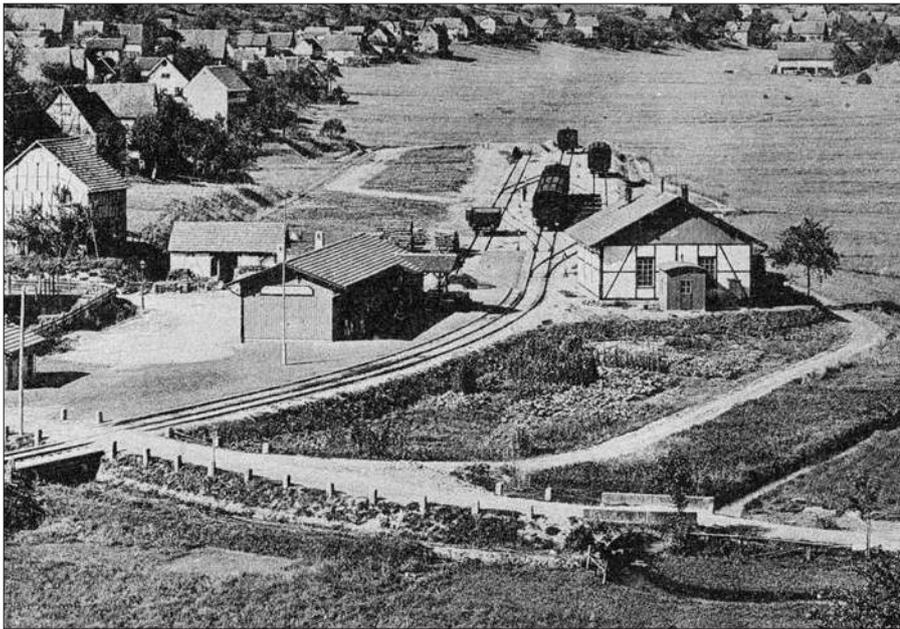




Weil die Schmalspurloks der 750-mm-Strecke Crazahl–Oberwiesenthal keinen üppigen Kohlevorrat mitführten, mussten sie am Ausgangspunkt der Strecke regelmäßig bekohlt werden. Um Schwerstarbeit mit Schippen und Körben zu vermeiden, diente ein auf Betonblöcke gesetzter regelspuriger Kranwagen als Kohlekrane. Diese wohl einmalige, doch hilfreiche Lösung hielt Rainer Heinrich im Juni 1983 in einem Foto fest, das heute längst historischen Wert besitzt.

Die Lokbehandlung umfasste neben der Ergänzung der Kohle- und Wasservorräte die Entlastung von Schlacke, Asche und Lösche sowie die Nachschau der Triebwerke. Selbst vor eingleisigen, einständigen Lokschuppen gab es dazu ausgemauerte und betonierte Untersuchungsgruben. Waren sie stabil und feuerfest, konnten sie auch Feuerungsrückstände aufnehmen. Das seltene Foto von Günter Meyer aus dem Jahre 1965 zeigt die ELNA-Lok 99 6483 über der Untersuchungsgrube vor dem Lokschuppen im Endbahnhof der Nebenbahn von Frohburg nach Kohren-Sahlis.





Dieses historische Panoramafoto vom Endbahnhof der Elsavatabahn nach Heimbuchenthal im Spessart zeigt anschaulich Lage und Bedeutung kleiner und kleinster Lokstationen: Für die knapp 17 km lange Lokalbahn, die in Obernburg-Elsenfeld von der Strecke Aschaffenburg–Miltenberg abzweigte, genügten ganze zwei Lokomotiven, die in einem zweigleisigen, zweistöckigen „Maschinenhaus“ (der Fachwerkbau rechts von der Einfahrt) ihr bescheidenes Domizil fanden. In einigen historischen Quellen als „Lokstation“ bezeichnet, führte die Deutsche Reichsbahn das Maschinenhaus als Lokbahnhof, der dem Bahnbetriebswerk Aschaffenburg unterstand.

FOTO: SAMMLUNG CHRISTIAN GERECHT

Nachdem die Eisenbahn gegen Ende des 19. Jahrhunderts Länder und Staaten netzartig überspannt und die Zentren von Wirtschaft Handel und Politik verbunden hatte, meldeten nachhaltig jene Regionen Mobilitätsbedarf an, die bis dato ohne Schienenstränge auskommen mussten. Doch auch die Hauptstrecken bedurften der Ergänzung und Einspeisung aus ländlich, bestenfalls kleinstädtisch strukturierten Gegenden. Strecke um Strecke, Station um Station entstanden Neben-, Klein- und Privatbahnen.

Sie erfüllten, was sie versprochen, sorgten für Anschluss und Aufschwung. Oft Stichbahnen mit Meliorationscharakter, erforderten jedoch auch sie Bauten und Anlagen, wie sie für Stationierung und Versorgung des dominierenden Traktionsmittels Dampflokomotive unverzichtbar waren. Neben den großen Betriebswerkstätten in den Zentren der Bahn entstanden in großer Zahl kleine und kleinste Stationierungsorte,

die ihren sinnvollen Platz an den zahlreichen End- oder in den Knotenpunkten von Neben-, Lokal- und Kleinbahnen fanden.

Ihre Bezeichnungen wiesen Vielfalt, Wechsel und Wandel auf. Erst die DRG schuf eine erkennbare Ordnung; sie unterschied funktional in (die meist größeren) Bahnbetriebswerke und die ihnen unterstellten (meist kleineren) Lokbahnhöfe. Beide waren definiert; es gab Auflistungen, die sämtliche Bahnbetriebswerke und Lokbahnhöfe eindeutig nominierten. Für alles, was kleiner war, oft nur aus einem eingleisigen Lokschruppen nebst einfachster Bekohlung und Wasserentnahme bestand, hielt sich jedoch die eher landläufige Bezeichnung „Lokstation“. In den Listen der Bahnbetriebswerke und Lokbahnhöfe sucht man sie indes vergeblich, denn auch die kleinsten aller „Lokdienststellen“ waren den Bahnbetriebswerken zugeordnet.

Nachforschungen zeigen unvermutet eine Vielfalt an Gleisplänen, Gebäuden (vor

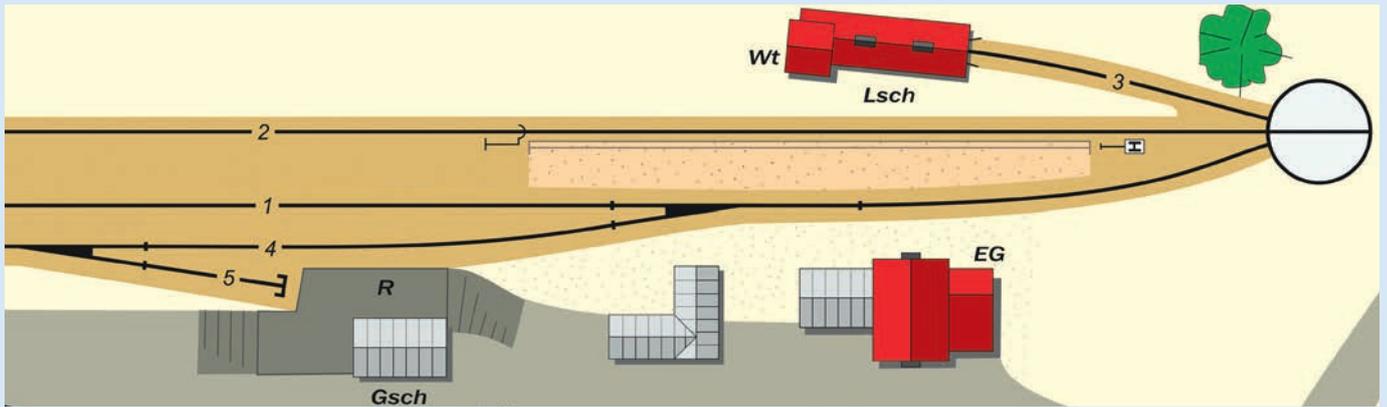
allem Lokschruppen) und technischen Anlagen, die nur noch schwer überschaubar ist. Das Spektrum wird umso breiter, bezieht man in die Recherche die Lokstationen der unzähligen Privat-, Klein- und Schmalspurbahnen außerhalb der Staatsbahn ein. Auch der erwähnte Wandel ist Jahrzehnte nach dem Ende der Dampflokzeit komplett kaum noch zu dokumentieren: Was lange Jahre als Bahnbetriebswerk fungierte, reduzierte sich zum Lokbahnhof, der unter neuen Bezeichnungen wie Außen- oder Einsatzstelle die letzten Jahre seiner Existenz als „Lokstation“ schlechthin fristete.

Lokbahnhöfe und Lokstationen gehören der Vergangenheit an. Mit dem Ende der Dampflokzeit und dem Rückzug der Bahn aus der Fläche verloren sie ihre technologische und wirtschaftliche Funktion. Ihre historische Darstellung in Wort und Bild gewährt indes tiefe Einblicke in ein bislang wenig beachtetes Kapitel längst vergangener Eisenbahnpochen. □



Im Unterschied zum Maschinenhaus der Lokalbahn nach Heimbuchenthal lag der Lokbahnhof Bad Tennstedt in der Reichsbahndirektion Erfurt nahezu im Mittelpunkt des Streckenabschnitts Döllstädt–Straußfurt der Nebenbahn Ballstädt–Straußfurt. Einst Lokstation für die preußischen Tenderloks der Gattung T 14<sup>1</sup> kamen nach 1945 auch P 8 in den kleinen Lokbahnhof. Als in den 1980er-Jahren die Museumsloks 38 1182 stilgerecht vor dem zweistöckigen Lokschruppen weilte, erinnerte noch vieles an die alte preußische Lokstation.

FOTO: MICHAEL U. KRATZSCH-LEICHSENRING



Funktion und Erscheinungsbild einer Lokstation hingen vor allem vom Standort (siehe Gleisplan) und von der Bauweise des Lokschuppens ab. Weil im Endbahnhof der mecklenburgischen Kleinbahn von Grevesmühlen nach Klütz 1905 der Platz für eine Weichenanbindung des Lokschuppens mit Wasserstation (siehe Zeichnung) fehlte, sah man eine Segmentdrehzscheibe vor. Als Udo Kandler das seltene Ensemble im Mai 1995 porträtierte, waren die Lokschuppentore zwar bereits vernagelt, doch die Scheibe noch in Betrieb.  
 ZEICHNUNGEN: GLEISPLAN UWE VOLKHOLZ; LOKSCHUPPEN DIPL.-ING. GEORG KERBER



### Zum Weiterlesen:

Mehr über Lokstationen, Lokbahnhöfe sowie ihre Geschichte und Technik enthält unser neues EJ-Special „Lokstationen“, das Sie zum Preis von 12,50 € im Zeitschriftenhandel und beim Verlag über [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) erhalten können.



# MOMENTE

## (Fr)Essen auf Rädern

TEXT UND FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Auf diesen Moment hat die Kamera nur gewartet: Das nigelneue Abfallsystem auf dem Bahnsteig des Mainzer Hauptbahnhofes mutiert im Kontext mit dem vorbeirrollenden Logo des US-amerikanischen Fast-Food-Giganten zu einer gar gesellschafts- und konsumkritischen Botschaft. Geschehen am 20. Juli 1995 mit dem Protagonisten IC 524 „Hanseat“ von München nach Hamburg-Altona, der noch ein paar Tage mit just diesem „Speise“-Wagen umherfuhr – dann war damit Schluss.

Alles fing damit an, dass die Gastronomie-Krake ihre Abfütterungs-Krippen nicht nur in den Immobilien der europäischen Großstadtbahnhöfe, sondern im Jahre 1992 auch in zwei mobilen Restaurantwagen der Schweizerischen Bundesbahnen installierte. Ein Jahr später versuchte „McDonald's“ auch in Deutschland, seine Produkte in bistroähnlichen Speisewagen unter dem Namen „McTrain“ zu offerieren: Ab Winterfahrplan 1993/94 liefen im IC-Zug-Paar 724/725 „Berchtesgadener Land“ zwei Speisewagen des Typs WRkmz 136 mit dem großen gelben „M“ mit. Die Inneneinrichtung gestaltete sich bistroähnlich und wies 27 Sitz- und acht Stehplätze auf, die Küche nahm jetzt mehr als die Hälfte des Wagens in Anspruch und beherbergte neben verschiedenen Arbeitsflächen Gerätschaften wie Grill, Friteuse, Kaffeemaschine, Getränkezapfanlagen sowie mehrere Kühlschränke. Und wie es sich für US-amerikanische Lebensgewohnheiten gehört, verdoppelte sich damit auch der Energieverbrauch im Vergleich zum bisher gewohnten Speisewagen auf rund 90 Kilowatt.

Neben BigMac & Co. wurden auch Tortellini, Spaghetti Bolognese, Wiener Würstchen und Quiche Lorraine angeboten, sogar ein Vier-Gänge-Menü für die 1. Klasse gehörte dazu. Die Bestellungen der Reisenden konnten im gesamten Zug aufgenommen werden und wurden dann per Funk in die Küche übertragen; einer der fünf McDonald's-Mitarbeiter brachte die Bestellung dann auf Wunsch an den Sitzplatz des Fahrgastes. Dieser Service sollte den Umsatz steigern und den Hungrigen die Angst vor einem überfüllten Speisewagen nehmen. Allerdings wollten die meisten Reisenden ihre Mahlzeiten in dieser Form und auf diese Weise nicht genießen, die McDonald's-Produkte kamen mehrheitlich nur beim jüngeren Publikum an, wogegen „gesetztere“ Herrschaften das bisherige Mindestmaß an Esskultur im gewohnten Speisewagen vermissen. Auch mehrten sich die Beschwerden über die im ganzen Zug verteilten Duftfahnen von Pommes, Fleisch und Getränken.

Natürlich war dieses neue Essen auf der Schiene im wahrsten Sinne des Wortes ein gefundenes Fressen etwa für Journalisten und Kabarettisten: Der niedersächsische Satiriker Dietmar Wischmeyer („Frühstyxradio“) ätzte zum Thema: „Na bravo! Jetzt gibt's das Zeug, das Frau Bratbecker im Hühnerstall zusammenfegt, endlich auch im Zug. McDonald's hat die Bundesbahn erobert. Auf der Strecke Hamburg – Berchtesgaden stehen die witzigen Menschen mit den Papierschiffchen im Zug und wollen beweisen, dass im Mitropa-Speisewagen die Ernährungssituation noch unterboten werden kann. In Zukunft werden die Fahrgäste also den zuckrigen Tomatenglibber überall in die Sitze kleckern. Die Bundesbahn

scheint tatsächlich der Meinung zu sein, ihr Angebot würde dadurch attraktiver, wenn sämtlicher Horror aus den Fußgängerzonen auf die Gleise verschleppt würde. Nach der Videothek am Sitzplatz nun McDonald's im Speisewagen. Warum nicht gleich MrMinit auf dem Gang, die Spielothek im Packwagen und der Hustinnettenbär als Lokführer?“

Ein wenig distinguiert äußerte sich die Wochenzeitung *Die Zeit* vom 26. August 1994: „War der Speisewagen der alten Art eine einzige Verpackung aus Plüsch und Damast, Teppichvelours und Vorhangstoff, ist der McTrain eine einzige Enthüllung. Es glänzen Granit und Spiegel, Plastik nackt. Die Speisen prangen, ausgeleuchtet wie auf Steckbriefen, über dem Tresen.“ Gnädiger war da schon die neue Netz-Gemeinde, beim Surfen ohnehin an schnelles Nebenbei-Essen mit Bring-Pizzen und Ähnlichem gedrillt. In freier Rechtschreibung schreibt ein gewisser „Eumelhausen“: „Schade das es so sowas nicht mehr gibt! Im IC noch einen Hamburger oder Chickenburger zubekommen, wer manchmal gar nicht schlecht! \*Schmatz\*“ Achim Schorb ergänzt: „Und die Wienerle waren auch genießbar! Nur klebte oft der ganze Boden im Zug, weil ja auch in der 2. Klasse ‚Am-Platz-Service‘ angeboten wurde. Und die Pappbecher mit Cola und Fanta überdauernten oft nicht den Transport zum Fahrgast in den weiter entfernten Wagen oder kippten um. Das System, die Macs und so'n Zeugs per Funk an den Speisewagen vorzumelden, fand ich aber ganz gut, denn das verkürzte die Wartezeiten des Publikums, weil der Fraß ja oft schon fertig war, wenn der ‚Zusteller‘ wieder zurück im McTrain-Wagen war und gleich mit dem neuen Wattedeckel los konnte.“

Nachdem McDonald's mit seinen „McTrain“-Wagen im IC-Zug-Paar 724/725 nicht den erwünschten Umsatz erzielte, wollte das Unternehmen frühzeitig aus dem Vertrag mit der DB aussteigen und kündigte diesen am 5. August 1994 einseitig. Doch die DB intervenierte, es gab Zoff und der Bulettenriese musste auf der Schiene bleiben. Man einigte sich schließlich auf ein neues Einsatzgebiet der Wagen im IC 524 „Hanseat“ (München – Hamburg-Altona) und IC 621 „Konsul“ (Kiel – München), doch auch hier gab es anders als in den beiden seit 1992 in der Schweiz eingesetzten McDonald's-Speisewagen kein positives Betriebsergebnis. Wegen der enttäuschenden Nachfrage wurde das „Experiment“ in Deutschland zum Ende des Sommerfahrplans 1995 schließlich aufgegeben – schnelle Züge ja, schnelles Essen nein.

Wissen Sie aber, warum das umstrittene Gastronomie-Angebot auf Schienen tatsächlich scheiterte? Böse Zungen behaupten, dass dies letztlich am falschen Zeitpunkt gelegen hat: Die McDonald's-Speisewagen wurden zwischen 1993 und 1995 wie eine Bulette zwischen dem letzten Jahr der guten alten Bundesbahn und den ersten beiden Anfangsjahren der neuen Deutschen Bahn AG eingequetscht und dort von den grassierenden Experimenten im Schienen-Markt zerrieben. Und wissen Sie übrigens auch, warum wir von den USA immer nur die eher zweifelhaften Dinge (statt etwa ihr sinnvolles Tempolimit auf Fernstraßen) übernehmen? Ich auch nicht. □



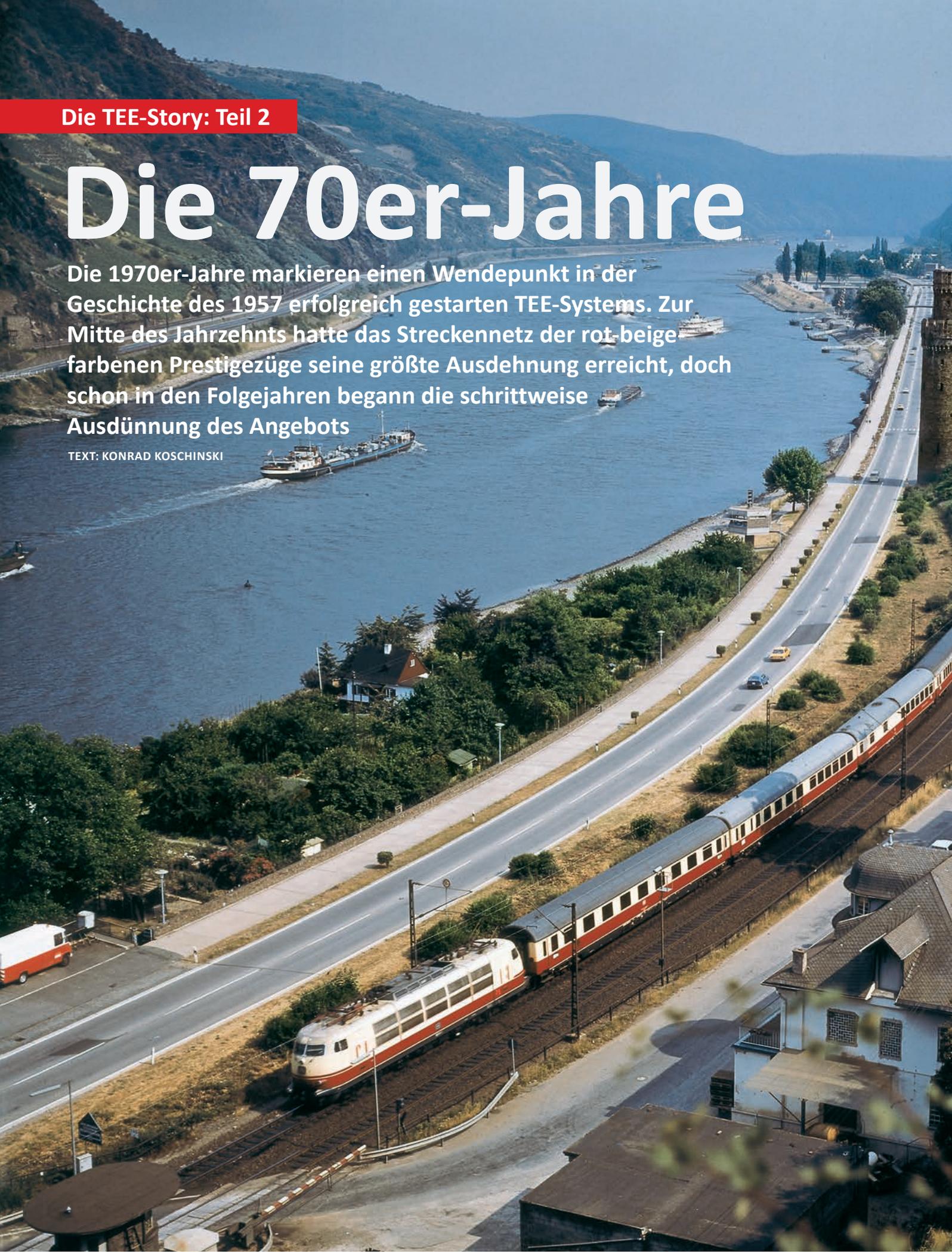
ant



# Die 70er-Jahre

Die 1970er-Jahre markieren einen Wendepunkt in der Geschichte des 1957 erfolgreich gestarteten TEE-Systems. Zur Mitte des Jahrzehnts hatte das Streckennetz der rot-beigen Prestigezüge seine größte Ausdehnung erreicht, doch schon in den Folgejahren begann die schrittweise Ausdünnung des Angebots

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI





In den frühen Siebzigern verkehrten im Rheintal (hier bei Oberwesel) neben den TEE-Klassikern „Rheingold“ und „Rheinpfil“ auch die TEEs „Erasmus“, „Merkur“, „Rembrandt“ und „Van Beethoven“.

FOTO: REINHOLD PALM



Die BB 67579 der SNCF trifft 1975 mit ihrem aus Talgo-Wagen gebildeten TEE „Catalan-Talgo“ Barcelona – Genf in Grenoble ein. FOTO: ROEF ANKERSMIT

Der Übergang zu den 1970er-Jahren brachte zunächst einen weiteren Ausbau des Angebots, obwohl mit dem rein erstklassigen TEE-System nur ein eng begrenzter Kundenkreis anzusprechen war. Außerhalb des DB-Bereichs besonders hervor zu heben ist der TEE „Catalan-Talgo“ (ab 1.6.69) Genève – Grenoble – Avignon – Narbonne – Cerbère – Barcelona (865 km). Namenswechsel gab es bei den TEE-Zügen „Rhein-Main“ und „Paris-Ruhr“. Ersteres Zugpaar wurde zum Sommerfahrplan 1972 infolge der Beschränkung des Laufwegs des südwärts fahrenden TEE 23 von Amsterdam bis Bonn (statt bisher Frankfurt/Main) in „Van Beethoven“ umgetauft. Mit der zum Sommerfahrplan 1973 wirksamen Umbenennung des „Paris-Ruhr“ in „Molière“ trugen die Bahnen der bereits Ende September 1971 vorgenommenen Beschränkung des Laufwegs auf den östlichen Endbahnhof Düsseldorf (statt bisher Dortmund) Rechnung. Der innerdeutsche „Rheinpfil“ übrigens lief ab Winter 1971/72 als Intercity. Ab 26. Mai 1974 kam der TEE „Iris“ Bruxelles M/N – Luxembourg – Strasbourg – Basel – Zürich mit einer Laufweg von 683 km hinzu gefolgt von den TEEs „Memling“ und „Rubens“ Paris Nord – Bruxelles M (309 km) (ab 29.9.74).

Eine Besonderheit im TEE-Netz war der Catalan-Talgo der Renfe: Konstruktiv zwar nicht völlig neu, war dieser Gliederzug im TEE-Netz doch einzigartig. Seine Einachs-Lenkgestelle erleichterten den Einbau spurverstellbarer Radsätze. So dauerte das Umpuren an der französisch-spa-

nischen Grenze nur 20 Minuten! Die Reise zwischen Genf und Barcelona verkürzte sich von gut 11 Stunden jetzt umsteigefrei auf 9 Stunden 50 Minuten. Als Zugloks auf der Gesamtstrecke fungierten anfangs von Krauss-Maffei gelieferte dieselhydraulische RENFE-Maschinen mit Radsätzen für Normal- bzw. Breitspur. Ab Herbst 1970 übernahmen den Part in Frankreich und der Schweiz SNCF-Dieselloks, später mit Ausnahme des Teilstücks Narbonne – Cerbère Elektroloks. In Spanien kam die elektrische Traktion schon 1970 zum Zuge.

Erfolgreicher als die DB vermarkteten die SNCF und FS die Qualitätsmarke Trans-Europ-Express auch auf Inlandskursen. Vor allem dafür beschafften sie neue und für 200 Stundenkilometer ausgelegte Wagentypen, die den Zügen auch wegen des vom TEE-Farbschema abweichenden Anstrichs ein landestypisches Gepräge gaben.

In der französischen Bauart „Grand Confort“ ließ die elliptische Form der Wagenkästen den Einbau einer gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung (Neigetechnik) zu, wovon aber nur bei zwei Fahrzeugen testweise Gebrauch gemacht wurde. Das Interieur der Speise-, Bar-, Abteil- und Großraumwagen war exquisit. Grau-orange Farbtöne und glatte Haut unterschieden die Fahrzeuge äußerlich markant von den Inox-Bauarten Mistral und PBA mit ihren gesickten Blechen. „Grand Confort“ bot die SNCF im Frühjahr 1970 zuerst auf der Route Paris – Bordeaux im „Rapide Étendard“, stufte den Zug jedoch erst eineinhalb Jahre später als TEE ein. Dagegen avancierten die berühmten „Capitole du atin“ und „Capi-



Nach der Umwandlung des „Bavaria“ zum TEE kamen von Ende September 1969 bis zum Unglück im Februar 1971 zwischen Zürich und München die schweizerischen RAM-Triebzüge zum Einsatz. Auf der Fahrt in die Schweiz durchheilt ein RAM-TEE hier im Sommer 1970 das Bahnhofsareal von Buchloe.

FOTO: W. BIER/SAMMLUNG BIER

tole du soir“, zwei Zugpaare zwischen Paris und Toulouse, sofort mit der Umstellung auf das neue Wagenmaterial am 27. September 1970 zum Trans-Europ-Express. Das von den Capitole-Zügen bereits seit 1967 erreichte Spitzentempo 200 galt ab 23. Mai 1971 auch für den neuen „Aquitaine“ zwischen Paris und Bordeaux: Exakt vier Stunden für 579 km, mithin ein Schnitt von 144,8 km/h brachten den Nonstop-Zug in Richtung Bordeaux (TEE I!) an die Spitze der Geschwindigkeitsstatistik. Der Rekordwert steigerte sich später auf 151 km/h. Reisen „au Grand Confort“ ermöglichte die SNCF ab 1971 außerdem in den neuen TEE „Klé-

ber“ und „Stanislas“ zwischen Paris und Straßburg.

Die Italiener bestritten zu Beginn der 1970er-Jahre ihren Anteil am TEE-Verkehr noch immer mit den alten Dieselnaraturen. Um diese abzulösen, beschaffte die FS 1972 eine erste Serie klimatisierter Wagen in Bordeauxrot/Beige. Wie bei den SNCF-Typen versorgte ein spezieller Generatorwagen die Klimaanlage mit Energie. Dagegen besaßen die Wagen der ab 1973 im Inland verwendeten Bauart „Gran Conforto“ jeweils eigene Energieversorgung. In den Abteilwagen gab es Kleiderschränke hinter jedem Sitz, die Großraumversion wies Tische für Service am Platz auf, trotzdem lief ein Speisewagen mit. Lackiert waren die Fahrzeuge schiefergrau/crème mit roten Streifen oberhalb und unterhalb der Fenster.

Am 3. Juni 1973 eröffnete der „Adriatico“ zwischen Mailand und Bari die Ära der Gran-Conforto-TEE. Auf von Mailand ausgehenden Strecken folgten bis Sommer 1974 noch drei weitere: „Ambrosiano“ (nach Rom), „Vesuvio“ (nach Neapel), „Cycnus“ (nach Ventimiglia); dazu nur im Fahrplanjahr 1974/75 „Aurora“ zwischen Rom und „Reggio di Calabria“. Größtenteils ersetzen oder ergänzten sie Schnelltriebwagen-Kurse. Einzig beim „Settebello“ zwischen Mailand und Rom beließen es die FS trotz der 1974 erfolgten Hochstufung zum TEE bei zwar 20 Jahre alten, aber sehr luxuriösen Elektrotriebzügen der Reihe ETR 300. Als 1977 der erste Abschnitt der „Direttissima“ Florenz – Rom fertiggestellt war, konnten die Reisenden in den stirnseitigen Aussichtsabteilen quasi aus der Lokführerperspektive erleben, wie der Zug südlich Florenz auf der Neubaustrecke mit 180 Sachen dahinjagte (die bauartbedingte zulässige Höchstgeschwindigkeit der ETR 300 betrug 180 km/h, lokbespannte Züge erreichten hier sogar Tempo 200). Interimsweise mussten die TEE-Dieseltreibwagen



der DB noch die Rampenstrecken am Brenner bezwingen. Nachdem sie sich am 31. Mai 1969 aus dem Dienst nach Frankreich mit TEE „Paris-Ruhr“ verabschiedet hatten, übernahmen sie tags darauf den „Mediolanum“ und reduzierten die Fahrzeit München – Mailand schließlich auf das absolute Minimum von 6 Stunden 39 Minuten (Sommer 1970). Die verschlissenen italienischen Doppeltriebwagen der Baureihe ALn 448/442, denen die Brenner-Rampen von jeher schwer zu schaffen machten, wurden von der DB schlicht nicht mehr akzeptiert.

TEE-Einsätze der französischen RGP 825 gehörten wie erwähnt schon seit Ende Mai 1965 der Vergangenheit an. Bis 1974 schieden dann alle verbliebenen Original-Fahrzeuge der Startphase 1957/58 aus dem TEE-Dienst aus. Seit 29. September 1968 stellten sie nur acht Zugpaare. Davon befuhren „Saphir“, „Diamant“ und „Ligure“ andere Laufwege als in den Eröffnungsjahren. Der durch die Umstel-

#### Die letzten Dieseltreibwagen im TEE-Dienst:

##### Baureihe 601 der DB:

- TEE „Saphir“ (bis 25.9.1971)  
Bruxelles M – Köln – Frankfurt (462 km)
- TEE „Diamant“ (bis 25.9.1971)  
Bruxelles M/N – Köln – Hannover (541 km)
- TEE „Mediolanum“ (bis 20.8.1972)  
München – Innsbruck – Milano (593 km)

##### DE bzw. RAM TEE I der NS/SBB:

- TEE „Arbalète“ (bis 27.9.1969)  
Paris – Basel – Zürich (613 km)
- TEE „Bavaria“ (bis 4.3.1971)  
Zürich – Lindau – München (354 km)
- TEE „Edelweiss“ (bis 25.5.1974)  
Amsterdam – Luxembourg – Zürich (902 km)

##### ALn 442/448 der FS:

- TEE „Mont Cenis“ (bis 30.9.1972)  
Lyon – Torino – Milano (462 km)
- TEE „Lemano“ (bis 27.5.1972)  
Genève – Lausanne – Milano (371 km)
- TEE „Ligure“ (bis 30.9.1972)  
Avignon – Genova – Milano (670 km)



Nach der Aitranger Katastrophe verkehrte der TEE „Bavaria“ ( Zürich – Lindau – München ) lokbespannt. Am 27. März 1971 bestand der hier in München Hbf einführende TEE 57 aus einem Verstärkerwagen ab Lindau sowie den beiden planmäßigen DB Avmz 111 und einem SBB-Speisewagen; Zuglok war 210 003. FOTO: CLAUSS-JÜRGEN SCHULZE.



Nach Ankunft der Eisenbahnfähre „MS Danmark“ in Puttgarden zieht 221 114 ihren TEE 34 „Merkur“ Kopenhagen – Hamburg – Köln ( – Stuttgart ) vom Schiff zur Weiterfahrt nach Hamburg (1978). FOTO: ULRICH BUDDÉ



Die französischen Inlands-TEE-Züge Paris – Toulouse sowie Paris – Bordeaux wurden zu Beginn der 1970er Jahre mit den neuen Wagen der Bauart „Grand Confort“ gebildet, die am roten Fensterband gut zu erkennen sind (bei Orléans). FOTO: WALTER STUDER

lung des „Arbalète“ (Paris – Zürich) auf eine lokbespannte Garnitur freigesetzte NS/SBB-Dieseltriebzug übernahm ab 28. September 1969 das neu eingeführte Zugpaar „Bavaria“ zwischen Zürich und München. „Lemano“, „Ligure“ und „Mediolanum“ überlebten als Ellok-geführte TEE mit FS-Wagen, „Saphir“ und „Diamant“ mit DB-Wagen. Auch der „Arbalète“ blieb TEE und wurde auf SNCF-Garnituren der Bauart Mistral 69 umgestellt. Im Plan des „Mont Cenis“ kamen wieder französische Triebwagen des RGP-Typs zum Einsatz, jedoch wurde der Zug zum Rapide herabgestuft.

Nur anderthalb Jahre währte das Intermezzo der niederländisch-schweizerischen Dieseltriebzüge als TEE „Bavaria“. Nach dem schweren Eisenbahnunglück vom 9. Februar 1971 bei Aitrang (Entgleisung des Richtung Zürich fahrenden TEE 56 und Kollision mit einem Schienenbus) musste eine Einheit ausgemustert werden. Vom 5. März 1971 an fuhr der planmäßig mit drei DB-Wagen gebildete, später einen



Die österreichische 1042.613 bringt im Sommer 1976 den TEE „Blauer Enzian“ von München bis Klagenfurt (südlich von Traunstein). FOTO: WOLFGANG MATUSSEK/ARCHIV RITZ



Im TEE 17 „Erasmus“ (Den Haag – München) lief im Jahr 1976 ein DB-Aussichtswagen. Hier ist der Zug soeben mit Lok 1137 der NS in Rotterdam Centraal eingetroffen. FOTO: ROEF ANKERSMIT

SBB-Speisewagen mitführende und bedarfsweise verstärkte „Bavaria“ zwischen München und Lindau mit Gasturbinenloks der Baureihe 210. Im Abschnitt Lindau – St. Margrethen übernahmen vorübergehend altehrwürdige Elektroloks der ÖBB-Reihe 1180 die Leistung, ehe die SBB durchgehend zwischen Lindau und Zürich mit DB/ÖBB-tauglichen Stromabnehmern versehene Re 4/4 II einsetzte (später auch TEE-farbene Re 4/4 I).

Als letzter Trans-Europ-Express mit Ursprungs-Fahrzeugen behauptete sich bis zum 25. Mai 1974 der „Edelweiss“ auf der Route Amsterdam – Zürich. Die Nachfolge traten zwischen Brüssel und Zürich SBB-Vierstrom-Triebzüge an. Außerdem ergänzten sie das Angebot auf der Strecke Brüssel – Zürich nun um den gegenläufig zum „Edelweiss“ verkehrenden „TEE Iris“. Möglich geworden war dies nach der zum Ende des Winterfahrplans 1973/74 erfolgten Einstellung des „Ticino“ (Zürich – Mailand) und der Umstellung des „Cisalpin“ (Paris – Mailand, ab Sommer 1974 saisonal Paris – Venedig) auf

lokbetriebene Züge mit SNCF- und SBB-Wagen der Bauart Mistral 69. Im Übrigen verblieb den schweizerischen RAe TEE II noch das Zugpaar „Gottardo“ (seit 1969 südwärts Basel – Mailand und nordwärts Mailand – Zürich, von 1974 bis 1979 jeweils im Sommerfahrplan bis/ab Genua). Ende Mai 1974 erreichte das im TEE-Verkehr bediente Streckennetz die Rekordlänge von etwa 15 200 km. Die höchste Zugzahl verzeichnete der Winterfahrplan 1974/75, da „TEE Memling“ und „Rubens“ das Angebot zwischen Paris und Brüssel verstärkten. Nun fuhren insgesamt 45 Zugpaare, davon 30 internationale. Die tägliche Laufleistung betrug rund 60 000 km.

Sieht man vom kurzlebigen, erst 1980 eingeführten „TEE Albert Schweitzer“ (Dortmund – Straßburg) ab, brachten die Jahre nach 1974 keine neuen internationalen TEE-Züge mehr. Stagnierende, in einigen Relationen sogar zurückgehende Reisendenzahlen bewogen die Bahnverwaltungen zum Umdenken. Auf Distanzen ab 400 km konkurrierten gnadenlos die Fluglinien. Sie taten es mit in vielen Fällen gesunkenen Tarifen, während die Eisenbahnfahrpreise weiter stiegen. Angesichts dieser Entwicklung sahen Marktforscher die Zukunftschancen eines Qualitätszug-Netzes immer mehr im Potenzial der Reisenden der 2. Wagenklasse. Mit zweiklassigen TEE-Kursen wäre man vom durch nationale Läufe oh-

nehin verwässerten ursprünglichen Konzept jedoch vollends abgewichen.

Zunächst waren die Einschränkungen im TEE-Verkehr noch glimpflich. Ihren hochkarätigen Status verloren drei internationale Zugpaare: „Goethe“ zum Sommer 1975, „Diamant“ ein Jahr später und „Bavaria“ zum Sommer 1977; alle verkehrten fortan als D-Züge. Herbe Verluste brachten dann die Fahrplanwechsel Ende Mai 1978 und vor allem 1979. Ersterer beendete die TEE-Karriere zweier Langstreckenrekordler. Spitzenreiter „Prinz Eugen“ bewältigte zuletzt auf geänderter Route zwischen Hannover und Wien via Ruhrgebiet und Frankfurt 1287 Kilometer. Der „Mercur“ stand ihm, unter Einschluss der Fährstrecke über die Ostsee, mit 1205 km nur wenig nach. Beide Zugpaare wandelte die DB 1978 im Vorgriff auf das neue zweiklassige System „IC ’79“ in Intercitys um.

Im Mai 1979 kam das Aus für gleich neun internationale TEE-Paare: „Arbalète“, „Blauer Enzian“, „Edelweiss“, „Helvetia“, „Molière“, „Parsifal“, „Roland“, „Saphir“ und „van Beethoven“. Größtenteils gingen die Namen auf IC- oder D-Züge über. □

Der weiteren Entwicklung des TEE-Verkehrs in den 1980er Jahren widmet sich Teil 3 dieser Serie in EJ 7/17.



**N**achdem die Lokomotive die rechtsseitige Ebene in einer Länge von 2,8 km durchlaufen, arbeitet sie sich gleich hinter Sayn nach Durchfahrung des Sayner-, Burg- und Teufelsberg-Tunnels das stark – grösstenteils 1:60 – steigende Brexbachthal hinauf. Welch ein Contrast innerhalb weniger Minuten. Eben noch das geräuschvolle Treiben eines regen Fabrikbetriebs, das Pusten der Dampfmaschinen, die stossweise weisse Dampfwolken in die Luft emporquellen liessen, das aus einiger Entfernung dumpfherüber-tönende Niederfallen der schweren Eisenhämmer, die mit Rauch geschwängerte Luft, die berussten Hüttengebäude, die geschwärzten Essen, und jetzt empfängt uns die idyllische Natur eines traulich stillen Thales mit ihrem vollen Liebreiz. Die weltentrückte Ruhe bietet

wohltuenden Naturgenuss, und die Anmut der Landschaft entzückt all unsere Sinne.“

So wurde im Jahre 1891 eine Bahnfahrt auf der Brexbachstrecke empfunden und beschrieben, wie es ein überliefertes Zeitdokument beweist. Und wenn man sich den „Dampf“ wegdenkt, war dies auch noch im Jahre 1979 so, dem Zeitpunkt unseres Eingangsbildes mit dem einmotorigen Schienenbus und seinem Beiwagen. Selbst in 1994, dem Jahr der folgenden Bilder mit der steilstreckentauglichen 213 und ihren Tonzügen, konnten derlei Impressionen im Brexbachtal goutiert werden, in der Nähe immer noch das Rauschen des Brexbaches, in der Ferne nunmehr freilich ein sattes Dieselbrummen statt angestregter Auspuffschläge. Das Verweilen an



# ZEIT REISE

---

## Brexbachtalbahn 1979

---

TEXT: JOACHIM SEYFERTH

**Als noch der „Einmotorige“ durchs Brexbachtal knatterte: VT 95 mit seinem kurzen Beiwagen auf einer der zahlreichen Flussbrücken zwischen Grenzau und Engers (8. Januar 1979).**

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

der „Brex“, wie die Strecke im Volksmund heißt, war inmitten der westlichen Ausläufer des Westerwaldes also immer von gleichzeitigem Naturgenuss und Eisenbahn-Erlebnis geprägt. Und wie uns die historischen Zeilen verraten, musste sich hier die Natur viel mehr und vor allem früher der Industrialisierung unterwerfen, als dies in den letzten Jahrzehnten der „Brex“ der Fall war.

Dabei lehnte sich auch hier die Streckengeschichte der Natur an, denn die Brexbachtalbahn war ein Ast oder großer Zweig am Stamm der großen Rhein-Abfuhrstrecke, der bei Letzterer zum großen Transportaufkommen beitrug und wie der kleine Brexbach, der bei Höhr-Grenzhausen entspringt und kurz vor dem Rhein in den Saynbach mündet, den großen Strom speiste. Nach zwölfjähriger

Planungs- und Bauzeit im Jahre 1884 für den Personen- und Güterverkehr eröffnet, führte sie Menschen und Fracht jetzt viel bequemer und wirtschaftlicher aus dem Westerwald ins Rheintal bei Engers und Neuwied. Zur Streckenlänge von rund 22 Kilometer zwischen Engers und Siershahn kam vom relativ mittig gelegenen Bahnhof Grenzau noch eine Stichstrecke (also ein kleiner Zweig) nach Höhr-Grenzhausen von gut zwei Kilometer Länge hinzu, die 1909 noch einmal um vier Kilometer bis Hillscheid verlängert wurde. Die Linie zwischen Engers und Siershahn ist topographisch anspruchsvoll, es ist ein Höhenunterschied von 230 Meter zu bewältigen, rund vierzig (!) Brücken und Viadukte sowie sieben Tunnel mussten errichtet werden.

Das klingt für diese auf den ersten Blick unscheinbare Strecke so eindrucksvoll, dass wir in der Zeitspanne zwischen einer einzeln fahrenden 213 am Burg-Tunnel und einem Tonzug mit gleich zwei dieser „Bergziegen“ die weitere historische Strecken- und Betriebsgeschichte der „Brex“ beleuchten müssen: Der Abschnitt von Sayn nach Grenzau war seinerzeit die teuerste Eisenbahnstrecke im gesamten Rheinland, die rund zehn Kilometer verschlungen beim Bau acht Millionen Goldmark und die ersten Schienen wurden ganz in der Nähe im Krupp'schen Eisenwerk in Sayn gefertigt. Neben dem Güterverkehr – vor allem Transport von Ton, Bims und Holz – entwickelte sich auch der Personenverkehr prächtig, so dass man im Jahre 1913 sogar einen zweigleisigen Ausbau der Brexbachtalbahn oder den Bau einer zweiten Strecke von Selters nach Neuwied in Erwägung zog. Der Beginn des Ersten Weltkrieges vereitelte diese Pläne jedoch.

Zwischen den beiden Weltkriegen verkehrten auf der „Brex“ werktäglich rund 20 Zugpaare. Die unmittelbare Nachkriegszeit war auch hier von der Beseitigung der einschneidenden Zerstörungen (insbesondere Wiederaufbau einiger Brücken und Viadukte) geprägt, am 21. Juni 1946 konnte der durchgehende Betrieb wieder aufgenommen werden. Doch an ihre Erfolge in der Vorkriegszeit konnte die Strecke nicht wieder anknüpfen, weil auch hier der Siegeszug des Lkw begann und die Bundesbahn zu allem Überfluss Anfang der Fünfzigerjahre auch noch eine konkurrierende Buslinie von Höhr-Grenzhausen nach Koblenz einrichtete. Ergo wurde bereits 1952 der Personenverkehr auf Schienenbusse umge-

OBEN: Streckenkarten mit der Brexbachtalbahn, entnommen einem DB-Prospekt aus dem Jahre 1958 sowie der Streckenkarte des Kursbuchs 1957.

UNTEN LINKS: Mit dem Schließen der Schranken kündigt sich die nächste Zugfahrt an – allerdings kann es sich „nur“ noch um einen Güterzug handeln (Bahnhof Grenzau, 22. Juni 1994).

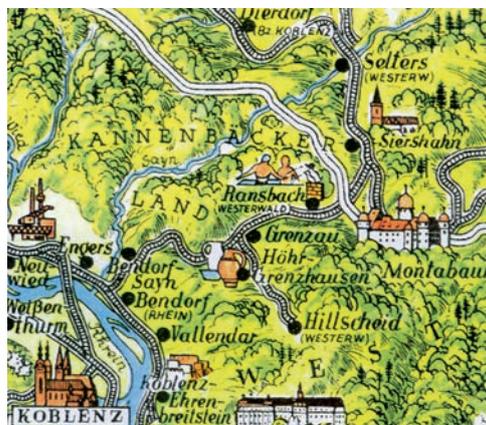
UNTEN RECHTS: Auf der Höhe zwischen Ransbach-Baumbach und Siershahn brummen 213 334 und 213 337 mit ihrer Übergabe 67841 heran (22. Juni 1994).

stellt, zwanzig Jahre später machte die Stichstrecke von Grenzau nach Höhr-Grenzhausen und Hillscheid den Anfang der hiesigen Stilllegungen im Personenverkehr.

Doch auf der „Hauptlinie“ Engers – Siershahn rollte die Abfuhr der Tonaufkommen in Ganzzügen für die Bundesbahn noch so attraktiv, dass diese Strecke in den Jahren 1979 und 1980 technisch saniert und sogar Zugbahnfunk eingerichtet wurde! Und anlässlich des alljährlich Ende Mai stattfindenden „Drei-Städte-Wandertages“ in der Region fanden in Siershahn erstaunlicherweise auch große Fahrzeugschauen statt, bei denen die Bundesbahn neueste Reisezugwagen und hinsichtlich der Tontransporte modernste Spezial-Güterwagen vorstellte. Immerhin beschaffte die DB seit 1966 rund 2500 vierachsige Schwenkdachwagen mit einem jeweiligen Ladevolumen von 57,5 Tonnen, ab 1997 kamen 800 neue Rolldachwagen hinzu, die bis zu 69 Tonnen Ton fassen konnten. Dem Personenverkehr auf der „Brex“ half dies allerdings nichts mehr, die Fahrgastzahlen sanken (1984 nur noch sechs Zugpaare) und mit Ablauf des Winterfahrplans 1988/89 wurde der Personenverkehr auf der Brexbachtalbahn zwischen Engers und Siershahn eingestellt.

Und auch der nach außen hin florierende Güterverkehr war zum späten Zeitpunkt (1994) unserer hier gezeigten 213-Bilder längst zu einem internen Zank-

apfel zwischen den beiden Bundesbahndirektionen Köln und Frankfurt geworden. Hierzu schrieb die Vereinszeitschrift „Hessen Schiene“ in ihrer Ausgabe Nr. 55 (März-Mai 1994): „Anfang 1993 wurden erste Planungen der damaligen BD Frankfurt bekannt, die eine Abfuhr zum Knotenpunkt Limburg und damit nicht mehr über das Gebiet der BD Köln vorsah. Mit einem Gutachten, das dieser Version einen kostengünstigeren Transport bescheinigte, versuchte man der Nachbardirektion die Tonzüge abzutrotzen. Die berechnete Kostenreduktion ergab sich unter anderem aus der Benutzung der weniger Kunstbauwerke aufweisenden Strecke Montabaur – Limburg, die sowieso für den Personenverkehr unterhalten wurde, den die Strecke nach Engers schon 1989 verloren hatte. Zudem wurden Zugbildungsaufgaben von Siershahn zum deutlich kleineren Bahnhof Montabaur verlegt. Entgegen allen Protesten von Politikern und



Im Sommer 1994  
legt der Verkehr auf  
der Brexbachtalbahn  
buchstäblich in seinen  
letzten Zügen; 213 334 und  
213 337 mit der Übergabe  
67847 am westlichen  
Einfahrsignal von Grenzau  
(30. Juni 1994).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH (3);  
ABB.: SAMMLUNG SEYFERTH (2)





Eisenbahnern – vor allem wegen dem Personalabbau in Siershahn, Neuwied und dem Wagen-Instandsetzungswerk Koblenz-Lützel – konnte zum 1. August 1994 dieses Konzept durchgesetzt werden.“

Die Talfahrt der Güterzüge ins Rheintal bei Sayn und Engers konnte man in den beiden Jahren 1993 und 1994 also wörtlich nehmen und auf die gesamte Brexbachtalbahn beziehen.

Erstaunlicherweise verkehrten hier noch einige Jahre Sonderzüge im Personenverkehr, selbst die Stichstrecke nach Höhr-Grenzhausen sollte bis 1996 noch einen freilich äußerst bescheidenen Güterverkehr aufweisen. Doch noch sitzen wir an einem Viadukt und lauschen in die Wälder. Schade, dass der Tunnelpfeiff abgeschafft wurde, denn so vernahmen wir plötzlich nur ein dumpfes Grollen im Berg und schon wieder rollt ein Tonzug gen Neuwied, mit leicht angelegten Bremsen ist die Last der vierachsigen Wagen förmlich zu spüren. Doch wohin wird diese Ladung aus den größten und qualitativ hochwertigsten Tonlagerstätten Europas, die sich seit mehr als 25 Millionen Jahren just hier im vorderen Westerwald befinden, überhaupt befördert? Neuwied und die rechte Rhein-strecke können ja schließlich noch nicht das Ziel dieses begehrten Naturprodukts sein:

Schon vor der Eisenbahn brachten Pferdegespanne den Ton ins Neuwieder Becken, der von dort aus zur Weiterverarbeitung vor allem im eigenen Lande weiterbefördert wurde. Mit dem Transport per Schiene vergrößerte sich das Gebiet der Abnehmer und spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die keramische Industrie in der norditalienischen Region Sassuolo das Hauptziel des Westerwälder Tons; jährlich bis zu 1,35 Millionen Tonnen wurden in Ganzzügen dorthin befördert. Bei diesen Mengen und diesem weiten Weg interessierte es die Italiener freilich nicht die Bohne, ob der Ton auf dem Vorderlauf nun via Neuwied oder via Limburg zu ihnen gelangte. Wir aber sitzen hier im schönen Brexbachtal, beobachten den Tonverkehr auf dieser Strecke buchstäblich in seinen letzten Zügen und ahnen, dass der „Brex“ mit der bereits beschlossenen Führung der Tonzüge über Limburg und Niedernhausen gen Süden als-

bald eine äußerst ungewisse Zukunft bevorsteht. Personenverkehr weg, Güterverkehr futsch – was soll da noch kommen?

Heute wissen wir, dass da unter dem Strich nur noch das Prinzip Hoffnung kam. Zwar wurde die „Brex“ bis 2001 auf einem kurzen Teilstück noch zeitweise für Schienentransporte für

Ng 8071 [ES] (70,1)		Ng8075 W (70,1)	
Neuwied — Siershahn			
Zlok 93+ Last 1150 t, ab Engers 500 t, mit Schlz 900 t 38 Mindestbr			
		8071 [ES]	8075 W
1	2	3	4
135,8		Neuwied . . . . .	128 923
137,1	55	Abzw Neuwied Süd . . . . .	33 28
139,5		Bk Heimbach . . . . .	36 31
141,2		Engers . . . . .	139 58 934 1014
0,0		Bendorf-Sayn . . . . .	H 204 1020 1100
2,8	40	Grenzau . . . . .	238 52 1133 55
11,9		Ransbach (W) . . . . .	308 318 1211 1235
17,4	45	Siershahn . . . . .	326 1243
21,6		Zug rangiert unterwegs	30 Min 80 Min

die im Bau befindliche Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main genutzt, auch gab es Initiativen zum Erhalt der Strecke für touristische Verkehre; diese scheiterten an den hohen Kosten für die Sanierung der vielen Kunstbauten (Viadukte und Tunnel) im Abschnitt Engers – Grenzau. Nichtsdestotrotz wurde im März 2007 in Bendorf der „Verein Brexbachtalbahn“ gegründet, der in Kooperation mit der Eifelbahn-Verkehrsgesellschaft, die am 11. Februar 2009 die Zulassung als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen für den topographisch weniger aufwändigen Abschnitt Siershahn – Grenzau erhielt, sogar eine temporäre Wiedereröffnung dieser Teilstrecke feiern konnte.

Doch die weiteren Ziele und Projekte des Vereins stehen nun voraussichtlich vor dem Aus. In Bendorf steht einem geplanten Straßenkreisel die Brexbachtalbahn im Weg, der Stadtrat hat die Reaktivierung der „Brex“ abgelehnt. Beschlossen wurde auch, juristisch gegen alle Bestrebungen vorzugehen, die zu einem Problem zwischen Schienen- und Straßenverkehr an dem genannten Kreisel führen könnten. Die hochverschuldete Stadt Bendorf könne es sich

nicht leisten, eine Straßenunterführung zu bauen, diese würde etwa zweieinhalb Millionen Euro kosten. Der Brexbachtalbahn-Verein hatte Bürgermeister Kessler in diesem Zusammenhang vorgeworfen, er habe zu wenig Herzblut für die Sache erkennen lassen. Kessler steckte diese Kritik aber recht gelassen weg: „Ich bin als Bürgermeister nicht für Herzblut gewählt worden und zuständig, sondern für einen klaren Kopf.“

So bleibt uns nur, am Schluss noch einmal an das bereits anfangs zitierte Zeitdokument aus dem Jahre 1891 zu erinnern, das erkennbar mit deutlich mehr Herzblut als zur aktuellen Epoche getränkt ist:

*„Das tief und steil eingeschnittene Thal des Brexbaches, dessen klare Wellen aus ihren grünen Uferrändern mit plätscherndem Kosen zu uns herüber grüssen, bildet bald durch den Bahnbau wilde von kahlen Schieferfelsen starrende Einschnitte, bald erweitert es sich zu kleinen Bergkesseln, in welche bezaubernd schöne Seitenthälchen aus ihrer Weltabgeschiedenheit neugierig hineinlugen. Der Brexbach durchschlängelt in so vielfachen Windungen das enge Thal, dass Tunnels – es folgen noch bis zur Station Grenzau der Mühlberg-, Grenzau- und Moorsberg-Tunnel – Einschnitte und zahlreiche Brücken ununterbrochen miteinander abwechseln und der Strecke von Seiten der Baubeamten den Namen, Viaducten-Bahn' eintrugen. In der Nähe der bald erreichten Station Grenzau nach Durchfahren des Mühlberg-Tunnels, erblicken wir zur linken Hand der Bahn – Gruss dir, Romantik – die Trümmer der von Heinrich von Isenburg um 1210 erbauten Burg Grenzau. Der wohlerhaltene dreieckige Bergfried der, soweit uns bekannt, ein Unicum in der Militärarchitectur des Mittelalters ist, schaut aus grüner Waldumgebung gar trutzig auf uns herab.“ □*

LINKS OBEN: Zwischen Siershahn und Engers sind am 16. Mai 1989 noch 798 598 und 998 064 sowie 996 (!) 779 als Nt 6810 bei Hundsdorf unterwegs.

LINKS UNTEN: Buchfahrplan aus dem Jahre 1960 für BR 93.5.

UNTEN: Am Haltepunkt der hübschen Ortschaft Hundsdorf hält am 16. Mai 1989 das Trio 796 745, 998 095 und 998 903.

FOTOS: MALTE WERNING (2);

ABB.: SAMMLUNG SEYFERTH



# EIN LAND – ZWEI STAATSBAHNEN

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



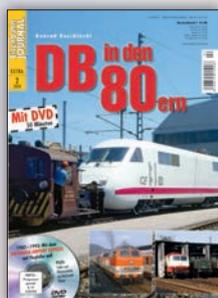
**BLS Lötschbergbahn**  
Best.-Nr. 701301



**Baureihe 103**  
Best.-Nr. 701302



**Rhätische Bahn RhB**  
Best.-Nr. 701401



**DB in den 80ern**  
Best.-Nr. 701402



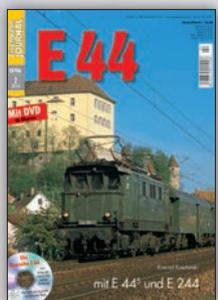
**DR in den 80ern**  
Best.-Nr. 701501



**Baureihen 44 und 85**  
Best.-Nr. 701502

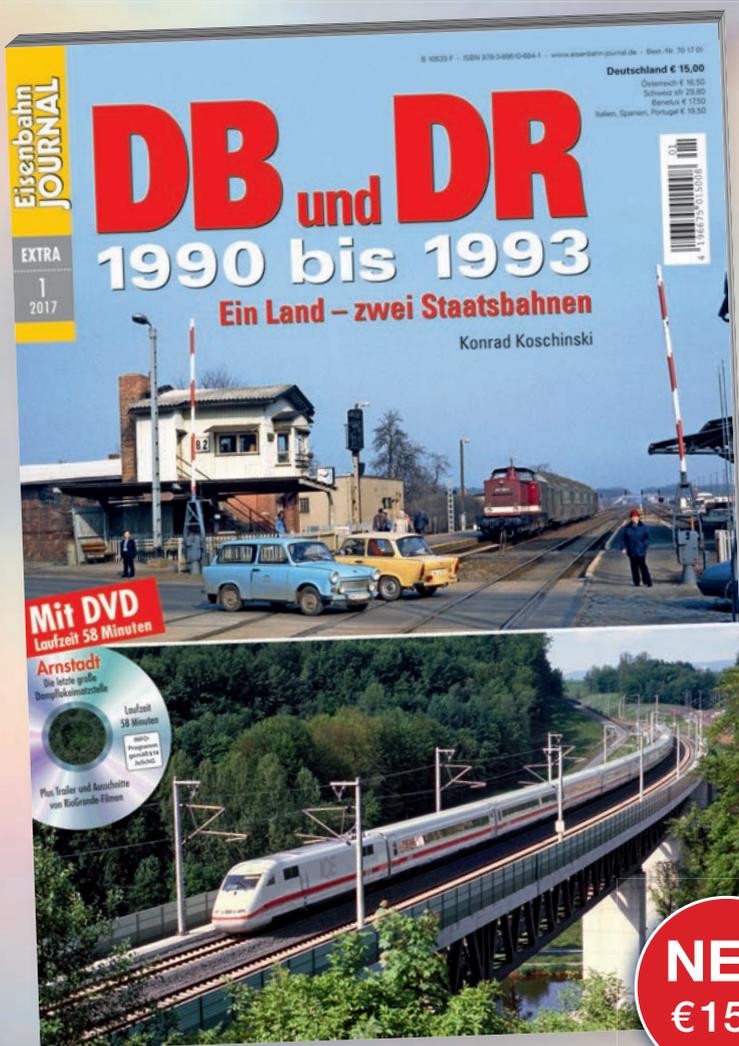


**Gotthardbahn**  
Best.-Nr. 701601



**E 44**  
Best.-Nr. 701602

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



**NEU**  
€ 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 Dampflokeinsatzstelle“ (Laufzeit 58 Minuten)**  
Best.-Nr. 701701 | € 15,-

# Yannick Steinle

Yannick Steinle zählt zu den noch sehr jungen Vertretern unter den engagierten Eisenbahn-Fotografen. Er erblickte im Sommer 1994 in Frankfurt/Main das Licht der Welt und kam mit dem „Eisenbahn-Virus“ bereits sehr früh in Kontakt, wobei sich bis heute niemand aus seinem Umfeld so richtig erklären kann, wie dies genau zustande kam. Angefangen hat alles mit Zügegucken. Dann kam die Modelleisenbahn hinzu und irgendwann um das Jahr 2008 entstanden seine ersten Bahnbilder. Im Laufe der Zeit stieg natürlich auch der Anspruch an die eigene Fotografie, sodass relativ schnell eine Digitalkamera vom Typ Canon EOS 500D zum Arbeitsgerät von Yannick Steinle wurde. Diese wurde aber schon bald durch eine Canon 7D ersetzt, die wiederum Anfang 2016 gegen seine jetzige Kamera, eine Canon 5D Mark 3, getauscht wurde. Besonderen Spaß hat Steinle zurzeit auf Fototouren an Nebenstrecken, um die immer weniger werdenden Übergabezüge zu erwischen. Außerdem ist er auch ein großer Freund von Touren ins Ausland, um teilweise völlig andere Blicke auf die Bahn werfen zu können, die man in Deutschland nicht mehr kennt. Grundsätzlich ist Yannick Steinle auch ständig auf der Suche nach neuen ungewöhnlichen und kreativen Perspektiven, die nach seiner Meinung im Endeffekt das Hobby erst wirklich abwechslungsreich machen. Neben dem Hobby Bahn ist Steinle auch beruflich bei der Eisenbahn gelandet und seit Sommer 2015 als Fahrdienstleiter bei DB Netz in Frankfurt/Main tätig, wo er auch bis heute wohnt.





Ein, zwei Bäume als Begrenzung ins Bild mit reingenommen und schon entsteht ein natürlicher Rahmen im Bild, um den Fokus auf den Zug zu legen. In diesem Fall bildeten die zwei Bäume bei Altenstadt den Rahmen für einen damals noch mit 218 bespannten RE von Glauburg-Stockheim nach Frankfurt.







Manchmal gilt auch bei Fotos der Grundsatz „Erst die Arbeit, dann das Vergnügen“, denn der Aufstieg auf den Berg bei Villefort an der Ligne des Cévennes war lang und mühsam, doch wenn man dann oben angekommen ist und sich ein derartiges Panorama eröffnet, bei dem der Zug fast zur Nebensache wird, dann weiß man, dass sich alle Mühen gelohnt haben.



77-0999-1

P1

P1

Es sind die kleinen unplanbaren Szenen aus dem Alltag, die aus einem „normalen“ Schuss auf einen Triebwagen im Bahnhof von Podu Olt (Rumänien) ein Foto machen, das man sich auch Jahre später noch gerne anschaut.



# MODELLNEUHEITEN



## MÄRKLIN

Altbau-Ellok 118 der Deutschen Bundesbahn. H0, Variante, Epoche IV. Die Vorkriegs-Schnellzuglok in ihrer modernsten Ausführung, erstmals mit mfx+-Sounddecoder. UVP: 330 Euro\*)



## TILLIG

Güterzuglok 50.35 der DR. TT, Variante, Epoche IV. Nachbildung einer Blankenburger Maschine mit Neubautender. UVP: 260 Euro

Unten links: Güterwagen Omu 93 der DB. H0, Variante, Epoche IIIa. Modell eines nach dem Zweiten Weltkrieg im DB-Bestand verbliebenen französischen Wagens. Vorbildgerecht nach oben schwenkbare Entladeklappen. UVP: 33 Euro

Unten rechts: Packwagen der fiktiven Neustädter Kreisbahn. H0e, Variante, Epoche III. Fantasiemodell, basierend auf einem Vorbild der Spreewaldbahn, passend zu den im vorigen Heft gezeigten Personenwagen. UVP: 37 Euro





**PIKO**

Diesellok 118 der DR. G, Formneuheit, Epoche IV. Robustes Allwettermodell mit feinen Details wie gätzten Dachlüftergittern. Ein Führerstand mit Figur. Lupenrein bedruckt, vorbereitet für den Einbau von Sounddecoder und Abgasgenerator. UVP: 450 Euro



**MINITRIX**

Ellok 103.1 der DB. N, Variante, Epoche IV. Modell im Outfit des Lufthansa Airport Express, mit Digitaldecoder und zahlreichen Geräuschfunktionen. UVP: 280 Euro



**ASOA**

Koffer. I, Formneuheiten, Epoche I bis III. Fertigmodelle, neun Stück pro Packung. Individuell bemalt, können mit bei- liegenden Aufklebern versehen werden. UVP: 33 Euro



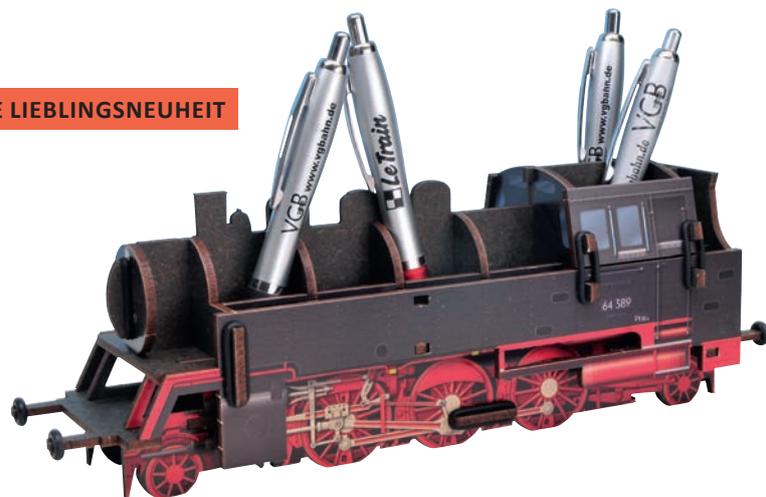
**WENZ MODELLBAU**

Hölzerner US-Wasserturm. Maßstab 1:48, Formneuheit. Kunststoffbausatz mit Echtholzverkleidung, passend zur Spur 0. Bauanleitung liegt bei. UVP: 90 Euro



**MEINE LIEBLINGSNEUHEIT**

*Bernd Keidel,  
Volontär*  
Für mich eines der High- lights der diesjährigen Spielwarenmesse: Der Bubikopf wird zum stylischen Kultobjekt für daheim. Diese kleine Neuheit einer niedersächsischen Möbelfirma könnte das Zeug dazu haben, ganz neue Zielgruppen für die Ästhetik kleiner und großer Eisenbahnen zu begeistern.



**WERKHAUS**

Tenderlok der Baureihe 64 als Stiftebehälter für den Schreibtisch, ca. 28 cm lang. Steckbausatz aus mehrfarbig bedruckten MDF-Platten. Erhältlich unter [www.werkhaus.de](http://www.werkhaus.de). UVP: 20 Euro



### LILIPUT

Triebwagen Baureihe 614 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Ausführung im Farbschema Ozeanblau/Elfenbein als Braunschweiger Fahrzeug, Betriebszustand 1979. Auch im Analogbetrieb manuell schaltbare Innenbeleuchtung. Ausführlicher Test in unserer Februar-Ausgabe. UVP: 340 (Gleichstrom analog) bzw. 400 Euro (Wechselstrom digital)



### BUSCH

VW Karmann Ghia Typ 34 und NSU 1000 TT. Varianten, ab Epoche III. Der Karmann Ghia in eher schlichter Modellumsetzung, aber mit schicken Weißwandreifen, der NSU in detaillierterer Ausführung. UVP: je 12 Euro

Luther-Denkmal. H0, Formneuheit, ab Epoche I. Im Rennen um das erste Luther-Denkmal in H0 fürs Reformationsjubiläum legen die Viernheimer vor. Die Figur ist im 3-D-Druckverfahren gefertigt und authentisch eingefärbt, der Sockel besteht aus Lasercut-Teilen. Geliefert in Blisterverpackung mit zwei Bänken. UVP: 19 Euro



Belarus MTZ-80. H0, Formneuheit, ab Epoche IV. Roter Traktor weißrussischer Herkunft für die LPGs der DDR. Baujahr ab 1974. Gut detailliertes Modell mit extra eingesetzten Scheinwerfern. UVP: 18 Euro  
Daneben Heuwender Bautz-Spinne BS 4. H0, Wiederauflage, ab Epoche III. Kann in Transport- und verschiedene Arbeitsstellungen gebracht werden. UVP: 15 Euro

Ferrari 250 GTO. H0, Wiederauflage, ab Epoche III. Sportwagenklassiker in klein, wird auch in gelber Lackierung angeboten. UVP: 10 Euro





### RIVAROSSİ

Gedechte Güterwagen Hcqs der FS. H0, Varianten, Epoche IV. Für den Einsatz im Express-Güterzugdienst mit Faltenbalg-Übergängen ausgestattete Fahrzeuge, ansprechend detailliert und lupenrein bedruckt. UVP: 50 Euro (Zweier-set)

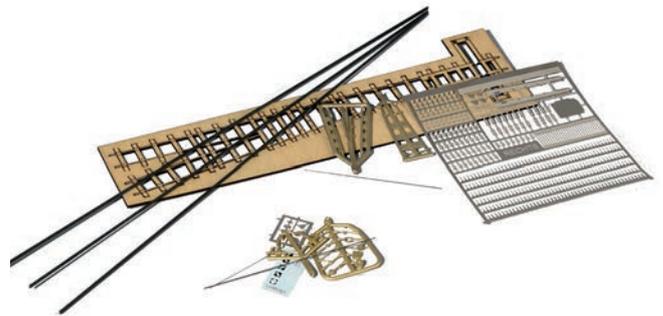


### BUBIMODEL

Kleine Kapelle. Lasercut-Bausatz, erhältlich für H0, TT und N. UVP: 3 Euro

### RAILBOYS

Weiche für H0-Schmalspurbahnen. Ultrafeiner Kleinserienbausatz mit Echtholz-Schwellenrost. Preis: 129 Euro. Dazu passende hohe und niedrige Stellhebel: 20 Euro



### MODEL SCENE

Langes Wildgras in realistischem Spätsommer-Farbtönen. Für die Verarbeitung mit Elektrostat. UVP: 5 Euro [www.langmesser-modellwelt.de](http://www.langmesser-modellwelt.de)



### MODELLBAHNKELLER

10-t-Bierwagen bayrischen Typs. H0, Formneuheit, Epoche I. Filigranes Messingmodell mit authentischen Anschriften. Erhältlich fertig oder als Bausatz. Preis 329 bzw. 155 Euro [www.modellbahnkeller.de](http://www.modellbahnkeller.de)

## Die große Schweizer Modelleisenbahn

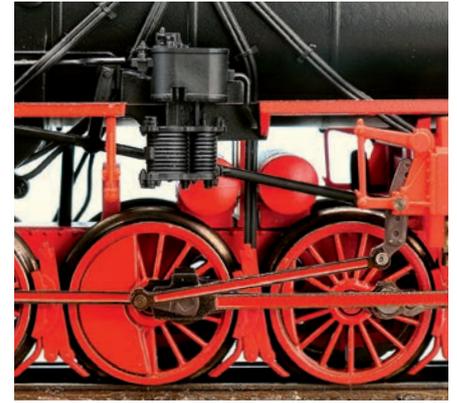
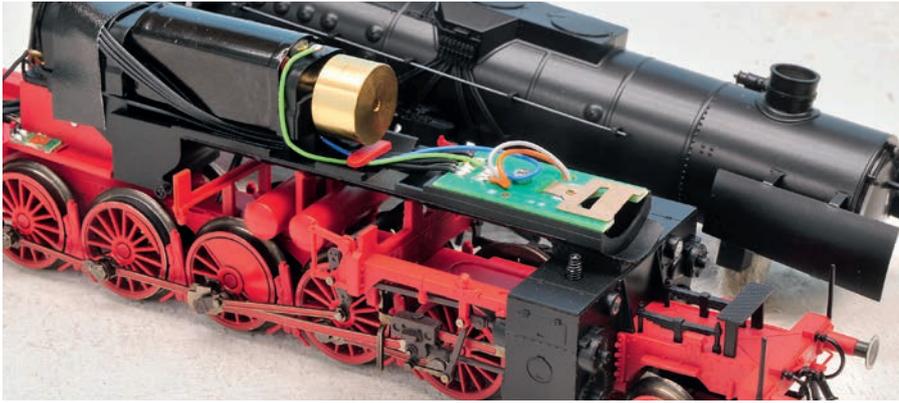
**Zug des Monats Juni: Kolibri, 7-teilig, Einsatzzeit 1997**

Mit zwei Verstärkungswagen rollt dieser Nahverkehrs-Pendelzug am Kaeserberg – und das, ohne die Leistungsgrenzen dieses Hochleistungsfahrzeugs zu erreichen. In Steigungen bis zu 20 Promille beträgt seine Normallast sogar 300 Tonnen. Die Betriebsform mit Zusatzwagen wurde in den 90er-Jahren oft praktiziert, aber nicht gern gesehen, weil am Wendebahnhof ein Rangiermanöver erforderlich wurde. Damit gingen die Vorzüge der Pendelfähigkeit verloren.

RBDe 560, 73 t, 1,65 kW, Last 24 Achsen, 210 t, 491 Plätze,  $V_{max}$  100 km/h

[www.kaeserberg.ch](http://www.kaeserberg.ch)





Da sich die Elektronik im Tender befindet, ist das Lokinnere ziemlich aufgeräumt. Vor der Schwungmasse wäre somit Platz für den Lautsprecher.

Der Umlauf ist an der Pumpe unterbrochen, die Sandfallrohre sind zu den Rädern durchgeführt.



## BAUREIHE 42 IN H0 VON MÄRKLIN

# Mauerblümchen neu erblüht

Unter den 1'E-Loks der DB spielte die Baureihe 42 nur eine Nebenrolle. Dennoch hatten schon mehrere Hersteller die dicke Kriegslok im Programm – jedoch nicht Märklin. Das hat sich jetzt geändert

VON CHRISTOPH KUTTER



Nur noch drei Millimeter: der Abstand von Lok und Tender.



Die wuchtige Stirnseite der Märklin-Lok.

• **Vorbild:** 42 1417 der Deutschen Bundesbahn vom Bw Bamberg, Untersuchungsdatum 18.5.1950 (Epoche IIIa).

• **Katalognummer:** 39042. Nummernvariante ohne Sounddecoder: 39043. Entsprechende Gleichstrommodelle von Trix: 22224 und 22225.

• **Länge:** 26,6 Zentimeter, entspricht Vorbild (23,0 Meter).

• **Gewicht:** 462 Gramm.

• **Material:** Kessel, Tenderwanne, Windleitbleche, Räder und Rahmen Metall, Führerhaus, Kesselaufbauten, Umlaufbleche, Kohlenkasten und Kleinteile Kunststoff. Griffstangen teilweise aus Draht, Steuerung vorwiegend Metall.

• **Zurüstteile:** Pufferbohlenausstattung, Kolbenstangenschutzrohre.

• **Ausführung:** Modell einer fotografisch gut dokumentierten Vorbildlok (siehe EJ-Sonderausgabe III/1999, Seite 60f) mit ansprechender Widergabe der glatten und detailarmen Kesselverkleidung. Alle größeren Details am Kessel einzeln angesetzt, Handläufe aus grifffreundlichem Draht, ebenso die Züge der Sicherheitsventile. Epochen-gerechte Platzierung der Lichtmaschine auf der linken Rauchkammerseite, Schornstein mit Aufsatz. Vorbildentsprechend Lampen in der Verkleidung des Zylinderblocks, Federpakete der Laufachse auf dem Rahmen, hochliegende Befestigung der Brems-schläuche. Vorne Schienenräumer an der Achsdeichsel, am Tender fest montierte Schneeräumbleche. Glatte Windleitbleche, entsprechend vielen 42ern, jedoch nicht dem konkreten Vorbild (sichtbare Niet-köpfe). Zierliche Steuerungsträger, durch durchbrochene Sandfallrohre bis zu den Treibachsen durchgeführt. Geschlossenes Führerhaus mit freiem Durchblick. Umlaufbleche mit feiner Riffelstruktur, rechtes Blech im Bereich der Doppelverbund-Luft-pumpe unterbrochen.

Wannentender 2'2' T30 mit freistehender und vorbildgerecht schräg verlaufender Griffstange hinten. Drehgestelle passend zur BR 42 in verstärkter Ausführung mit nur kleinen Durchbrüchen der Wangen. Beid-seitig Puffertellerwarnanstrich.

• **Räder und Steuerung:** Feinspeichige Rad-sätze aus Metall, Laufflächen dunkel ver-nickelt, ebenso Steuerung, Radreifen und Spurkränze nach Hausnorm. Gegengewichte modellbahntypisch nicht überstehend.

• **Lackierung und Bedruckung:** Saubere seidenmatte Lackierung, im roten Bereich deutliche Glanzunterschiede zu durchge-färbten Kunststoffteilen. Alle Anschriften lupenrein.

• **Technik:** Motor mit Schwungmasse im Kessel, Antrieb über Schnecken-Stirnrad-Getriebe auf den vierten Kuppelradsatz. Dieser mit Haftreifen und fest gelagert.

Erste Kuppelachse mit leichtem Seitenspielfeld, zweite Kuppel- und Treibachse auch mit leichtem Höhengspiel, letzte Kuppelachse stark seiten- und gefedert höhenbeweglich. Lok-Tender-Kurzkupplung mit waag-rechter Deichsel, nicht verstellbar, Abstand drei Millimeter. Multiprotokolldecoder für Märklin-mfx+ und -Motorola sowie DCC unterm Kohlenkasten. Rauchentwickler nachrüstbar.

• **Licht und Sound:** Fahrtrichtungsabhän-giges Zweilicht-Spitzensignal mit warm-weißen LEDs. Bis zu 23 Funktionen schalt-bar, davon 18 Geräuschfunktionen. Lauter Auspuffschlag, deutlich aus dem Tender stammend.

• **Fahrverhalten:** Nicht ganz ruckfreies An-fahren aus dem Stand, Höchstgeschwindig-keit digital umgerechnet 105 Stundenkilo-meter. Gute Zugkraft: Im EJ-Praxistest zog die Lok problemlos einen 48-Achsen-Zug (20 Wagen) über die Drei-Prozent-Wendel mit Radius 51,5 Zentimeter (Märklin R 3).

• **Wartung:** Märklin-üblich gute Bedie-nungsanleitung mit Explosionszeichnungen, Ersatzteilliste und Funktionenverzeichnis. Das Lokgehäuse lässt sich durch Lösen von vier problemlos erreichbaren Schrauben ab-nehmen, der Kohlenkasten ist aufgesteckt.

• **Das könnte besser sein:** Die Soundquelle. Bei einer Lok vom Kessel-Kaliber der 42er muss der Lautsprecher nicht im Tender ste-cken. Auspuffschlag aus der Zylinderregion wirkt wesentlich vorbildgetreuer.

• **Preis:** 449,99 Euro (Soundloks), 389,99 Euro (AC soundlos), 369,99 Euro (DC).

## Kutters Fazit



Die 42er ist eine typische Märklin-Lok: gut detailliert, solide, in jeder Bezie-hung anlagentauglich. In der getesteten Version ist sie zudem vollgepackt mit allerlei Sound- und Lichtgimmicks in-klusive „Spielewelt“-Funktion, wie sie ein Modell heutzutage wohl aufzuwei-sen hat. Als fahrfreudigem Modellbah-ner wären mir freilich ein paar andere Dinge lieber gewesen, die auch nicht viel mehr gekostet hätten: wirklich ruckfreies Anfahren aus dem Stand, ein weniger archaisch schrappender Schlei-fer und vor allem wirksame Pufferkon-densatoren, die ein Hängenbleiben der Lok auch bei Schleichfahrt verhindern. Alles keine Gründe, die 42 beim Händ-ler liegen zu lassen, aber genug, um dem DB-Mauerblümchen ein „Wow, geil!“ zu versagen.



12. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 10

# Zwischen Wein und Wanderern



Links: Während die Fahrgäste des ET 91 die Aussicht genießen, sind oben am Weinberg die Lesearbeiten in vollem Gange.

Unten: Das andere Tunnelende, die Einfahrt zum Bahnhof Langenthal.



**Wo sich an Mosel und Rhein steile Weinberge über den Fluss erheben und für Schiene und Straße oft nur wenig Platz dazwischen bleibt, bieten sich mannigfaltige Motive für die Modellbahngestaltung. Auf dieser Anlage finden sich viele wieder**

VON THOMAS FREESE

**E**rinnern Sie sich noch an das Modell-Bahnbetriebswerk „Mainz“, das in der zehnten Runde des EJ-Modellbau-Wettbewerbs unter dem Titel „Mit Schwung ums Bw“ vorgestellt wurde (Ausgabe Februar 2012)? Dieses Betriebswerk endete am Fuße eines Weinberges, ein weiterer Ausbau der Anlage war angekündigt.

Nun ist der Weinberg vollendet, ebenso die kleine Durchgangsstation „Langenthal“. Diese liegt ganz klassisch an einer zweigleisigen elektrifizierten Hauptstrecke irgendwo im Großraum Koblenz. Natürlich zweigt hier auch eine Nebenbahn ab, die nur eingleisig und nicht elektrifiziert ist. Kurz gesagt: Die vor vier Jahren vorgestellte Anlage wurde um einen L-förmigen Schenkel ergänzt und ist nun U-förmig. Eine andere Lösung war angesichts der Fläche im Dachboden nicht möglich.

Bevor die Züge am Bahnbetriebswerk vorbeifahrend den Bahnhof Langenthal erreichen, passieren sie einen Tunnel, der durch den Weinberg führt. Hier verläuft die zweigleisige Hauptstrecke in einem 180°-Bogen.

Anders als beim ersten Anlagenteil ist der neue in Modulbauweise entstanden. Viele Arbeiten lassen sich so im Werkraum erledigen, weniger Staub gelangt auf die Anlage. Zudem lassen sich die Module praktischerweise auf die Seite kippen, so dass das Verkabeln und Löten unter der Anlage entfällt. Die Kästen der Module entstanden aus Sperrholzplatten. Mechanisch verbunden sind sie mit Schlossschrauben, elektrisch durch Sub-D-Stecker.

Zum Landschaftsbau habe ich die gleichen Materialien eingesetzt, die schon im Februar 2012 erwähnt wurden. Sie stammen hauptsächlich von den Firmen Heki, Polak-Modellbau und Mini-Natur/Silhouette. Als Gleismaterial wurde Roco-Line verwendet, gebettet in Schotter von Conrad-Elektronik.

Die Landstraße wurde mit Kopfsteinpflaster-Band von Busch (7078) gestaltet, das farblich nachgearbeitet wurde. Stützmauern stammen aus dem Hause Faller oder sind Gipsabdrücke aus Silikonformen der Firma Langmesser.

Gestalterisches Neuland für mich war der Fluss. Sein Bett habe ich recht dunkel mit grüner und grauer Farbe gestrichen, die Ufer mit Steinen von Faller beklebt. Der Schlepper „Björn“ von Artitec Models (50.103) wurde etwas aufgebockt aufgeklebt, ebenso ein



Wichtig, im Modell aber oft vergessen: die Gleiswaage an der Ladestraße. Am Langenthaler Hausbahnsteig rollt ein VT 45.5 ein.



Links: Auch für Zuckerrüben beginnt wie beim Wein die Ernte im September. An der Verladeanlage von Langenthal stehen die Bauern mit ihren Gespannen Schlange.



An der Bushaltestelle am Bahnhof vertreiben sich zwei Kinder die Zeit bis zur Abfahrt, indem sie Autofahrern und Passanten zuwinken. Ein nett gestaltetes und realitätsnahes Detail!

Es muss nicht immer DB sein: Eine auf Staatsbahngleisen zugelassene DH 500 Ca-Werksloke des Thyssen-Konzerns rollt mit einer Fuhre Stahl durch den Bahnhof.



kleines Sportboot. Auch der Steg musste vor dem Eingießen des Gießharzes platziert werden. Beide Anlagenkanten erhielten einen Auslaufschutz, der bis zum Erhärten der Masse angebracht wurde. Verwendet wurde das Zwei-Komponenten-Gießharz von Langmesser-Modellwelt. Nachdem die Masse ausgehärtet war, habe ich die Oberfläche mit Water-Effects von Vallejo betupft, so entstanden die Wellen.

Gesteuert werden die Fahrzeuge digital mit der Roco-Multimaus im DCC-Format, Signale und Weichen steuere ich über ein Stellpult mittels Tastern und Kippschaltern. Das Rollmaterial stammt überwiegend von Roco, es verkehren aber auch Loks und

Triebwagen anderer Firmen wie Ade, Esu, Fleischmann, LS-Modells, Piko etc. Alle Lokomotiven und Triebwagen habe ich inzwischen mit einem Esu-Sound-Decoder ausgestattet. Außerdem wurden sie mit dem Airbrush leicht gealtert. Eingesetzt wird, was gefällt, vorausgesetzt, es passt in die Epoche IIIb.

Die Oberleitung stammt von Viessmann und ist auf Grund des Digitalbetriebs ohne Funktion. Vor allem wegen der Modulgrenzen habe ich bei Elektroloks und -triebwagen sicherheitshalber die Stromabnehmer mit Hilfe von 0,10-Millimeter-Angelschnur in der Ausfahrhöhe begrenzt. Sie reichen jetzt nur bis knapp unter die Oberleitung.



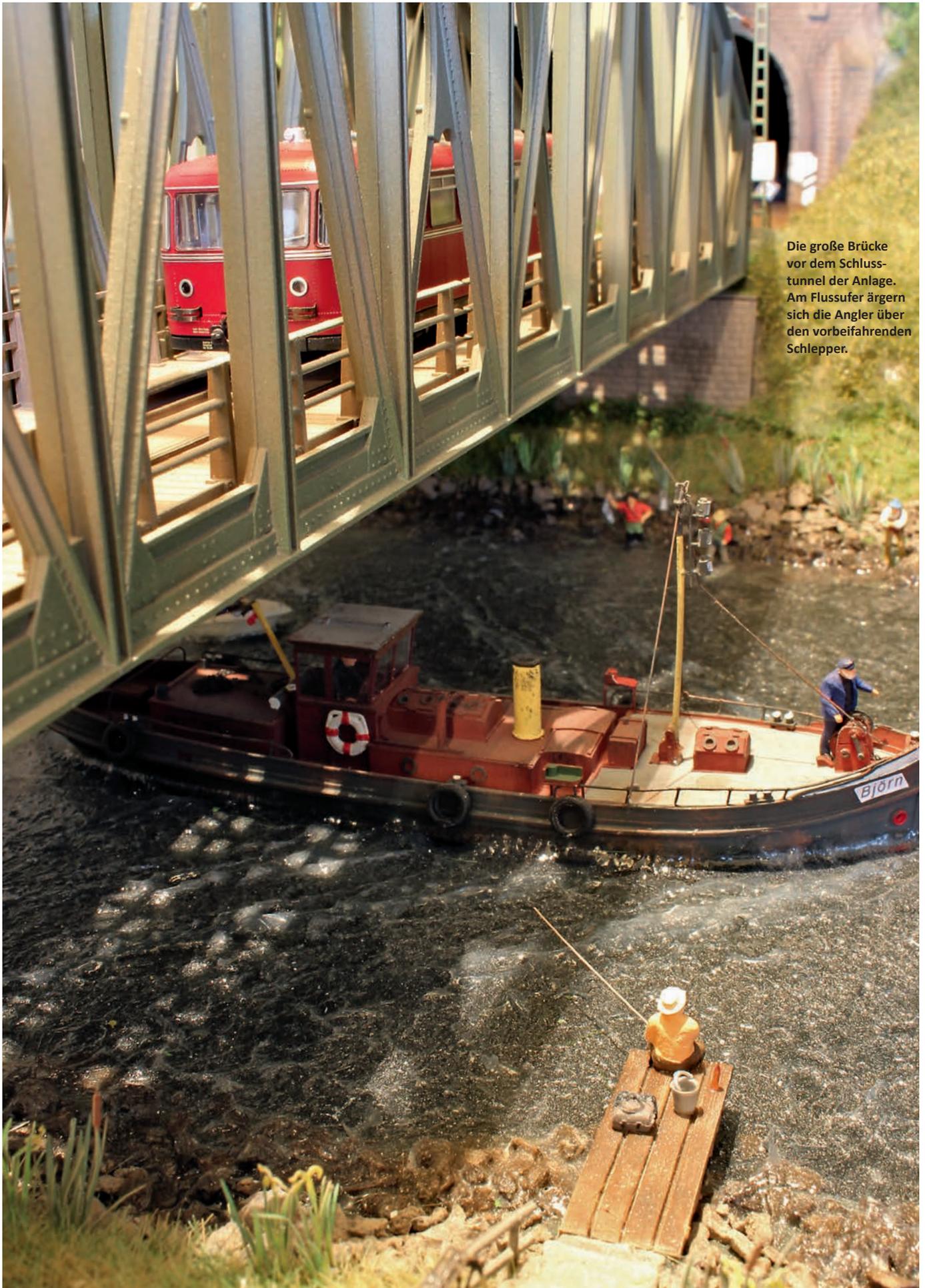
Falsches Gleis: Mit einem D-Zug am Haken durchrollt eine V 200 den Bahnhof ohne Halt auf dem linken Richtungsgleis. Auf dem „richtigen“ Gleis dahinter die letzten Wagen eines Zirkuszugs, der bei diesem Manöver überholt wird. Vorne rechts ein ET 85.

Die auf der Nebenstrecke eingesetzte 64er nimmt nach dem Umsetzen in Langenthal Wasser.



Unten: Am Hausbahnsteig von Langenthal warten Reisende auf ihre Züge, vor dem Zaun andere auf ihren Bus.





Die große Brücke vor dem Schlusstunnel der Anlage. Am Flussufer ärgern sich die Angler über den vorbeifahrenden Schlepper.



Die Esso-Tankstelle an der Landstraße wartet sogar mit einer Werkstatt auf. Durch die üppige Verglasung sind alle Details und Motive gut zu sehen.

Angesiedelt ist die Anlage im September 1967 bei schönem Spätsommerwetter. Auf dem Berg oberhalb des Bahnbetriebwerks hat bereits die Weinlese begonnen. Unzählige Trauben müssen nun bis zum ersten Frost in mühsamer Handarbeit geerntet werden. Gesammelt auf einem Wagen mit Holzfass, werden sie zum Weingut transportiert und dort weiterverarbeitet. Eine kleine gemauerte Hütte bietet den Pflückern an kalten Tagen einen Ort zum kurzzeitigen Aufwärmen.

Die Landstraße, die von Langenthal kommend durch die Weinberge führt, ist Teil einer Postbus-Strecke. Auch viele Wanderer nutzen dieses Verkehrsmittel. Sie erkunden die Natur auf einem eigenen Pfad, denn der Verkehr auf der relativ schmalen Pflasterstraße ist ziemlich stark.

Am Ortseingang befindet sich eine Esso-Tankstelle. Hier kann nicht nur getankt werden, auch eine kleine Reparaturwerkstatt ist vorhanden. Über dieses Service-Angebot dürfte sich ein Autobe-



Auf steilen Treppen führt der Wanderweg durch den Weinberg. Wesentlich mehr ins Schwitzen als die Wanderer kommen aber die Traubenpflücker.

Direkt hinter der Flussbrücke verschwindet die Bahnstrecke im Tunnel.

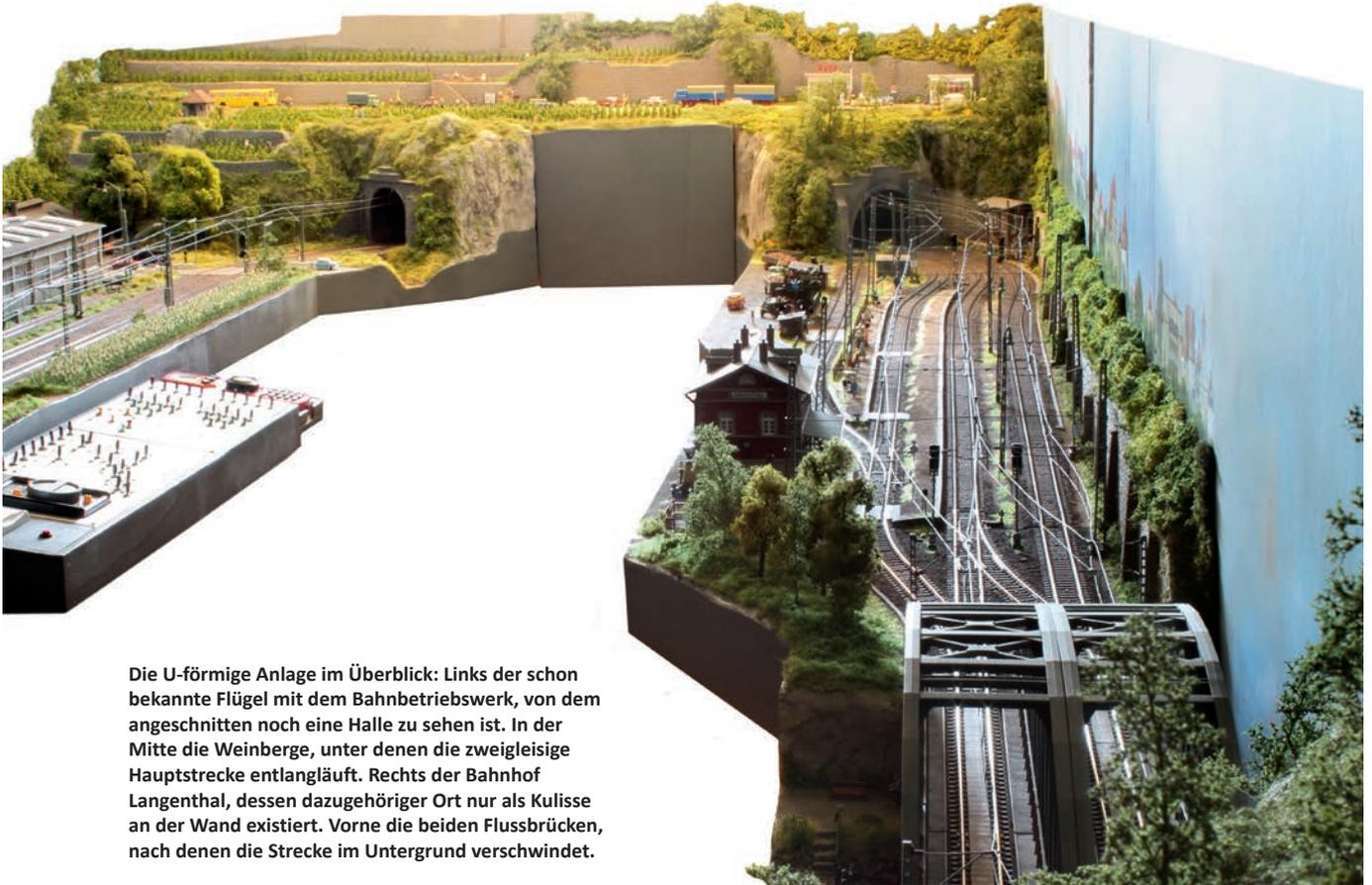


sitzer freuen, der gerade einen platten Reifen gewechselt bekommt. Auf der Hebebühne unterzieht indes ein Mechaniker einen Opel einer genaueren Inspektion.

Das Städtchen Langenthal liegt auf einem Bergrücken und ist von einer gut erhaltenen Stadtmauer mit Wehrtürmen umgeben. Etwas tiefer führt die zweigleisige Hauptbahn vorbei, an der sich der Bahnhof befindet. Es verkehren hier alle möglichen Zuggattungen (TEE, D-Züge, Eil-, Personen- und Güterzüge), doch nur wenige halten auch. Allerdings wird Langenthal gerne als Überholungsbahnhof genutzt, wo langsamere Züge auf die Seite genommen werden und einen Zwangshalt einlegen müssen.

In diesem Bahnhof zweigt eine eingleisige Nebenbahn ab, die nach Burgschwalbach führt. Züge aus diesem Ort, die über Langenthal hinaus verkehren, nutzen das Gleis 2, dort endende das Gleis 1. Am Wasserkran können durstige Dampfloks vor der Rückfahrt ihr Flüssigkeitsdefizit ausgleichen. Eine Wellblechhütte ist Dienststanz des Rangiermeisters, aber auch das Lokpersonal verbringt hier gerne mal eine Pause.

Auf dem Bahnsteig warten viele Fahrgäste auf die Ankunft des Personenzugs aus Burgschwalbach. Manche kaufen sich am Proviantwagen noch schnell eine Kleinigkeit, Stückgut liegt auf einem



Die U-förmige Anlage im Überblick: Links der schon bekannte Flügel mit dem Bahnbetriebswerk, von dem angeschnitten noch eine Halle zu sehen ist. In der Mitte die Weinberge, unter denen die zweigleisige Hauptstrecke entlangläuft. Rechts der Bahnhof Langenthal, dessen dazugehöriger Ort nur als Kulisse an der Wand existiert. Vorne die beiden Flussbrücken, nach denen die Strecke im Untergrund verschwindet.

Handkarren bereit. Meist besteht der hier verkehrende Zug aus vier dreiaxigen Umbauwagen und einer Dampflok der Baureihe 64. Sie setzt in Langenthal um und fasst Wasser. Zu weniger frequentierten Zeiten ersetzen Schienenbusse der Baureihen VT 95 und VT 98 den Dampfzug, dann und wann auch ein ETA 150 oder ETA 176.

Sicher werden Eisenbahnfans die neuen Lichtsignale auffallen, mit denen Langenthal vor Kurzem ausgestattet wurde. Im Stellwerk geht es seitdem ruhiger zu, statt der alten Hebelbank hat ein Drucktasten-Stellpult Einzug erhalten. Auch die Seilzüge der Formsignale und Weichen sind verschwunden.

Das Bahnhofsgebäude, wo am Hausbahnsteig Reisende auf die Ankunft ihres Zuges warten, ist ein roter Backsteinbau. Er beherbergt im Erdgeschoss unter anderem einen Fahrkartenschalter und eine Kneipe. Oben befindet sich die Wohnung des Bahnhofsvorstehers. Flankiert wird der Hauptbau von einem hölzernen Toilettenhäuschen, das wie er noch aus Kaisers Zeiten stammt.

Eine klassische Rampe mit Güterschuppen weist Langenthal nicht auf, dafür begann schon Mitte September an der Ladestraße die Rübenverladung. Emsig bringen Bauern mit ihren Traktoren und Zugmaschinen die Rüben zur fest aufgebauten Verlademaschine. Erst werden die Anhänger gewogen, dann entleert. Dazu werden die auf einer Plattform stehenden Fahrzeuge hydraulisch gekippt, die Rüben purzeln auf ein Förderband und werden von da in die bereitstehenden O-Wagen befördert.

Auf dem erwähnten Fluss herrscht in geringem Maß Schiffsverkehr. Die Eisenbahn überquert ihn auf zwei Gitterbogenbrücken. Direkt am Wasser führt ein Weg entlang, den viele Langenthaler für ihre Spaziergänge schätzen. Auch bei Anglern ist der Fluss beliebt.

Gleich hinter den Brücken verschwinden die Gleise in zwei versetzt angeordneten Tunnelportalen. Beim vorderen Gleis kann man gerade noch die Weiche des Abzweigs der Nebenbahn sehen.

Die Hauptstrecke verläuft nun verdeckt zum Schattenbahnhof, die Strecke der Nebenbahn nach Burgschwalbach wird der noch zu bauende nächste Anlagenabschnitt werden.

Ursprünglich war deren Endstation schon fertig, doch habe ich diesen Bahnhof verkauft. Auch er war bereits im Eisenbahn-Journal zu sehen (Ausgabe 12/2013, 11. Modellbau-Wettbewerb „Endstation Limburg“). Nun soll eine Kleinstadt mit zahlreichen Betrieben entstehen, die unter anderem von einer H0e-Schmalspurbahn bedient werden. Sie soll mit Württemberger Fahrzeugen von Bemo ausgestattet werden. □

#### 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
- 9) „Brauerei-Anlage“ von Rudolf Gärtner in EJ 5/2017



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**

Atharrn

Aufwegen

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

BUSCH

ESU

FALLER

fischer-modell

ELEISCHMANN

Heki

HERIS

herpa

VOLLMER

Vossmer

Uhlenbrock

TRIX

TILLITZ

SOMMERFELDT

Modellisenbahn Schirmer  
Erzeugung von Modellbahnerzeugnissen

ROCO

Roco

PIIT

Preiser

PIKO

NOCH





Löcher im Dach, lose Bretter, abfallender Putz, schiefe Wände: Ein meisterhaft gebautes Modell wie dieses ist Schmuckstück jeder Anlage.

# Bruchbude am Bahndamm

**Die alte Wirtschaft „Beim Kraxenmartl“ hätte im Sommer 1930 schon längst abgerissen sein sollen. Wegen der weltweiten Wirtschaftskrise können ihre Besitzer sich das aber nicht mehr leisten. Also haust die Familie weiter in dem zerfallenden Gebäude**

VON ALFONS WEILBACH

**G**ut, das historische Umfeld für dieses Motiv habe ich mir nachträglich zusammengeklaut. Aber wohl jeder, der sich ernsthaft Gedanken über die Gestaltung einer Modellbahnanlage macht, wird sich überlegen, in welchem Kontext das Dargestellte stehen sollte. Nur wenige mixen munter Alt mit Modern und noch weniger schaffen es, daraus ein stimmiges Modellbahnmotiv zu

formen. Irgendwie bleibt solchen Anlagen stets der Geruch des „Spielzeugs“ anhaften.

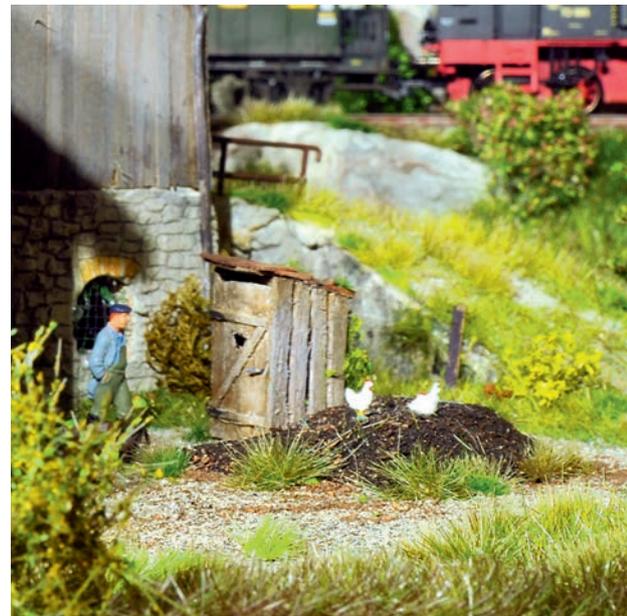
Zum Bau dieses Anlagenteilstücks bin ich gekommen wie die sprichwörtliche Jungfrau zum Kind: Auf der Modellbahnausstellung im oberbayrischen Kaltenberg 2014, auf der ich die im März-Journal des gleichen Jahres gezeigten ersten beiden Anlagensegmente vorgestellt hatte, hatte ich den ersten Preis der Tombola gewonnen,

ein von Ernst Blank aus Wessobrunn gebautes und gestiftetes Bauernhaus. Damals war zwar bereits ein drittes Anlagensegment im Bau (siehe März-Journal 2016), doch war es zu weit fortgeschritten, um das Haus noch integrieren zu können. Also entschloss ich mich, entgegen meiner ursprünglichen Planung, die nur drei mittlere Anlagenteile vorsah (plus einen Kopfbahnhof und eine Kehrschleife als Endsegmente), für das Bau-



**Fleißarbeit:** Jede Dachpfanne wurde einzeln ausgeschnitten, gefärbt und eingesetzt.

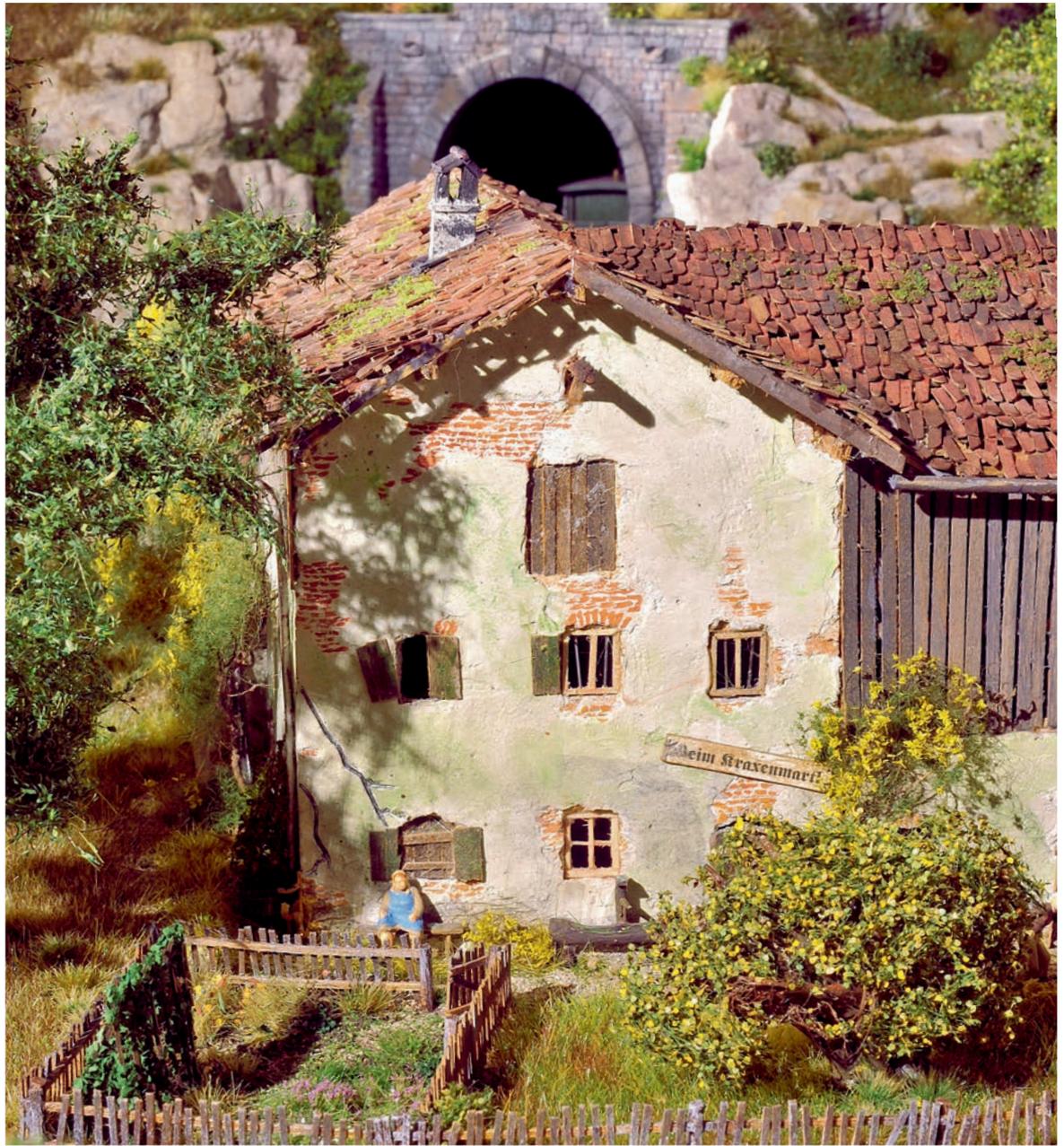
**Innen:** Plumpsklo und Misthaufen dürfen bei diesem Motiv natürlich nicht fehlen.





Die malerische Strecke wird dann und wann auch vom Diesel-Aussichtstriebwagen der Reichsbahn befahren. Was die Ausflügler darin wohl von dem zerbröckelnden „Kraxenmarkt“ halten?

Gemütlich sitzt die alte Wirtin im Abendlicht auf der Hausbank. Nicht nur das Haus ist sehr detailliert gestaltet, sondern auch der kleine Garten davor.



Zerfall allerorten: Bretter und sonstiger Abfall sammeln sich im alten Keller.



Die Eisenbahnbrücke hinter dem Haus. Gerade wird sie von einer 98.10 befahren.

Feine Details: Holzstapel, Schubkarre und Odeluhrwerk.



ernhaus noch ein viertes Segment zu bauen, eben dieses.

Ernst Blank hatte das Hausmodell ursprünglich als verlassene Ruine gestaltet. Dies gefiel mir nicht, weshalb ich es etwas überarbeitet habe. Vor allem wurde das Dach mit einigen hundert aus Karton selbstgebastelten Dachpfannen aufgefüllt, um das Haus etwas bewohnbarer wirken zu lassen. Auch die Fensterkreuze im Erdgeschoss habe ich nachträglich eingebaut, ebenso die Rampe zum Wirtschaftsteil des Bauwerks. Sie entstand aus Gips, der passend zum Steinsockel des Hauses modelliert und eingefärbt wurde.

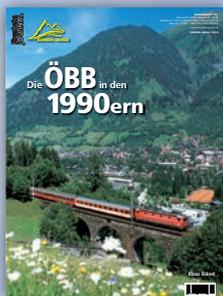
Geradezu unverzichtbares Beiwerk eines Bauernhauses dieser Zeit waren die Plumpsklos, sinnvollerweise neben oder direkt über dem ebenso unverzichtbaren Misthaufen installiert. Beides selbst zu bauen, war eine eher einfache Übung. Dagegen erforderte der aus vielen filigranen Holzleisten bestehende Zaun Geduld und Fingerspitzengefühl. Auch viele andere Details habe ich zusätzlich gestaltet, beispielsweise den Gerümpelhaufen vor und hinter dem Kellereingang oder den fein säuberlich aufgeschichteten und mit einem rostigen Blech abgedeckten Holzstapel sowie den kleinen Gemüsegarten vor dem Haus – auch dies ein Detail, das an keinem bayrischen Bauernhaus fehlen dürfte.

Eher Nebensache ist auf dem Anlagensegment die Eisenbahn. Ihre Trasse läuft auf einem Damm hinter dem Haus vorbei. Rechts schluckt ein Tunnel das Gleis, links endet es stumpf nach einer Straßenbrücke. Der Tunnel war nötig, weil das anschließende Segment ebenfalls in einem Tunnel endet. Sein Portal ist ein Noch-Produkt, das in Höhe und Breite etwas bearbeitet wurde. Keines der üblichen Bausatzmodelle ist die Straßenbrücke. Sie entstand als individueller Entwurf im 3-D-Drucker. Möglich machte das mein Sohn, der beruflich Zugang zu solchen Geräten hat.

Zur Begründung des Segments habe ich Fasern unterschiedlicher Länge, Farbe und Herkunft mit einem Elektrostat-Gerät aufgetragen. Wichtig war dabei, dass das Gras möglichst unregelmäßig und büschelweise „wächst“, um eine realistische Oberflächenstruktur zu erzielen. Als Bäume wurden vor allem Einzelfertigungen der Modellbaum-Manufaktur Grünig eingesetzt. Nur wenn diese Lieferengpässe hatte, habe ich solche von Silhouette verwendet. Dafür entstanden die meisten Büsche aus übrig gebliebenem Belaubungsmaterial dieser Firma.

Fahrzeuge sind entsprechend der Epoche nur wenige zu sehen. Die Kutsche und der wunderbare hölzerne Schubkarren sind Artitec-Modelle, der Wagen mit dem Odelfass stammt von Saller. □

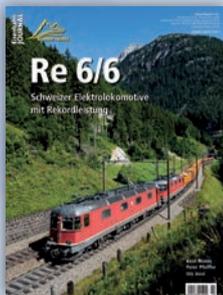
# 150 JAHRE ALPEN-MAGISTRALE



Die ÖBB in den 1990ern  
Best.-Nr. 731601



Die Zentralbahn  
Schweizer Alpenbahn  
auf Meterspur  
Best.-Nr. 731501



Re 6/6  
Schweizer Elektrolokomotive  
mit Rekordleistung  
Best.-Nr. 731502



Spessarttrampe  
Laufach-Heigenbrücken  
Best.-Nr. 731602

Jeweils 100 Seiten im  
Großformat 22,5 x 30,0 cm,  
Klebebindung,  
ca. 160 Abbildungen, € 15,-



Auch 150 Jahre nach ihrer Eröffnung ist die Brennerbahn die wichtigste Transitstrecke zwischen Nord und Süd. Während die Bedeutung des Reisezugverkehrs im Laufe der Jahrzehnte zurückging, rollen immer mehr internationale Güterzüge über den Pass. Die Sonderausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion widmet sich, nach einem historischen Abriss, unter anderem folgenden Themen: Reisen in den Süden – vom TEE zum EC · Die Rollende Landstraße · Im Zeichen des Zebras – 15 Jahre Lokomotion. Zahlreiche großformatige und in dieser Sonderausgabe erstmals veröffentlichte Bilder zeigen die Brennerstrecke und den Bahnbetrieb von den schönsten Fotopunkten zwischen Kufstein und Verona.

100 Seiten im Format 22,5 cm x 30,0 cm, Klebebindung,  
über 150 Abbildungen  
Best.-Nr. 731701 | € 15,-



[www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

**Eisenbahn  
JOURNAL**

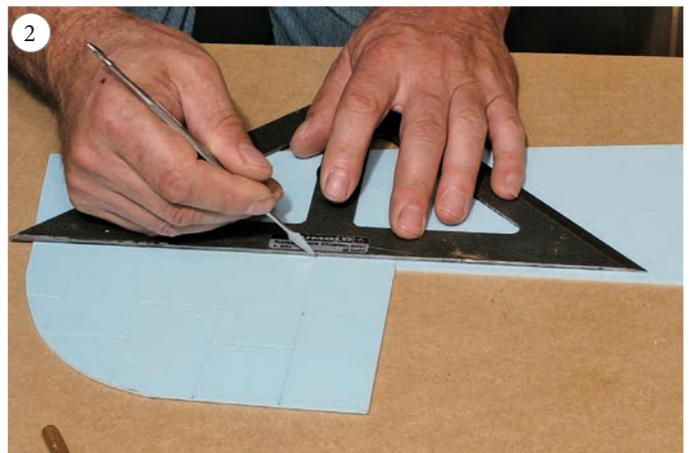
Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim  
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,  
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



# Plattenteich schnell angelegt

VON WOLFGANG LANGMESSER



Freiflächen wie Bahnhofsvorplätze, Laderampen usw. müssen nicht immer gepflastert oder asphaltiert sein. Betonplatten sind ebenso vorbildgerecht und bieten sich als Gestaltungsalternative an

**B**eim Bau einer Anlage mit kleiner Nebenbahnstation tauchte die Frage auf, wie der Bahnhofsvorplatz zu gestalten sei. Wie auf kleinen Bahnhöfen üblich, schließt er direkt an die Güterrampe an. In Frage kamen Pflasterung, Asphalt oder eben Betonplatten. Weil die Anlage zeitlich in den 60er Jahren angesiedelt ist und damals Beton als Baustoff gerade

groß in Mode kam, entschied ich mich für einen „Plattensee“ oder, in Anbetracht der Größe eher passend, „Plattenteich“.

Für gewöhnlich verwende ich für diesen Bodenbelag zwar Abgüsse der von mir hergestellten und vertriebenen Silikonformen ([www.langmesser-modellwelt.de](http://www.langmesser-modellwelt.de)), diesmal habe ich aber eine andere Technik angewandt, um Gewicht zu sparen:

Aus drei Millimeter starken Hartschaumplatten, erhältlich im Architekturbedarf, wird die Grundplatte für den Platz vor und neben den Gebäuden geschnitten (**Bild 1**). Mit einem stumpfen, aber trotzdem ziemlich spitzen Spachtel drückt man die Fugen der einzelnen Betonplatten in das Material. Dabei kann man in der Tiefe und der Breite der Fugen ruhig etwas über-



treiben. Für H0 maßstabsgerecht sind die Fugen ohnehin nicht. Wer ganz exakt sein will, darf sie nicht weiter als 0,2 bis 0,5 Millimeter werden lassen, was einer weiteren Ausgestaltung enge Grenzen setzen würde (Bild 2).

Auf die grob zugeschnittenen und geprägten Hartschaumplatten werden alle Hochbauten des Bahnhofsbereichs, also Empfangsgebäude, Güterschuppen, Rampen, Treppen usw., gestellt, sodann die Umrisse markiert (Bild 3). Mit dem Skalpell schneidet man die Platten nun passend zu und klebt sie flächig auf den Untergrund. Ich bevorzuge für diese Zwecke den Lösungsmittelfreien Alleskleber von Tesa, aber auch Weißleim hält gut.

Mit einem Schleifschwamm der Körnung 80 raut man die Oberfläche der Platten etwas auf. Dabei sollte man unbedingt vermeiden, immer in einer Richtung zu arbeiten, da dies nach dem Bemalen deutlich zu sehen wäre (Bild 4).

Als Grundierung wird Betongrau von Heki mit Wasser im Verhältnis 1:1 verdünnt. Beim Anstrich müssen die eingeritzten Fugen mit besonderer Aufmerksamkeit bepinselt werden, damit von der grellen Farbe des Schaummaterials nichts mehr durchschimmert (Bild 5).

Nach diesem Grundanstrich wirkt die Fläche noch sehr eintönig. Vor den notwendigen weiteren farblichen Behandlungen muss das Betongrau aber gut durchgetrocknet sein. Dies gilt auch für die Farbe in den Fugen, die auf Bild 6 noch etwas feucht sind.

Eine Mischung aus Schwarz und Grün in gleichen Teilen, viel Wasser und ein Tropfen Agepon oder Spülmittel zum Entspannen bilden die farbliche Basis für die Alterung. Der lasierende Auftrag sollte leicht fleckig trocknen und die Plattenstruktur betonen. Die Gebäude und Rampen werden zur Kontrolle nochmals an ihren Platz gestellt. Ist man mit dem Ergebnis nicht zufrieden, wiederholt man diesen Arbeitsschritt entweder auf der ganzen Fläche oder in Teilbereichen mit einer etwas veränderten Farbmischung (Bild 7).

Wenn alles gut getrocknet ist, wird fein ausgesiebter Sand mit einem weichen Pinsel in den Fugen verteilt (Bild 8). Ein harter Pinsel würden die Körnchen in alle Richtungen wegspringen lassen. Bei dieser Gelegenheit sollte man auch alle Fugen und Ritzen zwischen den Platten und den Mauern der Hochbauten mit Sand füllen. Anschließend entfernt man sorgfältig alle überflüssigen Sandkörnchen, so dass keines mehr auf den Platten liegt.

Mit einer Blumenspritze wird der ganze Platz mit entspanntem Wasser genässt. Danach träufelt man stark verdünnten Mattkleber (ebenfalls von Langmesser-Modellwelt) in die Fugen und auch gerne mal daneben. Getrocknet hinterlässt der Kleber nämlich weiße Ränder und graue Flecken, also die richtige Farbe für leicht angewitterte Betonplatten (Bild 9).

Bis hier war die Gestaltung des betonierten Bahnhofsvorplatzes eine recht zügige Angelegenheit, sieht man mal von den Trockenphasen ab. Der letzte Arbeitsschritt jedoch ist eine Geduldsarbeit, die eine sehr ruhige Hand fordert.

Zunächst wird mit einem harten schmalen Pinsel unverdünnter Mattkleber in die Fugen im Sand gestrichen (Bild 10). Dann schießt man mit einem möglichst starken Elektrostat-Gerät Zwei-Millimeter-Grasfasern in die Fugen (Bild 11). Damit der Mattkleber nicht austrocknet, ist schrittweises Arbeiten nötig. Außerdem sollte der Ritzenbewuchs nicht überall gleichmäßig sein: am Rand stärker, wo viele Räder rollen und Füße hintreten, schwach oder gar nicht vorhanden. Nach einem Tag ist der Mattkleber trocken und die überschüssigen Fasern können abgesaugt werden. □

-Anzeige -

# DIE BAE

## Wie eine außergewöhnliche Modellbahn entstand

**NEU**

OTTO O. KURBJUWEIT

### DIE BRAUNLAGE-ANDREASBERGER EISENBAHN

PLANUNG, BAU UND BETRIEB EINER UNGEWÖHNLICHEN MODELLBAHN  
MIT EINEM VORWORT VON IVO CORDES



**VGB** | KLARTEXT

In der „Szene“ ist Otto O. Kurbjuweit (OOK) seit langem für pointierte Ansichten bekannt, aber auch für zielführende Ratschläge zu Anlagenplanung, -bau und -betrieb. Doch wie sieht eigentlich seine eigene Anlage aus, die „Braunlage-Andreasberger Eisenbahn“ (BAE)? Sie stellt eine fiktive Meterspurbahn im Harz im Maßstab 1:45 dar und „spielt“ im Frühjahr 1936. Die Hauptstrecke führt von Braunlage, wo Verbindung

zum realen Harzer Meterspurnetz besteht, nach Sieber, hat eine Länge von 57 Metern und weist Steigungen bis zu 33 Promille auf. In diesem großformatigen Band weist OOK mit vielen Grafiken, stimmungsvollen Modellbildern und auch prächtigen großformatigen Fotos den Weg zum Modell einer Eisenbahn. Es geht um Konzeption und Planung, Bau und Technik, um Betriebsstellen und Güterverkehr, um spezielle Bauten und noch speziellere Tannen. Ein Lebenswerk, das Modellbahner aller Baugrößen und Epochen in seinen Bann zieht.

288 Seiten, Großformat  
24,5 x 29,5 cm, Hardcover-  
Einband, mit mehr als 700  
Fotos, Zeichnungen und  
Skizzen sowie zahlreichen  
Faksimile-Abbildungen

**Best.-Nr. 581704**  
**€ 29,95**

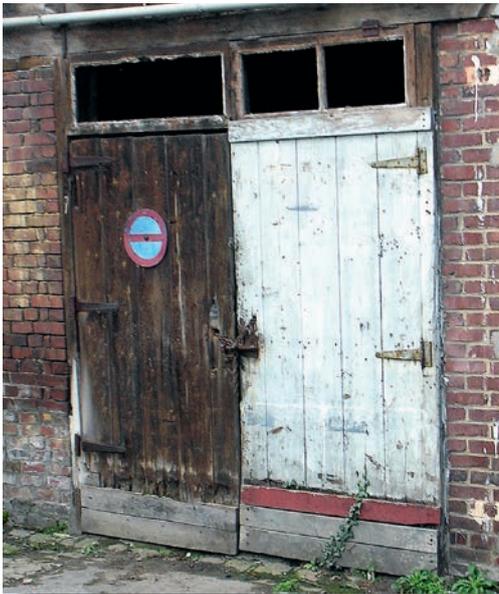
Erscheint im April 2017



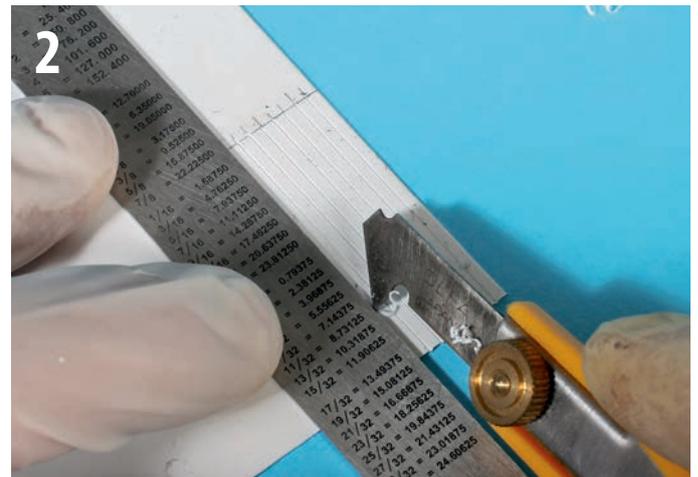
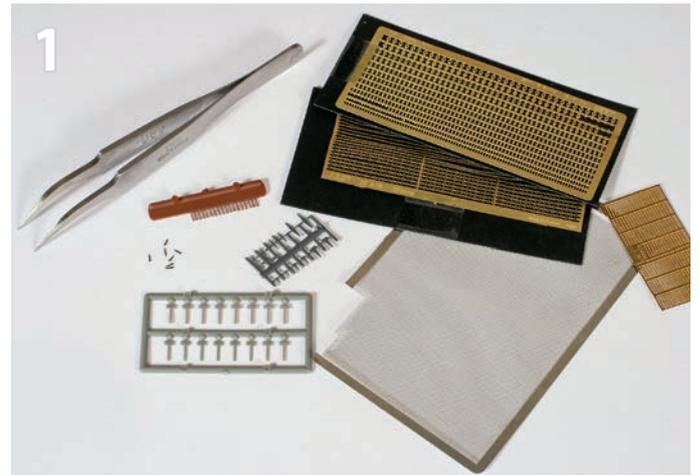
# Tor-Veteranen

Hölzerne Eingangstore, die schon Jahrzehnte auf dem Buckel haben, findet man auch heute noch an Garagen, Scheunen oder Hofeingängen. Im Modell tragen sie einen nicht unbeträchtlichen Teil dazu bei, dass ein Gebäude individuell und authentisch wirkt

VON EMMANUEL NOUAILLIER



Selbst in unserer von industriell gefertigten Baumarkt-Produkten dominierten Welt findet man immer wieder Tore wie diese. Sie erfüllen schon seit Jahrzehnten ihre Aufgabe, wurden immer wieder ausgebessert, geflickt und vielleicht sogar dann und wann neu gestrichen. Gut zu erkennen sind die Ausbesserungen beziehungsweise Feuchtigkeitsschäden im unteren Teil der Tore.



Von den in dieser Reihe gezeigten Bau- und Gestaltungstechniken waren viele sehr speziell und basierten auf reinem Selbstbau. Das ist zwar auch in diesem Beitrag der Fall, doch lassen sich die im Folgenden gezeigten Kniffe und Techniken oft auch anwenden, um Teile aus Bausätzen zu verbessern und detaillierter zu gestalten.

Folgende Materialien sind für diese Bastellei nötig: Kunststoffplatten in einer Stärke zwischen 0,75 und einem Millimeter, geätzte Nietköpfe und Ketten (von Aber), Beschläge und Nieten (Grandt Line oder Tichy), feines Gitter (Scale Link) sowie sehr

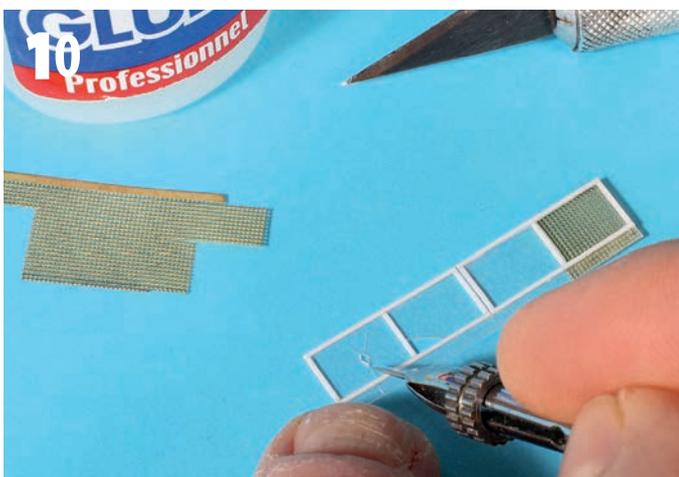
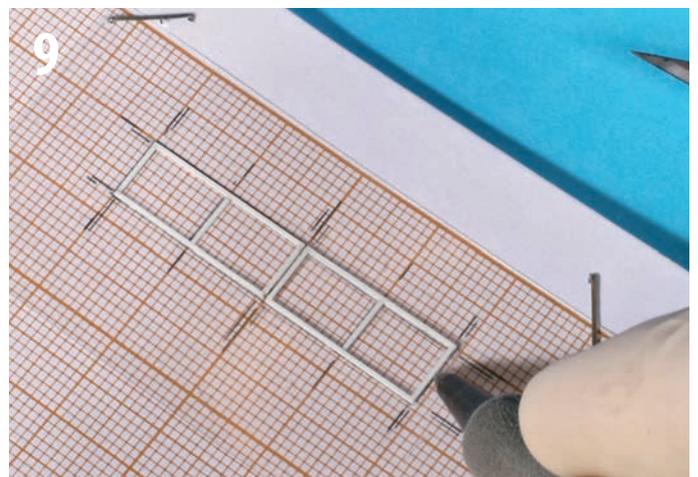
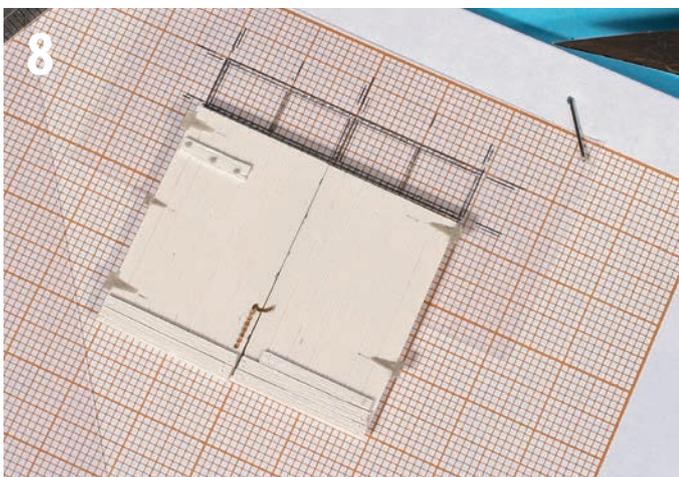
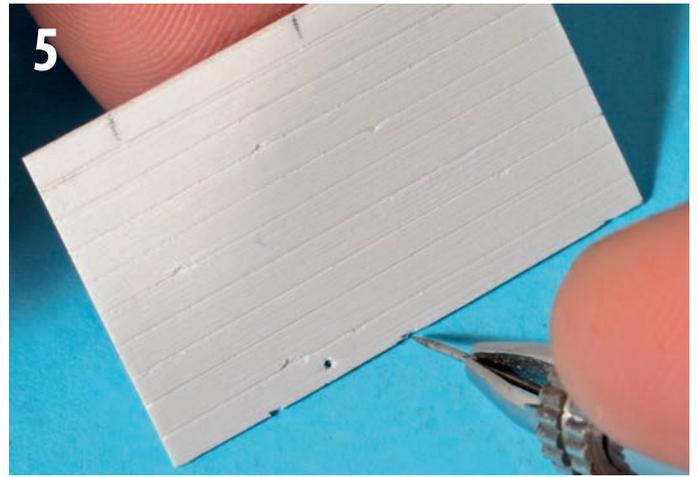
kleine Nägel. Als Werkzeuge braucht man mehrere feine Stichel unterschiedlicher Stärke, das eine oder andere Skalpell sowie ein Teppichmesser mit einer Klinge für Laminatschnitt, um V-förmige Rillen erzeugen zu können (Bild 1).

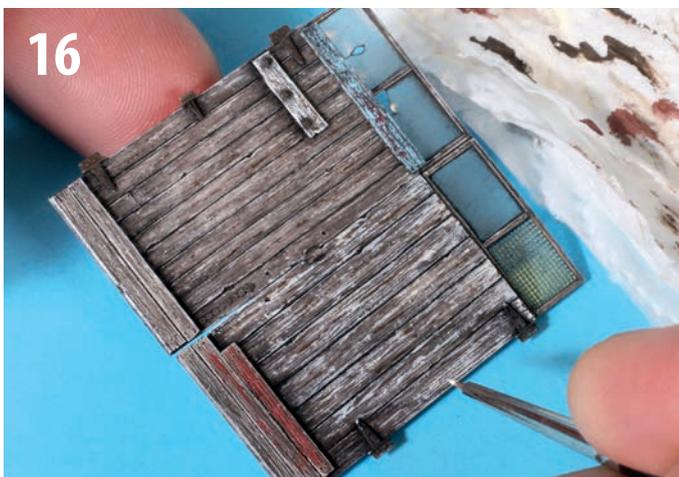
Hat man die äußeren Maße des Tors festgelegt, ritzt man die Bretterfugen ein. Ob man dabei regelmäßig vorgeht oder nicht, ist Geschmackssache. Mit dem Laminatmesser werden die Fugen erweitert (Bild 2).

Als Nächstes sind die tiefen und gut sichtbaren Linien der Holzmaserung an der Reihe. Sie werden mit einem der Stichel nachgebildet (Bild 3). Der nächste Schritt

beim Nachbilden von Holzstruktur ist, eine feine Drahtbürste mehrfach entlang der Bretterstruktur über die Kunststoffoberfläche zu ziehen. Damit wird nicht nur die feinere Maserung imitiert, sondern es werden auch die gröberen Strukturen etwas abgemildert. Am Ende dieses Arbeitsschritts steht die gründliche Reinigung der Ritzen und Fugen von allen Staubkörnchen mit einem weichen Pinsel (Bild 4).

Anschließend schneidet man das Tor aus. Soll es zweiflügelig werden, trennt man es zusätzlich entlang der Mittelachse. Mit einem feinen Stichel oder einer Nadel werden nun Schadstellen in den Brettern nachgebil-





det. Will man besonders angegriffenes Holz darstellen, kann man zudem die Unterkante einschneiden und -ritzen (Bilder 5 und 6).

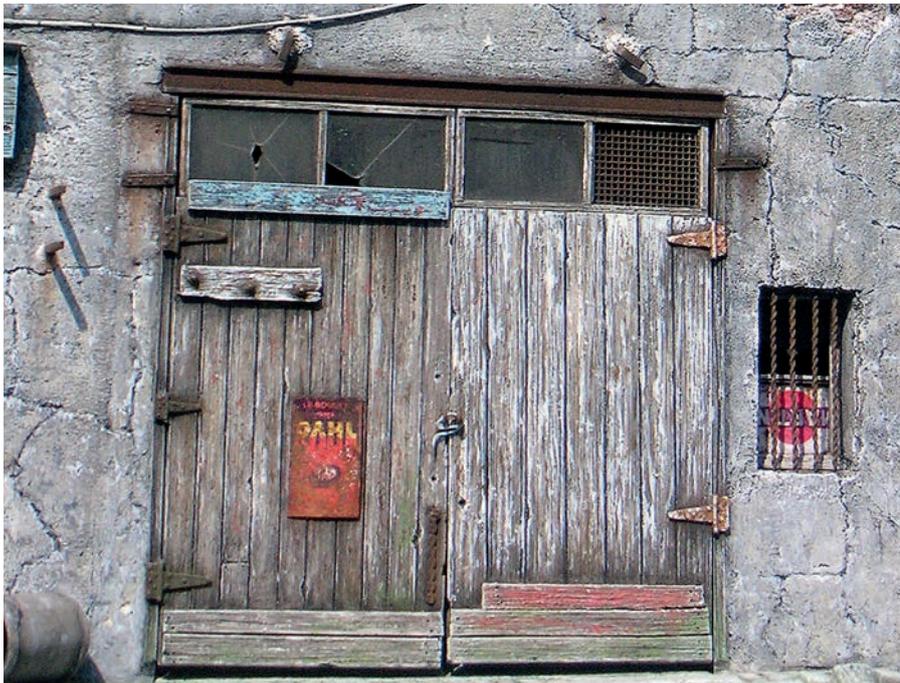
Mit Sekundenkleber befestigt man die beiden Torflügel aneinander und testet dann, ob sie auch an die vorhergesehene Stelle im Gebäude passen. Es ist durchaus realistisch, wenn die Torflügel nicht exakt gleich groß ausfallen oder schief hängen. Normal ist es auch, dass sich Holztore durch jahrzehntelanges Hängen bei Wind und Wetter verziehen.

Nun geht es ans Detaillieren mit Kleinteilen. Dazu gehören übergenagelte Verstär-

kungsbretter, vorzugsweise im unteren Bereich. Wählt man dieses Detail – die Bretter werden zusammen mit dem Tor angefertigt –, so kann man sich natürlich das Ausfransen der unteren Torkante sparen. Die Nägel in den Brettern lassen sich ganz einfach nachbilden, indem man mit einer Nadel Löcher in den Kunststoff drückt. Als Nächstes angebracht werden die hier von Grandt Line stammenden Angeln. Setzt man sie bewusst asymmetrisch und ungleichmäßig, betont das den selbstgebauten Eindruck des Tors. Den Abschluss dieses Bauschritts bildet ein kurzes Stück Schließkette (Bild 7).

Oft befindet sich oberhalb des eigentlichen Tors eine Reihe Fenster. Um diese nachzubilden, zeichnet man zuerst die Rahmen exakt auf Millimeterpapier. Dann legt man ein dünnes Stück Klarsichtkunststoff über die Zeichnung. Es sollte größer als das geplante Fenster sein und wird mit Klebeband fixiert (Bild 8). Die hölzernen Fensterrahmen entstehen aus Evergreen-Profilen. Auch sie werden behutsam graviert, um eine feine Holzstruktur nachzuahmen (Bild 9).

Wie die Torflügel werden auch die Fensterscheiben gealtert. Gesprungene oder zerbrochene Scheiben lassen sich



Das fertig gebaute und zusätzlich detaillierte Tor. Auch die Maueröffnung rechts mit ihrem Gitter verdient Beachtung.

Ein weiteres Torbeispiel, diesmal ohne Oberlichtfenster.

leicht mit der Skalpellspitze oder einer Reißnadel nachbilden. Wo ein Glas ganz fehlt, kann man es durch ein Gitter aus Draht ersetzen (Bild 10).

Ist das Oberlichtfenster fertig, wird es wieder mit Sekundenkleber am Hauptteil des Tores befestigt (Bild 11). Ein weiteres Beispiel, wie man eine solche Fensterleiste noch gestalten kann, zeigt Bild 12.

Zum Lackieren und Altern der Tore werden hier eher einfache Techniken gezeigt. Wer sich an raffinierteren versuchen möchte, sei an meine diversen EJ-Artikel und/oder mein Buch verwiesen. Im ersten Durchgang wird das Tor mit Humbrol-Farben in mehreren matten Braun- und Grautönen betupft. Dann verstreicht man diese Farben mit einem breiten Flachpinsel parallel zur Maserung. Wurde der Pinsel zuvor in Verdünner getaucht, verlaufen die Farben ineinander. Ziel sind die vielen unterschiedlichen Farbtöne ausgebleichten Holzes (Bild 13).

Ist alles trocken, wird ein gleichmäßiges Washing aus sehr stark verdünnter schwarzer Acrylfarbe aufgetragen. Dazu verwende ich einen weichen schwarzen Pinsel und arbeite entlang der Bretter, um alle Fugen und Ritzen darin zu füllen (Bild 14).

Danach werden die Glasscheiben verschmutzt. Man verwendet dafür Pigmente in dunkelgrauen und Schmutztönen. Sie werden mit einem Pinsel in der Ablafrichtung von Regenwasser übers Glas gezogen.

## Bezug:

Die von Emmanuel Nouaillier verwendeten Materialien sind alle über das Internet erhältlich. Die Farben findet man im Modellbau-Versandhandel, die Kleinteile ebenfalls oder direkt bei den Herstellern: [www.aber.net.pl](http://www.aber.net.pl), [www.grandtline.com](http://www.grandtline.com), [www.scalelink.co.uk](http://www.scalelink.co.uk), [www.tichytraingroup.com](http://www.tichytraingroup.com). Für Ketten und Gitter lohnt sich auch ein Blick in den Weinert-Katalog.

Da und dort stupfe ich auch zusätzlich mit einem feinen Pinsel schwarze Pigmente in die Ecken (Bild 15).

Feinbemalung zur Darstellung abgeblätterter Farbe ist der nächste Schritt. Dabei werden kräftigere Töne wie Weiß, Elfenbein, Rot und Himmelblau mit einem sehr feinen Pinsel in ganz kleinen Flecken und Streifen auf die Holzpartien gestrichen. Bevorzugt verwende ich dafür Acrylfarben von Vallejo (Bild 16). Auf die gleiche Weise, aber mit Brauntönen, verstärkt man das Aussehen blanken Holzes.

Abgeschlossen wird die Holzalterung durch das Auftupfen von leicht grünen und schmutzbraunen Pigmenten am unteren Ende der Türe, um den Eindruck schon etwas angegammelter Bretter zu erwecken. Danach werden die Türangeln und Verstärkungsbretter optisch betont, indem man sie mit schwarzen Pigmenten bepinselt.

Zum Abschluss gibt es für alle Teile, die rosten können (Beschläge, Gitter, Kette, Schrauben usw.), erst eine Bemalung mit entsprechenden Humbrol-Farben. Danach werden sie entweder mit stark verdünnten Acrylfarben in einem dunklen Erdton überwaschen oder mit Rostpigmenten behandelt (Bild 17). Die Tore sind nun fertig und können in die für sie vorgesehenen Gebäude eingesetzt werden. □

## Bisher sind von Emmanuel Nouaillier erschienen:

EJ 10/2007:	Die Dioramen
EJ 11/2007:	Die Materialien
EJ 7/2011:	Aus meinem Fotoalbum
EJ 9/2013:	Gipsfassaden supern
EJ 11/2013:	Kabel und Verteilerkästen
EJ 3/2014:	Kleine Lastenaufzüge
EJ 8/2014:	Alte Plakate
EJ 1/2015:	Feuchte Wände
EJ 5/2015:	Betonprellbock
EJ 6/2015:	Stahlprellböcke
EJ 10/2015:	Hölzerne Fensterläden
EJ 3/2016:	Verwittertes Holz
EJ 6/2016:	Rost wie echt
EJ 12/2016:	Alte Plakate selbstgestalten

Viele weitere Themen finden Sie im Buch „Perfekt bis ins Detail“. Es ist zum Preis von 39,95 Euro im Buchhandel oder beim Verlag ([bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)) erhältlich.



**Ätztechnik**

Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen, Belichtungseräte, Chemikalien, Ätzteile 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:

**MBR**  
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 TV**

Im Internet auf [www.bahnwelt.tv](http://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](http://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.: 0 23 31 / 40 44 53  
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

**Airbrush-Kurse für Modellbahner mit Fachbuchautor Mathias Faber**

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

**Spielwarenfachgeschäft WERST**  
[www.werst.de](http://www.werst.de) • e-mail: [werst@werst.de](mailto: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

[www.Beckert-Modellbau.de](http://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](mailto: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**

**Modellbaum Manufaktur Grünig** [www.modellbaum.de](http://www.modellbaum.de)  
Wir beGRÜNIGen ihre Landschaften 089-31881600

Ihr VGB-Vertriebspartner in **Regensburg**

**Bahnhofsbuchhandlung**  
im Hauptbahnhof Regensburg

VGB-Gesamtprogramm

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

**besserePreise** bewährt.vielfältig.günstig

Viessmann, Kibri, Vollmer, Märklin, Piko, Trix, Tillig, LGB, Liliput, Faller, 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

**Die Buchhandlung mit Gleisanschluss**  
**LUDWIG** [www.lesen-mit-ludwig.de](http://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](http://www.stangel.pl)

Gebäude-  
modelle  
Dioramen  
Anlagenbau  
Zubehör

**Polák CZ** Generalvertretung für Deutschland  
**modellbahn-schildhauer**  
[www.mbs-dd.com](http://www.mbs-dd.com) Tel.: 0351 27979215  
DE 01187 Dresden, Würzburger Str.81

**Der Schienenreiniger**  
Für kontaktfreudige Schienen

[www.schienenreiniger.de](http://www.schienenreiniger.de) Baptist-Hoffmann-Str. 19 • 97688 Bad Kissingen  
info@schienenreiniger.de Tel.: 0971/66345 • Fax: 0971/7853196

**Bahnhofsbuchhandlung Karl Schmitt & Co.**

Eine große Auswahl an Eisenbahn-Journal- und MIBA-Publikationen finden Sie u.a. in unseren Filialen in Nürnberg, Mannheim, Frankfurt, Kassel, Baden-Baden/Oos und Göttingen.

[www.buchhandlung-schmitt.de](http://www.buchhandlung-schmitt.de)

IM BAHNHOF

# Züge umdrehen

Beim Vorbild ist es eine sehr seltene Sache, dass ganze Züge in ihrer Fahrtrichtung gedreht werden. Standardmäßig wird stattdessen beim Richtungswechsel „rückwärts“ gefahren. Im Modell ist dies bei lokbespannten Zügen gar nicht so einfach zu realisieren. Hier greift man gerne zum Umdrehen per Kehrschleife – und handelt sich damit neue technische Anforderungen ein

TEXT: TOBIAS PÜTZ

**W**enn zu Dampfzeiten die Fahrtrichtung eines Zuges beim Vorbild geändert werden sollte, wurde die Lok durch eine frische Maschine am anderen Zugende ersetzt oder die bisherige Zuglok setzte ans hintere Ende der Wagenschlange um. Güterzüge werden immer noch auf diese Weise behandelt. Im Reiseverkehr kommen jedoch oft Wendezüge zum Einsatz, bei denen die Lok mal zieht, mal schiebt oder man setzt gleich auf Triebwagen mit einem Führerstand an jedem Ende. Wesentlich ist in allen Fällen, dass die Ausrichtung der Fahrzeuge auf den Gleisen gleich bleibt und sich nur die Fahrtrichtung ändert. Eine Ausnahme waren Schlepptenderdampfloks, die in der Regel für unterschiedliche Vorwärts- und Rückwärtsgeschwindigkeiten konzipiert waren und die man deshalb aufwändig drehen musste, damit sie „richtigerum“ am Zug standen.

Natürlich ist es im Modell möglich, ein Richtungswendeverfahren wie bei der großen Eisenbahn abzubilden und umzusetzen. Einige Modellbahnanlagen haben sogar ein solches Verfahren zum Thema, z.B. wenn sie einen Spitzkehrenbahnhof oder einen Schiebetrieb zeigen. In den meisten Fällen ist das Lokumkoppeln im Modell jedoch nicht praktikabel: Zum einen nicht, weil das Trennen und Kuppeln je nach verwendetem Kupplungssystem Probleme mit sich bringt, zum anderen, weil bei der Mo-

dellbahn die Streckenendpunkte gerne verdeckt ausgeführt werden und daher Rangieren im Dunkeln angesagt wäre.

Bei einer Anlage, die vor allem für das Fahren ausgelegt ist, gibt es zwei Lösungsmöglichkeiten. Entweder lässt man die Züge (verdeckt) im Kreis fahren, sodass sie einen Bahnhof oder anderen markanten Punkt wenig vorbildgerecht immer von der gleichen Seite erreichen. Oder man lässt den Zug am Streckenende eine „Kehr“-Schleife fahren, was ihn vollständig umgedreht zurückkehren lässt. So ganz nach Vorbild ist auch dieses Verfahren nicht, aber immerhin kommt der Zug aus der Richtung zurück, in die er gefahren war.

Auch eine sogenannte Hundeknochenanlage weist solche Schleifen an den Endpunkten auf. Solange aber keine Weichenverbindung zwischen hin- und rückführendem Gleis besteht, haben wir es hier im Grunde mit einem flachgedrückten langgezogenen Oval zu tun. Erst eine Weichenverbindung macht aus der Gleisfigur eine echte Kehrschleife, wo der Zug auf dem gleichen Gleis zurückkehren kann.

### MIT MITTELLEITER KEIN PROBLEM

Schaut man sich den Stromlaufplan einer Kehrschleife an, sieht man schnell, dass Mittelleitergleise in diesem Punkt Vorteile haben, solange rechte und linke Schiene gleiches Potential aufweisen. Bei Systemen,

die die Schienen zur Stromzuführung zu den Fahrzeugen verwenden, entsteht jedoch ohne besondere Gegenmaßnahmen ein Kurzschluss.

Der einfachste Weg, diesen zu verhindern, ist es, die Schleife in ihrer Polarität umschaltbar zu machen. Bei einer manuellen Steuerung fährt man den Zug in die Schleife, hält ihn an und schaltet um. Nun kann man den Zug weiterfahren lassen. Bei einer analogen Anlage ist dabei die am Regler einzustellende Fahrtrichtung umgekehrt zur vorherigen, damit der Zug selbst seine ursprüngliche Richtung beibehält. Bei einer Digitalanlage bezieht sich die Fahrtrichtungseinstellung am Regler hingegen auf das Fahrzeug selbst und nicht auf das Gleis, so dass hier in gleicher Reglerichtung weitergefahren werden kann.

Das Umschalten lässt sich in verschiedenen Stufen automatisieren. Der erste Schritt ist es, die Polarität innerhalb der Schleife von der Stellung der Weiche in der Art abhängig zu machen, dass sie immer dem möglichen Fahrweg durch die Weiche entspricht. Dies gelingt mit einem gemeinsamen mehrpoligen Schalter.

Der nächste Schritt ist die Einführung von Stopp- und/oder Meldeabschnitten. Diese lösen das Problem, dass ein nicht rechtzeitig von Hand angehaltener Zug einen Kurzschluss an der Stelle verursacht, an der die unterschiedlichen Polaritäten aufeinandertreffen. Im Analogbetrieb kann



Ein „Hundeknochen“: Die rechte Seite kann durch die Weichenverbindung zur echten Kehrschleife werden.

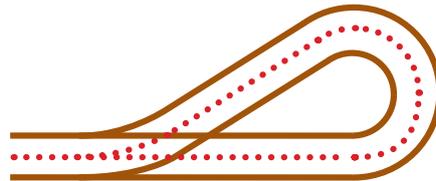
man die Abschnitte so mit Dioden versehen, dass sie für einfahrende Loks stromlos sind (also als Stoppstelle fungieren), nach dem Umpolen das Weiterfahren der Loks jedoch erlauben.

Im Digitalbetrieb beschaltet man die Gleisstellen als Belegmeldeabschnitte. Diese sorgen dafür, dass die Kehrschleife unter dem rollenden Rad umgepolt wird – der Zug also nicht anhalten muss! Für diesen Zweck bieten verschiedene Hersteller Kehrschleifenbausteine an. Manche dieser Elektronik sind auch in der Lage, Kehrschleifen auf analog betriebenen Anlagen korrekt anzusteuern.

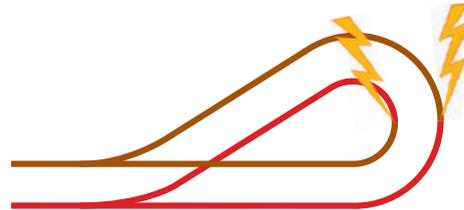
Neben den über einen Melder gesteuerten Kehrschleifenbausteinen gibt es für den Digitalbetrieb auch solche, die den Kurzschluss ganz bewusst für den Bruchteil einer Sekunde zulassen, um ihn zu erkennen und dann die Polarität der Schleife umzuschalten. Technisch funktioniert das durchaus sicher und moderne Elektronik schalten so schnell, dass im Kurzschlussmoment keine großen Ströme fließen können bzw. Kurzschlussicherungen im Booster noch nicht ansprechen. Für dieses Verfahren spricht, dass man sich die Meldegleise sparen kann; dagegen spricht, dass ein eigentlich unzulässiger Zustand für einen kurzen Moment bewusst in Kauf genommen wird – mit allen schlimmen Folgen im Fehlerfall.

Nicht unerwähnt sollte bleiben, dass ein eine Kehrschleife befahrender Zug nicht länger als der Bereich zwischen den Meldeabschnitten werden darf. Entstehen Brücken zu benachbarten Gleisabschnitten, funktioniert das Umpolen nicht korrekt oder es entstehen Kurzschlüsse.

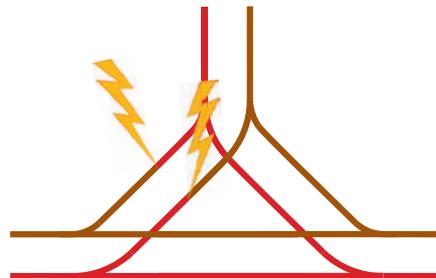
Das über Kehrschleifen Gesagte gilt natürlich in gleicher Weise für Gleisdreiecke. Auch hier ergibt sich eine Kurzschluss-situation bei Gleisen mit unterschiedlicher Polarität der einzelnen Schienen, auch hier sind Mittelgleise nicht betroffen. Der wesentliche Unterschied zur Kehrschleife ist, dass bei einem Gleisdrei- oder auch -fünfeck die Fahrtrichtung eines Schienenfahrzeugs bewusst umgekehrt wird und dass zwischen den Fahrten Weichenlagen angepasst werden. Beim Vorbild ist der Sinn einer solchen Anordnung tatsächlich das Umdrehen eines Fahrzeugs oder Zuges.



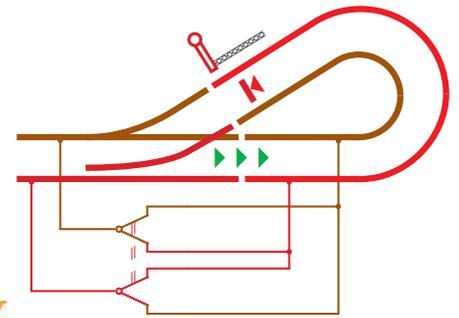
Mittelleiterfahrer haben kein Problem mit einer Kehrschleife. Hier passt die Polarität immer.



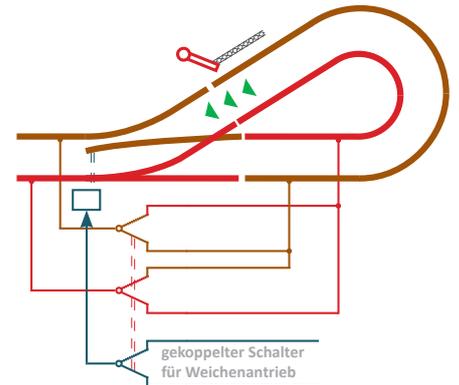
Im „Zweileiter“-System gibt es jedoch unvermeidbar einen Kurzschluss, wenn man nicht vorbeugt. Das gilt gleichermaßen für den Analog- wie Digitalbetrieb!



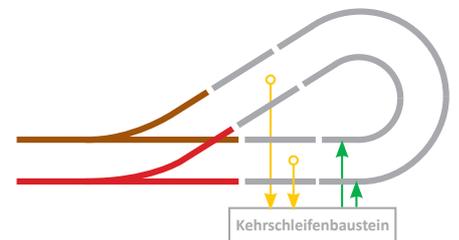
Ein Gleisdeieck erzeugt ohne Gegenmaßnahmen genauso einen Kurzschluss wie eine Kehrschleife.



Der Ausweg: Man macht die eigentliche Schleife in ihrer Polarität umschaltbar. Nun kann ein Zug ein-, aber nicht durchfahren. Er muss in der Schleife warten, bis die Polarität passend eingestellt wurde.



Nach dem Umschalten ist der Weg frei.



Mit Stopp- und/oder Meldestellen lässt sich die Durchfahrt durch die Kehrschleife automatisieren.

## VORSICHT WENDE-FALLE!

Eine bewusst geplante Kehrschleife ist kein Problem, hier kann man elektrische und elektronische Vorsorge treffen. Schwierig wird es jedoch, wenn unerkannte Kehrschleifen entstehen wie z.B. im Beispiel mit dem Hundeknochen rechts. Gleisdreiecke können ähnlich unentdeckt bleiben, wenn sich der dritte Schenkel des Dreiecks auf einem anderen Anlagenteil befindet. Auch eine Kehrsituation, die nur bei bestimmten Weichenstellungen „funktioniert“, kann lange unentdeckt bleiben und zur Fehlerquelle werden. Wenn es also irgendwo „klemmt“ und unklare Kurzschlüsse entstehen, lohnt sich auch eine Prüfung unter dem Blickwinkel unerwünschte Kehrschleife und ungeplantes Gleisdreieck. □

## Zum Weiterlesen

Eine Marktübersicht über die wichtigsten aktuellen Kehrschleifenmodule findet sich in der „Digitalen Modellbahn“, Ausgabe 3/2017. Dieses Heft erscheint im Juni 2017.



# Improvisiert nach Vorschrift

Der letzte Teil der „Großfass-Trilogie“ führt in die Nachkriegszeit. Er gibt eine Freistil-Sicherung wider, bei der die Ladearbeiter etwas über das Ziel hinausgeschossen sind, auf einem zeittypischen Wagen

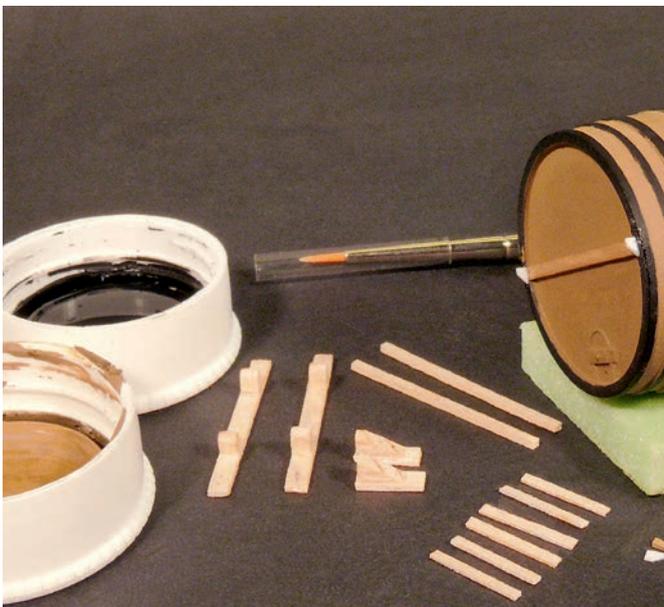
VON CHRISTIAN GERECHT



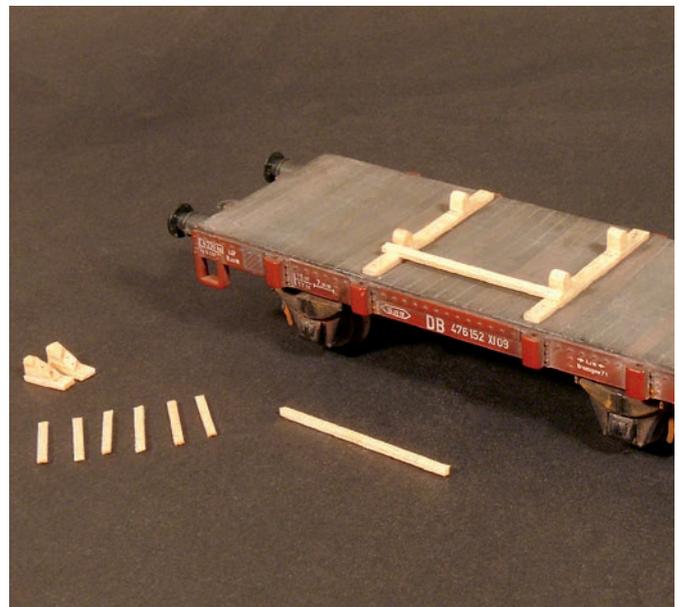
Die für diese Wagenladung benötigten Materialien.



Beidseitig der Verstärkungsleiste klebt man kleine Keile an die Fasskrone.



Mit Holzfarbe werden die Keile bemalt, Schwarz bessert Schäden aus.



Die Stützkonstruktion des Fasses wird mittig auf dem Wagen angebracht.

**D**iese Frachtsicherung könnte man als „positive Gratwanderung“ bezeichnen. Es war gar nicht selten, dass speziell auf Flachwagen und Niederbordern Ladegüter relativ riskant gesichert wurden. Oft drückten die Lademeister gerade bei Rückgängen im Frachtverkehr ein Auge zu, war die Bahn dann doch besonders auf jedes Geschäft angewiesen. Während die großen Verfrachter über gut geschulte Ladearbeiter, die ganz großen Firmen gar über einen eigenen Lademeister verfügten, standen Arbeiter der kleinen Betriebe in Sachen Ladungssicherung oftmals vor größeren Herausforderungen. Zwar erhielten sie, wenn regelmäßig verfrachtend, ebenfalls Zugang zu den

Beladevorschriften, da diese Teil der Gütertarife waren. Sie interpretierten deren, manchmal behördentypisch verquaste Paragraphen, Absätze und Anleitungen aber oft nach eigenem Verständnis und Gutdünken. Das letzte Beispiel einer Großfassladung ist deshalb eines, bei dem die Ladearbeiter sichergehen wollten, dass die Ladung von der Bundesbahn auch hundertprozentig abgenommen würde.

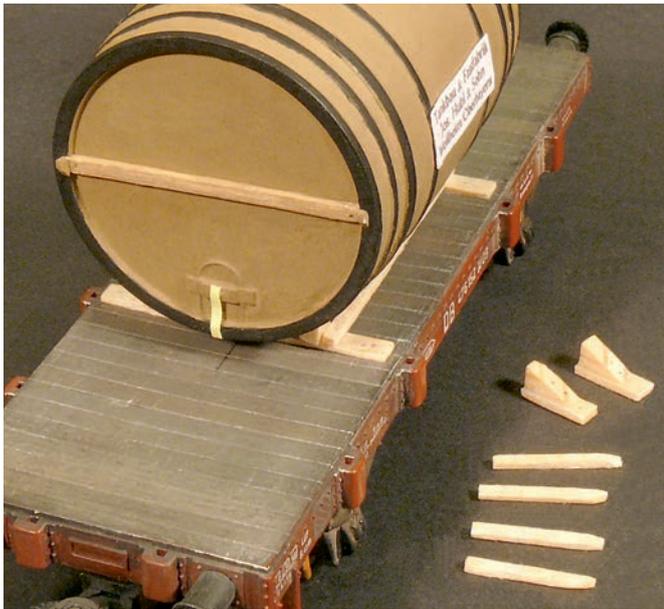
#### RUSTIKAL-SICHERUNG

Anlässlich der im April-Journal vorgestellten Ladungen der Epoche I wurde erwähnt, dass anstatt von Sicherungskeilen ganz archaisch auch viertelrunde Baumscheiben

verwendet werden konnten. Doch auch oben halbrund gesägte Holzblöcke waren erlaubt. Sie wurden auf Querbohlen gesetzt und festgenagelt.

Ein Fass wie das hier verwendete, von einem Märklin-Weinwagen stammende hatte einen Inhalt von etwa zwölf Kubikmetern und wog leer gut zwei Tonnen. Weil es diese Grenze überschritt, durfte es nie mit vollem Gewicht den Wagenboden berühren. Obwohl die Fässer aus Eichenholz bestanden und eisern bereift waren, so wurden sie mit zunehmender Größe immer empfindlicher. Sie mussten also von den Keilen sowohl gestützt als auch fixiert werden.

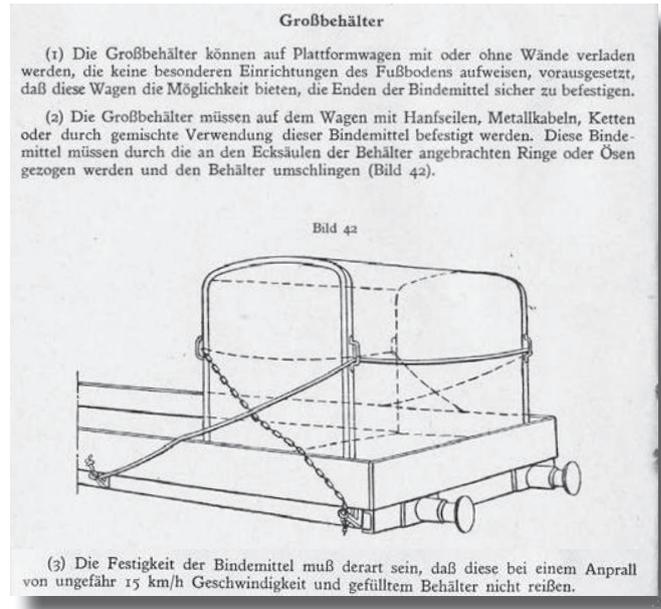
Der diesmal zur Beladung anstehende Xf-Wagen war ein ganz besonderes Gefährt.



Ein Klebestreifen hilft, das Fass genau in Wagenmitte zu positionieren.



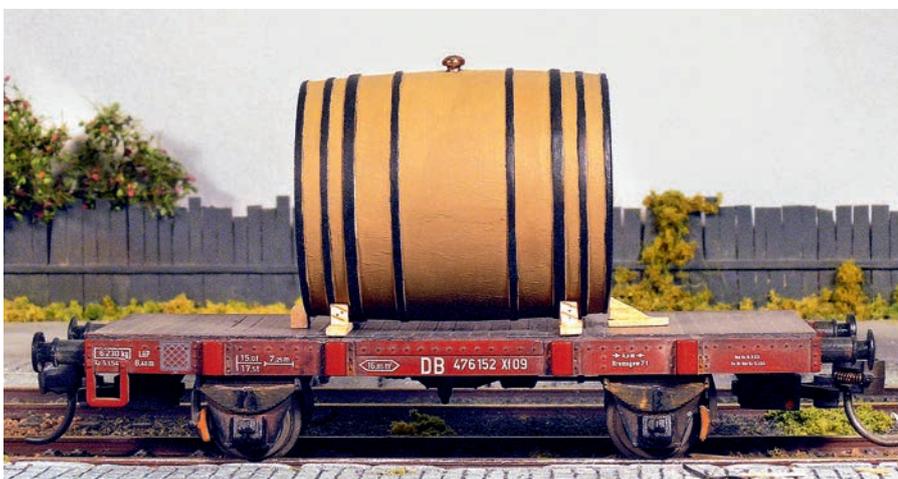
Die Zurrseile laufen diagonal und liegen an den kleinen Keilen auf.



Paragraf 30 der DB-Beladungsvorschrift: Große Fässer sind nicht erwähnt.



Behelfsrungen aus Holz tragen zum besonderen Bild der Ladung bei.



Die Einfach-Variante: Querbohlen mit „aufgenagelten“ Keilen, gegen Längsverschiebung rechts ein gedoppelter Keil und links (weil nichts anderes mehr da war) ein starkes Kantholz.

Als Kriegstyp, der in den USA als Bausatz vorgefertigt und in Großbritannien zusammengesetzt wurde, war sein Lichtraumprofil inseltypisch-schmal. Über 25 000 solcher Wagen hatte die US Army der DB „aufs Auge gedrückt“, die für die kleinen Sonderlinge keine rechte Verwendung hatte. Schon betrieblich waren die Wagen problematisch: Mangels Handbremse galt der Xf als Vorsichtswagen mit Abstoß- und Ablaufverbot. Um ein Modellbahn-Motiv als in den 50er-Jahren angesiedelt zu charakterisieren, ist der Xf 09 jedoch ideal, denn schon 1964 waren alle ausgemustert.

Bevor das Fass verladen wird, schneidet man aus 0,8 Millimeter starkem Balsaholz zwei 28 Millimeter lange und 2,5 Millimeter breite Bohlen. Mit einem weichen Bleistift

markiert man darauf die Mitten, ebenso an Wagen- und Fassboden. Dann wird ermittelt, wie weit der Abstand der beiden Bohlen sein muss, damit das darauf ruhende Fass nicht den Wagenboden berührt. Weiter außerhalb als die (von beiden Fassseiten aus gesehen) zweiten und dritten Fassreifen sollten die Bohlen nicht platziert werden, etwas weiter innen geht auch gut.

Da die relativ hohen abgerundeten Holzblöcke durch das Eigengewicht des Fasses nach außen gedrückt werden können, muss vor jeden Block ein zusätzlicher Keil oder ein Kantholz genagelt werden. Weil die Ladearbeiter in der Fassfabrik mit ausreichend Holz zum Einschlagen versorgt waren, haben sie sich den Zuschnitt von einzelnen Keilen gespart und jedes Holzblock-Paar mit längs vernagelten Vierkantbohlen gesichert. So und nicht anders wurden beispielsweise walzenförmige Güter gesichert, ähnlich auch Kabeltrommeln.

Damit wäre eigentlich der Vorschrift genüge getan. Unsere eifrigen Arbeiter wollten jedoch nichts verkehrt machen und haben das Fass zusätzlich noch in Längsrichtung verkeilt und verspannt. Das war in der Nachkriegszeit zwar für Behälter Pflicht, nicht aber für ein Großfass. Doch woher sollten einfache Ladearbeiter solche Feinheiten kennen? Diese Interpretation der Beladevorschrift ist eine Option abseits des Gewöhnlichen, die dem Modellbahner zu einer kleinen Zusatzbastelei verhilft und das Ladegut optisch interessanter macht. Frei nach dem Motto: „Müssen täten wir das nicht, aber wir haben es halt gerne gewollt!“

Im Grunde ist es ja die Beladevorschrift selbst, die unter dem Paragraphen „Verladen von Behältern“ zu solchem Tun anleitet. Anders als viele Stahlbehälter sind hölzerne Fässer gemeinhin nicht mit Halteösen ausgestattet. Massive Krampen durften auch nicht eingeschlagen werden, weshalb man sich mit kleinen Keilen behelf. Im Modell sind sie gerade einmal einen guten Milli-

meter groß. Solch kleine Keile konnten mit kurzen Nägeln in die Fasskrone geschlagen werden, hatten sie doch lediglich die zu spannenden Seile in Position zu halten.

Im Modell fertigt man die Keile aus einem 0,5 mal ein Millimeter messenden Evergreen-Stäbchen. Sie werden an der Fasskrone befestigt, und zwar exakt in Höhe der waagrecht angebrachten Verstärkungsbohlen. Zu beachten ist, dass die Keile nur gut haften, wenn man zuvor die Klebestellen vom Lack befreit hat. Ist der verwendete Plastikkleber ausgehärtet, werden sie holzfarben bemalt. Dies ist einfacher als die Keile schon vorher zu lackieren. Mit Mattschwarz bessert man Fehlstellen an der schwarz gefärbten Fasskrone aus.

Weil die inneren Rungentaschen des Xf für Behelfsrungen verwendet werden, verspannt und verknotet man die Seile über die äußeren. Für diese verwendet man wieder einmal in Kaffee eingefärbte Fäden von Mullbinden. Sollten diese von einer fusselnden Sorte sein, zieht man sie zwischen zwei Fingern durch leicht verdünnten Weißleim und lässt sie anschließend eine halbe Stunde trocknen.

#### DOPPELT DIAGONAL

Sperrig wie sie nun sind, kann man die Fäden prima verspannen. Sie werden straff durch eine Rungentasche gezogen und mit einem Doppelknoten (unter Zuhilfenahme einer spitzen Pinzette) verknotet. Nun gibt man auf den ersten kleinen Evergreen-Keil ein winziges Tröpfchen Plastikkleber und hält das „Seil“ unter Spannung, bis der Kleber abgebunden hat. Ebenso verfährt man am Keil der anderen Fassseite. Danach zieht man den Mullfaden diagonal zur diesseitigen Rungentasche, spannt und verknotet ihn. Auf gleiche Weise wird die zweite Fassseite verspannt.

Ist ein Faden nicht lang genug, wird ein zweiter angeknüpft. Beim Vorbild verfuhr

man mit den Seilen nicht anders. Zur Sicherung der Knoten an den Rungentaschen reicht ein kleines Tröpfchen Plastikkleber, das man von unten in die Rungentaschen laufen lässt.

Trotz der Seile wird das Fass zusätzlich gegen die gefährlichen Längsverschiebungen gesichert. Dies geschieht mittels zweier Keile, die gegen den Fasskranz gesetzt werden. Da deren Höhe dummerweise falsch berechnet wurde, mussten die Ladearbeiter noch einmal improvisieren. Ein genügend langes, am Wagenboden vernageltes Stück Bohle reichte dazu aus. Beim Vorbild war es zwingend erforderlich, dass die darauf gesetzten Keile durch diese Bohlen hindurch mit dem Boden vernagelt wurden.

Wer meine Großfass-Trilogie verfolgt hat, erkennt natürlich, dass diese Verladeoption nichts anderes ist als eine Abwandlung des erwähnten Verladebeispiels von 1910: Querbohlen unter das Fass, Keile gegen die Fassrundung und/oder Kanthölzer und Keile an die Fasskronen. Alternativ funktioniert die Längssicherung auch mit einem Keil und einem Kantholz.

Und das war es dann auch schon: Mit Hilfe von Zwei-mal-zwei-Millimeter-Lindenholzleistchen, etwas Balsaholz, einem Evergreen-Stäbchen, Fäden von Mullbinden, Farbe und Kleber ist eine Ladung entstanden, die viele Blicke auf sich ziehen wird. Zudem rollt jetzt eine Minimallösung übers Gleis, wie sie zu Beginn der 1950er durchaus möglich beziehungsweise erlaubt war. Beide Ladungen können in relativ kurzer Zeit an jedem Küchentisch entstehen.

Nach der Mitte der 1950er Jahre gehörten solche Großfassladungen übrigens der Vergangenheit an: Fässer aus Holz wurden sukzessive durch Edelstahltanks ersetzt. Epoche-IV-Anhänger gehen diesmal also leer aus. Doch für sie gibt es ganz sicher noch eine ganze Reihe anderer Beladungen, deren Bau nicht minder Spaß machen wird. □

-Anzeige -

**LIMITED EDITION**  
nur 400 Stück



Die Abbildung ist ein Handmuster. Der Wagen wird perfekt und komplett lesbar bedruckt.

**Eisenbahn-Treffpunkt**  
**SCHWEICKHARDT**

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

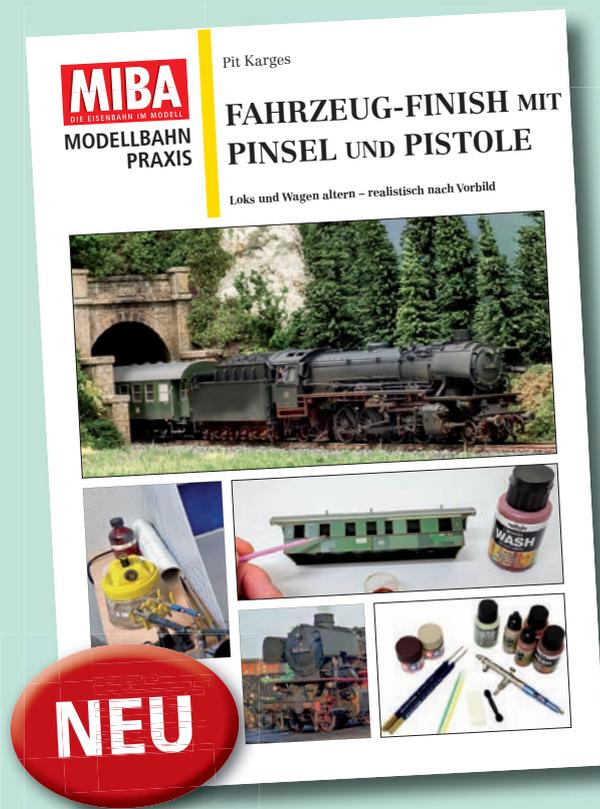
Bestellen Sie den Stihl jetzt zum absoluten  
Vorbestellpreis von  
**€ 49,99**  
unter der Bestellnr. 109-4890-138 vor  
Die gealterte Version ist unter Bestellnr.  
109-4890-038 zum Vorbestellpreis von  
**€ 53,99** zu haben

Das Seminar zum  
Projekt "STIHL"  
Auhagen  
Baukastensystem  
Seminar mit Mike  
Lorbeer  
2-Tage Seminar  
27./28.10.2017  
Bau einer alten  
STIHL Fabrik  
JETZT ANMELDEN!  
für  
**€ 209,99**

mehr Informationen unter  
[www.modelleisenbahn.com](http://www.modelleisenbahn.com)

**Der "NEUE" STIHL®**

# Profitipps für die Praxis

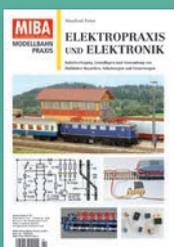


Auf einer realistischen Anlage sollten auch die Fahrzeuge realistisch aussehen – bis hin zur vorbildentsprechenden Verschmutzung. Im neuen MIBA-Praxis-Band zeigt Autor Pit Karges, wie man von leichtem Bremsstaub im Fahrwerk bis hin zur total verreckten Lok eine große Bandbreite an Alterungsspuren aufbringen 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.

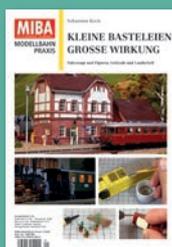
84 Seiten im DIN-A4-Format, über 250 Abbildungen, Klammerheftung

Best.-Nr. 15087452 | € 10,-

## Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Best.-Nr. 150 87442



Best.-Nr. 150 87443



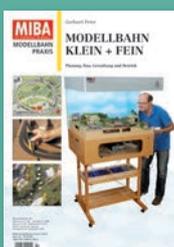
Best.-Nr. 150 87444



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](http://www.vgbahn.de) und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



[www.facebook.com/vgbahn](http://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](mailto:bestellung@miba.de), [www.miba.de](http://www.miba.de)



# LESERPOST

## Betr. VGBahn in Dortmund

Die Ausstellung Intermodellbau Anfang April in Dortmund habe ich wie beinahe jedes Jahr besucht und war diesmal von der Qualität der gezeigten Anlagen ziemlich überzeugt. In früheren Jahren war das schon anders! Schlichtweg erschlagend empfand ich jedoch das Angebot am Stand der VGB (links, mit Kollegin Ingrid Haider. Red). Mein Versuch, anhand des Gebotenen einen Überblick über das Verlagsprogramm zu bekommen, scheiterte irgendwann mit „qualmendem Kopf“. Wie viele lieferbare Titel hat die VGBahn denn aktuell? Wie soll man denn als armer Kunde (der gerade auf solchen Messen ja noch anderes vorhat, als sich Lesestoff zu beschaffen) noch durchblicken, zu welchem Thema es gerade einen Titel von welcher Zeitschrift Ihres Hauses gibt? Auch die sehr freundlichen und hilfsbereiten Damen am Stand konnten mir mit einigen Fragen leider nicht weiterhelfen. Als Hilfe für uns Kunden (und sicher auch für die Mitarbeiter auf der Messe) möchte ich daher anregen, ob es nicht sinnvoll wäre, wenn die VGBahn in Zukunft auf Messen nicht mehr das ganze Arsenal präsentieren würde, sondern vorab eine Auswahl träge, welches Heft



zu welchem Thema mitgenommen wird. Gerade bei den vielen Sonderheften von Eisenbahn-Journal und Miba, die es teilweise doch schon seit Jahren gibt, dürfte es doch leicht sein, eine Auswahl zu treffen.

*Johannes Melchior, Wattenscheid*

## Betr. Josef Brandls Traumanlagen 1/2017

Wie kann denn das geschehen? Großmeister Josef Brandl baut Epoche I – und dann auch noch sächsische Länderbahn! Gleich, ob ihn der Auftrag gereizt hat, einmal ein ganz neues Thema zu bearbeiten, oder ob einfach der Wunsch des Auftraggebers ausschlaggebend war: Die Anlage im Heft „Länderbahn-Romantik“ ist einmal wieder Brandl vom Feinsten. Vermutlich werden sich einige „Ober-Sachsen“ an den preußischen Bahnhofsbauten stören, aber die Anlage als solche ist perfekt gestaltet und transferiert die Eisenbahnatmosphäre von vor 100 Jahren gekonnt in die Jetztzeit. Jeder, den die immer gleichen Anlagen vom Typ „Epoche III Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn“ anöden, sollte sich dieses Heft besorgen!

*Gottfried Jörn, Mainz*



## Betr. EJ-Sonderausgabe 1/2017

Das Mosel-Heft finde ich sehr gelungen, der Themenmix ist hervorragend. Besonders das Extrakapitel über die Brücken ist sehr interessant, da liest man sonst eher selten etwas. Aber auch der Rest ist informativ, gut geschrieben und wie immer toll bebildert. Da stechen solche Hefte immer noch aus der Masse der Fachliteratur heraus.

*Ralf Kollig, per Mail*



## Betr. EJ 4/2017, Primswiler 1975

Mehr zufällig bin ich auf diesen wunderbaren Artikel gestoßen. Da ich selbst in einem Nachbarort groß geworden und selbst noch die Endphase der Dampflokomotive in der Region Lebach erlebt und fotografisch dokumentiert habe, ist der Artikel von Axel Johannsen eine herrliche Erinnerung an diese Zeiten.

*Alois Bauer, Bingen*

- 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

**JOSEF BRANDLS  
TRAUMANLAGEN**  
Auf der fränk'schen  
Eisenbahn

Best.-Nr. 660902-e  
für nur **€ 5,99**  
(statt € 11,99)



- ✓ 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. Der BAHN-Kiosk ist als App gratis im AppStore für iPad und iPhone und im Google-play-Store für Tablets und Smartphones (Android) verfügbar.

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

<p><b>01187 Dresden</b>  <b>SCHILDHAUER-MODELLBAHN</b>                  Würzburger Str. 81                  Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213                  www.modellbahn-schildhauer.de                  modellbahn-schildhauer@online.de  <b>FH</b></p>	<p><b>Diese Anzeige kostet nur                  € 13,- pro Ausgabe</b>  <b>Infos unter Tel.: 081 41/5 3481-153</b>  <b>Fax: 081 41/5 3481-150</b>  <b>e-mail: anzeigen@vgbahn.de</b></p>	<p><b>44339 Dortmund</b>  <b>MODELL TOM</b>                  • NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •                  Evinger Str. 484                  Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536                  www.modelltom.com  <b>FH/RW</b></p>	<p><b>67071 Ludwigshafen-Oggersh.</b>  <b>SPIELWAREN WERST</b>                  Schillerstraße 3                  Tel.: 0621 / 682474                  Fax: 0621 / 684615                  www.werst.de • werst@werst.de  <b>FH/RW</b></p>
<p><b>01445 Radebeul</b>  <b>MODELLEISENBAHNEN</b>  <b>Grundkötter GmbH</b>                  Hauptstr. 22                  Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950                  www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com  <b>FH/RW</b></p>	<p><b>25355 Barmstedt</b>  <b>MODELLBAHNEN HARTMANN</b>                  Reichenstr. 24                  Tel.: 04123 / 6706                  Fax: 04123 / 959473                  Modellbahnen-Hartmann@t-online.de  <b>FH/RW/B EUROTRAIN</b></p>	<p><b>45479 Mülheim</b>  <b>MODELLBAHNLÄDCHEN EULER</b>  <b>K. EULER</b>                  Grabenstr. 2                  Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 3059996                  modellbahneuler@aol.com  <b>FH</b></p>	<p><b>67146 Deidesheim</b>  <b>moba-tech</b>  <b>der modelleisenbahnladen</b>                  Bahnhofstr. 3                  Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169                  www.moba-tech.de • info@moba-tech.de  <b>FH/RW</b></p>
<p><b>04159 Leipzig</b>  <b>bahnundbuch.de</b>  <b>Versandhandel für Fachliteratur,                  Videos, DVDs, CDs</b>                  Raust. 12                  Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de  <b>B</b></p>	<p><b>28865 Lilienthal b. Bremen</b>  <b>HAAR</b>  <b>MODELLBAHN-SPEZIALIST</b>                  Hauptstr. 96                  Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527                  haar.lilienthal@vedes.de  <b>FH/RW</b></p>	<p><b>49078 Osnabrück</b>  <b>J.B. MODELLBAHN-SERVICE</b>                  Lotter Str. 37                  Tel.: 0541 / 433135                  Fax: 0541 / 47464                  www.jbmodellbahnservice.de  <b>FH/RW EUROTRAIN</b></p>	<p><b>67655 Kaiserslautern</b>  <b>DiBa-MODELLBAHNEN</b>                  Königstr. 20-22                  Tel./Fax: 0631 / 61880                  geschaeft@diba-modellbahnen.de  <b>FH/RW EUROTRAIN</b></p>
<p><b>10318 Berlin</b>  <b>MODELLBAHNBOX</b>  <b>KARLSHORST</b>                  Treskow-Allee 104                  Tel.: 030 / 5083041                  www.modellbahnbox.de  <b>FH/RW/A EUROTRAIN</b></p>	<p><b>30159 Hannover</b>  <b>TRAIN &amp; PLAY</b>                  Modelleisenbahnen • Modellautos                  Breite Str. 7 • Georgswall 12                  Tel.: 0511 / 2712701                  Fax: 0511 / 9794430  <b>FH/RW/A</b></p>	<p><b>52062 Aachen</b>  <b>M. HÜNERBEIN OHG</b>                  Markt 11-15                  Tel.: 0241 / 33921                  Fax: 0241 / 28013  <b>EUROTRAIN</b></p>	<p><b>69214 Eppelheim/Heidelberg</b>  <b>MODELLBAHN SCHUHMANN</b>                  Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.                  Tel.: 06221 / 76 38 86                  Fax: 06221 / 768700                  www.Modellbahn-Schuhmann.de  <b>FH/RW EUROTRAIN</b></p>
<p><b>10589 Berlin</b>  <b>MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH</b>                  Mierendorffplatz 16                  Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin                  Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509                  www.Modellbahnen-Berlin.de  <b>FH EUROTRAIN</b></p>	<p><b>33102 Paderborn</b>  <b>EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER</b>                  Friedrichstr. 7 • Am Westerntor                  Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753                  www.modellbahn-sester.de                  info@modellbau-sester.de  <b>FH/RW/A/B</b></p>	<p><b>53111 Bonn</b>  <b>MODELLBAHNLAND BONN</b>                  Kölnstr. 32-34                  Tel.: 0228 / 342410                  Fax: 0228 / 348918                  www.modellbahnland.de  <b>FH/RW/H/A/SA</b></p>	<p><b>70180 Stuttgart</b>  <b>SUCH &amp; FIND</b>  <b>An- + Verkauf von Modellbahnen</b>                  Mozartstr. 38                  Tel. + Fax: 0711 / 6071011                  www.suchundfind-stuttgart.de  <b>A</b></p>
<p><b>10789 Berlin</b>  <b>MODELLBAHNEN TURBERG</b>                  Lietzenburger Str. 51                  Tel.: 030 / 2199900                  Fax: 030 / 21999099                  www.turberg.de  <b>FH/RW/A/B EUROTRAIN</b></p>	<p><b>34379 Calden</b>  <b>RAABE'S SPIELZEUGKISTE</b>  <b>Ankauf – Verkauf von Modell-                  eisenbahnen, Autos</b>                  Wilhelmsthaler Str. 11                  Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net  <b>FH/RW/A/SA</b></p>	<p><b>53111 Bonn</b>  <b>MODELLBAHNSTATION</b>  <b>BONN</b>                  Römerstr. 23                  Tel.: 0228 / 637420  <b>FH EUROTRAIN</b></p>	<p><b>71334 Waiblingen</b>  <b>EISENBAHNTREFFPUNKT</b>  <b>Schweickhardt GmbH &amp; Co. KG</b>                  Biegelwiesenstr. 31                  Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076                  ets@modelleisenbahn.com  <b>FH/RW/A/B EUROTRAIN</b></p>
<p><b>12105 Berlin</b>  <b>MODELLBAHN PIETSCH GMBH</b>                  Prühßstr. 34                  Tel./Fax: 030 / 7067777                  www.modellbahn-pietsch.com  <b>EUROTRAIN</b></p>	<p><b>40217 Düsseldorf</b>  <b>MENZELS LOKSCHUPPEN</b>  <b>TÖFF-TÖFF GMBH</b>                  Friedrichstr. 6 • LVA-Passage                  Tel.: 0211 / 373328                  www.menzels-lokschuppen.de  <b>FH/RW EUROTRAIN</b></p>	<p><b>58135 Hagen-Haspe</b>  <b>LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE</b>                  Vogelsanger Str. 36-40                  Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451                  www.lokschuppenhagenhaspe.de                  office@lokschuppenhagenhaspe.de  <b>FH/RW</b> </p>	<p><b>71638 Ludwigsburg</b>  <b>ZINTHÄFNER</b>  <b>Spiel – Freizeit</b>                  Solitudestr. 40                  Tel.: 07141 / 925611  <b>FH</b></p>
<p><b>14057 Berlin</b>  <b>BREYER MODELLEISENBAHNEN</b>                  Kaiserdamm 99                  Tel./Fax: 030 / 3016784                  www.breyer-modellbahnen.de  <b>FH/RW/A</b></p>	<p><b>42289 Wuppertal</b>  <b>MODELLBAHN APITZ GMBH</b>                  Heckinghauser Str. 218                  Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263                  www.modellbahn-apitz.de  <b>FH</b> </p>	<p><b>63110 Rodgau</b>  <b>MODELL + TECHNIK</b>  <b>Ute Goetzke</b>                  Untere Marktstr. 15                  Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137                  info@mut-goetzke.de  <b>FH</b></p>	<p><b>71720 Oberstenfeld</b>  <b>SYSTEM COM 99</b>  <b>Modellbahn-Zentrum-Bottwartal</b>                  Schulstr. 46                  Tel.: 07062 / 9788811                  www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de  <b>FH/RW EUROTRAIN</b></p>
<p><b>22083 Hamburg</b>  <b>MEISES ModellbahnCenter</b>  <b>MMC GmbH &amp; Co. KG</b>                  Beethovenstr. 64                  Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390                  www.meises-mobacenter.de  <b>FH/RW EUROTRAIN</b></p>	<p><b>44141 Dortmund</b>  <b>DER LOKSCHUPPEN</b>  <b>DORTMUND GMBH</b>                  Märkische Str. 227                  Tel.: 0231 / 412920 • Fax: 0231 / 421916                  www.Lokschuppen.com  <b>FH EUROTRAIN</b></p>	<p><b>63654 Büdingen</b>  <b>MODELL &amp; TECHNIK</b>  <b>RAINER MÄSER</b>                  Berliner Str. 4                  Tel.: 06042 / 3930                  Fax: 06042 / 1628  <b>FH EUROTRAIN</b></p>	<p><b>72657 Altenriet bei Stuttgart</b>  <b>MODELLBAHNLL SR-24</b>  <b>HANS WEISS</b>                  Im Breiten Baum 2                  Tel.: 07127 / 35020 • Fax: 07127 / 21616                  E-Mail: hans.weiss@geromail.de  <b>H</b></p>

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 Steckermaier**  
Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550  
www.steckermaier.de  
steckermaier@steckermaier.de  
FH/RW **EUROTRAIN®**

90478 Nürnberg

**MODELLBAHN**  
**Helmut Sigmund**  
Schweiggerstr. 5  
Tel.: 0911 / 464927  
**EUROTRAIN®**

97070 Würzburg

**ZIEGLER MODELLTECHNIK**  
Textor Str. 9  
Tel.: 0931 / 573691  
www.modelltechnik-ziegler.de  
FH/RW **EUROTRAIN®**

75339 Höfen

**DIETZ MODELLBAHNTECHNIK**  
**+ 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 MODELLBAHN**  
**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

Nr. 36 Deutschland 12,00 € | Österreich 13,00 € | Schweiz 23,50 CHF | B/Lux 14,00 € | NL 15,10 €

# ModellbahnSchule

**Modell Eisen Bahner**

**Digitallicht in Altlok**  
Lichtwechsel in älteren Loks durch einfachen Eingriff

**Eigene Emailschilder**  
Werbeschilder aus Blech problemlos selbst anfertigen

**Steuern im Wagen**  
Pwif 41/52 von Weiert perfekt gebaut und lackiert

**Neue Bäume überall**  
Neuentwicklungen fördern eine immer perfektere Natur

## Bahnbetriebswerke

Durchdachte Konzepte für ein perfektes Bw

**NEU**

## Erstklassige Ideen und Expertentipps

Den betrieblichen Mittelpunkt auf einer Modellbahnanlage bilden der Bahnhof und sein Bahnbetriebswerk (Bw). Vor allem der Dampflokbetrieb erforderte eine umfangreiche Logistik. Obwohl die Richtlinien für die Konzeption eines Bw klar sind, werden auf vielen Anlagen Darstellungsfehler gemacht. Die ModellbahnSchule versucht dem Modellbahner genügend Informationen zu geben, damit künftige Planungen vorbildgerechter ausfallen. In letzter Zeit entwickelten verschiedene Hersteller bei den Premium-Bäumen Produktverbesserungen. Die Modellbahn-Schule stellt diese interessanten Neuheiten vor. Der Bau eines Messingmodells setzt Erfahrung voraus. Viele Tipps rund um den Pwif von Weiert können auch auf andere Bausätze übertragen werden. Außerdem erfahren Sie, wie man ältere Loks problemlos mit einem Rot/Weiß-Lichtwechsel und realistisch aussehende Emaille-Schilder selbst anfertigen kann.

100 Seiten, Format 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung,  
rund 200 Abbildungen und Skizzen  
Best.-Nr. 920036 • € 12,-

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Modell Eisen Bahner**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim  
MEB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de



[www.modellbahnboerse-berlin.de](http://www.modellbahnboerse-berlin.de)  
28.05.: 01069 Dresden, „Alte Mensa“, 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

[www.modellbahn-spielzeug-boerse.de](http://www.modellbahn-spielzeug-boerse.de)

**Dachau, So. 25.6.17, von 10–14 Uhr**  
**Modellbahn Markt & Treff**  
ASV-Halle, Gröbenriederstr. 21  
089/51099130, [www.gruber-events.de](http://www.gruber-events.de)

### Besuchen Sie uns auf den Messen

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

**03.11.–05.11.17**  
**Faszination Modellbau**  
**in Friedrichshafen**

**17.11.–19.11.17**  
**Die Modellbahn**  
**in München**



### Dauerausstellungen

[www.miniaturelbtalbahnhof.de](http://www.miniaturelbtalbahnhof.de) • Miniatur-Elbtalbahnhof, Schandauer Str. 51 c, 01824 Königstein, Tel.: 035021/59218.

[www.eisenbahnwelten-rathen.de](http://www.eisenbahnwelten-rathen.de) • Eisenbahnwelten im Kurort Rathen, Elbweg 10, 01824 Rathen, Tel.: 035021/59428.

[www.kleine-saechsische-schweiz.de](http://www.kleine-saechsische-schweiz.de) • Miniaturpark „Die kleine Sächsische Schweiz“, Schustergasse 8, 01829 Stadt Wehlen OT Dorf Wehlen, Tel.: 035024/70631.

[www.modelleisenbahnland-oderwitz.de](http://www.modelleisenbahnland-oderwitz.de) • Modelleisenbahnland Oderwitz e.V., Kirchstr. 8, 02791 Oderwitz, Tel.: 035842/26996.

[www.modellbahn-wiehe.de](http://www.modellbahn-wiehe.de) • Modellbahn Wiehe, Am Anger 19, 06571 Wiehe, Tel.: 034672/83630.

[www.modellbahnland-erzgebirge.de](http://www.modellbahnland-erzgebirge.de) • Modellbahnland Erzgebirge, Mittelweg 4, 09488 Thermalbad Wiesenbad OT Schönfeld, Tel.: 03733/596357.

[www.klein-erzgebirge.de](http://www.klein-erzgebirge.de) • Klein-Erzgebirge e.V., Richard-Wagner-Str. 2, 09569 Oederan, Tel.: 037292/599-0.

[www.zeitreise-hohenfichte.de](http://www.zeitreise-hohenfichte.de) • Zeitreise GmbH, Fabrikweg 1, 09573 Leubsdorf OT Hohenfichte, Tel.: 037291/139791.

[www.loxx-berlin.com](http://www.loxx-berlin.com) • LOXX am ALEX Miniatur Welten Berlin, Im Alexa (Alexanderplatz), Grunerstraße 20, 10179 Berlin, Tel.: 030/44723022.

[www.miniatur-wunderland.de](http://www.miniatur-wunderland.de) • Miniatur-Wunderland Hamburg GmbH, Kehr wieder 2, Block D, 20457 Hamburg, Tel.: 040/300680-0.

[www.modellbahn-zauber.de](http://www.modellbahn-zauber.de) • Modellbahn-Zauber e.K., Brückenstr. 18, 25840 Friedrichstadt, Tel.: 04881/938858.

[www.modelleisenbahn-fulda.de](http://www.modelleisenbahn-fulda.de) • Modelleisenbahn Fulda Künzell, Johann-Friedrich-Böttger-Str. 2a, 36093 Künzell, Tel.: 0171/5326547.

[www.modellbahnwelt-odenwald.de](http://www.modellbahnwelt-odenwald.de) • Modellbahnwelt Odenwald, Krumbacher Str. 37, 64658 Fürth, Tel.: 06253/9309725.

[www.schwarzwaldmodellbahn.de](http://www.schwarzwaldmodellbahn.de) • Schwarzwald-Modellbahn, Eisenbahnstr. 52a, 77756 Hausach, Tel.: 07831/966010.

[www.maerklin-world-titisee.de](http://www.maerklin-world-titisee.de) • Märklin World Titisee, Seestr. 21, 79822 Titisee-Neustadt, Tel.: 07651/2040597.

[www.miniland.de](http://www.miniland.de) • Miniland, Hürderstr. 4, 85551 Kirchheim / Heimstetten, Tel.: 089/54045027.

[www.miniwelt-oberstaufen.de](http://www.miniwelt-oberstaufen.de) • Miniwelt Oberstaufen, Wengen 15, 87534 Oberstaufen, Tel.: 08386/960711.

[www.gothard-modellbahn.de](http://www.gothard-modellbahn.de) • Faszination Gotthardbahn, Reichelshofen 28, 91628 Steinsfeld, Tel.: 09865/941898.

[www.miniaturland-pappenheim.de](http://www.miniaturland-pappenheim.de) • Miniaturland Treuchtlingen, Elkan-Naumburg-Str. 35, 91757 Treuchtlingen, Tel.: 09143/837851.

# 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](http://www.modellbahn-weber.com)

Verkauf: orig. Lokschild 50 3561-3 vom Bw Halberst./Güsten/Güstrow/Schwerin und Buch: Dampfzeit SW-B-Bd., neuwertiger Zustand DB. Suche: orig. NALS BR 50 u. BR 52 DR-Altbau/Neubau/Reko. Preise: VS. Tel.: 036622/71666.

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)  
Feine Details und Eisenbahnmodelle

[www.nordbahn.net](http://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-igb@t-online.de](mailto:manfred-igb@t-online.de).

[www.lok-doc-wevering.de](http://www.lok-doc-wevering.de)

Original Zugschlussleuchte der Deutschen Reichsbahn, Petroleumlampe, im Originalzustand zu verkaufen. Verhandlungsbasis. [haschmo@telelev-dsl.de](mailto:haschmo@telelev-dsl.de).

[www.jans-modellshop.de](http://www.jans-modellshop.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](http://www.peters-spielkiste-modellbahnen.de)

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

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.

[www.modellbau-chocholaty.de](http://www.modellbau-chocholaty.de)

Verk.: M+F Spritzpistole m. Zubehör, Bastel-Kreissäge, Bastel-Stichsäge, Bohrzweig mit Zubehör, kleine Bastel-Bohrmaschine, 3 LötKolben, div. Präzisionswerkzeug, alles in gutem Zustand. Preis auf Anfrage. Tel.: 089/879384, [heim-walter@web.de](mailto:heim-walter@web.de).

### Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

LGB ÖBB-Schmalspur, unbespielt, OVP, 1 Diesellok 20520 (MZS), 22962 Sound, 2 4-achs. P.-, 1 Fahrradwagen, 1 Restaurant-Wagen „Ybbstalbahnhof“, alle Wagen Metallräder. Liste Tel.: 06187/27460, Fax: 06187/901060, [nfp-redaktion@t-online.de](mailto:nfp-redaktion@t-online.de).

[www.spur-0.de](http://www.spur-0.de)

Verkäufe: KM1-Dampflok badische IVh, Ep. I, fein gesupert, 1A-Zustand, für € 2.850,-. Bei Selbstabholung erfolgt Vorführung auf Anlage. Schrankenposten, Fertigmodell Spur 1, Ziegel von Stangl Laser-Cut, fein gesupert € 140,-. Tel.: 06181/690354.

LGB-Loks, Waggon und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder [hermann.goebels@t-online.de](mailto:hermann.goebels@t-online.de).

### Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

[www.modellbahn-pietsch.com](http://www.modellbahn-pietsch.com)

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](http://www.wagenwerk.de)  
Feine Details und Eisenbahnmodelle

[www.augsburger-lokschuppen.de](http://www.augsburger-lokschuppen.de)

[www.modellbahnzentrum-uerdingen.de](http://www.modellbahnzentrum-uerdingen.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).



Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite [www.vgbahn.de](http://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](mailto:e.freimann@vgbahn.de) oder Sie laden den Coupon unter [www.vgbahn.de](http://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 Privatannonce 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.

	<b>Privatannonce bis 7 Zeilen € 10,-</b>
	<b>Privatannonce bis 12 Zeilen € 15,-</b>
	<b>Privatannonce bis 17 Zeilen € 20,-</b>

**ANZEIGENSCHLUSS EJ 8/2017: 06.06.2017**

**Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!**

- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Dies + Das             | <input type="checkbox"/> Gesuche Dies + Das             | <input type="checkbox"/> Sonstiges                       | <input type="checkbox"/> Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,- pro Zeile + MwSt |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2      | <input type="checkbox"/> Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2      | <input type="checkbox"/> Urlaub, Reisen, Touristik       | <input type="checkbox"/> 1 x veröffentlichen   |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m | <input type="checkbox"/> Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m | <input type="checkbox"/> Börsen, Auktionen, Märkte       | <input type="checkbox"/> 2 x veröffentlichen   |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z     | <input type="checkbox"/> Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z     | Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)    |  |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Fahrzeuge sonst.       | <input type="checkbox"/> Gesuche Fahrzeuge sonst.       | <input type="checkbox"/> Fettdruck pro Zeile + € 1,-     | <input type="checkbox"/> 3 x veröffentlichen   |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Zubehör alle Baugrößen | <input type="checkbox"/> Gesuche Zubehör alle Baugrößen | <input type="checkbox"/> Farbdruck rot pro Zeile + € 1,- | <input type="checkbox"/> 4 x veröffentlichen   |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Literatur, Video, DVD  | <input type="checkbox"/> Gesuche Literatur, Video, DVD  | <input type="checkbox"/> Grauer Fond pro Zeile + € 1,-   | <input type="checkbox"/> 5 x veröffentlichen   |
| <input type="checkbox"/> Verkäufe Fotos + Bilder         | <input type="checkbox"/> Gesuche Fotos + Bilder         |  | <input type="checkbox"/> ..... x veröffentlichen   |

\_\_\_\_\_  
Name / Firma

\_\_\_\_\_  
Vorname

\_\_\_\_\_  
Straße / Hausnummer

\_\_\_\_\_  
PLZ / Ort

\_\_\_\_\_  
Telefon / Fax

\_\_\_\_\_  
Datum / Unterschrift

Zahlung: € \_\_\_\_\_ Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

\_\_\_\_\_  
Kreditinstitut (Name und BIC)

\_\_\_\_\_  
IBAN

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

[www.mbs-dd.com](http://www.mbs-dd.com)

**günstig: [www.DAU-MODELL.de](http://www.DAU-MODELL.de)**

**[www.Modellbau-Gloekner.de](http://www.Modellbau-Gloekner.de)**

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

**[www.modellbahnritzer.de](http://www.modellbahnritzer.de)**

**[www.modelltom.com](http://www.modelltom.com)**

**[www.carocar.com](http://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](mailto:contact@us-brass.com)

**[www.lokraritaetenstuebchen.de](http://www.lokraritaetenstuebchen.de)**

**[www.Modellbahnen-Berlin.de](http://www.Modellbahnen-Berlin.de)**

**[www.modellbahn-am-dorfplatz.de](http://www.modellbahn-am-dorfplatz.de)**

**[www.zuz-modellbahn.com](http://www.zuz-modellbahn.com)**

Roco: BR 58 DR € 80,-; BR 57 DR € 70,-. Trix: BR 38.4 Länderbahn € 70,-. Flm.: BR 56 Länderbahn € 70,-. Lil.: BR 62 DR € 60,-. Piko: 1 Paar Windbergwagen DRG neu € 40,-. Alles + Porto. Tel.: 03335/31076 (nach 18 Uhr).

**[www.moba-tech.de](http://www.moba-tech.de)**

**[www.modelltechnik-ziegler.de](http://www.modelltechnik-ziegler.de)**

Verk. große Modellautosammlung in H0 seit den 70er Jahren (ca. 400–500 Stück) von Wiking, Brekina, Herpa, Roco usw. Eine große Zahl an Feuerwehrautos und Militärfahrzeugen. Es befinden sich einige „Schätzchen“ darunter (laut Aussage eines Fachmannes). Auf Wunsch werden die Autos auch „convolut“ (d.h. kartonweise, aber nicht einzeln) abgegeben. Tel.: 089/879384, [heim-walter@web.de](mailto:heim-walter@web.de).

**[www.modellbahn-apitz.de](http://www.modellbahn-apitz.de)**  
**[info@modellbahn-apitz.de](mailto:info@modellbahn-apitz.de)**

**[www.modelleisenbahn.com](http://www.modelleisenbahn.com)**

Spur H0 verk.: Flm. V 180002 Kriegslök € 145; Roco BR E 18019 € 95; Flm. BR E 17 121 € 135; Roco BR E 18014 € 135; Roco BR 1911 rot € 120; Roco BR 13253 Schweiz € 165; Roco BR 74967 DB € 115; Roco BR 4 mit 01-Tender. Tel.: 0385/5559076.

**[www.d-i-e-t-z.de](http://www.d-i-e-t-z.de)**

**[www.modellbahnshop-remscheid.de](http://www.modellbahnshop-remscheid.de)**

Große H0-2-Leiteranlage 7 x 4 m, bestehend aus 7 Segmenten, ca. 50 Weichen, Drehscheibe, Signale, Hallen und Häuser etc. zu verkaufen. Fahrendes Material: 50 Loks Roco, Fleisch., Lilip., Trix, Hamo, teilweise mit FaulhaberMotoren, originalverp., 120 Personenwagen, ca. 60 Güterw. Die analoge Anlage befindet sich im Raum Pforzheim. Tel.: 07231/651566 (von 15–20 Uhr).

**[www.jbmodellbahnservice.de](http://www.jbmodellbahnservice.de)**

**[www.suchundfind-stuttgart.de](http://www.suchundfind-stuttgart.de)**

**Verk. H0-2L, 250 Wagen, 50 Loks**, unbespielt, auch Teilverkauf ab € 100,-, viel Zubehör, keine Listen. Verkauf nur an Privat vor Ort. Fabrikate: Roco, Fleischm., Ade usw. Tel.: 030/4327208 (ab 18 Uhr).

**[www.menzels-lokschuppen.de](http://www.menzels-lokschuppen.de)**

**[www.modellbahn-leisnig.de](http://www.modellbahn-leisnig.de)**

FL4913 MITROPA-Nachtzug + Erg.-Wagen FL86587, neu + selten € 480, RO41251 Digi-Startset V80 + Nahverk.-Zug, neu € 135, RO62595 BR115 Ep. 5, neuw. € 80, PIKO-Set BR182 + 2 Dosto-Wagen, neu € 92. Tel.: 0212/24929904.

**[www.koelner-modell-manufaktur.de](http://www.koelner-modell-manufaktur.de)**

**[www.puerner.de](http://www.puerner.de)**

### Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Spur N verkaufe: Arnold BR 96006 € 135,-; Fleischm. BR 89009 mit Tender € 110,-; Minitrix BR 03234 € 155,-; Escalu el. Triebwagen 4-achsiger € 125,-; Minitrix 3-achsiger Rangierlok € 45,-; Arnold Elok 1044501 Österreich € 78,-. Tel.: 0385/5559076.

### Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

**Rollprüfstand für Lokomotiven der Spur N.** Spezialanfertigung der Deutschen Firma SB-Modellbau. Rüstet Lokomotiven mit Spezialmotoren aus. Neupreis 120,00 € Verhandlungsbasis. [haschmo@telelev-dsl.de](mailto:haschmo@telelev-dsl.de).

**Wandvitrine (Buche) für Modellbahn Spur N**, Länge 100 cm, Höhe 60 cm mit 14 lfdm Schienen und 2 Glasschiebetüren, an Selbstabholer zu verkaufen. Verhandlungsbasis. [haschmo@telelev-dsl.de](mailto:haschmo@telelev-dsl.de).

**Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1**  
**[www.hack-bruecken.de](http://www.hack-bruecken.de)**

Märklin C-Gleise, Weichen, Bogenweichen, DKW, 4x E-Antriebe, alles neuwertig, halber NP, Drehscheibe neu, digital 7686 € 220,-, Carrera-Rennbahn u. Zubehör 124, 132, Universal, große Menge, Listen anfordern. Tel.: 02841/42073.

**[www.modellbahnservice-dr.de](http://www.modellbahnservice-dr.de)**

Zubehör in H0 zu verk.: 2 große Bahnhöfe, Häuser, ca. 500 Bäume, ca. 1000 Figuren, Baumaterial, Kleinteile, Gleismaterial, Oberleitungsmaterial usw. Das Material ist in gutem Zustand und sortiert. Preis auf Anfrage. Tel.: 089/879384, [heim-walter@web.de](mailto:heim-walter@web.de).

### Verkäufe Literatur, Video, DVD

Prignitzer Schmalspurbahn. Umfangreiche Dokumentation abzugeben. Dabei 288 Fotos von Loks, Wagen und Fahrbetrieb. Weiter 73 Zeichnungen von Loks und Wagen sowie 16 Zeichnungen der Hochbauten. Besichtig. bei [Lutz.haberdtzl@vodafone.de](mailto:Lutz.haberdtzl@vodafone.de).

MIBA 1986–1997 in Stäbchensammelmappe, MEB 2005 (1 Heft fehlt), 2006, 2008, 2009 geg. Selbstabholung abzugeben. Tel.: 089/7557613.

**Eisenbahnliteratur:** 5 Ordner Schritt für Schritt zur perfekten Modellbahn, Eisenbahnjahrbuch 1972 und 1973 der DDR. Bücher über alle Baureihen der Deutschen Bahn einschließlich der Länderbahnen. Modellbahn Elektronik und vieles mehr. Insgesamt 62 Bände. Bitte anfragen. [haschmo@telelev-dsl.de](mailto:haschmo@telelev-dsl.de).

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

**[www.bahnundbuch.de](http://www.bahnundbuch.de)**

Abzugeben: MIBA Spezial 1–28, MIBA 1981–2006, Märklin-Magazin 1971–1995. Wolfgang Fröhlich, Tel.: 02644/800036.

Modellbahnkataloge Fahrzeuge H0 seit 1984, fast alle üblichen Firmen an Selbstabholer € 1100,- VB. Tel.: 0211/227877. Bitte auch wiederholt versuchen, großer Kofferraum erforderlich!

Liliput Wien, eine Legende lebt. 2 Bände im Schuber, auf 1200 Seiten alles über Liliput € 23,- + € 7,- Porto. Tel.: 05608/4338, [erclaus@gmx.net](mailto:erclaus@gmx.net).

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.

Märklin-Freunde sind informiert!

**KOLL'S PREISKATALOG**

**MÄRKLIN 00/H0**

[www.koll-verlag.de](http://www.koll-verlag.de)

Tel.: 06172/302456

Sammlungsaflösung! Ca. 120 Titel Eisenbahnliteratur, u.a. viele Beschreibungen von Kleinbahnstrecken der DR, Bahnbau, Bildbände, möglichst im Gesamtpaket zu verkaufen. Detailliste gegen Freiumschlag auch möglich bei Karl-Heinz Bothe, Friedrichstr. 47, 06347 Gerbstedt.

### Verkäufe Fotos + Bilder

[www.lokbilder.de](http://www.lokbilder.de) – Fotoabzüge ab 1953

### Gesuche Dies + Das

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, [henning@modelleisenbahn-ankauf.com](mailto: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: [annedetlefergerth@aol.com](mailto:annedetlefergerth@aol.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](mailto:uwe-quiring@t-online.de).

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

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsaflösungen 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, [modelleisenbahn@bayern-mail.de](mailto:modelleisenbahn@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 Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

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

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.

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.

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

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

## Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

Suche Fleischmann Diesellok 4247 British Railways. Bitte nur neuere Modelle anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

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.

Suche Schnabel Zahnradlok T28, Fotografieranstrich. Tel.: 07667/9113803.

Suche und verkaufe:  
**us-brass**

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

**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.

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

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

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

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.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung, analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohnen 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.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@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 Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabhöler. 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 Selbstabhöler 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.**

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

## Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

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.

**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 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.

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.

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.

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, meigermodellbahn@t-online.de.

### Gesuche Literatur, Video, DVD

Suche MIBA-Report „Zugbildung 2“, Autor: Michael Meinhold - Thema: Güterzüge: Verkehr, Betrieb, Gattungen, ehemalige Bestell-Nr. 15087229. Tel.: 0171/7901998, Fax: 03501/781790, Festnetztelefon: 03501/781798.

„Züge, Wagen und vergangene Zeiten“ von G. Meyer, Band 1. Gern in lädiertem Zustand – Hauptsache vollständig! Bergmann, Allendeplatz 23, 07747 Jena.

### 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

Modelleisenbahnfreunde Norheim/Rhumetal e.V. Modellausstellung am 09.–10.09.2017 im Jägerzelt (fester Bau) am Schützenring 2 in 37154 Norheim. Wir suchen für diese Modellausstellung noch kleine Modellanlagen für die Spurweiten H0, H0e/m, N, TT aus dem Raum Harz-Weser, Süd-Niedersachsen, Hessen, Thüringen, Sachsen-Anhalt. Info-Tel.: 05551/65986.

**ZIMO Decodereinbau in H0-Fahrzeuge. Fachkennt. + Erfahrung, anspruchsvolle Programmierung / Lichtmanagement. E-Mail: Modellbahn.pf@bluewin.ch, Tel.: 0041/449150447.**

Modelleisenbahner sucht professionelle Unterstützung bei der Zurüstung von Lokomotiven und Wagen in der Nenngröße H0. Meist Fahrzeuge von Roco oder Tillig. Bitte melden per Mail unter martin.triemer@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.modell-hobby-spiel.de  
– News / Modellbahnsofa –

www.menzels-lokschuppen.de

www.puerner.de

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

www.modellbahnen-berlin.de

### Urlaub, Reisen, Touristik

Am 18.06.2017 Dampfzug Sonderfahrt von Braunschweig nach Weferlingen (LWB) anlässlich der 30. Jahrestag der EFH-Helmstedt mit Lok Cn2t, ehemalige Bergedorf – Geesthacher Eisenbahn Nr. 21 und BS-Hafenbahn Nr. 2 sowie mit 2- u. 3-achs. Personenzugwagen 3. Klasse der 30er Jahre. Infos: Eisenbahnfreunde Helmstedt, Tel.: 05352/6471 oder E-Mail: Guenter.Krebs-Bueddenstedt@t-online.de.

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalau? Das geht! 2 Zi. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,-/Pers., Speisen von € 6,- bis € 9,-. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

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

**Nordsee Norden-Norddeich FeWo** 57 m<sup>2</sup>, 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.

**Urlaub an der Ostsee mit Eisenbahnromantik.** Ostseebad Binz/Rügen: Gemütl. 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.

Ihre Kleinanzeige  
finden Sie im Internet  
unter  
<https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen>



## Reizvolle Strecken im Südwesten

Im Buch zur beliebten Sendung im SWR Fernsehen werden die schönsten Museumsbahnen des Südwestens in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und dem Saarland präsentiert, darunter Highlights wie der Rebenbummler am Kaiserstuhl und das Kuckucksbähnle in der Pfalz genauso wie unbekanntere Geheimtipps. Die Geschichte der Strecken, ihre Erlebnisqualität und technische Details zu den Bahnen werden vorgestellt. Ergänzt wird der Band durch persönliche Tipps vom Urgestein der „Eisenbahn-Romantik“ Hagen von Orloff.

160 Seiten, Format 23,5 x 26,6 cm, Hardcover, 200 meist farbige Abbildungen  
Best.-Nr. 581705 | € 24,99

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

# MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

## Die Themen:

Italien im MiWuLa  
40 Weichen, 20 Züge

Landschaftsbau mit Mike Lorbeer  
Gasturbinen-210 von Roco

**Best.-Nr. 7552 • 14,80 €**

## WEITERE FASZINIERENDE MOBATV-AUSGABEN



DVD Best.-Nr. 7551  
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7550  
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7549  
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7706  
€ 14,80

Mehr MobaTV unter [www.modellbahn-tv.de](http://www.modellbahn-tv.de) (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben)

Jetzt neu! **14,80 €**



INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

Laufzeit 52 Minuten



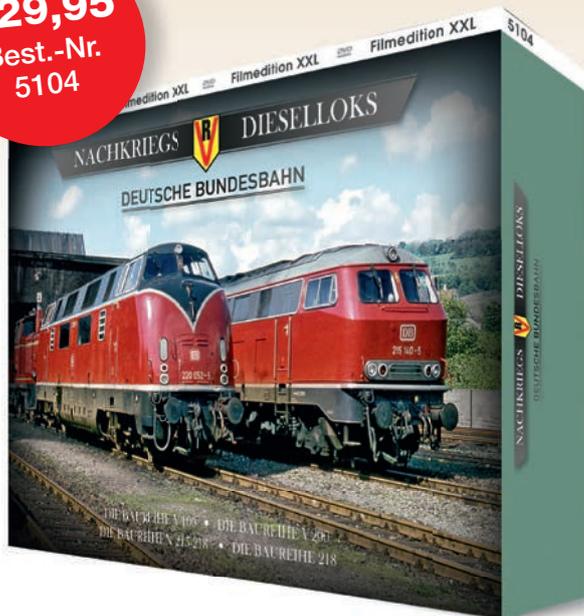
RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstentfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100  
• E-Mail [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) • [www.modellbahn-tv.de](http://www.modellbahn-tv.de) • [www.riogrande.de](http://www.riogrande.de) • [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)



[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

# Diesellok-Legenden der Bundesbahn

**€ 29,95**  
Best.-Nr. 5104



Nach dem Zweiten Weltkrieg begann bei der jungen Deutschen Bundesbahn schon zu Beginn des Wirtschaftswunders der Trend zur Verdieselung des Zugverkehrs auf Neben- und nicht elektrifizierten Hauptstrecken. Eine erste Ikone jener Zeit wurde die V 200, es folgte die „halbe“ Variante V 100 und dann die Lokfamilie 216, 215, 217 und 218. Die 218 steht heute noch in Diensten der Deutschen Bahn AG. Diese faszinierende DVD-Box stellt all diese markanten Lokomotivtypen in exzellenten Filmporträts vor.

Gesamtlaufzeit 185 Minuten



# VORSCHAU JULI



**VORBILD**  
**Auf Fotopirsch im Bw**  
 Immer wieder sonntags  
**Zeitreise**  
 Koblenz–Mayen 1975  
**Impressionen**  
 Nord-Süd-Schrankenposten 149

**MODELL**  
**Anlagenporträt**  
 Kaeserberg – ein Schweizer Traum  
**Beladung Fachwerk-Stahlträger**  
 Stahl am Limit  
**Techniktest Licht im Kasten**  
 Beleuchtung „Just plug“ von Woodland

**EJ 7/17 erscheint am 21. Juni 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**  
 Axel Johanßen, Hendrik Bloem, Fritz Wolff,  
 Joachim Seyferth, Konrad Koschinski, Yannick Steinle,  
 Thomas Freese, Alfons Weilbach, Wolfgang Langmesser,  
 Emmanuel Nouaillier, Christian Gerecht  
**Redaktionssekretariat**  
 Julia Heller (-202), Claudia Klausnitzer (-227)



**Verlagsgruppe Bahn GmbH**  
 Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
 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 Wilgermein (Durchwahl -153)  
**Anzeigensatz und Anzeigenlayout**  
 Evelyn Freimann (-152)

**Vertriebsleitung**  
 Elisabeth Menhofer (-101)  
**Vertrieb und Auftragsannahme**  
 Petra Schwarzendorfer (-105), Ingrid Haider (-108),  
 Angelika Höfer (-104), Sandra Corvin (-107)

**Marketing**  
 Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)  
**Außendienst, Messen**  
 Christoph Kirchner, Ulrich Paul

**Vertrieb Pressegrosso 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

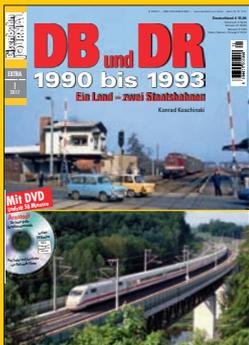
**Erscheinungsweise und Bezug**  
 Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80  
 Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)  
 Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit  
 gekündigt werden.

**Bildbearbeitung**  
 Fotolito 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: Fürstenfeldbruck. 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

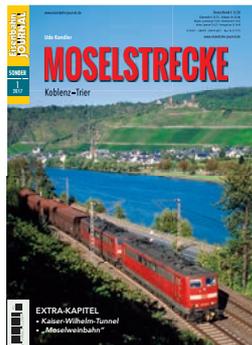
## NEUE SONDERHEFTE



In Kürze am Kiosk!



## WEITERE SONDERAUSGABEN



# Mit dem Rheingold in die Alpen



## 26604 TEE-Schnellzug „Rheingold“

**Vorbild:** Elektrolokomotive Serie Re 4/4 I der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Zweite Bauserie in tannengrüner Grundfarbgebung, mit stirnseitigen TEE-Schildern. 2 TEE-Großraumwagen Ap4üm-62, 1. Klasse. 1 TEE-Aussichtswagen AD4üm-62, 1. Klasse, Dachkanzel mit 4 Fenstern. 1 TEE-Speisewagen WR4üm-62. Alle Schnellzugwagen der Deutschen Bundesbahn (DB) in kobaltblau/beiger „Rheingold“-Lackierung. Zuglauf als TEE 10 „Rheingold“: Dortmund - Essen - Duisburg - Köln - Bonn - Mainz - Mannheim - Basel SBB - Bern - Genève. Betriebszustand Sommer 1965.

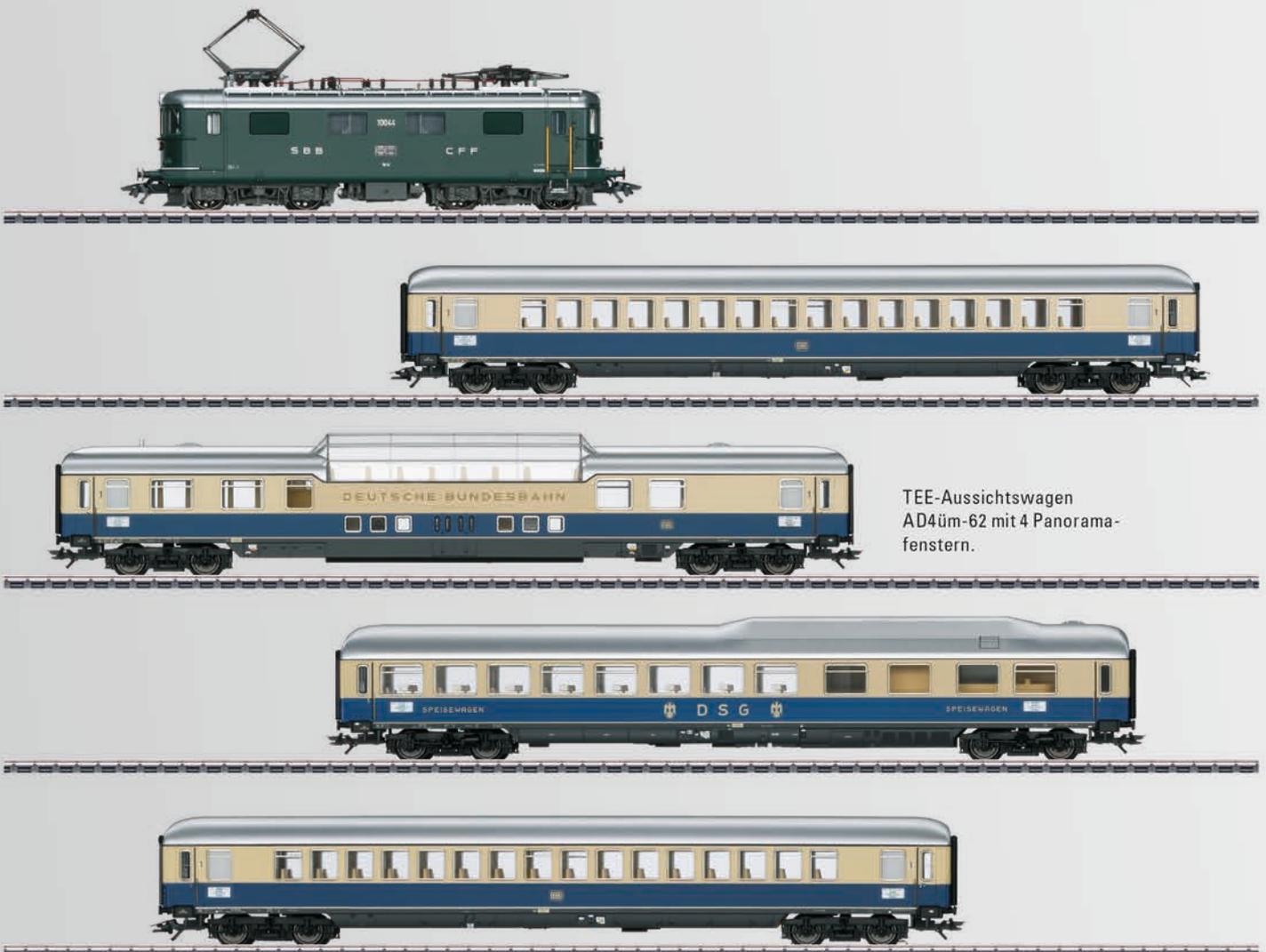
Einmalige Serie zum Start des europäischen TEE-Verkehrs vor 60 Jahren am 2. Juni 1957.



### Highlights:

- Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung.
- Trennbare, stromführende Kupplungen.
- Ein Großraumwagen mit eingebauter Zugschlussbeleuchtung und montiertem Schleifer.
- Aussichtswagen mit neuer Dachkanzel und 4 großen Panoramafenstern.

€ 599,99 \*



TEE-Aussichtswagen AD4üm-62 mit 4 Panoramafenstern.

**Exklusives Rabatt-Angebot  
für Eisenbahn-Journal-Leser**

**10€**  
GESPART  
NUR GÜLTIG BIS  
18.06.2017

statt 79,99  
nur  
**69,99**

- + Insgesamt 443 Teile
- + Inklusive Tender und Schienen
- + Fährt bis zu 5 m weit



**Ein mechanisches Meisterwerk zum Selberbauen!**

Kennen Sie das befriedigende Gefühl, wenn das finale Puzzleteil endlich an seinen Platz gleitet und das Gesamtbild vollendet? Mit dem funktionstüchtigen **HOLZMODELL DAMPFLOKOMOTIVE** geht die Freude noch weiter: Sitzen alle 443 lasergeschnittenen Bauteile dort, wo sie hingehören, ist die Lok samt Tender (Vorratsbehälter von Dampflokomotiven) bereit für ihre Jungfernfahrt. Ziehen Sie den Antriebsmechanismus auf und staunen Sie - denn es fährt bis zu 5 m weit! Die bebilderte Schritt-für-Schritt-Anleitung unterstützt Sie beim Aufbau, ohne Ihnen den Spaß am Entdecken zu nehmen. Stecken Sie die

hochwertigen Teile passgenau zusammen und erleben Sie die faszinierende Kombination aus Mechanik und Holz, ganz ohne Kleber! Auf dieses 3D-Modell werden nicht nur anspruchsvolle Puzzelfreunde „abfahren“!

Holzmodell  
Dampflokomotive  
**29 568** ... statt 79,99  
**nur 69,99**

**Maße:**

Lokomotive (B x H x T): ca. 10 x 13 x 32 cm  
Tender (B x H x T): ca. 9 x 12 x 16 cm  
Schienen (Gesamtlänge): ca 68 cm

**Wir sind rund um die Uhr  
persönlich für Sie da.**

[www.eurotops.de](http://www.eurotops.de)  
 **01 80/530 62 63\***  
 **0 21 73/92 42 00**

\*14 Cent/Min. a. d. Festnetz;  
abweichend a. d. Mobilfunk max. 42 Cent/Min.

**Ihre 6 Vorteile bei  
EUROtops**

- + Über 30 Jahre Erfahrung
- + 1,6 Millionen zufriedene Kunden
- + 30 Tage Rückgabemöglichkeit
- + 3 Jahre EUROtops-Qualitätsgarantie
- + Professionelle Beratung vor und nach Ihrem Einkauf
- + Sichere und schnelle Lieferung

**Jetzt Rabatt sichern – 30 Tage Zeit zum Prüfen**

Ihre persönliche Aktionsnummer **G7K 002**

Artikelbezeichnung	Bestellnummer	Größe <small>bei Textilien etc.</small>	Anzahl	Normalpreis in Euro	Vorteilpreis in Euro
Holzmodell Dampflokomotive	2   9   5   6   8	-		<del>7   9   9</del>	6   9   9

Name, Vorname

PLZ, Ort

Straße, Hausnummer

**WICHTIG!** Geburtsdatum

**Gleich einsenden an:**

**EUROtops • Postfach 40 04 22 •  
40244 Langenfeld**

