

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Immer wieder sonntags
Fotomotiv
Bahnbetriebswerk



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

Ohhaarr

Aufgaben

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

BUSCH

ESU

FALLER

fischer-modell

ELEISCHMANN

Hebei

HERIS

herpa

VOLLMER

Vossmer

Uhlenbrack

TRIX

WILLI TT BAHN

SOMMERFELDT

Modelleisenbahn Schirmer
Fertigung von Modellbahnzügen

REKORD

Roco

DMT

Preiser

PIKO

NOCH

HOBBYTRAIN

JÄGERDORFER
COLLECTION

KATO

kibri

KRES
Modelle

vehn

LEMKE

LEGO

L.S. Models
Exclusive

märklin

MINIS
Maßstab 1:120



4



40



60



16



32



72



86

VORBILD

4 Impressionen

Posten 49 an der Nord-Süd-Strecke

16 Titelthema

Fotomotiv Bw: Immer wieder sonntags

30 Bild des Monats

Umleiterzug mit Ex-DR-232

32 Zeitreise

Koblenz–Mayen 1975

38 Momente

Lokführer sein...

40 TEE-Epoche, Teil 3

Der lange Abschied – die 80er Jahre

47 Galerie

Bilder von Stefan Ponzlet

MODELL

58 Neues Top-Modell

Baureihe 57.10 in H0 von Brawa

60 Anlagenporträt Kaeserberg

Große Schweizer Schauanlage

72 Anlagenporträt Familiensache

So geht „Papa, komm spielen“

78 Anlagengestaltung Coole Türme

Kühltürme als Anlagenhintergrund

80 Neues Produkt: Just Plug

Lichter für Laien

86 Anlagengestaltung

Graszauber?

88 Beladungen

Stahl am Limit

92 Das Goldene Gleis

Die diesjährige Siegerehrung

RUBRIKEN

10 Kurz-Gekuppelt

Tagebuch, Einst & Jetzt u.v.m.

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Leserpost und Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

ja gut, es war tatsächlich Kreiensen und nicht Bad Gandersheim! – Wahrscheinlich weiß jetzt schon jeder, worum es geht, so groß war die Resonanz auf den Impressionsbeitrag in EJ 6 mit den noch nie veröffentlichten Aufnahmen aus den letzten Jahren des Einsatzes der 612/613-„Eierköpfe“ im Harzvorland. Und einig waren sich dabei alle in einem Punkt: Das Bild auf Seite 7 zeigte nicht den Bahnhof Bad Gandersheim, wie irrtümlich im Bildtext geschrieben, sondern eben Kreiensen. Kann passieren, wenn eine Redaktion einschließlich aller Sonderausgaben und Kalender fast 30 Publikationen im Jahr produziert – und zumal sich das Fehlerchen sogar trotz doppelter Imprimatur eingeschlichen hatte. Nun aber genug, hiermit ist die Ortsangabe berichtigt. Und wir sind sicher, dass in dieser Ausgabe kein falscher Ort die Gemüter erhitzt, zumal allein schon der diesjährige Sommer wohl wieder für genug unerträgliche Hitze sorgen dürfte – es ging ja bereits Ende Mai los, als diese Zeilen geschrieben wurden und eigentlich noch Frühling war. Aber immerhin liegt uns nun schon Juli-Ausgabe vor, der Jahreslauf hat bereits den längsten Tag hinter sich und bewegt sich in Richtung der auch für „Hitzköpfe“ (die es selbst nur nicht wahrhaben wollen) erträglicheren Jahreszeiten Herbst und Winter zu. Für alle, denen die Hitzerekorde aber garnicht hoch genug sein können und die es toll finden, zu schwitzen, haben wir hier eine richtig bunt gemischte Sommerausgabe zubereitet, angefangen von sommerlichen Sonntags-Fototouren in die deutsche Bw-Welt der 50er bis 80er Jahre bis hin zum Graszauber in allen sonnigen und halbsonnigen Schattierungen für Modellbauer – sogar mit einem Aufmacherfoto mit Küstenblick! Was will der Sommerfanatiker mehr? Viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe wünscht *Ihre EJ-Redaktion*





OBEN: 140 218 mit Güterzug passiert soeben den Bahnübergang am Posten 149.
 LINKE SEITE: Blick aus dem Postengebäude nach draußen auf die Strecke.

Kurbeln was das Zeug hält

Posten 149 an der Nord-Süd-Strecke

TEXT UND FOTOS: KONRAD KOSCHINSKI

Obwohl es im Streckennetz der Deutschen Bahn noch über 2000 mit Vollschraken gesicherte Bahnübergänge gibt, sind reine Schrankenposten längst selten geworden und an hochbelasteten Strecken heute eine ausgesprochene Rarität. Dabei funktionieren Vollschraken anders als Halbschraken nach wie vor nicht automatisch, doch sie werden meistens von Stellwerken aus betätigt sowie optisch überwacht, Letzteres teils per Kamera und Monitor. Was früher den Schrankenwärtern in ihren Postenhäuschen oblag, erledigen also Fahrdienstleiter mit.

Der aussterbende Berufsstand des Schrankenwärters ist von dem des einst mit mannigfaltigen Aufgaben betrauten Bahnwärters übrig geblieben, im Wesentlichen auf die recht monotone Tätigkeit am einsamen Arbeitsplatz reduziert. Schrankenwärter der Bundesbahn waren qua Funktion auch noch Bahnpolizeibeamte, zu deren Befugnissen die vorläufige Festnahme von die Betriebssicherheit gefährdenden Personen zählte. Seit dem Übergang der

Bahnpolizei auf den Bundesgrenzschutz am 1. April 1992 ist dieses Relikt aus der Länderbahnepoche passé.

Schrakenwärter haben, so lautet ein gängiges Klischee, viel Muße zum Sinnieren und für Nebenbeschäftigungen, denn den größten Teil ihrer Dienstzeit verbringen sie ja mit dem bloßen Warten auf Züge. Ablenken lassen dürfen sie sich aber nicht, hohe Verantwortung tragen sie allemal. Ganz und gar nicht dem Klischee von der beschaulichen Idylle entspricht ihr Berufsalltag im Posten 149 an der vorwiegend mit Güterzügen hoch belasteten Nord-Süd-Strecke Hannover – Bebra – Würzburg bzw. Frankfurt (Main). Der zwischen dem Bahnhof Bad Hersfeld und dem Betriebsbahnhof Oberhaun gelegene Posten sichert den Bahnübergang in Hauneck-Unterhaun beim (von Frankfurt aus gezählten) Streckenkilometer 149,2. Mit noch klassisch per Hand gekurbelten Schranken ist er der letzte seiner Art in Ost- und Nordhessen sowie der letzte an der Nord-Süd-Strecke überhaupt. Es gibt zwar noch die Stellwerke im

hessischen Reichensachsen und im niedersächsischen Friedland, deren primäre Aufgabe das Öffnen und Schließen der Schranken ist, dort erfolgt dies aber elektromechanisch per Knopfdruck.

Den Posten 149 passieren täglich bis zu 300 Züge. Freie Fahrt erhalten sie erst bei geschlossenen Schranken. Da kommt es auf schnelle Reaktionen des Wärters an. Wichtigste Arbeitsgeräte in dem knapp 20 Quadratmeter großen Postenhäuschen sind die

Mit noch **per Hand** gekurbelten Schranken ist der Posten auf dieser Strecke der **letzte** seiner Art

Sperrmeldeanlage, über die die „akustische und optische Anforderung“ eingeht, und natürlich die Einheits-Schrankenwinde von 1951. Wenn der Summer der Sperrmeldeanlage ertönt, drückt der Wärter zwei Knöpfe und kurbelt mit 15 Umdrehungen im Uhrzeigersinn die Schranken herunter. Nach Freimeldung des Gefahrenraums zwischen den Schrankenbäumen gibt für Züge aus Richtung Bad Hersfeld das unmittelbar vor dem Überweg stehende Einfahrtsignal des Betriebsbahnhofs Oberhaun die Fahrt frei, für Züge aus Richtung Fulda geschieht dies durch das Ausfahrtsignal in Oberhaun.

Bleiben die Schranken für mehrere Züge „en bloc“ geschlossen, schimpfen und hupen manche Autofahrer verständnislos. Viele nehmen die Wartezeit indes gelassen und grüßen freundlich, wenn sie am Posten vorbeifahren, denn oft sind es Leute aus dem Ort, die den Mann oder die Frau an der Kurbel kennen. Der Bahnübergang in Unterhaun gehört zu jenen mit mäßigem Straßenverkehr, was die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung mit 100 bis 2500 Kraftfahrzeugen pro Tag definiert. Alle paar Minuten herauf und herunter gekurbelt werden die Schranken insbesondere nachts, während auf der Nord-Süd-Strecke die Güterzüge im Blockabstand rollen.





OBE: Ein ICE 1 vor dem Ortsbild von Unterhaun.

LINKS: 185 398 mit Kesselwagenzug passiert soeben den Posten 149.

FOTO: PATRICK REHN
LINKE SEITE: 155 085 rauscht ebenfalls mit einem Kesselwagenzug am Posten vorbei.



OBEN: **612 120**
direkt neben dem
Postengebäude.
RECHTS: Auch die
185 608 von LTE hat
einen Kesselwagenzug
am Haken.
RECHTE SEITE: **185 362**
mit gemischtem
Güterzug passiert
soeben den
Straßenübergang.





Obwohl die zum alten Dorfkern von Unterhaun führende Straße dann sehr wenig befahren ist, sollen die Schließzeiten nicht länger sein als unbedingt nötig. Grundsätzlich nur für „Kreuzungswillige“ öffnen sich hingegen die vom Posten 149 aus mit bedienten Anrufschraken am einige hundert Meter entfernt gelegenen Feldweg-Bahnübergang. Wer den passieren möchte, muss sich mit dem Wärter durch eine Wechselsprechanlage verständigen.

Ein paar nette **Filmchen** vom Posten 149 gibt es im Internet auf **YouTube** zu sehen

Mittlerweile haben im Streckenabschnitt zwischen Mecklar und Burghaun die vorbereitenden Arbeiten für den Anschluss an ein neues Elektronisches Stellwerk begonnen. Die Inbetriebnahme des ESTW dürfte der Posten 149 kaum überleben – jedenfalls nicht mehr in Funktion. Vielleicht bleibt das Postenhäuschen als schätzenswertes Relikt aus der „Kurbelzeit“ erhalten. Auf der Wikipedia-Seite über Unterhaun ist es neben einigen Sehenswürdigkeiten in dem rund 1100 Einwohner zählenden Ort abgebildet. Unter anderem auf YouTube gibt es vom Posten 149 ein paar nette Filmchen zu sehen.

Der Beruf des Schrankenwärters stirbt langsam aus. Einstweilen sucht die DB Netz AG aber noch unter dieser Berufsbezeichnung Mitarbeiter beispielsweise für Standorte in Oberbayern. Laut Internetseite karriere.deutschebahn.com erwarten den Quereinsteiger zum Schrankenwärter nach zweiwöchiger innerbetrieblicher Ausbildung Herausforderungen wie das „Bewegen von Menschen und Gütern durch Überwachen von Bahnübergängen“ und das „Kommunizieren im Team mit Kollegen, Lokführern und benachbarten Betriebsstellen“. Neben natürlich der Bereitschaft zum Schichtdienst sind „PC-Grundkenntnisse, analytisches Denken und Handeln, Teamfähigkeit, Verantwortungsbereitschaft und Durchsetzungsvermögen“ gefragt. Nach monotoner Tätigkeit auf einsamem Posten klingt das nicht ... □



MÄRKTE & MASCHINEN

Voll retro: Die NeSA und ihre V 100 2335

Wenn Eisenbahnfreunde in Führung und Betrieb bei den zahlreichen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beteiligt und engagiert sind, dann gilt deren Augenmerk insbesondere den Traktionsmitteln, sprich den Lokomotiven. Und nicht selten kann hierbei der so genannte Retro-Look bzw. der vorherrschende Nostalgie-Gedanke verwirklicht werden, weil kein riesiger Konzern involviert ist, der irgendeine moderne oder futuristische „Corporate Identity“ vorschreiben kann. Das genau ist der Grund, warum auf deutschen Schienen noch so viele alte und nahezu in den Originalzustand zurückversetzte Bundesbahn- bzw. Reichsbahn-Lokomotiven herumfahren, die beim kundi-



Auf dem Weg zu einem nächsten Arbeitszug-Einsatz hat V 100 2335 gerade den Rudersdorfer Tunnel in ihrer ehemaligen Heimat im Dillkreis verlassen (11. Mai 2017).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

gen Betrachter oft heftige Déjà-vu-Gefühle und plötzliche Zeitreisen auslösen. So auch am 11. Mai 2017 am 2652 Meter langen Rudersdorfer Tunnel auf der Dillstrecke zwischen Wetzlar und Siegen, als dort unvermittelt und natürlich in „Altrot“ die Lz fahrende V 100 2335 auf dem Weg zu einem ihrer nächsten Arbeitszug-Einsätze auftauchte und dort für ganz kurze Zeit und nur von einigen wenigen modernen Details gestört die so genannte Epoche III bzw. die ersten Jahre der Epoche IV (also die Nachkriegszeit bis zur Einführung der Lok-Computernummern im Jahre 1968) wiederaufleben ließ. Mehr noch: Die Maschine befand sich an diesem Tag in ihrer früheren und langjähri-

gen Heimat, als sie als 213 335 beim Bw Gießen beheimatet war und als dieselhydraulische Steilstreckenlok auf den steigungsreichen Nebenstrecken rund um Dillenburg eingesetzt wurde. Die bei der Maschinenbau Kiel (MaK) gefertigte Lokomotive wurde als steilstreckentaugliche Variante der V 100 zusammen mit neun Schwestermaschinen speziell für den Einsatz auf der Murgtalbahn Rastatt – Freudenstadt entwickelt und bei der DB zuletzt in den Räumen Koblenz und Hof eingesetzt und verdient nun aktuell nach frischer Hauptuntersuchung in Bremen (5. September 2016) ihr Gnadenbrot bei der „NeSA“.

Hierbei handelt es sich um die Eisenbahnbetriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH mit Sitz in Rottweil, die im November 1998 von insgesamt neun Personen aus dem Umfeld der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) gegründet wurde.

Am 29. April 1999 erfolgte die Zulassung als EVU für den Personen- und Güterverkehr, wobei nicht nur Museumsfahrten der EFZ, sondern auch eigene Verkehre vorgesehen sind. Neben anderen Fahrzeugen wurden auch zwei V 100 beschafft; es handelt sich um die 211 041 (V 100 1041) so-

wie eben um die V 100 2335 (ex 213 335). Auch die 194 158 von Frau Barbara Pirch („Rail 4U“) ist bei der NeSA eingestellt und kam dadurch auch schon vor NeSA-Bauzügen zum Einsatz. Daneben sind auch alle betriebsfähigen Fahrzeuge der EFZ bei der NeSA eingestellt, daher kommen die NeSA-Loks auch vor EFZ-Sonderzügen zum Einsatz. Das Haupteinsatzgebiet der Loks ist heute neben Überführungsfahrten und Arbeitszugleistungen ein eigenes Sonderzugprogramm, bei dem Wagen der „Centralbahn“ zum Einsatz gelangen. Auch für andere Sonderzugveranstalter werden ebenfalls immer wieder Loks gestellt. Daneben werden Werkstattleistungen, Ersatzlokgestellungen, Gleise zum Abstellen von Fahrzeugen oder auch die Gestellung von Betriebspersonal für andere Unternehmen angeboten. Die Wartung der Fahrzeuge erfolgt im Bw Tübingen, in dem ein Teil der Gleisanlagen gemeinsam mit der EFZ genutzt wird. JS

ZITAT

„Auch im Bereich der Eisenbahnen ist im Zeichen der zweiten industriellen Revolution mit der zunehmenden Automatisierung des Eisenbahnbetriebes zu rechnen.“

(Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands [GdE] im Jahre 1956)

WERBEPAUSE



Bahnindustrie-Werbung anno 1953.



INTERNET-BILD DES MONATS

EIN UNBESTRITTENES GLANZLICHT für die Eisenbahnfans unter den Besuchern der Hannover-Messe 1973 war natürlich die 232 001 – die damals vielleicht längste Lok-Praline der Welt? Mit Blick auf den ein Jahr später auslaufenden Mietvertrag mit der DB versuchte Henschel auf dieser Messe wohl einen Käufer für die Lok zu finden. Die imposante Maschine war zwar inzwischen schon elf Jahre alt, aber mit 160 km/h und 4000 PS immer noch die schnellste und stärkste Diesellok auf deutschen Gleisen. Entnommen der Netzseite www.bundesbahnzeit.de. FOTO: ULRICH BUDDÉ

RESTMÜLL

„WannaCry“: Deutsche Bahn zum Weinen

Wie abhängig sich auch die Deutsche Bahn von der kaum hinterfragten digitalen Vernetzung macht, hat jüngst der Computer-Trojaner „WannaCry“ (willst du weinen) bewiesen, der sich am 12. Mai 2017 auf wichtigen Infrastrukturen in der ganzen Welt eingenistet und deren Dienste lahmgelegt hat, darunter die Deutsche Bahn in Deutschland, Renault in Frankreich, zahlreiche Krankenhäuser in Großbritannien, Rechner des Innenministeriums in Russland, die Telekommunikationsdienste Telefonica in Spanien und Telecom in Portugal sowie der Lieferservice FedEx in den USA. So zeigten Anzeigetafeln der Deutschen Bahn den charakteristischen Bildschirm der Schad-Software mit dem Ausdruck „Oops, your files have been encrypted“ und der Forderung zur Zahlung von 300 Dollar Lösegeld, um die Daten wieder entsperren zu können. Auch die Videoüberwachung in den Bahnhöfen und das Dispositionssystem „LeiDis“ waren betroffen. Das Bundeskriminalamt (BKA) hat die strafrechtlichen Ermittlungen übernommen, teilte das Haus von Bundesinnenminister Thomas de Maiziére mit. Arne Schönbohm, Präsident des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik, tadelte indirekt die Deutsche Bahn: „Die aktuellen Angriffe zeigen, wie verwundbar unsere digita-

lisierte Gesellschaft ist. Sie sind ein erneuter Weckruf für Unternehmen, IT-Sicherheit endlich ernst zu nehmen und nachhaltige Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Die aktuelle Schwachstelle ist seit Monaten bekannt, entsprechende Sicherheits-Updates stehen zur Verfügung. Wir raten dringend dazu, diese einzuspielen.“ Am darauffolgenden Tag war der Trojaner allerdings seiner Wirkung vorübergehend beraubt worden. Das lag aber nicht an den Behörden, sondern an einem 22-jährigen Sicherheitsforscher: Der britische Inhaber der Seite „Malwaretech“ fand eine Sicherheitsabfrage im Trojaner, die einen Befall verhinderte, sobald eine bestimmte Internet-Domain erreichbar wurde. Er registrierte diese Domain für 10,69 Dollar und zählte mehr als 117 000 Aufrufe. Die Daten befallener Rechner bleiben allerdings weiter verschlüsselt. Die DB AG hatte am Tag nach dem Virus-Angriff folgende Presseerklärung herausgegeben: „Die Deutsche Bahn ist seit gestern Abend und in der Nacht Ziel eines Trojaners geworden, der weltweit zahlreiche Firmen und Institutionen infiziert hat. Der Bahnbetrieb ist durch den Trojaner nicht beeinträchtigt. Es gibt keine Einschränkungen im Fern- und Nahverkehr. An den Bahnhöfen gibt es derzeit noch technische Störungen an den digitalen Anzeigetafeln. Die DB arbeitet mit Hochdruck daran, die Störungen zu beheben, jedoch ist noch bis in den Nachmittag mit Beeinträchtigungen zu rechnen. An Bahnhöfen mit höherem Reisendenaufkommen werden zusätzliche Mitarbeiter zur Kundeninformation eingesetzt.“ JS

TAGEBUCH

Juli 1957: Um das Auf-
finden der Erste-Klas-
se-Wagen oder Wagen-
teile von außen zu er-
leichtern, erhalten diese
knapp unter knapp dem
Dach helle und schma-
le Streifen in Beige oder
Gelb + + + Im Karlsru-
her Hbf fährt die erste
elektrische Lokomotive
ein und im Darmstädter
Hbf beginnen die Elekt-
rifizierungsarbeiten für
die dortige Region + + +

Die 01 1001 und spätere 012 001-4 wird
durch die Henschel & Sohn GmbH in
Kassel auf Ölhauptfeuerung umgebaut

Juli 1967: Im Zusammenhang mit der
Auflösung der Bahnsteigsperrn star-
tet die DB im Ruhrgebiet einen Großver-
such mit so genannten Nachlösewagen +
+ + Im Rangierbahnhof Seelze wird das



Juli 1957: Die Region Darmstadt wird elektrifiziert. FOTOS: SEYFERTH (3)

tems des Rangierbahnhofs Maschen wird
offiziell in Betrieb genommen + + + Die
Hauptdienststelle Brückenau Stadt der
Strecke Jossa – Wildflecken wird in eine
Nebendienststelle des Bahnhofs Gemün-
den (Main) umgewandelt + + + Zwischen
Cottbus und dem Kraftwerk Jänschwalde
wird ein nichtöffentlicher Berufsverkehr
der Deutschen Reichsbahn eröffnet, Fahr-

ausweise werden nicht
ausgegeben und alle
Fahrgäste der Züge fah-
ren kostenfrei mit. Das
Kraftwerk Jänschwal-
de bzw. das Braunkoh-
lewerk (Bkw) Cottbus
zahlt die Transportlei-
stungen für die im Volks-
mund „Eisenschwein“
genannten Züge pau-
schal an die DR

Juli 1987: Auf den Stre-
cken Koblenz – Trier
– Saarbrücken und
Eichstätt – Treuchtlin-
gen wird ein vierteiliger
Elektrotriebzug (ETR

401, auch „Pendolino“ genannt) der itali-
enischen Staatsbahnen getestet + + + Die
Deutsche Reichsbahn setzt insbesondere
für die Beförderung von etwa 1,2 Millio-
nen Kindern und Jugendlichen in Ferien-
orte der DDR und zurück 496 Sonderzü-
ge ein, zahlreiche Regelreisezüge werden
durch zusätzliche Wagen verstärkt. Für

den Ferienaustausch von Kindern und Ju-
gendlichen zwischen der Volksrepublik
Polen und der DDR verkehren 355 grenz-
überschreitende Sonderzüge + + + Auf
der Strecke Kornwestheim – Stuttgart-
Untertürkheim wird die Stahlfachwerk-
konstruktion über den Neckar durch eine
Spannbetonbrücke ersetzt

Juli 1997: Bei der Durchfahrt des Güter-
zuges 54755 im Bahnhof Neustadt (Kreis
Marburg) lösten sich am 5. des Monats
wegen nicht vorschriftsmäßiger Ladungs-
sicherung mehrere Stahlrohre. Dabei traf
eines der Rohre den entgegenkommen-
den und aus Doppelstockwagen bestehen-
den RE 3602 und bohrte sich in dessen
vierten Wagen, sechs Reisende starben,



Juli 1997: „documenta“-Werbung auf dem ICE.

zwei wurden schwer verletzt + + + Auf
den ICE-Zügen wird für die Kunstaustel-
lung „documenta“ in Kassel geworben

Juli 2007: Die Gewerkschaften Trans-
net und GDBA beginnen mit Streiks ge-
gen die Deutsche Bahn AG, um Einkom-
menerhöhungen von mindestens sieben
Prozent zu erreichen + + + Am 10. des
Monats beginnt der von der DB und der
SNCF gemeinsam betriebene Schnellfahr-
verkehr mit dem ICE zwischen Frankfurt
am Main und Paris + + + Die Entfernung
aller Sitzbänke auf dem Bahnsteig von
St. Goar hat massive Beschwerden von
Stadt und Reisenden zur Folge JS



Juli 1967: Großversuch Nachlösewagen beim Schienenbus.

erste teilweise durch Computer gesteu-
erte Stellwerk der DB in Betrieb genom-
men + + + Auf der Strecke Magdeburg –
Thale stößt am 6. des Monats bei Langen-
weddingen der von der 22 022 geführte
und mit 85 km/h fahrende P 852 an
einem Bahnübergang mit einem Tank-
lastwagen zusammen, der explodierte.
Mit 94 Todesopfern gilt
dieses Unglück als eines
der schwersten in der Ge-
schichte der deutschen Ei-
senbahn und als einer der
folgeschwersten Gefah-
rugunfälle in der deut-
schen Geschichte

Juli 1977: Die erste Teil-
stufe des Nord-Süd-Sys-



Juli 2007: Der gemeinsame ICE-Verkehr mit der SNCF startet.

WERBEPAUSE

Bahnindustrie-Werbung anno 1957.



DAMPF AUF USEDOM: Vom 12. bis 14. Mai 2017 fanden auf der Insel Usedom in Kooperation mit der Usedomer Bäderbahn Dampfsonderfahrten zwischen Seebad Heringsdorf und Zinnowitz mit 86 1333-3 statt. In Anlehnung an die historischen Einsätze der Baureihe 86 wurde die Lok umnummeriert auf 86 1323-4, um dem Original nahezukommen, wie es einst auch auf der Strecke fuhr. So bekam die Lok Windleitbleche, die Beschilderung „Bw Heringsdorf“ sowie „Rbd Greifswald“ und zahlreiche weitere Detailänderungen. Ebenfalls wurde darauf Wert gelegt, wie in früherer Zeit mit der Rauchkammer in Richtung Zinnowitz zu fahren, und dies mit den Donnerbüchsen und einem Postwagen. Die Donnerbüchsen kamen vom Schweriner Verein und sind Ende Juni das letzte Mal zu sehen, da sie eine neue Hauptuntersuchung bekommen sollen. Die 86er-Dampffzugfahrten wurden rege angenommen und begeisterten Klein wie Groß.

FOTOS: JENS KUBLANK (2)

Schienenbummel

Es gibt sie noch, die Menschen, die reisen statt rasen wollen, die Langsamkeit und Muße bei ihrer Fortbewegung schätzen, die auf ihrem Weg bevorzugt nach links und rechts statt stur nach vorne schauen wollen. Einer von diesen Menschen ist Tatjana Kröger, die zwar im beschaulichen Wildeck an der hessisch-thüringischen Landesgrenze „beheimatet“ ist, jedoch als passionierte Globetrotterin zwölf Sprachen spricht und bereits über 100 Länder bereist hat. Jetzt hat sie ihr halbjähriges Erlebnis und Abenteuer, mit dem Zug – also auf der eisernen Straße – vom Nordkap zum Kap der Guten Hoffnung zu reisen, aufgeschrieben und nacherzählt. Nebenbei erfahren wir, dass ihr langjähriger Freund und Partner selbst ein begeist-



terter Hobbyhistoriker und Eisenbahnfan ist, der allerdings auf nähere Ziele wie etwa die nostalgischen Schmalspurbahnen im Harz oder auf Rücken „steht“. Und wer dabei wenig mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt hat, spielt jetzt auch keine Rolle mehr. Natürlich sieht Frau Kröger mit diesem polyglotten Hintergrund nicht nur den Himmel über vielen Erdteilen, sondern hat auch einen großen Horizont, was die historische und aktuelle Einschätzung beispielsweise unserer Eisenbahn betrifft. Ihr großes Bedauern zur kulturellen Degeneration der Schiene wird in einem Absatz besonders deutlich: „Die Eisenbahn ist dabei, zu einem bloßen Zahnrad im sich immer schneller drehenden Getriebe des Hochgeschwindigkeits- und Technisierungswahnes zu

werden. Das einstige demokratische Verkehrsmittel ist vielerorts auf dem Weg zum kaum noch erschwinglichen Luxus. ...Die Attraktion einer Eisenbahnreise dagegen liegt darin, dass man wirklich etwas sieht – noch sind die Hochgeschwindigkeitsstrecken in der Minderzahl. Die Eisenbahn führt durch das Hinterzimmer des Reiselandes; durch die Fenster eines Zuges sieht man Landschaften und Städte sozusagen in Unterwäsche.“ Also ist sie 26 500 Kilometer durch die Hinterzimmer von 21 Ländern gereist – zu ihrem großen Bedauern auf immerhin nur kurzen Abschnitten jedoch nicht auf der eisernen Straße, weil mancherorts die Schiene gegenüber Bus oder Flugzeug schon den Kürzeren gezogen hat. Ihre Route führte von Norwegen und Schweden unter anderem über Polen, Ungarn, Bulgarien, Türkei, Ägypten, Äthiopien, Uganda, Zimbabwe bis nach Südafrika, wobei es

ihr der afrikanische Kontinent am meisten angetan hat. Doch auch vom polnischen Bummelzug zwischen Krakow und Zakopane oder von der Tatabahn in der Slowakei weiß sie begeistert zu berichten und den Leser auf ihre Fahrten mitzunehmen. Ihre in dem Buch verankerten lebendigen Schilderungen, die stets sowohl große Neugierde widerspiegeln als auch eine breite Wissens- und Informationsfülle bieten, versteht sie vor allem „als Hommage an das erste Massenverkehrsmittel der Menschheitsgeschichte, das trotz der Konkurrenz durch andere Transportsysteme auch weiterhin seine Stellung hält und außerdem nach wie vor Millionen Liebhaber und Romantiker in seinen Bann zieht.“ Und auch dafür können wir nur eines sagen: Danke! JS

Die eiserne Straße – Mit dem Zug vom Nordkap zum Kap der Guten Hoffnung. Von Tatjana Kröger. 312 Seiten, 22 Abbildungen, Format 14 x 21 cm, Klebebindung, 17,95 Euro, ISBN 978-3-95632-384-3, erschienen im Wiesenburg Verlag, Oerlenbach

Lokalbahn-Posse

Zur Zeit der ökonomischen Umwälzungen um 1900 war ein eigener Eisenbahnanchluss für viele Landgemeinden der Schlüssel zum ökonomischen Überleben. Entsprechend groß ist die Freude im oberbayrischen Örtchen Dornstein, als der Bau einer Lokalbahn in die nahe Residenzstadt konkret wird. Dumm nur, dass der geplante Streckenverlauf Dornstein um Kilometer verfehlen wird. Also macht sich der wackre Bürgermeister des Ortes auf, um den zuständigen Minister höchstpersönlich umzustimmen. Zurück daheim entspinnt sich eine Posse: Gegen die Pläne der Regierung ließ sich leider nichts ausrichten. Doch habe er dem hohen Herrn Minister ordentlich die Meinung gesagt, meint

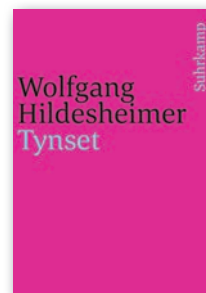


der Bürgermeister und gerät so unversehens zum Volksheld – bis er kurz darauf von seinen eigenen großen Worten eingeholt wird. Sicher, die titelgebende Lokalbahn spielt nur eine kleine Nebenrolle in dieser Satire über spießbürgerliche Maulhelden. Doch liefert der Eisenbahnbau (für den sich Thoma übrigens von der Diskussion um den Verlauf der Nebenbahn Dachau – Altomünster inspirieren ließ) mit all seinem Gemauschel dem Geschehen einen umso überzeugenderen Hintergrund. Und so wird bei der Lektüre dieses kleinen Büchleins ein Stück der großen Gründerzeit der Eisenbahn lebendig. *ke*

Ludwig Thoma, Die Lokalbahn. Komödie in drei Akten. 87 Seiten, Format 15,1 x 9,7 cm, Klebebindung. Reclam Universals-Bibliothek, Ditzingen, 1986. 3,60 Euro.

Kursbuch-Fantasien

Kursbücher sind mehr als eine nüchterne Sammlung von Abfahrtszeiten und Stationen. Sie sind Inspiration für die Fantasie, sie lassen den Leser die Möglichkeiten des Reisens erahnen und entführen in Träume von fernen Welten. Das stellt auch der namenlose Erzähler in Wolfgang Hildesheimers Roman Tynset fest. Wenig wird klar über diesen Erzähler, der irgendwo in den Bergen Graubündens lebt, fern seiner deutschen Heimat. In einer schlaflosen Nacht greift er auf seinen Nachttisch und bekommt das Kursbuch der Norwegischen Staatsbahnen zu fassen. Im wahllosen Blättern fällt ein Name ins Auge: Tynset – eine kleine Station irgendwo in der norwegischen Proviz. Tynset



wird zum Sehnsuchtsort für den vereinsamten Erzähler. Euphorisiert plant er den Ausbruch aus seiner selbst gewählten Isolation. Doch anstatt sich, wie geplant, nach Tynset aufzumachen, streift der Erzähler immer weiter im Halbschlaf durch sein nächtliches Haus, gleitet von Anekdote zu Anekdote, lose miteinander verknüpft, wie die wirren Traumfetzen einer durchwachten Nacht.

Für Hildesheimer bedeutete Tynset den großen Durchbruch. Sein Spiel mit Gattungen und Themen fordert den Leser heraus, doch die unerfüllte Sehnsucht des Erzählers steckt den Leser an. Schön ist es, von Tynset zu träumen. *ke*

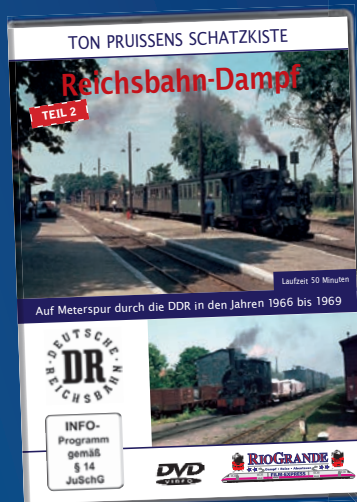
Wolfgang Hildesheimer, Tynset. Roman. 269 Seiten, Format 17,7 x 10,8 cm, Klebebindung. Suhrkamp Taschenbuch 1968, Berlin, 2017. 12,00 Euro.

Ton Pruissen präsentiert Historischer Reichsbahn-Dampf vom feinsten



Ton Pruissens einmalige Filmschätze – jetzt exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt herrliche und bisher meist unveröffentlichte Filmszenen aus den glorreichen Jahren des Reichsbahn-Dampfbetriebs. Erleben Sie eindrucksvollen Normalspur-Dampf im Norden der DDR und vor allem die letzten Jahre der Prignitzer Schmalspur-Herrlichkeit. Ein einmaliges Zeitdokument!

Laufzeit 50 Minuten
Best.-Nr. 3506 • € 22,95



Der zweite Teil von Reichsbahn-Dampf zeigt unwiederbringliche Szenen von den Meterspurbahnen der Reichsbahn, die Ende der 1960er Jahre noch in Betrieb standen. Erleben Sie die herrlichen Franzburger Kreisbahnen, die Selketalbahn, die GMWE (Pölzig) und sehr ausführlich die unvergessenen Spreewaldbahn in bisher meist unveröffentlichten Aufnahmen.

Laufzeit 50 Minuten
Best.-Nr. 3508 • € 22,95



VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 -0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



Die letzten Dampffahre bei der Bundesbahn



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

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

Weitere Volldampffilme aus DB-Zeiten:



Best.-Nr. 3021
€ 22,95



Best.-Nr. 3022
€ 22,95



Best.-Nr. 3024
€ 22,95



Best.-Nr. 3030
€ 22,95



VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 -0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



FOTOMOTIV BAHNBETRIEBSWERK

Wohin, wenn auf der Strecke nichts los ist? Zu Bundesbahn-Zeiten war diese Frage kein Problem, denn überall im Lande gab es noch richtige Bahnbetriebswerke und entspannte Eisenbahner, die uns Eisenbahnfreunde gewähren ließen, vor allem am Wochenende. Weit und breit kein Vorgesetzter, dafür jede Menge Lokomotiven, die geradezu zur Besichtigung einluden – Maschinen zum Anfassen und Fotomotive jeder Art auf dem ganzen Bw-Gelände. Der Kirchgang von Eisenbahnfreunden zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn

TEXT: JOACHIM SEYFERTH



Immer wieder sonntags



Ein Sonntag im Mai 1976, irgendwo auf der langen Emslandstrecke zwischen Rheine und Emden: Fast nur Züge, die auch im Kursbuch stehen. Kaum ein Güterzug, geschweige denn mit einer der sehnstüchtig erwarteten Dampfloks. Selbst die noch bis vor kurzem sichere sonntägliche 042-Planleistung eines Nahgüterzuges fährt mit Diesel. Und dann aber doch noch eine 043 mit leeren E-Wagen gen Emden,

immerhin. Quälend lange Zugpausen, beinahe verschwendete Freizeit. Nicht das Gelbe vom Ei.

Ein Sonntag im September 1980, irgendwo auf der langen (alten) Nord-Süd-Strecke zwischen Würzburg und Hannover: Im Wesentlichen nur Züge, die kaum ein Überraschungsmoment bieten, die also im Kursbuch stehen. Sechs Güterzüge über den ganzen Tag verteilt, schön und gut, aber die verkürzen die Zug-

Volle Gleise, leere Büros: Sonntage in den Bw Wiesbaden (oben, 1985) und Mainz (1992).
FOTOS: JOACHIM SEYFERTH (2)

Hier hatte man
Tuchföhlung mit den
Dampfloks: Szene aus
den letzten 44er-Tagen
im Bw Gelsenkirchen-
Bismarck (1976).
FOTO: UDO KANDLER



pausen auch kaum und sind nur ein kleinster Bruchteil dessen, was an Frachtzügen hier von Dienstag bis Samstag verkehrt. Wenn's hier richtig rollt, macht's einfach mehr Spaß.

Ein Sonntag im April 1984, irgendwo auf der kurzen Weschnitztalbahn zwischen Weinheim und Fürth im Odenwald: Kein Zug, der im Kursbuch steht, denn hier fährt sonntags überhaupt keine Eisenbahn. Die letzte war am Vortag (Samstag) der N 5018 von Fürth nach Weinheim, um 13.27 Uhr war Schluss. Jetzt am Sonntag kann man sich hier tatsächlich die Beine in den Bauch stehen und nur wirklich Verrückte warten dann auf einen Zug. Fotografieren kann man, ge-

wiss: Schotter, Schwellenschrauben und Schnecken, die völlig ungefährdet auf dem Schienenkopf entlangschleimen.

Was also tun, wenn auf der Strecke nichts los ist? Na klar, zu einem (größeren) Bahnhof. Aber nicht dorthin, wo die Bahnsteige sind und doch nur wieder die langweiligen Kursbuchzüge fahren, sondern ins Bahnbetriebswerk, das ja auch zum Bahnhof gehört und wo jetzt die Lokomotiven stehen, die auf der Strecke fehlen. Hier kann man seinen eigenen sonntäglichen Kirchgang zelebrieren und den verehrten Maschinen huldigen sowie gleichzeitig der ein wenig langweiligen und betulichen Sonntags-

*Mit dem Nimbus
aus Dampflok-
zeiten war so
manches Bw auch
mit Diesel- und
E-Loks einen
Sonntagsausflug
allemal wert*



**Der Dampfbetrieb
klang aus, die
Atmosphäre blieb:
Schuppenblicke im Bw
Stuttgart Hbf (1964) und
im Bw Altenbeken (1973).**
FOTOS: ROLF HAHMANN,
JÜRGEN A. BOCK



stimmung entfliehen. Hier und jetzt ist die schönste Zeit zum Herumstreifen, zum Entdecken und zur hautnahen Tuchfühlung mit Lokomotiven und Triebwagen, die hier und jetzt noch größer, technischer und detailreicher wirken. Und ein leichter Hauch, wenn nicht gar Reiz des Verbotenen schwingt immer mit, ein selbst inszeniertes kleines Abenteuer, immer wieder sonntags im Bahnbetriebswerk.

So war das noch zu den Zeiten der späteren Bundesbahn-Epoche, also in den Siebziger- bis Achtzigerjahren. Denn damals gab es noch richtige Bahnbetriebswerke, die oft mit Ringlokschuppen, Drehscheibe

und Werkstätten ihren Ursprung aus der Dampflokezeit natürlich nicht verleugnen konnten. Beim ausklingenden Dampfbetrieb der Bundesbahn waren die Bahnbetriebswerke von Crailsheim, Hof, Rheine, Saarbrücken, Lehrte, Ottbergen oder Gelsenkirchen-Bismarck sowieso die reinsten Pilgerstätten von Eisenbahnfreunden – und wie es sich für Pilger gehört: immer wieder sonntags! Doch auch danach waren diese und jetzt vor allem andere Stätten mit Diesel- und E-Traktion einen Sonntagsausflug wert, weil sie ihren Nimbus noch immer nicht verloren hatten und durchaus sinnliche Eisenbahn-Atmosphäre verströmten.

Ob kleiner Schuppen oder großes Areal – Gleisanlagen, Loks und Gebäude boten variantenreiche Fotomotive: Einsatzstelle Lauda (1975) und Bw Fulda (1963).

FOTOS: JÜRGEN NELKENBRECHER, ARCHIV H.-D. JAHR



Als Loks noch eine greifbare Heimat hatten, waren diese Stätten reinste Pilgerziele der Eisenbahnfreunde und Fotografen





Selbst wenn es nur noch eine Köf war: stilvolles Zeugnis aus einer längst vergangenen Bw-Welt in Marburg (1985).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH



Man traf Lieblingsfahrzeuge in authentischer Atmosphäre: „Alltagsheuler“ 515 im Innersten des Bw Worms (1985) und TEE-Legende 601 im Bw Darmstadt (1984).

FOTOS: JOACHIM SEYFERTH (2)





Betagte Paraden:
kantige Trios im
Bw Augsburg (plus
„Bügelalte“, 1977)
und im Bw Mainz-
Bischofsheim (1988).

FOTOS: UDO GEUM,
JOACHIM SEYFERTH

*Sonntags in einem Bw
herumzustreifen hatte den
leichten Hauch, wenn nicht
gar Reiz des Verbotenen –
ein selbst inszeniertes
kleines Abenteuer*



Allein im heimatlichen „Dunstkreis“ des Autors, also im Bundesland Hessen einschließlich des Rhein/Main-Gebiets sowie angrenzender Regionen gab es noch in den Achtzigerjahren zahlreiche und weitgehend intakte Bahnbetriebswerke. Auch Lokomotiven hatten noch eine greifbare Heimat und wurden nicht wie heute ungeschützt und wahllos „ohne Beiwerk und Motiv“ auf irgendwelchen Restgleisen abgestellt. So gab es natürlich noch das Bw Wiesbaden, in dem sich an Sonntagen in den Sommermonaten wegen Saisonzügen oft gleich drei 112er ein Stelldichein gaben und sogar 103er auf der Drehscheibe Karussell fuhren. Es gab das Bw Mainz mit intakter Schiebebühne und ihrem Wärter, der gleichzeitig die Kleinlok fuhr und Elekt-

rolokomotiven in die Hallen schob. Es gab die Bahnbetriebswerke in Mainz-Bischofsheim, Darmstadt, Hanau, Limburg, Gießen, Marburg, Worms, Bebra oder Aschaffenburg, wo überall noch Triebfahrzeuge beheimatet und unterhalten wurden, und wenn es zuletzt nur die verbliebenen Köfs oder größeren Diesel-Rangierloks waren.

Ein jeder wird sich natürlich an weitere Bahnbetriebswerke in seinem jeweiligen Umfeld erinnern, beispielsweise etwa jene in Mayen, Ansbach oder Mönchengladbach. Und natürlich all die Bahnbetriebswerke in den späteren fünf „neuen Ländern“, von denen heute auch die allermeisten „abgewickelt“ und verschwunden sind.

Das Fotografieren ihrer Arbeitswelt störte das Personal im ruhigen Sonntagsdienst nicht: Lokpflege im Bw Hof (1973) und Dienstbeginn im Bw Bebra (1991).

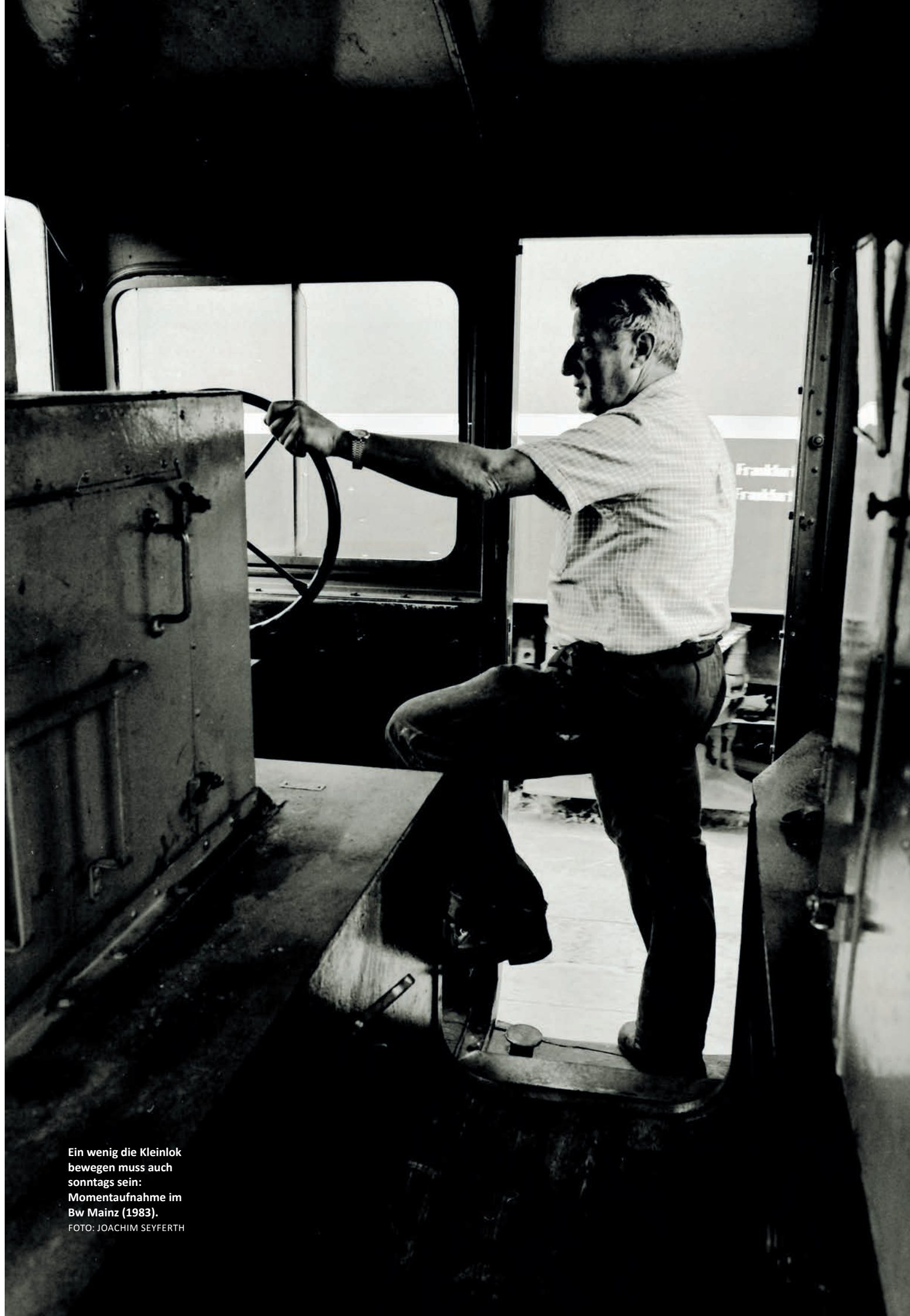
FOTOS: ARCHIV H.-D. JAHR, JOACHIM SEYFERTH



Eisenbahnfreunde galten nicht als betriebsfremd, im Gegenteil – Lok- und Bw-Personale waren entspannt und drückten für ihre „Pappenheimer“ immer ein Auge zu

Eigentlich hatten „Betriebsfremde“ auch damals auf dem internen Bahn-Areal eines Bahnbetriebswerkes nichts zu suchen. Doch erstens waren wir nicht „betriebsfremd“ und zweitens und noch wichtiger: Wir suchten tatsächlich nicht nur etwas, sondern vielerlei. Wir suchten die Nähe zu Lieblingslokomotiven, wir suchten die hautnahe Technik-Atmosphäre der Bahn, wir suchten einen Hauch von der Arbeitswelt der Lokführer sowie Drehscheibenwärter und vor allem suchten wir auch weitere und neue Fotomotive vom Lokomotiv-Standardporträt bis hin zum kunstvollen sonntäglichen Stillleben in der Werkstatt. Wir veranstalteten frank und frei unseren selbst gewählten Tag der offenen Tür und wurden von der Bundesbahn noch geradezu dazu eingeladen: In vielen Bahnbetriebswerken wurden damals derartige Besuche mit einer zu entrichtenden Versicherungsgebühr legalisiert, die beispielsweise behördenaffine 1,73 Mark betrug und quasi die ganztägige Eintrittskarte für diese nicht nur an Sonntagen heilige Stätte war.

Freilich wurde eine derartige Mini-Versicherung erst dann und auch nur bei bestimmten Bahnbetriebswerken eingeführt, als diese in der ausklingenden Dampflokezeit und von „Fans“ nahezu überrannt wurden. So waren an Wochenenden in Rheine, Ottbergen oder Gelsenkirchen-Bismarck mehr mit Kameras und Tonbandgeräten bewaffnete Eisenbahnfreunde als Eisenbahner anzutreffen. Trotz durchaus vorhandener Unfallgefahren und Stolperfallen gab es aber kaum Unglücke oder ein Malheur, weil viele Eisenbahnfreunde die Unfallverhütungsvorschriften der Bahn nicht nur kannten, sondern sogar sammelten und darüber hinaus beispielsweise wussten, dass man die im Bw oft verölten oder verschmierten Laufflächen der Schienen besser nicht betreten, sondern wie ein Storch darüber-schreiten sollte. Nach dem Dampflokeabschied sank die „Besucherszahl“ natürlich rapide ab und die Versicherungsgebühr wurde meist wieder abgeschafft, dennoch drückten die meisten Eisenbahner auch in späteren Zeiten ein Auge zu, weil sie ihre „Pappenheimer“ in-



Ein wenig die Kleinlok
bewegen muss auch
sonntags sein:
Momentaufnahme im
Bw Mainz (1983).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Von der Nahaufnahme bis zum Übersichtsfoto – im Bw ließen sich Loks und Triebwagen aus vielen Blickwinkeln belichten: Bw Würzburg (1984) und Bw Limburg (1986).





*Ein Bw-Streifzug bot
hautnahe Technik-
Atmosphäre mit vielerlei
Fotomotiven vom
Standard-Lokporträt bis
hin zum sonntäglichen
Stilleben in der
Werkstatt*



**Kunstvolle Motive
ließen sich sonntags
in aller Ruhe „kompo-
nieren“: Lichtspiele im
Bw Wiesbaden (1985)
und Material-Stilleben
in der Werkstatt des
Bw Hamm (1981).
FOTOS: JOACHIM
SEYFERTH (4)**

zwischen kannten und sich nur wunderten, dass auch die vergleichsweise toten Kästen der Diesel- und Elektrolokomotiven ein Objekt dieser komischen Begierde sein können.

Im Gegenteil – die meisten Eisenbahner im Bahnbetriebswerk waren sogar froh, wenn mal etwas Abwechslung in den ruhigen Feiertagsdienst kam und sie sich mit „interessanten“ Leuten unterhalten konnten. Denn oft war insbesondere in der Endphase eines

Bahnbetriebswerkes, also in den Achtziger- und frühen Neunzigerjahren, an den Wochenenden nur noch ein Drehscheiben- oder Schiebebühnenwärter zugegen, der zuletzt Mädchen für alles war und auch noch den Verschub der Lokomotiven und die Reinigung der Anlagen besorgte. Und wenn der Chef oder besser „der Alte“ nicht da war, lief bezüglich unserer Besuche sowieso alles viel entspannter ab. Natürlich wussten alle Vorgesetzten von diesem gelegentlichen Treiben

Ganz im Sinne der „Sonntagspilger“ mit Kamera: Zum „Fotoparadies“ geht's da lang.
FOTOS: AXEL JOHANSEN,
JOACHIM SEYFERTH

am Wochenende, aber die meisten von ihnen hatten eine ähnliche Einstellung wie etwa ein ehemaliger Betriebsstellenleiter eines Reichsbahn-Bahnbetriebswerkes, der sinngemäß mit der Aussage zitiert wird, dass ihm das alles ziemlich egal sei, solange dies in seiner Abwesenheit geschehe. Zu dieser „liberalen“ Haltung kommt natürlich noch hinzu, dass sich die Bundesbahn im Gegensatz zu heute als öffentliches und quasi jedermann gehörendes Unternehmen verstand, das seine Tore nicht verschloss oder mit viel privatwirtschaftlicher Distanz „mauerte“, sondern für Interessierte „auf dem kleinen Dienstweg“ und mit menschlichem Einfühlungsvermögen nicht immer, aber sehr oft vieles möglich machte.

Also lief man vom Bahnsteigende auf den Dienstwegen geradewegs ins nah gelegene Bahnbetriebswerk oder suchte sich, während am Vormittag im Städtchen die Kirchenglocken läuteten, auf Straßen oder verschlungenen Pfaden den Weg dorthin. Oft war die etwaige noch vorhandene Lokleitung am Wochenende gar nicht mehr besetzt, so dass eine „Anmeldung“ ohnehin entfiel. Saß dort noch jemand, genügte meist ein kurze und freundliche Bitte um ein paar Lokomotiv-Fotografien, taktisch half dabei oft das Interesse an einer bestimmten Maschine, die zuvor natürlich schon gesichtet wurde. Wenn man „Pech“ hatte, bekam man „zur Sicherheit“ einen Eisenbahner (Lokführer oder Bw-Mitarbeiter) an die Seite gestellt, der ja nach Temperament mehr oder weniger gelangweilt neben einem hertrottete und sich nur wunderte, was denn da an Loks und Anlagen so interessant sei. Oft konnte dieser Mensch aber auch neugierige Fragen beantworten und bei Lokführern kam es mitunter sogar vor, dass spätere Führerstandsmitfahrten „erbettelt“ wurden, aus deren Erlebnissen gespeist in Einzelfällen sogar Freundschaften erwachsen. Meist war aber an Samstagen oder Sonntagen gar kein Personal für derartige spontane Führungen im Bahnbetriebswerk vorhanden, so dass man die Freiheit genießen konnte, ohne Ablenkung oder latente Gängelei durch die heiligen Hallen ziehen zu können.

Dann konnte man auch mehrmals in Ruhe sein Stativ aufbauen und auch mal eine Viertelstunde vor einem Motiv verharren und genaueste Einstellungen vornehmen. Natürlich ergaben sich aus Untersuchungsgruben und Arbeitsbühnen völlig neue Perspektiven, herumliegende Werkzeuge, Maschinenteile und Putzmittel sorgten für ein authentisches Ambiente. Klar, ein wenig zu ruhig und verlassen war diese sonntägliche Bw-Atmosphäre mitunter schon, welche durch irgendwo im Dachgebälk gurrende Tauben,

im Wind knarrende Schuppentore, zur Dampflokzeit friedlich vor sich hinnuckelnde Speisepumpen oder gelegentlich draußen vorbeifahrende Sonntagszüge nur unterstrichen wurde. Ohne Zweifel hätte es an Werktagen und mit arbeitendem Werkstattpersonal noch mehr fotografische Situationen und Einblicke

gegeben, aber dann hätte man nur gestört und das wäre auch in Sicherheitsbelangen nicht zu verantworten gewesen. Immerhin wäre dann ja auch wieder „der Alte“ am Ort gewesen, der, sofern er sogar sein Einverständnis gegeben hätte, auch noch berechtigte Bedenken in der Hinsicht hegen konnte, dass plötzlich „noch höhere“ Vorgesetzte auftauchen und nicht unbedingt zu seinem Vorteil dieses seltsame Treiben gewahr werden.

Also das Ganze doch lieber am ruhigen Sonntag. Dann konnte man in aller Gelassenheit doch mal ein Arbeitsporträt vom Drehscheibenwärter fertigen oder alle möglichen technischen Details auf sich wirken lassen. Und man konnte – natürlich! – verwegen auf Führerstände oder in Kabinentender klettern, ein völlig neues und hochinteressantes Neuland. Irgendwo lagen immer

Buchfahrpläne, Bremszettel, Übersichten aktueller Langsamfahrstellen (die legendäre „La“) oder Arbeitsanweisungen herum und plötzlich wurde aus dem Ringlokschuppen der Lesesaal einer Bibliothek. Gestärkt mit neuem Fachwissen und hintergründigen Interna durchkämmte man auch mal die leeren Großraumabteile abgestellter Schienenbusgarnituren oder Akkutriebwagen, hier und da lagen dort noch die alten Schlagzeilen ausgelesener Boulevardzeitungen herum.

So war das damals im Bahnbetriebswerk, immer wieder sonntags. Reich an Eindrücken und belichteter Filmbeute in der Kamera eilte man zurück zum Bahnhof und zum Nachhausezug. Der Sonntag war gerettet, schon standen die nächsten Bw-Besuche auf der persönlichen Agenda. Heute gibt es derartige Ziele und Abenteuer nicht mehr, das Wochenende gehört ganz der Freizeitgesellschaft mit anderen Vergnügungen und die meisten Areale von ehemaligen Bahnbetriebswerken sind längst von Supermärkten, verdichteter Wohnbebauung oder gar Straßen und Parkplätzen okkupiert worden.

In der nächsten Folge dieser lockeren Reihe mit sonntäglichen Bw-Exkursionen soll neben den atmosphärischen Streifzügen durch weitere Bahnbetriebswerke auch auf den Werdegang, die Stationierungen und das späte Schicksal einzelner Bahnbetriebswerke eingegangen werden. □



Ätztechnik

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

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

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

Bäume und mehr
finden Sie in unseren Shops unter:

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

MODELLBAHN-SCHILDHAUER
Würzburger Str.81
01187 Dresden
Tel: 0351 27979215

www.modellbahn-schildhauer.de

Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin

MODELLBAHN UMSCHAU

Bahn Welt

Im Internet auf www.bahnwelt.tv

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

PAULO

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

Besuchen Sie www.paulo.de

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

1965 ____ 35 Jahre ____ 2000

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

30 Jahre ASOA

www.asoa.de

Haben Sie einen speziellen Anlagenwunsch?

Dann könnte dies hier die richtige Adresse für Sie sein:

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

Z - fm Spur Z feiner Modellbau

- Lasercut Gebäude und Zubehör
- Lokverfeinerung
- Vorbild Selbstbaugleis

Decoder von **VELMO**

www.z-fm.de

Lokschuppen Hagen-Haspe

Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr vieles mehr

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 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
Tel. +49 (0)40 878798930

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

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

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

Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV

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

Ihr VGB-Vertriebspartner in **Regensburg**

Bahnhofsbuchhandlung
im Hauptbahnhof Regensburg

VGB-Gesamtprogramm

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

Hbf • 90667 Köln • Tel.: 0221 / 16072-0
Besuchen Sie unsere sehr gut sortierte Fachabteilung für Eisenbahnliteratur im 1. Stock

stangel
MODELLBAHNBAU

www.stangel.pl

Gebäude-
modelle
Dioramen
Anlagenbau
Zubehör

modellbahn-schildhauer
für das besondere Detail im Modell

Neuer Webshop ab Ende Mai 2017 **NEU - anders - übersichtlicher** www.mbs-dd.com

Die moderne Digitalzentrale

DIGITAL-S-INSIDE 2

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

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

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

modellplan
... Software + Technik für Modellbahner

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

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

PRESE & BUCH IM BAHNHOF





Ludmilla auf Umweg: Wegen Bauarbeiten am Karower Kreuz werden Güterzüge zwischen Angermünde bzw. der PCK-Raffinerie Schwedt und Berlin gelegentlich über die Strecke Britz–Templin–Löwenberg geleitet. Am 27. März 2017 hat die 232 045 der East West Railways den Richtung Schwedt fahrenden Kesselwagenzug 53182 (samt der 155 096) bis Britz geschleppt. Aufgenommen in Friedrichswalde, im seit Dezember 2006 für den Personenverkehr stillgelegten Abschnitt Templin Stadt–Joachimsthal.

FOTO: KONRAD KOSCHINSKI

ZEIT REISE

Koblenz–Mayen 1975

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN

Am 22. Mai 1975 hat 050 954 den N 7228 am Haken. Unweit Polch-Nettesürsch strebt die dem 499 Meter langen Hausener Tunnel I entgegen. Im Hintergrund ist das Schieferbergwerk Margarethe an seinem schwarzen Abraum zu erkennen; es hatte damals noch einen Gleisanschluss. Dort wird auch heute noch sogenannter „Moselschiefer“ untertage abgebaut.

Am 3. Januar 2011 wurden zum letzten Mal Wehrpflichtige zur Bundeswehr eingezogen. Dass es dazu einmal kommen würde, konnte ich mir als Abiturient und angehender Soldat im Sommer 1974 nicht vorstellen. Damals hat es mich mächtig gewurmt, zu den Waffen in die Garnisonsstadt Koblenz gerufen zu werden. Der an Langweiligkeit und Sinnlosigkeit oft nicht zu überbietende „Dienst fürs Vaterland“ ließ einen damals manche Kröte schlucken. Aber nicht nur das: Fortan konnte ich mein Lieblings-Bw Betzdorf nicht mehr regelmäßig besuchen und den Dampfbetrieb auf der Siegstrecke nicht mehr mit der Kamera beobachten. Viel zu selten durfte ich die Kaserne bei fototauglichem Tageslicht verlassen, und im ersten Halbjahr gab es



auch kam nennenswerten Urlaub, um dem geliebten Hobby nachgehen zu können. Schwer fiel mir seinerzeit auch der Abschied von meiner schulterlangen Haarpracht, die nun Streichholzlänge kaum mehr erreichen, den Hemdkragen nicht berühren durfte und von einem unsäglichen „Haar-Erlass“, den der „Spieß“ höchstpersönlich so akkurat wie möglich in die Praxis umzusetzen trachtete, überwacht wurde.

Dennoch muss ich meinem Kompaniefeldwebel dankbar sein, dass er mich eines sonnigen Tages im Frühjahr 1975 beim Mittagsappell anbellte: „Gefreiter, morgen 7 Uhr mit geschnittenen Haaren bei mir melden.“ Was blieb mir also anderes übrig, als meinen Feierabend für den Gang zum Frisör zu nutzen. Und weil meine



Laune an diesem späten Nachmittag nach dem Haarschnitt ihren Tiefpunkt erreicht hatte, steuerte ich den Koblenzer Hauptbahnhof an, um mich dort auf andere Gedanken zu bringen. Die Kaserne, in der ich stationiert war, lag im Stadtteil Lützel, unweit des dortigen Bahnhofs, wo die eingleisige Nebenbahn nach Mayen von der „Rheinschiene“ abzweigte. Während der Grundausbildung hatte ich am späten Nachmittag verschiedentlich Dampfzüge gehört, die sich unter kräftiger Geräuscentwicklung auf den Weg in die Vulkaneifel begaben. Und da es zeitlich gerade passte, hatte ich die Hoffnung, diesen Zug im Hauptbahnhof beobachten zu können. Eine Kamera hatte ich natürlich nicht dabei, denn in Bundeswehrkasernen herrschte nicht nur strenges Fotografierver-

bot, sondern eine Kamera im Spind zu haben hätte auch ungeahnte Folgen zeitigen können.

Ich hatte Glück an diesem Märztag 1975: Bahnsteig 5, an dem die Züge nach Mayen abfuhren, war schnell gefunden. Und dort stand – ich konnte mein Glück kaum fassen – bei dämmerigem Licht die Mayener 050 185 abfahrbereit mit dem N 7228. Ich habe die Atmosphäre auf dem Bahnsteig buchstäblich aufgesogen mit allen meinen Sinnen. Von da an stand mein Entschluss fest: Im April würden die Tage wieder so hell sein, dass man diesen Zug auch fotografieren können musste. Und für die verbotene Kamera gab es auch eine Lösung: Die lagerte gut versteckt unter dem Sitz meines VW-Käfers, den ich stets so dicht wie möglich am Kasernentor

Eifelpanorama: 050 954 überquert mit der „Mayener Kett“ den Viadukt bei Hausen (20. Mai 1975).



parkte, damit der unter den Augen der Torwache nicht Opfer eines Diebstahls werden konnte.

Solchermaßen motiviert und über Züge und Fahrzeiten informiert, bot sich dann am 14. April 1975 erstmals die Gelegenheit, an die Strecke zu fahren und auf die „Mayener Kett“, wie die Züge in die Vulkaneifel im Volksmund genannt wurden, zu warten. Ein wenig Ortskunde hatte ich mir schon zuvor bei einer Erkundungsfahrt nach Mayen sowie auf verschiedenen Gepäckmärschen in der Umgebung angeeignet. Erste Ziele waren Rübenach und Bassenheim, zwei Unterwegsbahnhöfe. Meine Frühjahrs-Freizeitbeschäftigung war damit gefunden, auch wenn die Gelegenheiten für derartiges Tun nicht gerade üppig wa-



ren. Für ein Problem gab es nämlich keine zufriedenstellende Lösung: Die DB hatte die Auflösung des Bw Mayen für den Fahrplanwechsel im Mai 1975 angekündigt, und dabei sollte es dann leider auch bleiben. So wurden es dann doch nur wenige Aufnahmen von brauchbarer Qualität, denn verschiedentlich machten einem schlechtes Wetter, übellaunige Vorgesetzte und andere Imponderabilien einen Strich durch die Rechnung.

Eine besonders glückliche Fügung führte mich dann noch im April 1975 zu einem Fotopunkt am Hausener Viadukt, kurz vor Mayen-Ost. Dort traf ich zwei gleichaltrige Koblenzer Fotofreunde, die nicht nur ebenfalls Soldaten, sondern auch in meiner Kaserne stationiert waren. Gemein-



Kaum vorstellbar, wie unberührt die Landschaft noch war, als sich 050 954 am 25. Mai 1975 dem Einfahrt-Vorsignal von Mayen-Ost näherte. Heute befindet sich linkerhand ein großes Gewerbegebiet und rechts vom Gleis die Abfahrt einer großzügig trassierten Umgehungsstraße. Die Aufnahme entstand aus einem Jäger-Hochsitz – und so (Bild unten) sah der „Nachschuss“ aus. Mangels jagdbarem Wild ist der Hochsitz natürlich heute auch längst Geschichte.



sam mit ihnen wurden dann bis zum Fahrplanwechsel noch einige Kurztouren an die Strecken von Andernach und von Koblenz nach Mayen organisiert. Als Einheimische kannten sie sich besser aus als ich und ermöglichten so Motive, die ich alleine nie gefunden hätte. Noch heute habe ich gelegentlich Kontakt zu beiden. Und sie waren es auch, die mich mit anderen Koblenzer Eisenbahnfreunden in Kontakt brachten, zu denen einige bis heute in der Szene durchaus namhafte Personen gehörten.

Am 30. Mai 1975 kam dann das Ende: 050 185 führte letztmalig den N 7228 von Koblenz nach Mayen Ost. Auch der verbliebene Dampfbetrieb von Andernach nach Mayen Ost endete an diesem Wochenende. Für die Mayener Dampfloks – damals nur noch Maschinen der Baureihe 50 – war damit ebenfalls das Ende gekommen. Nur einige Jahre später endete der Gesamtbetrieb zwischen Koblenz und Mayen-Ost, die Strecke ist heute längst abgebaut, die

Trasse größtenteils in den „Maifeld-Radweg“ umgewidmet. Vom Rhein her ist die Kreisstadt Mayen nur noch aus Richtung Andernach planmäßig auf der Schiene zu erreichen.

Gewiss, der Mayener Dampfbetrieb hatte 1975 keine Glanzlichter mehr zu bieten. Von der wenige Jahre zuvor noch herrschenden Herrlichkeit mit Dampfloks der Baureihen 50, 86 und 94.5 war kurz vor dem Ende nicht mehr viel zu spüren. Ich bin aber heute noch dankbar dafür, dass mir die „Mayener Fuffziger“ den grauen Bundeswehr-Alltag ein wenig aufzuhellen vermochten. Anfang 1975 hatte ich nämlich in einer leicht depressiven Stimmung schon beschlossen, mich zum Ende der Dampflokszeit von der Eisenbahn-Fotografie ganz abzuwenden. Neue Arbeitsgebiete habe ich tatsächlich mit dem Ende der Bundeswehr-Dienstzeit erfolgreich in Angriff genommen. Aber das Fotografieren von Dampfloks kann ich bis heute nicht lassen – den letzten Mayenern mag's geschuldet sein ... □



LINKS VON OBEN NACH UNTEN:

Koblenz Hbf, Gleis 5: 050 142 steht am 15. April 1975 abfahrbereit vor dem Nahverkehrszug 7228 nach Mayen-Ost.

Aus Richtung Andernach nähert sich am 22. April 1975 die 051 482 mit dem N 7280 ihrem Ziel Mayen-Ost.

050 185 hat am 21. Mai 1975 einen Leerzug nach Mayen Ost am Haken. Im Hintergrund ist der Lokschuppen ihres Heimat-Bw zu erkennen.

Für immer aus und vorbei: Letztmalig fährt am 30. Mai 1975 eine Dampflok planmäßig zwischen Koblenz und Mayen-Ost. Die geschmückte 050 185, die hier vor Hausen zu sehen ist, hat diese traurige Aufgabe übernommen.

Zwischen Bassenheim und Ochtendung
schleppt 050 142 ihre drei Umbauwagen-
Pärchen in Richtung Mayen.



- 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

MOMENTE

Lokführer sein...

TEXT: CHRISTIAN GERECHT

FOTO: HORST STEHLING/SAMMLUNG GERECHT

Ein Lokführer auf einer Diesellok der Baureihe 220. Was mag man darüber schreiben, gar philosophieren...? Betrachtet man das Bild vom 15. April 1972 jedoch eine Weile, mag man gedanklich fast darin versinken. Möglich, dass das dem unbeabsichtigten Weichzeichner-Effekt zuzuschreiben ist. Verursacht durch das zart-weiche, die Fensterflächen der 220 durchflutende Licht und die offene Blende des 1,4/50-Objektivs. Dies lässt die vorbeifliegende Landschaft, den Führerstand, ja selbst den Lokführer wie ein fotorealistisches Gemälde wirken. Den Blick hat der Mann konzentriert auf die vor ihm liegende Strecke gerichtet, die eine Hand am Schaltrrad, die andere auf dem angenehm großen Knopfschalter der Indusi ruhend, immer bereit, schnellstmöglich zum Führerbremsventil, dem Bremshebel zu greifen. Er trägt noch eine echte Lokführerkluft. Hat sicherlich noch wenige Monate zuvor am Regler einer Baureihe 023 oder 050 gestanden. Doch er weiß den von Witterungseinflüssen abgeschotteten Arbeitsplatz und die – wenn auch nur relative – Ruhe vor den blubbernden Dieselmotoren, vielleicht auch die stille Einsamkeit zu schätzen.

Viel hat sich in den letzten Jahren für ihn verändert und einiges steht diesem Mann in besten Jahren noch ins Haus. War doch der Vorteil jener angenehmen Arbeitsplätze, das flotte Beschleunigen und die leichter zu erzielenden Streckengeschwindigkeiten mit teils wesentlich weiter entfernten Fahrtzielen sowie umfassenderen Streckenkenntnissen verbunden. Und sicherlich wurde unser Lokführer vor seiner Pensionierung auch noch auf der einen oder anderen Elektrolokomotive ausgebildet. Doch egal ob auf Dampflokomotive, Diesellokomotive oder auf einer „Elektrischen“: Der Job eines Lokführers war bei weitem kein Zuckerschlecken. Im Streckendienst, egal ob vor Reise- oder Güterzügen, waren Dienstbeginne mitten in der Nacht und anschließende, zehn- bis zwölfstündige Arbeitszeiten an der Tages- bzw. Nachtordnung. Acht bis neun Stunden Ruhezeit, auswärts in einem der vielen hellhörigen Übernachtungsgebäude, dann ging es wieder auf den Bock. Heimwärts zwar, aber möglicherweise vor einem zähen, schweren Durchgangsgüterzug auf eingleisiger Hauptbahn mit zeitraubenden Überholungen und Kreuzungen. Im Ausnahmefall bis zu vierzehn Stunden Dienstzeit. Der Traumberuf kam spätestens hier für viele ins Wanken!

Nur wenig leichter hatten es die Lokführer, die sich lieber im Rangierdienst der Rangierbahnhöfe verdingten. Hier gab es ähnliche Schichtzeiten wie für das Rangierpersonal. Auch wenn das ständige „Herkommen“, „Halten“, „Wegfahren“, „Noch zehn Längen“, „Noch fünf“, „Langsamer“, „Noch drei, noch zwei“, „Eine Länge – und Halten!“ nicht jedermanns Sache war, die angenehmen Aspekte von Pausen in einer Kantine, das Vorhandensein sanitärer Anlagen und das Wissen zu geregelten Zeiten bei Frau und Kind zu sein, war für viele der weniger saure Apfel. Kurzlaufende Nahgüterzüge oder Übergaben reichten für „Expeditionen“ über den Rand der Rangierbahnhöfe vollkommen aus und waren mitunter eine angenehme Abwechslung. Vor allem wenn eine länge-



re Zugwendepause die Möglichkeit eröffnete, ein reich sortiertes Wirtshaus (beispielsweise den Maierbräu in Altomünster oder das Ayinger Bräustüberl) aufzusuchen.

Der Autor dieser Zeilen erinnert sich noch gern an seinen Zugführerdienst auf der Nebenbahn von Ingolstadt nach Altmannstein. In Offendorf, einer einsam gelegenen Haltestelle mit typisch bayerischem Agenturgebäude und nur drei Weichen, wurde die nur wenige Wagen zählende Übergabe auf dem Rückweg abgestellt und eingebremst. Die Lok, eine Diesellok der Baureihe 211 oder eine bärenstarke 290er, wurde verschlossen und dann marschierte die ganze Mannschaft, Zugführer, Lokführer und Rangierarbeiter, in die einen halben Kilometer entfernte Gastwirtschaft des Dörfchens. Ein Gasthaus, das für gewöhnlich nur von Freitag bis Sonntag geöffnet hatte, für die Eisenbahner aber an jedem Werktag eine Brotzeit bereithielt: „D'Eisenbahner kemman!“, der Ruf der Köchin, die jeden Gast vorab schon durch das Küchenfenster erblicken konnte, blieb eine genauso liebe Erinnerung wie das klassische, bayerische



Agenturgebäude, dichtester Nebel und der Geruch frisch geernteter Zuckerrüben. Die Brotzeit wurde prinzipiell in der Küche des Hauses eingenommen. Ein großer Gesindetisch mit zwölf Plätzen hielt auch für die Chefin und deren sympathisch-rotnasigen Göttergatten reichlich Platz bereit. Das Angebot umfasste nur einfache Kost: Leberkäs, Pressack, Wiener mit Sauerkraut und die herzhaftesten und besten Bauernwürste weit und breit. Dazu selbst gebackenes Landbrot und eine Flasche stilles Mineralwasser. Genau das, was gestandene Männer, deren rauer Dienst um 5.00 Uhr morgens begann, gut vier Stunden später brauchten.

Nun kann man diesen einsamen wie abseits gelegenen Dienst nicht mit dem unseres Lokomotivführers vergleichen, der mit seiner 220 wohl eher einen leichtfüßigen Eilzug am Haken hat. Eine Brotzeitpause gestattete er sich allenfalls in der Kantine des Zugwendebahnhofs und gewiss gab es da auch kein frisches Landbrot. Verhungern und verdursten musste man in den vielen Bundesbahn-Kantinen jener Zeit aber auch nicht.

Leider bleibt offen, in welche Richtung unsere 1950er-Jahre-Schönheit mit ihrem eleganten Kragen samt ihrem Führer nun „galoppiert“. Das Foto entstand auf der Hauptbahn von Crailsheim nach Backnang. Ein, zugegeben, nur kleiner Datensatz und nichts den Wissensdurst nachfolgender Generationen Erfüllendes. Aber ist das nicht völlig egal?

Lokführer sein bedeutete all das, was in die vorstehenden Zeilen einfluss: hektischer Hauptbahnverkehr, beschaulicher Dienst auf Nebenbahnen mit einem Nahgüter- oder Übergabezug, ein stressfreier Job mit Arbeitszug und Bahnmeisterrotte, zuletzt aber auch das mitunter eintönige Rangiergeschäft auf den Abdrücklokomotiven der großen Rangierbahnhöfe. Egal in welchem Dienst ein Lokführer eingesetzt war: Strecken- und Bahnhofskennntnis, höchste Konzentration und volle Aufmerksamkeit waren das A und das O. Egal ob im alten, schwarzen Führerkittel, in Privatkleidung oder in den heute wieder zu Ehren gelangten Uniformen war und ist es ein Beruf mit höchster Verantwortung! □

Der lange Abschied: Die 80er-Jahre

Zweieinhalb Jahrzehnte nach seinem Start, begann der Stern des TEE rasch zu sinken – das Konzept des rein erstklassigen Luxuszuges hatte sich überlebt. Zweiklassige und eng getaktete Verbindungen entsprachen dem zunehmend auf Effizienz getrimmten Zeitgeist der 1980er-Jahre.

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI



Im Sommer 1983 bespannten ozeanblau-beige 111er den TEE 16 „Reingold“ zwischen München und Stuttgart, hier vor der malerischen Kulisse Harburgs in Schwaben. In den 1990er-Jahren war übrigens Michael Jackson am Erwerb der Burg Harburg interessiert. FOTO: ANDREAS RITZ

In den 1980er-Jahren näherte sich die Karriere des einst so glanzvollen TEE unweigerlich ihrem Ende: Den Start in dieses Jahrzehnt erlebten 16 internationale TEE-Verbindungen, die Mitte des Jahrzehnts nur noch vier! Jeweils zum Sommerfahrplan wurden eingestellt: 1980 TEE „Erasmus“; 1981 TEE „Iris“; 1982 TEE „Catalan-Talgo“ sowie die TEEs „Lemano“ und „Ligure“; 1983 TEE „Rembrandt“ und schließlich 1984 die TEEs „Brabant“, „Cisalpino“, „Étoile du Nord“, „Mediolanum“, „Memling“ sowie „Oiseau Bleu“. In Absprache mit der SNCF hatte die DB zwischenzeitlich zwar den TEE „Albert Schweitzer“ neu eingerichtet, doch blieb dieser eine vom 2. Juni 1980 bis 27. Mai 1983 währende Episode. Obwohl der Zug Dortmund und die am Weg gelegene Bundeshauptstadt Bonn mit der „Europastadt“ Straßburg verband, waren selbst die zuletzt nur drei Wagen schwach besetzt.

Nach der Einstellung der meisten internationalen Verbindungen bildeten die von Paris ausgehenden Strecken nun inklusive der Binnenrouten ein eigenständiges Teilnetz. Ein zweites Teilnetz ergab sich aus den Rheingold-Kursen, ein drittes bestand aus der Gotthard-Linie mit den inneritalienischen Anschlussstrecken. Insgesamt betrug die Streckenlänge der drei TEE-Teilnetze damit nur noch circa 4200 km. Innerstaatliche TEE-Züge konnten sich in Frankreich und Italien über den Planwechsel zum Sommer 1984 hinaus retten, nicht jedoch in Deutschland. Dabei hatte die DB ihnen ab 1978/79 noch eine wichtige Funktion zuge-dacht: Trotz Einführung des neuen IC-Systems „Jede Stunde – jede Klasse“ (statt des bisher rein erstklassigen IC-Systems) wollte sie jenen elitären Kundenkreis behalten, der mutmaßlich nicht bereit sein würde, Züge mit 2.-Klasse-Publikum zu teilen. So entstand praktisch ein IC-Ergänzungsnetz mit Zügen 1. Klasse in für Geschäftsreisende attraktiven Lagen und herausgehoben durch die Gattung TEE (teils unter Wiederverwendung alter Zugnamen). Es zeigte sich aber, dass auch die 1.-Klasse-Klientel die im Takt verkehrenden Intercitys vorzog. Etliche „Geschäftsreise-TEE“ fuhren fast leer umher, so dass die DB sie bald wieder einstellte.



Auf dem Weg nach Stuttgart Hbf hat die 112 495 mit dem Flügelzug TEE 17 „Rheingold“ Amsterdam CS – München Hbf im Sommer 1984 gerade das Einfahrsignal des Bahnhofs Besigheim passiert. Die Lok gehört zur dritten Bauserie, die ohne silbernes Dach geliefert wurde. FOTO: JOACHIM BERTSCH

Ab 3. Juni 1984 verbliebene internationale TEE-Läufe:

- TEE „Rheingold“ Amsterdam – Köln – Basel (775 km) mit Flügel nach München (über Stuttgart – Nördlingen; 912 km), ab 1985 saisonal bis Salzburg (über Ulm – München; 1046 km)
- TEE „Gottardo“ Zürich – Lugano – Milano (293 km)
- TEE „Ile de France“ Paris Nord – St-Quentin – Bruxelles N (315 km)
- TEE „Rubens“ Paris Nord – Bruxelles M (309 km)

Innerdeutsche TEEs als IC-Ergänzungszüge

- TEE „Bacchus“ (bis 30.5.1980) Dortmund – Stuttgart – München
- TEE „Diamant“ (bis 27.5.1981) Hamburg-Altona – Nürnberg – München
- TEE „Friedrich Schiller“ (bis 19.5.1982) Dortmund – Stuttgart
- TEE „Gambinus“ (bis 27.5.1983) Hamburg-Altona – Köln – Stuttgart – München
- TEE „Goethe“ und „Heinrich Heine“ Dortmund – Frankfurt (bis 27.5.1983)
- TEE „Roland“ (bis 30.5.1980) Bremen – Hannover – Frankfurt – Stuttgart



Keine Mühe hatte 103 117 am 14. Mai 1982 mit den drei Wagen ihres TEE 29 „Heinrich Heine“ am Heißener Berg in Mülheim (Ruhr). FOTO: ULRICH BUDDE

Die wenigen verbliebenen innerdeutschen TEE-Züge verkehrten meist nur montags bis freitags. Der TEE „Gambinus“ fuhr zuletzt nur noch zwischen Dortmund und Stuttgart, der TEE „Goethe“ nur noch zwischen Düsseldorf und Frankfurt. Im Grunde zählte auch der erwähnte internationale TEE „Albert Schweitzer“ (Dortmund – Straßburg) zu den IC-Ergänzungszügen.

Blicken wir nochmals nach Frankreich: Dort waren die meisten älteren Inlands-

TEE bis zum Sommer 1984 durch doppelklassige Rapides ersetzt worden. Nachdem die SNCF auch den noch verbliebenen „Capitole du soir“ Ende

Vom internationalen Star zum Binnenzug

September 1984 zum Rapide degradiert hatte, führte sie unter der europäischen Gattungsbezeichnung TEE die folgenden fünf Binnenzüge: Den TEE „Kléber“ (Paris Est – Nancy – Strasbourg), die TEE-Züge „Faidherbe“, „Gayant“ und „Watteau“ (Paris Nord – Lille – Tourcoing) sowie den TEE „Jules Verne“ (Paris Montparnasse – Nantes).



Im Juli 1983 zeigte sich die SBB-Re 4/4^{IV} Nr 10104, eine von nur vier gebauten Maschinen dieses Typs, vor dem TEE „Cisaplin“, gebildet aus französischen INOX-TEE-Wagen. Bereits im Folgejahr wurde der „Cisaplin“ eingestellt, die Lok ging 1995 als Re 446-018 an die schweizerische SOB. FOTO: ROEF ANKERSMIT



Noch weit über die 1980er-Jahre hinaus zeigten sich Schweizer Re 4/4^{II} in TEE-Farben. Hier Lok Nr. 11252 vor der FS-Garnitur des TEE 24 „Lemano“ am 22. Juli 1975 in Lausanne. FOTO: ULRICH BUDDE



Auch wahre Lok-Oldtimer machten in TEE-Farben eine gute Figur, wie hier die SBB-Re 4/4^I Nr. 10046 (Baujahr 1950) mit TEE „Rheingold“ nach Genf im August 1981 bei Fribourg. FOTO: BERNHARD STUDER

Die drei montags bis freitags verkehrenden TEE-Kurse in die Industrieregion Lille gab es seit 2. Oktober 1978. Als letzter völlig neu geschaffener Trans-Europ-Express kam am 29. September 1980 der ebenfalls nur montags bis freitags fahrende „Jules Verne“ nach Nantes ins Rollen. Nimmt man die Zahl der Zugnamen als Kriterium, handelte sich um das 60. Zugpaar in der TEE-Chronik. Ausgenommen der zum 1. Juni 1986 in einen Rapide umgewandelte „Gayant“, sollten die genannten Züge dann sogar über die Fahrplanperiode 1986/87 hinaus den TEE-Status behalten.

Innerhalb Italiens bestanden im Sommer 1984 noch die Verbindungen: Der TEE „Adriatico“ (Milano – Bologna – Bari), die TEEs „Ambrosiano“ und „Colosseum“ (Milano – Bologna – Roma) sowie der TEE „Vesuvio“ (Milano – Bologna – Roma – Napoli). Der „TEE Colosseum“ hatte erst am 3. Juni 1984 den mit Triebwagen gefahrenen „Settebello“ abgelöst.

Auf der Fahrplankonferenz im September 1986 beschlossen die Bahnverwaltungen, im folgenden Sommerabschnitt für nun allgemein zweiklassige europäische Qualitätszüge die Gattung **Eurocity** einzuführen. Das neue Markenzeichen sollte ebenso zum Symbol für ein Top-Angebot werden wie das TEE-Emblem. Freilich hielt es nicht immer, was es versprach. Beispielsweise stufte die DB in der Relation Stuttgart – Zürich einige D-Züge zu Eurocitys hoch, ohne dass sich an Komfort und Service etwas änderte. Der Eurocity ist nur bedingt als Nachfolger des Trans-Europ-Express anzusehen, denn viele EC-Kurse entstanden aus Intercitys oder anderen Schnellzügen ohne TEE-Vorläufer. Zum Fahrplanwechsel am 31. Mai 1987 wurden lediglich die TEE-Läufe „Ile de France“ und „Rubens“ zwischen Paris und Brüssel direkt in EC-Züge umgewandelt (blieben anfangs systemwidrig aber rein erstklassig).



Auch Kasten-110er kamen zu TEE-Ehren: Mit dem Flügelzug des TEE 16 „Rheingold“ aus München zeigt sich die 110 252 im Sommer 1983 bei Zwingenberg im Neckartal. FOTO: ANDREAS RITZ

Der berühmte „Rheingold“ verschwand völlig. Zuletzt hatte die DB mit ihm herumexperimentiert, so als Anreiz für Touristen den Münchner Flügelzug im Sommer 1985 und 1986 bis Salzburg verlängert. Der erhoffte Erfolg stellte sich nicht ein, nun mochte die DB den Namen jedenfalls nicht sofort neu vergeben. Sie hielt sich die Option auf eine Wiederbelebung als Touristenattraktion offen.

Eine Ausnahmeregelung vereinbarten SBB und FS für den Gottardo zwischen

Zürich und Mailand. Die in seinem Lauf weiter vorgesehenen Vierstrom-Triebzüge waren nicht rechtzeitig mit der 2. Klasse ausgestattet worden, so dass dieser internationale TEE das ursprünglich terminierte Finale um 16 Monate überlebte. Ab 25. September 1988 fuhr er als Eurocity. Die italienischen Binnen-TEE verkehrten letztmalig am 30. Mai 1987. Die innerfranzösischen Züge „Kléber“, „Faidherbe“, „Jules Verne“ und „Watteau“ fuh-

Auch der Rheingold verschwindet

ren erst am 26. Mai 1989 das letzte Mal als TEE. Doch dem vermeintlich definitiven Ende der Ära des Trans-Europ-Express folgte ein Nachspiel: Die SNCF und SNCB vertrauten der Werbewirksamkeit der alten Qualitätsmarke offenbar so sehr, dass sie diese im Jahresfahrplan 1993/94 auf der Strecke Paris – Brüssel für die Nonstop-Zugpaare Brabant, Ile de France, Rubens und Watteau wiederbelebten, obwohl es sich eigentlich um doppelklassige Eurocitys handelte. Das Nachspiel endete am 26. Mai 1995, als die belgische Viersystem-Lok 1805 den TEE 88 Watteau zum allerletzten Mal von Brüssel nach Paris beförderte.

Den Schnellverkehr zwischen beiden Hauptstädten übernahmen Triebzüge des Typs TGV Réseau, die ihrerseits ab Januar 1996 von Thalys-Triebzügen abgelöst wurden. Am 2. Juni 1996 startete offiziell der Hochgeschwindigkeitsverkehr Paris – Brüssel – Amsterdam, am 14. Dezember 1997 folgte die Thalys-Premiere auf der Route Paris – Brüssel – Köln. Das Kunstwort „Thalys“ bezeichnet auch ein von der SNCF und SNCB gemeinsam mit der DB AG und den NS gegründetes Kooperationsunternehmen, dessen Aufgabe die Konzeption und der Betrieb von Hochgeschwindigkeitszügen auf dem Thalys-Streckennetz ist (Anteilseigner sind derzeit nur SNCF und SNCB, DB AG und NS sollen ebenfalls Gesellschafter werden). Damit kam das Unternehmen der 1953 entworfenen Vision des Dr. den Hollander von einer internationalen Betreibergesellschaft nahe. Allerdings waren zunächst nur die SNCF (mit 70 Prozent) und die SNCB (mit 30 Prozent) Anteilseigner der seit 1999 als Thalys International firmierenden Genossenschaft belgischen Rechts. Ab Juni 2007 beteiligte sich mit zehn Prozent die DB AG, die SNCF hielt nun 62 Prozent und die SNCB noch 28 Prozent. Im Jahr 2012 stieg die DB AG aus dem



Der mit luxuriösen FS-Elektrotriebwagen der Reihe ETR 300 (erstes Baujahr 1952) gefahrene „Settebello“ Mailand – Rom war von 1974 bis 1984 als TEE klassifiziert. ETR 303 am 7. September 1976 in Milano Centrale. FOTO: ROEF ANKERSMIT



Am 9. April 1983 steht die NS-Lok 1206 mit ihrem TEE „Rembrandt“ nach Stuttgart abfahrbereit in Amsterdam CS. Die NS hatte ab 1951 insgesamt 25 Exemplare der kultigen Loks der Reihe 1200 in Dienst gestellt, einige Maschinen kamen nach der Ausmusterung zu Privatunternehmen und blieben bis 2015 aktiv. FOTO: ROEF ANKERSMIT



Reisen auf Flughöhe null: Am 5. November 1987 durchfährt ein Elektro-Triebwagen der Baureihe 403 das Rheintal, bei Oberwesel. Die Lufthansa-Farben harmonisieren schön mit der Laubfärbung in den umliegenden Weinbergen. FOTO: KNUT SCHELENZ

Unternehmen aus. Ende März 2015 ging der Thalys-Betrieb in Frankreich und Belgien auf die von SNCF und SNCB neu gegründete Tochtergesellschaft THI Factory NV/SA über, in den Niederlanden auf NS Reizigers.

Den Betrieb auf dem deutschen Streckenabschnitt übernahm im Dezember 2016 die SNCF Voyages Deutschland GmbH. Für die Vermarktung der Züge ist „Thalys International“ aber bestehen geblieben.

Ruhig geworden ist es um die im Juni 2000 von der DB AG mit den ÖBB und SBB gebildete „TEE Rail Alliance“. Das Projekt, mit gemeinsam zu beschaffenden Neigetechnik-Zügen ein neues Basisangebot im grenzüberschreitenden Fernverkehr aufzubauen, scheiterte. Für den Kunden wahrnehmbar führte die Kooperation nur zu einigen in Deutschland, Österreich und der Schweiz gewährten Fahrpreismäßigungen – gemessen an den vollmundig verkündeten Zielen der TEE-Allianz ziemlich dürftig... □



Mit dem Jahresfahrplan 1993/94 führten die SNCB und die SNCF für Non-Stop-Fahrten zwischen Paris und Brüssel gemeinsam die Produktbezeichnung TEE wieder ein. Doch bereits im Frühjahr 1995 hatte dieses kurzzeitige Revival eines großen Namens ein Ende: Am 25. Mai 1995 wartet die SNCB-Lok 1501 mit dem letzten TEE 85 nach Brüssel abfahrtsbereit in Paris Nord. FOTO: MAX DELIE

TEE ganz besonderer Art

Noch Jahre nach Einstellung der letzten regulären TEE-Verbindungen, gab es TEE-Züge, die in keiner Kursbuchtafel zu finden waren. Die Deutsche Bundesbahn verwendete die prominente Bezeichnung intern für den von 1982 bis 1993 gefahrenen „Lufthansa-Airport-Express“. Die Lufthansa kennzeichnete die mehrmals täglich zwischen Düsseldorf Flughafen und Frankfurt (Main) Flughafen verkehrenden Züge mit den Buchstaben LH – handelte es sich doch quasi um „Flüge auf Flughöhe Null“.

Es muss nicht immer Grün sein!

NEU

Die Ausgestaltung der Miniatur-Landschaft gehört zu den beliebtesten, aber auch zu den anspruchsvollsten Betätigungsfeldern der Modellbahner. In der neuen Ausgabe von MIBAkompakt zeigen die MIBA-Autoren u.a. Schritt für Schritt,

- wie das Gelände begrast und der Bahndamm begrünt wird.
- wie Bäume im Selbstbau entstehen oder ganze Wälder „gepflanzt“ werden.
- wo filigrane Einzelpflanzen für Hingucker im Detail sorgen.
- wie eine naturgetreue Herbstvegetation oder eine frostige Winterlandschaft entsteht.
- dass die Gestaltung von Gewässern oder Felsen kein Hexenwerk ist.

In separaten Kapiteln werden ausgewählte Landschaftsbau-Projekte von A bis Z

beschrieben. Es geht um die Details rund um einen Bauernhof, um die Nachbildung eines Baumkronenpfades im H0-Maßstab und um den Bau einer Winteranlage.

Best.-Nr. 1601701

Das ist **MIBA** kompakt

- 240 Seiten im Großformat
- geballtes MIBA-Wissen
- mit über 650 Abbildungen
- jeder Band nur € 19,95



Best.-Nr. 1601601



www.facebook.de/vgbahn



Erhältlich beim Buch- 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, www.vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Stefan Ponzlet

Im Februar 1965 erblickte nicht nur die Schnellfahrlok E 03 002 in Kassel das Licht der Welt, sondern auch Stefan Ponzlet in Gladbeck. Nach erfolgreicher Absolvierung der Kindergartenzeit folgten Schule und Bundeswehr sowie die Ausbildung zum Großhandelskaufmann, die dann später die Übernahme bzw. Teilhaberschaft an einer kleinen Gastronomie-Verpackungsfirma im Ruhrgebiet zur Folge hatte.

Eine Initialzündung für das Eisenbahn-hobby war vielleicht schon die Begegnung mit einer bis heute ungeklärten Schnellzugdampflok im Bahnhof Gladbeck West (!) im Sommer 1972. Es handelte sich um eine Lok „mit drei großen Rädern“, die „120 km/h fahren kann“, wie der Lokführer stolz bemerkte, und die an der Güterabfertigung stehend sogar betreten werden durfte. Möglicherweise handelte es sich hierbei um eine Lz-fahrende 01 vom/zum AW Lingen oder die Überführung zu einer Sonderfahrt oder Ausstellung. Ebenso wurden die Bismarcker 44 am heimischen Bahnübergang auf dem Nachhauseweg von der Grundschule sowie das Zimmer des Bruders eines Freundes mit H0-Eisenbahnplatte immer andächtig bestaunt.

Es kam, wie es kommen musste: Mit einer Pocketknipse ging es 1978 auf Entdeckungsreise zu den Bahnhöfen und Bws im Ruhrgebiet, um allerlei unscharfe Bilder mit nach Hause zu bringen. Oftmals musste daher Vaters Zeiss Ikon herhalten oder der Vater gleich mit auf Tour, um brauchbare Ergebnisse zu erzielen. Weihnachten 1979 bekam Stefan Ponzlet endlich die erste Spiegelreflexkamrea, eine Canon AV-1, die nun zum ständigen Wegbegleiter wurde, bevor sie von einer Nikon abgelöst wurde.

Ab 1981 ging es im Sommer für viele Jahre mit dem legendären Tramper-Monats-Ticket quer durch das Land, von Flensburg bis Garmisch und von Saarbrücken bis Bebra wurde alles gejagt, was bald nicht mehr sein würde, seien es aussterbende Fahrzeugbaureihen, stillzulegende Strecken oder bestimmte Bahnhöfe, Bahnbetriebs- bzw. Ausbesserungswerke. Die AW-Besuchstage galten als Pflichttermine. Nach der Wende mussten anfangs erneut das TMT sowie fortan das Auto herhalten, nun standen die Neuen Bundesländer mit ihrem noch vielfach vorhandenen Reichsbahncharme im Mittelpunkt. In dieser Zeit kamen zwei Mittelformatkameras (6x6 und 6x7) ins Haus, die noch heute gelegentlich zum Einsatz gelangen. Damit erfolgte auch die Umstellung vom Sensia-KB-Film auf Velvia-Rollen. Mit von der Partie war nun auch immer eine große Ausklappleiter. Beson-



deres Interesse entwickelte Stefan Ponzlet für Landschaftsaufnahmen besonders schöner Strecken/Regionen wie zum Beispiel Lahntalbahn, Eifelstrecke, Pegnitztal, Ruhr-Sieg-Strecke, Obere Ruhrtalbahn, Nord-Süd-Strecke, Mittelrheintal- und Moselstrecke, die unzählige Male mit verschiedenen Freunden besucht und gerne auch für einen Kurzurlaub genutzt wurden. Ebenso fanden Reisen zu unzähligen Nebenbahnen sowie in viele europäische Länder, die Türkei (zu den letzten Ex-DB-Schienenbussen und V 60) und in die USA (Route 66-Tour quer durchs Land und New York) statt. Parallel hierzu erfolgten regelmäßige Veröffentlichungen in der Fachpresse. In den letzten Jahren ist die fotografische Tätigkeit zurückgegangen. Mangelndes Interesse an „Quietschies und Hamsterbacken“, Rückbau, Modernisierungen ursprünglicher Infrastruktur sowie private Neuorientierung stellen hierfür maßgebliche Gründe dar. Heute liegt der Fokus mehr auf der Pflege der umfangreichen Dia- und Literatursammlung, doch werden nach wie vor gelegentliche Touren unternommen, denn Urlaub ohne Eisenbahn – das geht dann irgendwie doch nicht. Stefan Ponzlet wohnt mit seiner Freundin und deren Tochter in seinem Haus in Gladbeck.

Herbststimmung im
Schwarzwald: Der
Morgennebel des
2. Oktobers 2002 hatte
ein Einsehen mit den
beiden Fotografen
und wartete mit dem
Verflüchtigen der letzten
fotogenen Schwaden
noch, bis 110 471 ihren
IRE 18004 nach Karlsruhe
durch das Motiv
gebracht hatte. Auch die
bedrohlich heraufzie-
henden Schlieren hielten
noch respektvoll(en)
Abstand. So geschehen
nördlich von Hornberg an
der Schwarzwaldbahn.









Die Siegstrecke zählt zu den von Eisenbahnfreunden recht wenig beachteten Bahnlinien, obwohl sie viele landschaftliche Reize aufweist und neben den seit einiger Zeit dort eingesetzten 420 auch noch lokbespannte Dostozüge (RE 9 Aachen – Siegen) mit den Baureihen 111 und 120 zu bieten hat. Am 19. April 2011 donnert 120 206 ungeniert durch die Morgenstille des dörflich anmutenden Ortsteils Eulenbruch (zu Windeck) auf ihrem Weg nach Siegen.

Die Marschbahn zählt neben dem Allgäu zu den letzten Einsatzrefugien der Baureihe 218. Am 31. Juli 2015 haben 218 363 und 314 mit ihrem Intercity soeben den Hindenburgdamm überquert und röhren nun nördlich von Klanxbüll in den schönen Sommerabend hinein.





MODELLNEUHEITEN



FLEISCHMANN

38 der DRG. H0, technische Variante, Epoche II. Modell einer P 8 des Bw Essen Hbf, Ausführung mit einem Dom und einem Sandkasten auf dem Kesselscheitel. Mit und ohne Sound erhältlich (nur DCC). UVP: 269 bzw. 394 Euro*)

HERPA

Junkers F 13 „Nachtigall“ der Lufthansa.

H0, Bedruckungsvariante, Epoche II. Kunststoffmodell des ersten Ganzmetallflugzeugs der zivilen Luftfahrt, Scheiben des Modells separat eingesetzt, Inneneinrichtung, Pilotensitze und Instrumente angedeutet und in braunem Kunststoff abgesetzt.

UVP: 60 Euro



BRAWA

y3g-Wagen der DB. H0, Bedruckungsvariante, Epoche III-IV. Umbauwagen in Mischbeschriftung am Übergang zwischen Epoche III und IV, ausschließlich im Zweierset erhältlich. UVP: 125 Euro

*) Preisempfehlung des Herstellers zu Redaktionsschluss, auf glatte Euro-Beträge gerundet.



PIKO

Reihe 2200 der NS. H0, Formneuheit, Epoche III. Ausführung der NS-Reihe 2200 im Ursprungszustand ab 1958. Vier Achsen angetrieben, LED-Beleuchtung, PluX22-Digitalschnittstelle. Geräuschdecoder separat erhältlich. UVP: 117 Euro

P.L.-MODELLBAU

Trafohaus mit Fachwerk. H0, Lasercut, Epochen II bis IV. Kartonbausatz eines ländlichen Trafohauses mit filigranen Einsätzen für Fenster und Türen. Isolatoren und Dachrinnen aus Kunststoff. Abmessungen 33 x 33 x 115 Millimeter. UVP: 18 Euro



WEMA-BAHN

Bahnsteiglampe mit Uhr. I, Epochen III bis IV. Uhr und Lampe mittels LED beleuchtet. Einbaufertig mit Stecksockel. Vorwiderstand integriert. Höhe ab Oberkante Bahnsteig 187 Millimeter. UVP: 30 Euro



FLEISCHMANN

91 der DB. H0, Formvariante, Epoche III. Modell einer vom Bw Wiesbaden eingesetzten T 9.3, in dieser Form erstmals einzeln erhältlich, auch in AC-Version, mit älterem Führerhaus und hohem Lüfterkasten auf dem Dach. UVP: 164 bzw. 204 Euro



NOCH

Gussformen, Farbsset. Sechs verschiedene Tiefziehformen zum Gießen von Felsformationen, Abmessungen je 24 x 12 cm, Gussrahmen zur leichteren Handhabung liegt bei. Ergänzend erhältlich: Farbsset-Naturfarben, bestehend aus sechs Erdtönen, Mischbecher und Schwammtupfer. Farben sind wasserlöslich. UVP: 12 bzw. 25 Euro



PREISER

Figuren. H0, ohne Epoche bzw. Epoche VI. Figur von Angela Merkel im roten Hosenanzug mit Handtasche auf Smartphone blickend. Figur von Martin Luther, anlässlich des Lutherjahres 2017. Darstellung mit aufgeschlagener Übersetzung des Neuen Testaments. Beide Figuren aus Kunststoff, handbemalt. UVP: je 3 Euro

JOSWOOD

Garagenhof. H0, Lasercut, Epochen III - IV. Karton-Bausatz einer Garage mit sieben Ständen, im Rondell angeordnet. Farblich vorbehandelt. Tore in Bretteroptik, rückseitig mit vorbildgerechten Verstreben. Garagen können nach Wunsch geöffnet oder geschlossen dargestellt werden. Umlaufende Regenrinne in Gravur vorhanden, Kunststoff-Fallrohre liegen bei. UVP: 25 Euro



PIKO

IC-Wagen der DB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Modelle der Wagenbauarten Apmz¹²¹, Armz²¹¹ und Avmz¹¹¹ im Farbschema des IC '79, komplette Neukonstruktion im Maßstab 1:87. UVP: 50 bzw. 55 Euro



HOBBYTRAIN

CIWL-Wagen. N, Formneuheit, Epoche I. Ostende-Wien-Express in zwei Sets. Set 1 enthält zwei Schlaf- und einen Gepäckwagen, Set 2 enthält je einen Speise- und Post-Packwagen. UVP: 245 bzw. 165 Euro

HERPA

Citroën 2CV „Charleston“. H0, Farbvariante, Epoche IV. BMW 325i. H0, Wiederauflage, gemäß H-Kennzeichen Epoche VI. Kühlergrill und Lampen der „Ente“ separat ein- bzw. aufgesetzt, Fahrzeug aufwendig lackiert. BMW 325i Touring aus der Baureihe E30. Neuauflage in der Serie „H-Edition“ für Fahrzeuge die gerade Oldtimer-Status erreicht haben. Lampen vorne aufgedruckt, hinten separat eingesetzt.

UVP: 12 bzw. 18 Euro



Text: Gideon Grimmel • Fotos: Gideon Grimmel



BRAWA

Leichtbau-Kesselwagen, Privatwagen von VTG bzw. Aral, eingestellt bei der DB. N, Formneuheit, Epoche III. Modelle der ab etwa 1937 in großen Stückzahlen produzierten Wagen mit geschweißtem Kessel und einem Fassungsvermögen von 22 m³. Bremsbacken in Radebene, angesetzter Laufsteg am Kessel, angesetzte Puffer. UVP: je 30 Euro



Die große Schweizer Modelleisenbahn

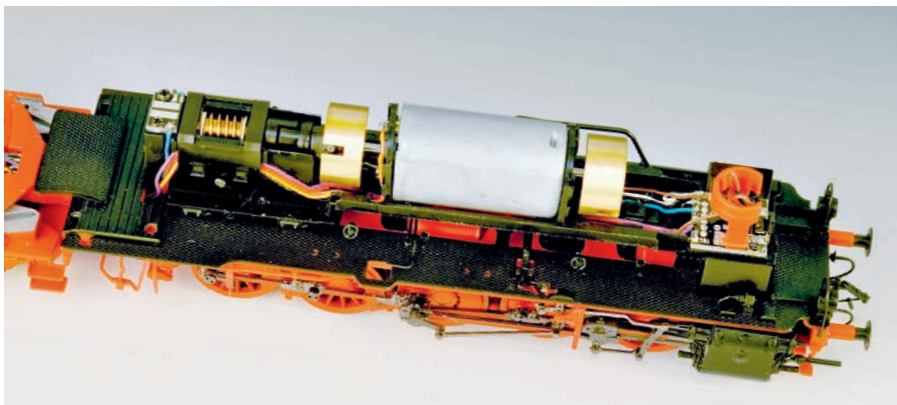
Zug des Monats Juli: Nahgüterzug 1997

Kurzer Nahgüterzug mit gedeckten Wagen, u.a. mit je einem Schiebewand- und Klappdachwagen, dem Dienstwagen „RailShop“ für den Verkauf ausgemusterten SBB-Materials sowie Hubkippwagen und einer Heizölzisterne. Solche Züge haben in den 90ern im Wagenladungsverkehr ganze Strecken bedient. Die Re 4/4 181 „Interlaken“ gehörte der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS, die 179 „Bern“ zur mitbetriebenen Bern-Neuenburg-Bahn BN.

2 Re 4/4, 160 t, 9,96 MW, Last: 28 Achsen, 480 t, V_{max} 90 km/h

www.kaeserberg.ch





Der kräftige Motor im Kesselinneren ist mit zwei Schwungmassen ausgestattet. Zwischen der vorderen und dem Halter für den Rauchgenerator ist Platz für einen Lautsprecher.



Originell: Der Kohlenkasten ist leer dargestellt. Ein Einsatz liegt jedoch bei.



BAUREIHE 57.10 IN H0 VON BRAWA

Die Überfällige

Mit etwa 2300 Exemplaren gehörte die preußische G 10 zu den zahlenmäßig stärksten Baureihen in Deutschland. Sie lief bei der DB bis in die 70er Jahre und in vielen Ländern Europas sowie in der Türkei. Dennoch gab es von der G 10 nur ein einziges H0-Großserienmodell, Wechselstromfahrer gingen ganz leer aus. Brawa ändert dies jetzt

VON CHRISTOPH KUTTER



Die filigran nachgebildeten Kesseldetails auf der Lokführerseite.



Stark: 1,5 mm „Luft“ zwischen Lok und Tender.

- **Vorbild:** 57 2046 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom Bw Uelzen, Untersuchungsdatum 4.10.1932 (Epoche IIb).
- **Katalognummer:** 40805 (DRG-Maschine mit vierdomigem Kessel und elektrischer Beleuchtung, ohne Sound, Wechselstrom). Angekündigt auch als Lok der KPEV und PSTEV, als DRG-Lok mit Gasbeleuchtung, als DB-Loks der Epoche III mit zwei- und vierdomigem Kessel, als Epoche-IV-Lok der DB sowie als Maschinen von DR, ÖBB, SNCF und NSB. Alle erhältlich in DC- und AC-Ausführung mit und ohne Sound („extra“ bzw. „basic“).
- **Länge:** 21,8 Zentimeter, entspricht Vorbild (18,9 Meter).
- **Gewicht:** 434 Gramm.
- **Material:** Kessel, Umlaufbleche, Tenderkasten, Räder und Rahmen aus Zinkdruckguss; Führerhaus, Kesselaufbauten, Kohlenkasten und Kleinteile Kunststoff. Griffstangen teilweise aus Draht.
- **Zurüstteile:** Kohleneinsatz (teilweise abgetragen!), Pufferbohlenausstattung.
- **Ausführung:** Modell einer 1919 gebauten Maschine, modernisiert mit Doppelverbund-Luftpumpe und elektrischer Beleuchtung. Sehr detailreiche Ausführung mit fast ausschließlich angesetzten Teilen. Handläufe aus stabilem Draht, Züge und Leitungen am Kessel aus Kunststoff. Kessel vorbildentsprechend mit EZA-Speisewasserreiniger im Speisedom. Handräder für Speise- und Abschlammventile durchbrochen. Schön dünnwandiger Schlot. Rauchkammertüre vorbildentsprechend mit Querstange, Schluss Scheibenhalter, Zentralverschluss und Nummernschild (alle freistehend). Filigrane DRG-Einheitslampen mit weißen Reflektoren und extra angesetzten Zuleitungen. Luftpumpe nicht durch den Umlauf geführt. Führerhaus mit Tonnendach, feinen Nietreihen und rückseitigen Schutzwänden, Details an der Stehkesselsrückwand teilweise koloriert. Fahrgestell mit maßstäblichem Achsstand und korrekten Raddurchmessern. Spurkränze der mittleren Achsen verringert.
- Lok-Tender-Übergang durch Riffelblechbrücke und bewegliche Türen getarnt. Tender 3T16,5 ohne Kohlenladung (Einsatz beiliegend), Rückseite mit freistehenden Leitern, Trittbrett und Griffstangen.
- **Räder und Steuerung:** Feinspeichige Radsätze aus Metall, Laufflächen dunkel vernickelt. Filigrane und detaillierte Steuerung, bis auf den Kreuzkopf aus Metall gefertigt und ebenfalls vernickelt.
- **Lackierung und Bedruckung:** Saubere seidenmatte Lackierung mit leichten Glanzunterschieden zu durchgefärbten Kunststoffteilen. Alle Anschriften lupenrein.
- **Technik:** Motor mit zwei Schwungmassen im Kessel, Antrieb über Schnecken-

- Stirnrad-Getriebe auf die beiden hinteren Kuppelradsätze. Vierte Achse mit Haftreifen und fest gelagert. Sehr sicherer Stromkontakt durch aufwändige Fahrwerkskonstruktion: Alle Lokachsen seitenbeweglich, Achsen eins bis drei sowie vier und fünf in Wippen gelagert. Mittlere Tenderachse stark gefedert, äußere Tenderachsen gegenseitig belastend. Lok-Tender-Kurzkuppelung nicht trennbar, Abstand 1,5 Millimeter. PluX22-Schnittstelle mit Multiprotokolldecoder (Motorola, mfx, DCC) von Doehler + Hass im Tender. Rauchentwickler nachrüstbar, in „extra“-Version serienmäßig.
- **Licht und Sound:** Fahrtrichtungsabhängiges Zweilicht-Spitzensignal mit warmweißen LEDs. In der „extra“-Ausführung bis zu 25 Funktionen schaltbar, davon 16 Sounds.
- **Fahrverhalten:** Ruckfreies Anfahren aus dem Stand, Höchstgeschwindigkeit digital umgerechnet 70 Stundenkilometer. Schlechte Zugkraft: Im EJ-Praxistest zog die Lok lediglich einen 16-Achsen-Zug (acht Wagen) über die Drei-Prozent-Wendel mit Radius 51,5 Zentimeter (Märklin R 3).
- **Wartung:** Brawa-üblich sehr gute Bedienungsanleitung mit Explosionszeichnung, Ersatzteilliste und Funktionenverzeichnis. Das Lokgehäuse lässt sich durch Lösen von drei gut erreichbaren Schrauben abnehmen, beim Tendergehäuse sind es vier.
- **Das könnte besser sein:** Der Sitz gewisser Kleinteile, z.B. des Sicherheitsventils.
- **Preis:** 519,90 Euro (DC/AC mit Sound), 429,90 Euro (AC soundlos, wie Testlok), 384,90 Euro (DC).

Kutters Fazit



Wer sich an einem filigran detaillierten Modell mit angenehmen Laufeigenschaften erfreuen will, dem sei Brawas G 10 empfohlen. Originell ist die Idee, das Innere des Kohlenkastens leer zu lassen, so dass man die Lok auch mit angebrauchten Vorräten einsetzen kann. Das aufwändige Wipplagerfahrwerk garantiert im Zweileiterbetrieb ein Maximum an Kontaktsicherheit. Leider sorgt gerade diese Lagerung der Achsen dafür, dass die Achse mit den Haftreifen entlastet wird. Auch wenn unser Testmuster möglicherweise ein Negativausreißer war: Ein Zugkraft-Wunder ist die 57er leider nicht, was eine vorbildgerechte Verwendung im Hauptstrecken-Güterzugdienst ausschließt.



Große Schweiz

In Europa gilt die Schweiz als Bahnland Nummer eins. Auch die Liebe zur Modellbahn ist in der Eidgenossenschaft weit verbreitet. Aus einer dieser Lieben ist die Schauanlage „Chemins de Fer du Kaeserberg“ entstanden, die zu den sehenswertesten Europas gehört

TEXT: BEAT MOSER • FOTOS: HANS WÄGLI

Vor höchst realistisch dargestellter Bergkulisse rollen zwei Re 4/4 II mit einem Militärzug durch den Bahnhof Graberegg.



Die riesige H0-Anlage „Chemins de Fer du Kaeserberg“ verdankt ihre Entstehung im Wesentlichen einem einzigen Mann: Marc Antiglio beschäftigte sich schon als Kind und Jugendlicher mit der Modelleisenbahn. Fasziniert vom Vorbild versuchte er, den Schienenverkehr in Miniaturgröße nachzubilden. Schließlich belegte seine Anlage das ganze Dachgeschoß und zog interessiertes Publikum an. Zum Schutz der Privatsphäre begann der Bauingenieur schließlich mit der sorgfältigen Planung eines öffentlich zugänglichen Gebäudes, das genügend Raum für eine neu zu bauende Großanlage bieten sollte.

Dabei entstand ein Pflichtenheft mit 31 Kriterien, das er der Verwirklichung seines Projektes zugrunde legte. Die Idee einer Modelleisenbahn auf drei Etagen hielt Marc Antiglio im Maßstab 1:50 auf Papier fest. Die Bahnhöfe zeichnete er im Maßstab 1:20. Gleichzeitig entstanden die Pläne für das künftige Ausstellungsgebäude.

In der Gemeinde Granges-Paccot, in der Peripherie des westschweizerischen Fribourg (Freiburg), fand sich in der gemischten Wohn- und Gewerbezone ein passendes und optimal erschlossenes Grundstück. Dort entstand 1989/90 ein modern gestalteter Neubau, der ausreichend große Räume für die Modellbahnanlage, die Werkstätten und die für den Besucherempfang notwendige Infrastruktur bieten sollte.

Als Glücksfall entpuppte sich die Anstellung des Elektromonteurs Jacques Cherbuin, der die technische Umsetzung des Projektes übernahm. Er zeichnete 1988 die Ausführungspläne 1:10 und leitet bis heute mit Herzblut den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb der Modellbahnanlage.

Zur Vorbereitung gehörten auch aufwendige Recherchen. Marc Antiglio schoss dazu über 10 000 Vorbildfotos. Sie lieferten die Ideen und machten den weitgehend originalgetreuen Modellbau erst

Der Bahnhof Kaeserberg ist dicht mit Zügen vollgepackt.
Hier berühren sich die Netze der Rhätischen Bahn und der
Kaeserbergbahn, einer dampfbetriebenen Zahnradbahn.







Der Bahnhof St. Jakobstadt ist der wichtigste der Anlage. Seine langgestreckten Gleisanlagen sind in leichtem Schwung verlegt.

Am Kai von Graberegg legt ein Schaufelraddampfer ab. Das wunderschöne Modell und die gekonnte Detailgestaltung des Drumherums sagen alles über die Bauqualität der Kaeserberg-Anlage.

Auch Schweizer Schienenklassiker kommen zum Einsatz, hier der „Churchill-Pfeil“ RAe 4/8 1021.







Der Parkplatz am Bahnhof der Kaeserberg-Zahnradbahn ist beinahe voll belegt.

Ein RhB-Zug mit einer Ge 4/4 III unterwegs. Das Original des Hotels Grischuna dahinter steht in Filisur ebenfalls direkt an der Strecke.





Das Original der Re 4/4 I 601 Albula war die erste Ellok ohne Stangenantrieb der RhB. Ihre Seitenwerbung erinnert auch im Modell an 50 Jahre Dienst.

Im RhB-Netz der Anlage lässt sich diese sehr detailreich gestaltete Verladesezene entdecken.





möglich. Die massive Grundstruktur der Anlage entstand etappenweise auf verleimten Vierkanthölzern. Laufend unterzog man die Bauabschnitte einer funktionellen Prüfung, um die einwandfreie Kompatibilität und den wunschgemäßen Betrieb aller Einzelteile sicherzustellen.

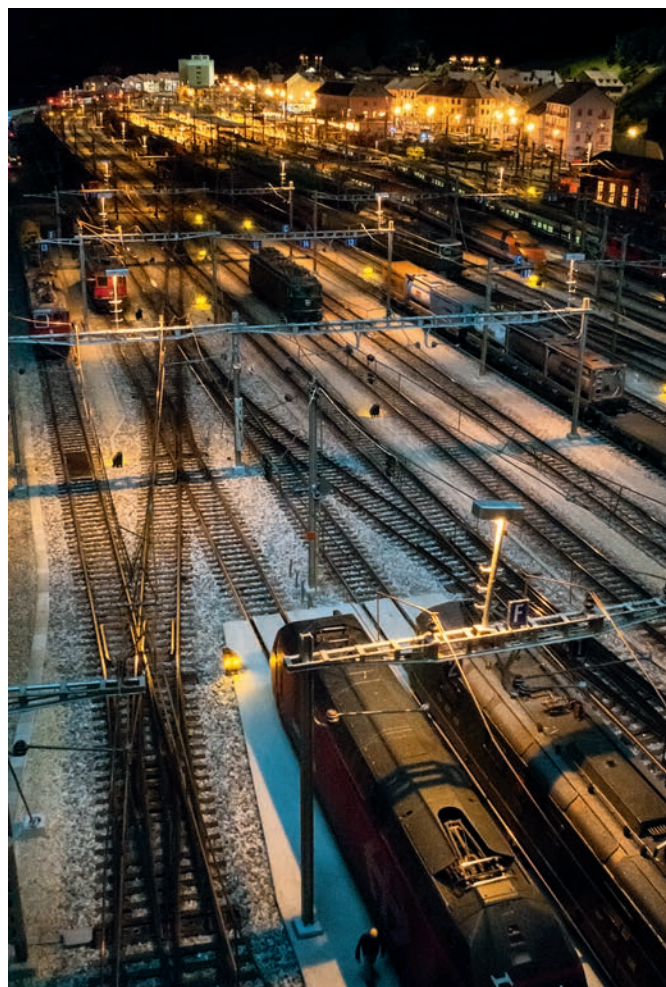
17 JAHRE BAUZEIT

Am Anfang stand die Einrichtung der für den Modellbahnbetrieb mit 59 Zügen der Spur H0 und 28 Zügen der Spur H0m ausgelegten Schattenbahnhöfe. In rund 17-jähriger Aufbauarbeit entstand schließlich die rund 610 m² große Hauptanlage. Auf ihr verkehren normalspurige Züge der SBB, BLS und ausländischer Nachbarbahnen sowie Meterspurzüge der RhB. Zusätzlich gibt es eine kurze Standseilbahn und die schmalspurige Zahnradbahn auf den Kaeserberg. Etwa 14 Personen arbeiteten in wechselnder Zusammensetzung für die Realisierung des Traums von Marc Antiglio.

Zu ihrer Fahrt über die Modellbahnanlage starten die Züge im großen zweistöckigen Schattenbahnhof, der in Ebene 0 untergebracht ist. Nach dem Verlassen des Kinoraums erhalten die Besucher hier einen ersten Einblick in den Betriebsablauf der Kaeserbergbahn. Sie können die auf insgesamt 86 Normalspurgleisen betriebsbereit abgestellten Züge bewundern.

Auf der oberen Schattenbahnhofsebene sind 65 Gleise in zwei Gruppen angeordnet. Darunter gibt es eine zweite Ebene, auf der 21 weitere Gleise liegen. Auf gleichem Niveau dienen 41 H0m-Gleise als Parkraum der RhB-Züge. Über große in Bodennähe platzierte Spiegel kann man die Unterseite der Gleisplatten mit den verdeckt montierten Weichenantrieben und Kabelverbindungen sehen.

Jedem Zug ist ein festes Abstellgleis zugeordnet, dessen Nummer dem zugehörigen Fahrregler entspricht. Im Regelbetrieb funktionieren die Schattenbahnhöfe automatisch, wobei die wartenden Züge auf die Fahrt gehen, sobald ein Zug der gleichen Gattung in die entsprechende Gleisgruppe zurückgekehrt ist.



Im Nachtbetrieb ist die Anlage Kaesberg ein besonderes Erlebnis. Seit 2015 wird es alle halbe Stunde für sechs Minuten dunkel. In fünfjähriger Arbeit wurde die Anlage mit Gebäuden, Straßen und Fahrzeugen nachträglich nachtauglich ausgestattet. Eine computergesteuerte Theaterbeleuchtung mit fast 400 Spots gestaltet die verschiedenen Lichtsituationen von Tag, Dämmerung und Nacht. Rund 8000 LEDs beleuchten die Züge. Autos, Lkws und Zweiräder erhielten Scheinwerfer, Blinker und Rücklichter mit speziell entwickelten Mini-Lichtquellen und entsprechender Stromversorgung. Links ein Blick vom Kontrollstand aus aufs nächtliche St. Jakobstadt, oben derselbe Bahnhof in Gegenrichtung.

–Anzeige –

**LIMITED EDITION
nur 400 Stück**



ANDREAS STIHL MASCHINENFABRIK 705 WAIBLINGEN-NEUSTADT

**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

Der "NEUE" *STIHL*®

Um die hohen Anforderungen der Modellanlage Kaeserbergbahn zu erfüllen, sind zum Betrieb fünf miteinander verbundene PCs notwendig. Die eingesetzte Software stammt von der Firma Gahler + Ringstmeier, die dazu ihr Programm „Modellbahnsteuerung per Computer“ (MpC Classic) zur Version 3.7 weiterentwickelt hat.

In Ebene 0 befinden sich auch die verschiedenen Werkstätten und der Lagerraum für die Ersatzfahrzeuge und das Reservematerial. Für jeden Zug ist mindestens ein zweites typengleiches Triebfahrzeug vorrätig und betriebsbereit programmiert. Diese Loks sind wie wertvolle Sammlerobjekte für die Besucher sichtbar in Vitrinen untergebracht.

Vom großen Schattenbahnhof auf Ebene 0 rollen die Züge bei der Spurweiten rechnergesteuert in eine Gleiswendel, wo sie auf getrennten Trassen zu den ebenfalls im Untergrund gelegenen Zwischenbahnhöfen Simmen (Normalspur) beziehungsweise Sirano (Schmalspur) fahren. Auf 134 Metern Gleislänge überwinden sie dabei einen Höhenunterschied von 2,4 Metern. Je nach Geschwindigkeit sowie der Anzahl und Dauer ihrer Halte legen Züge diesen Streckenabschnitt in fünf bis zwölf Minuten zurück.

Im unterirdischen Zwischenbahnhof Simmen/Sirano lassen sich maximal 16 Züge in Bereitschaft halten, die auf 13 Normalspurgleisen und drei Gleisen der Meterspur abgestellt werden können. Drei Bildschirme zeigen diesen Bereich und seine Belegung den Fahrdienstleitern auf Ebene 1 und 2 an. Damit besteht hier die Möglichkeit, die Zugreihenfolge zu beeinflussen. Erst auf Befehl des Bahnhofsvorstandes im Hauptort St. Jakobstadt oder des Stationsvorstandes Kaeserberg rollen die Züge in den sichtbaren Teil der Modellanlage, um dann in den Bahnhof St. Jakobstadt einzufahren.

Am anderen Ende der H0-Anlage sind die beiden Schattenbahnhöfe Berg und Alp eingerichtet. Sie befinden sich unter dem Dorf Graberegg und leiten die eintreffenden Züge über zwei Wendeschleifen auf die Modellanlage zurück. Sie fahren dann ein zweites Mal vorbei an Graberegg und erreichen schließlich wieder St. Jakobstadt und den Zwischenbahnhof Simmen.

In Berg und Alp stehen sechs beziehungsweise sieben Überhol- und Abstellgleise zur Verfügung, die vom Fahrdienstleiter am Stellpult 1 mit Kameras und Gleisbelegtmeldern überwacht werden. Durch Tastendruck ruft er dort die gewünschten Züge ab.

SCHWERPUNKT MODERN

Der Kaeserberger Rollmaterialpark der Modellbahn Kaeserberg umfasst weit über 300 Lokomotiven, Triebwagen und Triebzüge. Die Hälfte davon dient als Reserve, falls das Hauptfahrzeug wegen Instandhaltung oder Reparatur ausfallen sollte. Außerdem werden rund 1650 Wagen aller Gattungen bereitgehalten. Mit diesem Fuhrpark lassen sich über 125 Normalspur- und 40 Schmalspurzüge bilden.

Als älteste Triebfahrzeuge sind 22 Dampflokomotiven vorrätig. Auch die modernste Zuggarnitur der Epoche 1990 bis 2000, der siebenteilige Intercity-Neigezug RABDe 500 000-5, steht im Kaeserberg im Einsatz. Als Reservezug steht der RABDe 500 003-9 „Germaine de Staël“ bereit. Die ab 1992 ausgelieferten Re 460 fahren im Reise- und Güterverkehr und tragen vereinzelt die ersten Werbeanstriche wie „Agfa“, „Miele“, „Ajax“ usw.

Bei den meisten Fahrzeugen handelt es sich um modifizierte Industrieprodukte von Hag, Roco und Bemo (H0m). Die Kleinserien-Modelle stammen von Born, Ferro Suisse, HRF und Hui. Auch Liliput und Fleischmann sind vertreten. Die von Lima bezogenen Cisalpino-Triebzüge ETR 470 und TGV Sud-Est sind mit leistungsstärkeren Faulhaber-Motoren ausgestattet worden. Die beiden Roten Pfeile haben Trix (RAe 2/4) und Fulgurex (RAe 4/8 Churchill) auf den Markt gebracht. Von Weinert stammen die

Rangiertraktoren Tm II und Tm III, die im Bahndienstzentrum St. Jakobstadt auf einen Einsatz warten.

Fast das gesamte Rollmaterial wurde gealtert. Wo nötig, wurden die Normalspurwagen mit Ballast beladen, um das Entgleisungsrisiko zu minimieren. Bei rund 800 Fahrzeugen musste die Spurrkranzhöhe dem eingesetzten Schienenprofil entsprechend reduziert werden. Etwa 3200 Miniaturreisende sitzen in den Wagen. Gekuppelt sind die H0-Fahrzeuge fast ausschließlich mit der Roco-Universalkupplung, die H0m-Modelle mit der Bemo-Bügelkupplung.

KEIN ZUG OHNE VORBILD

Der zeit- und betriebskonformen Zugbildung schenken die Kaeserberg-Modellbahner größte Aufmerksamkeit. Jeder Zug hat ein reales Vorbild, Fantasie-Garnituren gibt es nicht. Wo nötig werden alte Zugbildungspläne und Fachleute konsultiert. Die Züge sind aber generell auf maximal 3,3 Meter Länge verkürzt. So verkehrt ein Intercity-Zug mit zehn statt 14 – 15 Wagen, während der Paradezug Venice-Simplon-Orient-Express mit 11 statt 17 – 18 Wagen dahinrollt. Bei allen Zügen sind die ersten Wagen mit Stromabnahme und elektrisch leitenden Kupplungen ausgestattet, um die Lokomotiven stets sicher mit Strom versorgen zu können.

Im dargestellten Zeitraum 1990 bis 2000 gab es in der Schweiz noch keinen freien Zugang zum Schienennetz. So übernehmen praktisch ausschließlich SBB-Triebfahrzeuge die Traktion der Kaeserberg-Züge. Wichtigste Ausnahmen sind die internationalen Triebzüge wie TGV Sud-Est und Cisalpino ETR 470 sowie allfällige Sonderfahrten von auf dem SBB-Schienennetz zugelassenen Spezialfahrzeugen. Als Beispiel sei hier der Blaue Pfeil der BLS (ABDe 4/8 751 bis 755) erwähnt. Als attraktive Sehenswürdigkeit tritt der lokbespannte Talgo-Hotelzug „Pau Casals“ auf. Gelegentlich dreht auch ein BLS-Autoverladezug seine Runden auf der Anlage. Er ist unbeladen und auf dem Weg zu einer Unterhaltswerkstätte irgendwo im Land. Erwähnenswert ist zudem die DB-Ellok 127 001 „Eurosprinter“. Ihr Vorbild weilte im Februar 1991 zu Präsentationsfahrten in der Schweiz.

Vor historischen Zügen sind Krokodile Be 6/8 und Ce 6/8, die Be 4/6 oder Fe 4/4-Triebwagen zu sehen. Dann und wann werden auch Garnituren älterer Epochen mit betriebsfähigen Museumsfahrzeugen formiert, so der TEE „Rheingold“ mit einer grünen Re 4/4 I oder der TEE Cisalpin mit den französischen Inox-Reisezugwagen Mistral 69.

In passender Modell-Landschaft lässt Marc Antiglio auch seine RhB-Züge fahren. 780 Meter H0m-Gleise sind verlegt. Die größte Zuglänge beträgt hier 1,93 Meter. Fast die ganze Fahrzeugpalette der Graubündner Staatsbahn bis zum Jahr 2000 kann bewundert werden. Viel Interesse erhält der historische Pullman-Zug, dem die beiden Dampfloks G 4/5 vorgespannt sind. Als Star gilt auch am Kaeserberg das RhB-Krokodil Ge 6/6 I, das gleich vor mehreren Zügen über die Anlage rollt. □

Lust auf Urlaub?

Fahren Sie zu Hause ins Eisenbahnland Schweiz! Unser neues Themenheft „Chemins de Fer du Kaeserberg“ präsentiert den aktuellen Ausbaustand dieser faszinierenden Schweizer

Schauanlage im Großformat 230 mal 297 Millimeter auf 116 Seiten plus DVD. Erhältlich für nur 12 Euro bei bestellung@vg-bahn.de



Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com



02763 Zittau

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

42289 Wuppertal

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

71638 Ludwigsburg

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

85591 Vaterstetten

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

Europa

21614 Buxtehude

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

45665 Recklinghausen

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

73033 Göppingen

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

86199 Augsburg

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

AT-1010 Wien

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

22043 Hamburg

Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040/6532244

48145 Münster

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

73108 Gammelshausen

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

86368 Gersthofen

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

AT-6020 Innsbruck

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

24534 Neumünster

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

53721 Siegburg

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

73728 Esslingen

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

86633 Neuburg

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

FL-9490 Vaduz

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

25348 Glückstadt

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

54290 Trier

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

74613 Öhringen

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

86720 Nördlingen

Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 09081/4228

NL-1171 DB Badhoevedorp

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

28307 Bremen

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

59909 Bestwig

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

74821 Mosbach

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

87616 Marktoberdorf

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

NL-2761 GD Zevenhuizen

Zevenspoor
Noordelijke Dwarsweg 94a
Tel.: 0031/654266993

28865 Lilienthal

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

60385 Frankfurt

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

76275 Ettlingen

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

88085 Langenargen

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

NL-8261 HM Kampen

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

32760 Detmold

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

63450 Hanau

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

78247 Hilzingen

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

90587 Siegelsdorf

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

BE-3053 Oud-Heverlee

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

33332 Gütersloh

Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 05241/26330

63920 Grobheubach

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

83395 Freilassing

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

91522 Ansbach

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

34466 Wolfhagen

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

67146 Deidesheim

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

85221 Dachau

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

93133 Burglengenfeld

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

Macht was her: Der Hauptbahnhof von Bergstetten liegt erhöht quer über dem Gleisfeld. Dahinter erstreckt sich die Anlage bis fast zum Horizont.

„Papa komm spielen“ lautete im vergangenen Jahr das Motto zum Tag der Modellbahn am 2. Dezember. Bei dieser Anlage wurde dieser Slogan schon vor langem verwirklicht. Inzwischen baut die ganze Familie daran und sogar der Enkel



Familiensache

VON HANSJÖRG BODENSTAB



Es war vor mehr als 30 Jahren, da beschloss unsere Familie, eine Eisenbahnanlage zu bauen. Damals war ich 45 und mein Sohn 13, also waren wir beide im besten Alter für ein solches Vorhaben. Vor meiner Heirat hatte ich schon einmal eine Anlage, von der auch noch einiges Unterbaumaterial vorhanden

war. Zusammen gingen wir an die Planung, wobei die Anlagenmaße von dem Raum bestimmt waren, in dem die Anlage stehen sollte: L-förmig, mit einem genau drei Meter langen und 160 Zentimeter breiten Hauptschenkel, von dem ein 96 Zentimeter langer Nebschenkel mit trapezförmigem Grundriss ausgeht, dessen Breite von 90 auf

65 Zentimeter schrumpft. Zugänglich ist die Anlage rundum von außen.

Weil unser Plan zwei Gleisdreiecke vorsah – eines davon im Betriebswerk –, entschieden wir uns für das Märklin-System mit den damals noch als neu geltenden K-Gleisen. Leider war unser größter Kurvenradius damit auf 424,6 Millimeter



Auf den Gütergleisen der Anlage wird fleißig aus- und umgeladen. Das hinterste ist für den Einsatz von Culemeyer-Straßenrollern eingerichtet.

Eine E 91 legt sich mit einem Güterzug auf der Hauptstrecke in die Kurve. Hier sind alle Bogenradien überhöht verlegt.





Das Empfangsgebäude von Bergstetten-West. Der Bahnhof an der Hauptstrecke dient vor allem zum Kopfmachen von Zügen, die hinauf zum Hauptbahnhof gelangen sollen.

Das Bahnbetriebswerk liegt zwischen der Hauptstrecke links und oben und der Rampe zum Hauptbahnhof rechts. Hinten die Einfahrt zum Schattenbahnhof.





Die Bahnsteiggleise von Bergstetten-West liegen direkt unterhalb des Hauptbahnhofs, ohne dass eine direkte Verbindung besteht. Aus dieser Perspektive wirkt das erhöht positionierte Empfangsgebäude besonders mächtig.

Der Blick über die Anlage zeigt die Lage der diversen Motive und macht die notgedrungen gedrückte Bauweise deutlich.

Im Weinberg am Hang hinter dem Güterbahnhof sind viele fleißige Hände bei der Arbeit.





Unterhalb des Bahnhofs gibt ein Ausschnitt der Anlagenverkleidung den Blick auf die Bahnsteige von Bergstetten frei.

beschränkt, an die Verlegung von Flexgleis trauten wir uns damals nämlich noch nicht heran.

Die Märklin-Gleise haben wir in Schaumstoffbettungen von Mössmer verlegt, die farblich behandelt und eingescottert wurden. Leider hat sich im Abstand der Jahrzehnte diese Wahl als nicht sonderlich glücklich herausgestellt, da der Schaumstoff mittlerweile mürbe wird. Die dabei entstehenden Brösel neigen dazu, die Mechanik der K-Weichen zu blockieren. Aber wer konnte das damals schon ahnen?

Ebenfalls keine gute Idee war, die Gleise erst nach dem Verlegen rostfarben streichen zu wollen. Wegen der Oberleitung und der großen Anlagentiefe erwies sich dies als nicht machbar, weshalb unsere Schienen leider auch heute noch blank glänzen.

Die Elektronik der Anlage mit Gleisbildstellpult hat damals mein Sohn mit vielen Relais aus einer alten Nebenstellenanlage von Siemens gebaut. Auch da hatten wir Pech: Ein nicht lokalisierbarer Kurzschluss zwang uns, die Anlage teilweise neu zu verdrahten.

Als Anlagenkonzept haben wir uns dies ausgedacht: „Bergstetten“, der wichtigste Bahnhof der Anlage, war ursprünglich die Sommerresidenz einer regierenden Fürstenfamilie. Um dieser und ihren Gästen die An- und Abreise zu erleichtern, entstand zunächst eine Nebenbahn, die in Bergstetten endete. Später wurde ganz in der Nachbarschaft eine zweigleisige Hauptstrecke trassiert, die wegen der topografischen Gegebenheiten jedoch nur eingleisig in den Bahnhof eingefädelt werden konnte. Dennoch stieg dessen Bedeutung deutlich. Vier Bahnsteiggleise, ein kleines Betriebswerk sowie eine Güterabfertigung mit Ablaufberg zu den Abstell- und Anschlussgleisen wurden neu angelegt. Auch elektrifiziert sind Haupt- und Nebenbahn inzwischen. Weil es auf dem Areal eng zugeht, wurde

das Bahnhofsgebäude neu gebaut und liegt seitdem quer über den Gleisen, was deren Nutzlänge erhöht.

Für Züge, die Kopf machen müssen, um von der Hauptstrecke nach Bergstetten gelangen zu können, wurde der Bahnhof Bergstetten-West angelegt. Diese Station liegt eine Ebene unterhalb des Hauptbahnhofs und ist von diesem durch eine Arkadenmauer getrennt. Im Laufe der Zeit hat sich herausgestellt, dass dort mehr rangiert wird als ursprünglich vorgesehen. Insoweit fehlen in Bergstetten-West drei oder vier Entkupplungsgleise.

Außer diesen beiden Stationen gibt es auf dem kurzen Anlagenschenkel einen Hafenbahnhof mit Kanalananschluss sowie unter der Anlage einen viergleisigen Schattenbahnhof. Das Ganze spielt in der Epoche III.

Zwischen den verschiedenen Teilen der Anlage sind die Höhenunterschiede mitunter beachtlich. So liegen die Gleise des Hauptbahnhofs zehn Zentimeter über der Grundplatte, der Ablaufberg 13 Zentimeter. Vom Haupt- zum Hafenbahnhof sind es vier Zentimeter Gefälle, wogegen sich der Bahnhofsvorplatz 20 Zentimeter über der Grundplatte befindet. Auch im Verlauf der zweigleisigen elektrifizierten Haupt- und Ringstrecke geht es gehörig auf und ab: Tiefster Punkt hier ist die Einfahrt zum Tunnel unter der Stadt bei Bergstetten-West, die auf Niveau null liegt. In beiden Richtungen müssen die Züge danach kräftig klettern, denn im Tunnel unter dem Schlossberg in der diagonal gegenüberliegenden Ecke der Anlage liegt die Strecke acht Zentimeter über null. Um diesen Höhenunterschied zu überwinden, sind deshalb die Gleise des Schattenbahnhofs ebenso im Gefälle verlegt wie die des Bahnhofs Bergstetten-West.

Weil die Anlage analog betrieben wird, soll die Oberleitung funktionsfähig werden. Leider klappt das noch nicht so ganz reibungslos. Beim Probetrieb konnten

wir aber feststellen, dass es im Dunkeln doch einfach zu schön aussieht, wenn die Stromabnehmer kleine Funken reißen. Die Steuerung der Anlage ist so ausgelegt, dass erst jede Weiche und jedes Form- oder Lichtsignal gestellt sein muss, bevor ein Zug auf die Reise geht.

Durch die Gestaltung Bergstettens als Kopfbahnhof ergeben sich viele Rangiermanöver, was die Beschäftigung mit der Anlage immer aufs Neue reizvoll macht. Da auch ein Bahnpostamt vorhanden ist, können Postwagen in die Eil- und Personenzüge eingestellt werden. Für die Sicherheit des Bahnverkehrs sorgen vier Stellwerke: ein Fahrdienstleiter-Stellwerk über dem Hauptbahnhof, das Stellwerk des Bahnhofs Bergstetten-West sowie ein Abzweigstellwerk am großen Tunnel. Dieses ist auch für den Hafen zuständig. Neuestes Modell dieser Kategorie ist ein aus einem Brawa-Wagenkasten gebautes Behelfsstellwerk am Ablaufberg.

Außer dem Zugbetrieb gibt es natürlich viele kleinere und größere Motive zu betrachten. So pendelt auf dem Platz vor dem Hauptbahnhof eine Straßenbahn, während auf der anderen Gebäudeseite eine Café-Terrasse angelegt ist, von der die Miniaturmenschen das Treiben auf den Gleisen und Bahnsteigen unter ihnen betrachten können. Für die realen Zuschauer sind in der Anlagenwand unterhalb des Bahnhofs zwei Öffnungen eingeschnitten, durch die sich ein interessanter Blick auf die Gleisanlagen von der Prellbockseite her ergibt.

Mittlerweile gehen die Arbeiten an und das Spielen mit der Anlage in die dritte Generation. Zwar wird mein Augenlicht immer schlechter und mein Sohn lebt heute 500 Kilometer entfernt. Aber das Familien-Modellbahnteam hat sich um meine Frau, meine Tochter sowie unseren Enkel und Freunde ergänzt. Es geht also weiter mit der Anlage, auch nach über 30 Jahren! □

Cooler Türme

Der Übergang zur Hintergrundkulisse soll die Modelllandschaft bis zum Horizont weiterführen. Für Industriemotive bilden Kühltürme eine Alternative zu Bäumen und Gebäuden

VON WOLFGANG LANGMESSER

Wer auf seiner Modellbahn eine größere Industrieanlage darstellt – und sei es nur in Form der Hintergrundkulisse –, hat eine gute Chance, dass zu deren unterschiedlichen Gebäuden auch ein Kühlturm gehört. Diese werden überall dort gebraucht, wo es Kühlwasserkreisläufe gibt, also vor allem in Stahl- oder Kraftwerken, Kokereien sowie Kohlezechen. Diese Anlagen der Schwerindustrie waren bis in die Modellbahn-Epoche IV wesentlich verbreiteter als heute und bilden im Kleinen stets eine willkommene Gelegenheit für Anschlussgleise, Werksverkehr, Ganzzüge usw.

Die Funktionsweise eines Kühlturms ist einfach: In verschiedenen Prozessen erwärmtes Kühlwasser wird in einem Steigrohr nach oben gepumpt und rieselt entlang der Wände des Turms wieder herunter. Dabei senken Verdunstung und Umgebungsluft die Temperatur des Wassers ab, so dass es dem industriellen Prozess als Kühlwasser wieder zugeführt werden kann.

Im vorliegenden Fall war eine Möglichkeit gesucht, um eine nur auf der Hintergrundkulisse vorhandene Kohlenzeche mit den Gleisanlagen im Vordergrund optisch zu verbinden. Für größere dreidimensionale Zechengebäude war an dieser Stelle kein Platz, außerdem hätten die stark verkleinerten Modelle gegenüber den realistischen Proportionen der Hintergrundzeche etwas seltsam ausgesehen.

Der Trix-Kühlturm T66116 dagegen erwies sich nach einigen Versuchen mit anderen Modellen als ideale Alternative. Im Handel ist er zwar längst vergriffen, doch

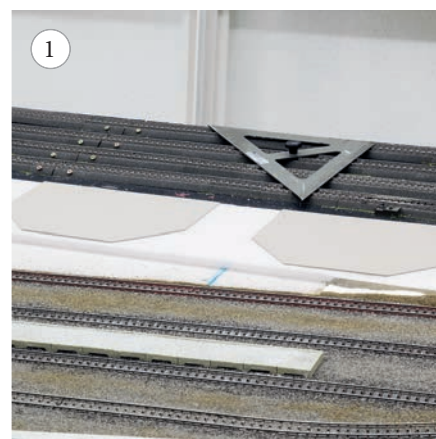
tauchen auf dem Gebrauchtmärkte bei Ebay & Co. immer wieder Exemplare auf. Natürlich ist auch dieser Bausatz verkleinert, dennoch gibt er in all seiner Hässlichkeit und Größe das Aussehen eines typischen Zechenkühlturms aus dem Ruhrgebiet der 60er Jahre gut wieder.

Der Trix-Kühlturm stellt eine Holzkonstruktion älteren Baujahrs dar, die gut in die Dampflokzeit passt. Es ist ein relativ einfacher Kunststoffbausatz, der entweder vor oder nach dem Zusammenbau noch einer eingehenden Farbbehandlung bedarf.

Um etwas mehr Höhe zu gewinnen, wurde das für die Kühltürme vorgesehene Areal gegenüber einer benachbarten Zechensiedlung etwas angehoben (Bild 1). Schablonen aus Pappe halfen, die Tiefe der Türme festzulegen. Wie von vornherein vermutet, erwies sich eine Aufstellung im Halbreief als am sinnvollsten, schließlich ist die ganze Anlage nur 90 cm tief.

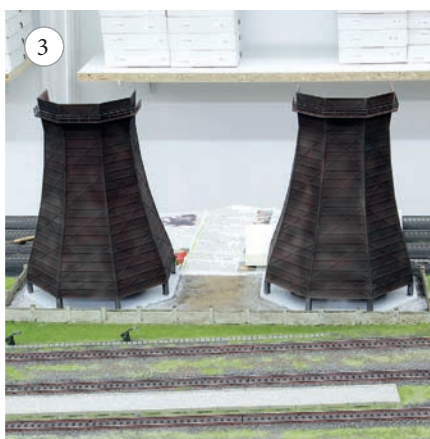
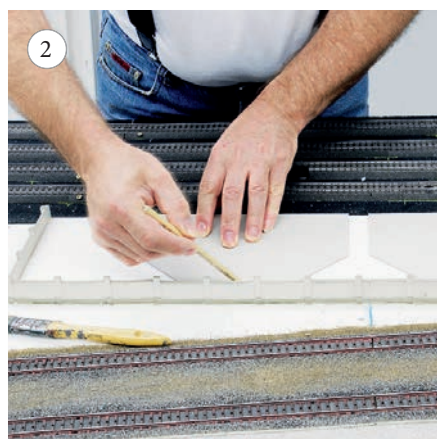
Nachdem der Bereich der Kühltürme mit einer Mauer umschlossen worden war (Bild 2), wurde der Boden mit feinem Schotter und Erde gestaltet. Allerdings wirkten die nun fertig im Raum stehenden Kühltürme immer noch wie Fremdkörper. Es fehlte eine Verbindung zu den anderen Motiven der Anlage (Bild 3).

Daher wurde eine Rohrleitung mit einem T-Stück und einem Schaltkasten im Vordergrund verlegt. Beim Vorbild hätte man die Leitungen zwar materialsparend auf direktem Weg von der Zeche von hinten an die Türme geführt, aber im Modell darf man sich schon mal von solchen Zwängen lösen (Bild 4). □





Unübersehbar signalisieren die beiden Halbrelief-Kühltürme „Schwerindustrie!“. Gleichzeitig kaschieren sie den Übergang von der Anlage zur Kulisse.





Lichter für Laien

Seit gut zehn Jahren sind LEDs von der Modellbahn nicht mehr wegzudenken. Sie sind klein, praktisch wartungsfrei und benötigen nur wenig Strom. Jetzt liefert die Firma Woodland das Beleuchtungssystem „Just Plug“ aus, mit dem auch Elektronik-„Nullen“ zurecht kommen sollen.

VON KARL GEBELE

Auf Deutsch heißt „Just Plug“ salopp übersetzt „einfach einstopfeln“ – und genau das ist der Clou an der Sache: Egal ob in eine bestehende oder neue Modellbahn, das Beleuchtungssystem kann unkompliziert eingebaut werden. Alle Bauteile und Module sind technisch komplett, man braucht weder Spezialwerkzeuge noch Kenntnisse in der Elektrotechnik. Die Helligkeit der LEDs ist einzeln regelbar. Zudem kann das System jederzeit erweitert und mit zusätzlichen LEDs ergänzt werden.

Zum Test von „Just Plug“ wurden zwei modellbahntypische Situationen gewählt: zum Einen die Beleuchtung eines Gebäudes mit Innen- und Außen- sowie Straßenlampen, zum Anderen die Beleuchtung eines Haltepunkts auf meiner neuen Modellbahnanlage.

Als erste Grundausstattung waren folgende Bauteile nötig (**Bild 1**):

1 x Netzteil WJP5771

2 x Beleuchtungs-Verteiler WJP5701

1 x Beleuchtungs-Verteiler-Set WJP5700



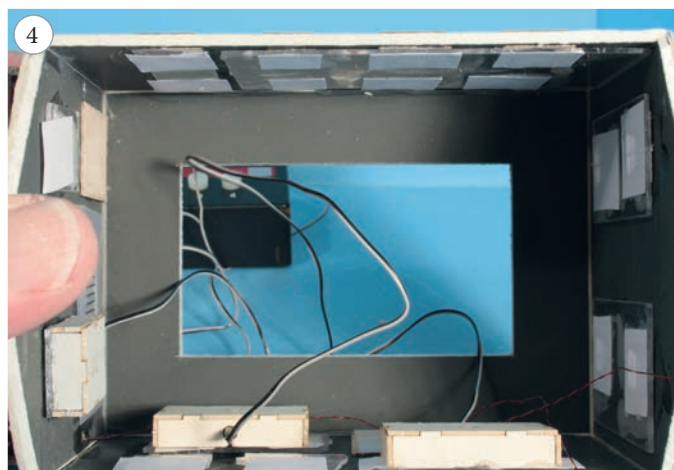
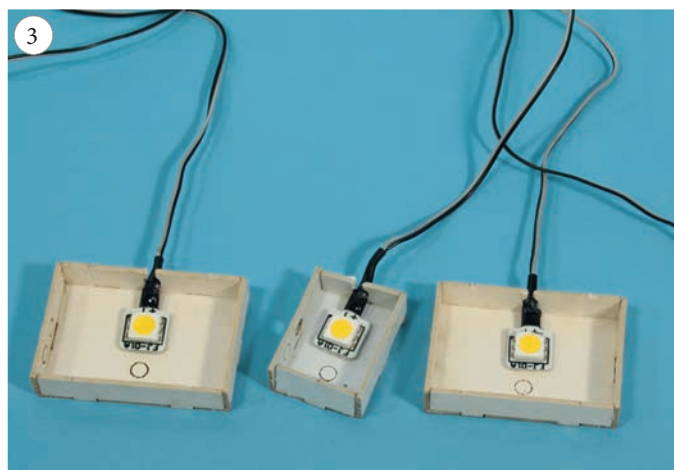
- 1 x Ausbau-Verteiler WJP5702
- 1 x Ein-/Aus-Zwischenschalter WJP5725
- 1 x Holzmastleuchte WJP5630
- 2 x Zwillinge Leuchte WJP5676
- 1 x Außenlaterne WJP5654
- 1 x Verbindungskabel WJP5760
- 2 x Verlängerungskabel WJP5761

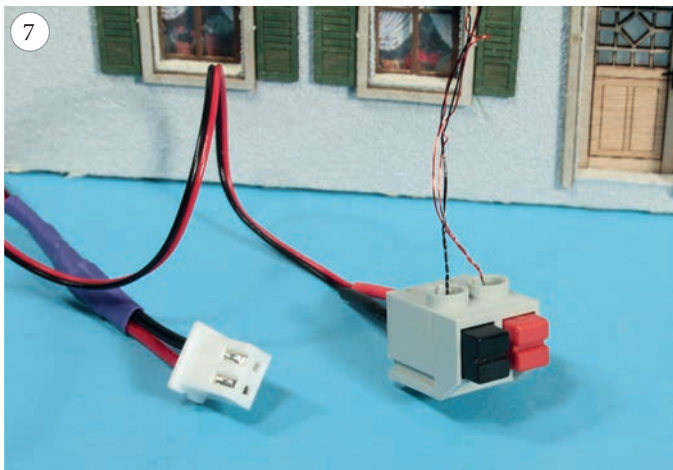
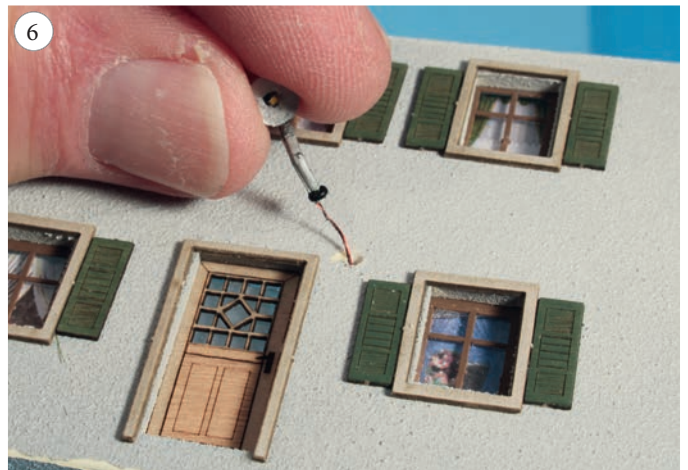
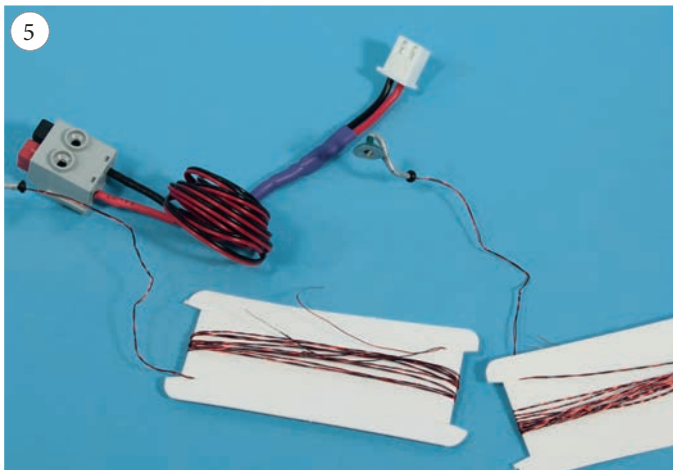
An Stelle des Netzteils kann auch ein 16-Volt-Modellbahntrafo verwendet werden. Jedem der Bauteile liegt eine ausführliche mehrsprachige Beschreibung bei, auch in Deutsch. Wichtig beim Zusammenstecken ist, dass man sich genau an die Einbauanleitung hält. Die Stecker sind so weit in die Anschlussbuchsen zu schieben, bis die Arretierzunge einrastet. Sie verhindert ein falsches Einstecken.

Die Elektronikplatine für die LEDs ist bereits in den Beleuchtungs-Verteilern eingebaut. Dies gilt auch für den Ein/Aus-Schalter. Alternativ besteht die Möglichkeit, die Beleuchtung über einen Decoder zu schalten (Bild 2).

Zur Innenbeleuchtung von Gebäuden sieht Woodland vor, dass an Stelle des tradi-

Ein kleiner Bauernhof in der Dämmerung. Eines nach dem anderen gehen hinter einem Teil der Fenster die Lichter an – aber nicht in allen Fenstern und mit unterschiedlicher Stärke, ganz wie beim Vorbild.





tionellen Birnchens auf Beleuchtungssockel eine aufklebbare LED tritt. Damit jedoch würde man die vielfältigen Möglichkeiten des Systems geradezu verschwenden!

Wenn schon regelbare LEDs geboten werden, dann sollte man zumindest bei wichtigen Gebäuden Fenster einzeln und mit unterschiedlicher Lichtstärke beleuchten. Um die Fenster gegenseitig abzuschirmen, braucht man sogenannte Lichtkästen. Viessmann hat sie aus Kunststoff im Sortiment (Nr. 6005), die hier verwendeten aus Karton stammen von Noch. Die aufklebbaren LEDs werden in den Schächten befestigt (Bild 3), danach leimt man diese hinter einen Teil der Fenster des betreffenden Gebäudes (Bild 4). Wie beim Vorbild bleibt also ein Teil der Fenster eines Hauses dunkel.

SICHERE KLEMMEN

Nach der Innen- ist die Außenbeleuchtung des Gebäudes an der Reihe. Auch die Wandlampen lassen sich leicht montieren, es ist lediglich ein Befestigungsloch von einem Millimeter Durchmesser zu bohren. Leider führt das Woodland-Programm derzeit nur zwei Ausführungen von Wandlaternen, doch lässt sich die eine relativ leicht verbiegen, so dass man auf diesem Wege zumindest zu ein paar Varianten kommt (Bilder 5 und 6).

Beim Anschließen der Lampen kann eigentlich nichts schiefgehen. Klemmen bewirken eine sichere und feste Verbindung, so dass lediglich darauf zu achten ist, dass stets die schwarze Kabel zu schwarzen kommen und rote zu roten (Bild 7). Für diejenigen, die in Sachen Elektronik nicht abso-



Die angeschaltete Bahnsteigbeleuchtung. Auch die Lampe unter dem Bahnsteigdach ist an das Just Plug-System angeschlossen.

–Anzeige–



RANGIERT IN SACHEN
ORIGINALTREUE GANZ WEIT VORNE:
GÜTERZUGLOK BR 57 / BR G10

Die 11 verschiedenen BRAWA Modelle der Güterzuglok BR 57 / BR G10 sind mit feinsten Speichenrädern aus Zinkdruckguss sowie vielen Leitungen und angesetzten Teilen in minimaler Wandungsstärke ausgestattet. Zahlreiche weitere Details wie z. B. die originalgetreu nachgebildete Kesselrückwand und die epochengerechte Beleuchtung mit mehrteiligen Lampengehäusen machen die Dampfloks zu einem echten Highlight jeder Modellbahnanlage – egal ob Gleich- oder Wechselstrom. **Ab sofort lieferbar!**



ÖBB

NSB

WEITERE INFOS ERHALTEN SIE IM
FACHHANDEL UND AUF UNSERER WEBSITE:

WWW.BRAWA.DE

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

Ab 384,90 €*



Abb. zeigt Best.-Nr. 40808

*Unverbindliche Preisempfehlung



Woodland-Straßenlaternen sowie weitere Lichtdetails auf dem Bauernhof: Traktorscheinwerfer und Infrarot-Wärmelampe im Hühnerstall.

lute Neulinge sind, lohnt es sich, die relativ langen Anschlussdrähte zu kürzen und die Enden abzuisolieren. Wer löten kann, verzinnt die Drahtenden zusätzlich, um eine sichere Stromverbindung zu bekommen. Sind sämtliche Beleuchtungselemente eingebaut, zieht man die Kabel unter die Anlagenplatte und zu den Beleuchtungsverteilern. Der auf Bild 8 neben der Durchführung zu sehende Lautsprecher und die Platine gehören allerdings nicht zum Woodland-System.

DIMMER ERREICHBAR LASSEN

Bei diesen Beleuchtungs-Verteilern, die auch die Dimmer enthalten, ist es sinnvoll, sie gut zugänglich einzubauen. In meinem Fall bot es sich an, zwei Verteiler direkt unter der zum Hof gehörenden Scheune zu platzieren. Sie steht auf einer 20 Millimeter starken Hartschaumplatte, in die Verteiler versenkt wurden. Natürlich blieb die Scheune für Einstell- und eventuelle Wartungsarbeiten abnehmbar (Bild 9).

Anhand der übersichtlichen Einbauanleitung sind die einzelnen Bauteile und Anschlüsse relativ schnell zusammengesteckt und die Kabel verlegt. Fällt der Funktionstest, ob alle Lampen leuchten und sich dimmen lassen, positiv aus, werden die Gebäude aufgesetzt, aber nicht festgeklebt. Die Elektroinstallation ist weggetarnt, aber jederzeit zugänglich.

Außer der Gebäudebeleuchtung gehören zum Just-Plug-System auch Straßen- und Bahnsteiglaternen sowie Autos. Da alle nach US-amerikanischen Vorbildern gestaltet sind, ist bei einer Verwendung auf europäischen Anlagen Vorsicht geboten. Vor allem die Straßenlaternen weichen sehr von den hierzulande üblichen Mustern ab und eine Häufung von Straßenkreuzern und Pick-ups im modellbahntypischen deutschen Fachwerkidyll dürfte wenig realistisch wirken. Verwendbar sind dagegen die Bahnsteiglaternen (Bild 10). Ich selbst kann mich daran erinnern, dass entlang der Strecke von Nördlingen nach Donauwörth solche Betonmastlampen mit weißen Porzellan-Lampenschirmen standen.

Sollen die Lampen beispielsweise einen Bahnsteig im Hintergrund der Anlage beleuchten, ist es nötig, die zum Just-Plug-Sortiment gehörenden Verlängerungskabel zu verwenden. Den Beleuchtungsverteiler als dazugehöriges Steuerungsgerät platziert man wieder an einer gut zugänglichen Stelle, beispielsweise an einem Trassenpfeiler am Anlagenrand (Bilder 11 und 12).

Außer vorgefertigten Elementen wie Laternen oder Autos lassen sich bei Just Plug mit Hilfe der Klemmen zusätzliche LEDs anschließen. Beispielsweise habe ich an einer Straßenbaustelle zwei der aufgestellten Warnkegel mit gelb blinkenden Nano-LEDs WJP5754 ausgestattet. Nachdem die Kegel mit einem Ein-Millimeter-Bohrer

an der Spitze durchlöchert worden waren, brauchten die LEDs nur noch eingesteckt und angeschlossen zu werden. Eine extra Blinkelektronik war nicht nötig, da die gelben und roten Nano-LEDs bereits mit einer solchen bestückt sind.

LICHTIDEEN ANSCHLIESSEN

Auf die gleiche Weise lassen sich natürlich LEDs jeglicher Herkunft an die Beleuchtungs-Verteiler anschließen und auch dimmen. Beispielsweise habe ich einem alten Lanz-Traktor außer einem Fahrer auch funktionierende Scheinwerfer verpasst. Und im Hühnerstall des Bauernhofs glimmt ein rotes Licht: die Infrarot-Wärmelampe für die Küken (Bild oben).

Fazit: Woodlands Just Plug ist ein gut funktionierendes Beleuchtungssystem, das sich auch von elektronischen Laien problemlos installieren lässt. Es kann jederzeit erweitert und ergänzt werden, was nicht nur bei einer Anlagenerweiterung praktisch ist, sondern auch dazu einlädt, Just Plug anhand von Einzelmodellen erst einmal zu erproben. Durch die Dimmbarkeit aller Anschlüsse sind reizvolle Effekte bei Nachtbetrieb möglich, vor allem, wenn man, wie beschrieben, die Fenster eines Hauses einzeln beleuchtet.

In Deutschland vertrieben wird Just Plug ebenso wie die übrigen Woodland-Produkte von Liliput. □

Damit nichts anbrennt

Brandschutz im Modell



Von wertvollen Hintergrundinformationen zu den Aufgaben und technischen Ausrüstungen des Vorbilds über die von der Industrie gefertigten Modelle typischer Feuerwehrfahrzeuge und -gerätehäuser aus unterschiedlichen Epochen bis hin zur Modellgestaltung packender Einsatzszenen kommt in der aktuellen Ausgabe der EJ-Modellbahn-Bibliothek nichts zu kurz.

Liebenswerte und aufregende Details der Feuerwehr beim Vorbild werden maßstäblich auf der Modellbahnanlage umgesetzt. Natürlich darf auch der Einsatz von Elektronik an dieser Stelle nicht fehlen. Viele Schritt-für-Schritt Bauanleitungen mit detaillierten Stücklisten erlauben den einfachen Nachbau der vorgestellten Szenen und machen dieses reich bebilderte Heft zu einem wertvollen Begleiter sowohl für Einsteiger als auch für fortgeschrittene Modellbauer und Modelleisenbahner.

**100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 250 Abbildungen
Best.-Nr. 681702 | € 15,-**

NEU

Das „1x1 des Anlagenbaus“ in der EJ-Modellbahn-Bibliothek



Rund um den Bahnhof
Empfangsgebäude, Bahnsteige, Ladestraßen, Schuppen, Stellwerke und mehr
Best.-Nr. 681501 • € 13,70



Stadt-Landschaft und Nahverkehr
Landschafts-, Stadt- und Straßenbau im Maßstab 1:87
Best.-Nr. 681502 • € 13,70



Die perfekte Heimanlage
Schritt für Schritt zur eigenen Modellbahn im Maßstab 1:87
Best.-Nr. 681601 • € 13,70



Fahrzeuge altern und patinieren
Vorbildgerechte Betriebs- und Witterungsspuren
Best.-Nr. 681602 • € 15,-



Die digitale Werkstatt
Faszinierende Möglichkeiten dank moderner Hard- und Software
Best.-Nr. 681701 • € 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

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



www.facebook.com/vgbahn



Ausritt am Meer durch eine mit den Microrama-Produkten gestaltete Landschaft.

Graszauber?

Auf der Intermodellbau 2017 in Dortmund präsentierte die französische Firma Microrama Begrasungs- und Beflockungsprodukte, die die naturgetreue Gestaltung von Anlagen leichter und schneller machen sollen. Was leistet das System?

VON JEAN BUCHMANN

Geht man rein von der Namensgebung der Firma Microrama aus (<https://microrama.online/de>), so versprechen die von ihr vertriebenen Begrasungsprodukte nichts weniger als Zauberkräfte: „Magifloc“ (Fasern), „Magiflor“ (Flocken), „Magispray“ (Kleber) usw. Als Zauberstab, um das ganze Grünzeug wirkungsvoll einzusetzen und zu kombinieren, dient dabei ein Elektrostatergerät. Dass Microrama speziell den „Greenkeeper“ der Leipheimer Firma RTS empfiehlt, dürfte vor allem daran liegen, dass Microrama das Gerät auch vertreibt. Allerdings ist die 35-Kilovolt-Variante des „Greenkeeper“ auch eines der stärkeren

Hobbygeräte am Markt, was das Auftragen des Streumaterials vereinfacht, besonders bei längeren Fasern bis 14 Millimeter.

Während beim elektrostatischen Begrasen normalerweise als erster Schritt die zu bearbeitende Fläche mit einer Leimschicht bestrichen wird, verwendet Microrama stattdessen „Magigras“. Dabei handelt es sich um ein Zwei-Komponenten-Harz, das die Leitfähigkeit der Oberfläche verbessert, was zu dichteren und höheren Bewuchsschichten führen soll. Die schwarze Masse haftet auf den unterschiedlichsten Materialien, bleibt auch nach dem Trocknen flexibel und lässt sich dann gut mit dem Bastelmesser bearbeiten.

Interessant ist die Möglichkeit, sich auf Basis von „Magigras“ Grasmatten selbst herzustellen. Dazu verstreicht man die Masse auf einem Stück Kunststoffolie, beschießt es nach Wunsch mit Fasern und lässt alles trocknen. Die entstandene Matte kann von der Trägerfläche abgezogen und auf der Anlage verbaut werden. Modellbahner, die normalerweise keinen fasersprühenden Elektrostater einsetzen können, weil ihre Anlage in Wohnräumen steht oder schon weit fortgeschrittenen Bauzustands ist, können so den wesentlichen Teil der Begrünungsarbeit an einen weniger empfindlichen Ort auslagern. Ob dabei die „magischen“ Microrama-Fasern



Innen: Die Palette der „Magi“-Produkte von Microrama: Sprühkleber, Harz zur Boden-gestaltung sowie eine Auswahl unterschiedlicher Grasfasern und Beflockungsmaterialien.

Links: Beim Verstreichen von „Magigras“ sollte man darauf achten, Mauern etc. nicht zu überspachteln, da sich die Paste nur sehr schwer wieder entfernen lässt.



Innen: Der mit „Magigras“ bestrichene Untergrund wird mit dem Kleber „Magispray“ besprüht und anschließend begrast.

Links: Das Ergebnis mehrmaligen Beflockens mit Fasern verschiedener Größe und Farbe.



Innen: Wiesen mit hohem Gras und Gestrüpp lassen sich durch mehrere übereinander liegende Faserschichten gut nachbilden.

Links: Auch bunt blühende Sträucher oder Blumenwiesen lassen sich gestalten.

und -Flocken oder Produkte anderer Hersteller wie Heki, Noch, Silhouette oder Grünig verwendet werden, ist egal.

Nach dem Verstreichen des Harzes wird es mit dem Klebstoff „Magispray“ besprüht. Gleich danach schießt man das Beflockungsmaterial auf. Anders als bei der Verwendung von Weißleim, wo erst dessen Abbinden abgewartet werden muss, kann man bei Bedarf gleich die nächste Schicht Klebstoff aufsprühen und die bereits positionierten Fasern ein zweites Mal beflocken. Wiederholt man diesen Arbeitsgang zwei bis vier Mal und verwendet man Fasern verschiedener Farben und Größen, so ergeben sich vielfältige Strukturen. Auf diese

Weise lassen sich Wiesen mit hohem Gras, Weizenfelder, Blumenbeete usw. nachbilden. Büsche und Sträucher entstehen, indem man kleine Faserkügelchen mehrere Male mit Fasern unterschiedlicher Länge und Farbe beschießt und zuletzt mit Flocken bestreut.

Der Vollständigkeit halber erwähnt sei noch „Magiflex“, ein Gießharz zur Untergrundgestaltung. Mischt man ihm kleine Polystyrol-Kügelchen bei, ergibt sich eine leichte und flexible Masse, die getrocknet gut mit dem Messer bearbeitet werden kann. Wie „Magigras“ ist das Harz nicht giftig, Gussgefäß sowie Werkzeuge können mit Wasser gereinigt werden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Microrama-Produkte durchaus halten, was bei den Vorführungen auf Messen sowie auf der Homepage versprochen wird. Die Begrasung ist wenig aufwändig, geht schnell von der Hand und führt mit etwas Übung zu ansehnlichen Ergebnissen. Mit Magie hat das allerdings erwartungsgemäß nichts zu tun, sondern mit Physik (in Form des kräftigen Elektrostatgeräts) sowie Chemie. Speziell der Sprühkleber „Magispray“ verströmt einen unangenehm-chemischen Geruch, der nach einer guten Entlüftung des Arbeitsplatzes verlangt und eine Verwendung in Wohnräumen weitgehend ausschließt. □



STAHL AM LIMIT

**Es müssen nicht immer Röhren oder Baumstämme sein:
Auf Rungenwagen passen die unterschiedlichsten Frachten. Eine Ladung
Fachwerkstahlträger bringt Abwechslung in die Modell-Güterzüge und zeigt,
wie akribisch die große Bahn auf Sicherheit achtete**

VON CHRISTOPH KUTTER

Rungenwagen waren beim Vorbild fast so zahlreich wie gedeckte und offene Güterwagen. Das hat den Vorteil, dass man mehrere davon in einen Zug stellen kann, ohne ihn spielzeughaft wirken zu lassen. Anders als Offene, die meist Schüttgüter transportierten,

und Gedeckte, denen man sowieso nicht ansieht, was sich darinnen verbirgt, lassen sich Rungenwagen mit allerlei Ladegütern ausstatten, was zu einem abwechslungsreichen Aussehen der Modellzüge beiträgt.

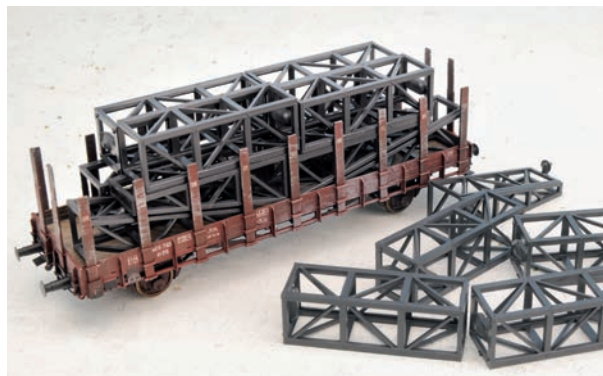
Der lieben Vorbildtreue halber sollte man dabei auf spektakuläre Frachten weit-

gehend verzichten. Auch wenn die Angebote einschlägiger Hersteller noch so verlockend sind: Straßenfahrzeuge, Großröhren, Trafos usw. – eine solche Ladung pro Güterzug ist schon viel.

Das täglich Brot der Rungenwagen waren landwirtschaftliche Produkte (vor al-



Daraus entsteht das Ladegut: die Auhagen-Packungen 48102 und 48104. Sie reichen jeweils für eine Wagenladung.



Probestapeln: Wie viele Teile lassen sich in einem Rungenwagen unterbringen, ohne dass das Lichtraumprofil überschritten wird?



Lackieren mit Acrylfarben nimmt dem Kunststoff den typischen Glanz.

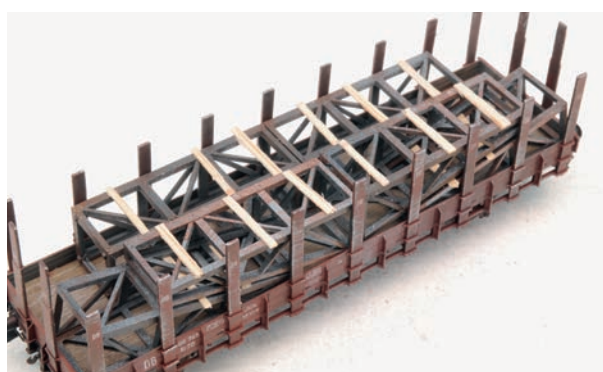
lem Holz) und Massengüter der Industrie, beispielsweise Stahlwaren. Will man nicht den x-ten Rungenwagen mit Baumstämmen, Brettern, Röhren oder Stahlträgern bestücken, bieten sich beispielsweise Fachwerkträger als Ladegut an. Sie werden für allerlei Konstruktionen gebraucht, als Brückenträger, Hallenstützen oder für Hochspannungsmasten.

Material für eine Fachwerkträger-Ladung liefert das Stako-Programm von Auhagen. Die Packungen 48 102 und 48 104 (je 9,50 Euro UVP) enthalten beide zehn Teile und reichen für je einen Wagen. Mischt man wie hier die Inhalte der Packungen – keilbeziehungswise kastenförmige Elemente –, lockert das die Ladungen auf.

Als Erstes wird ausgemessen, wie viele Stahlträger auf einen Wagen passen. Da sich im Fachwerk viel Luft befindet, kann das Ladevolumen so weit wie möglich ausgenutzt werden. Mit einer Breite von 15 Millimetern passen zwei Träger nebeneinander



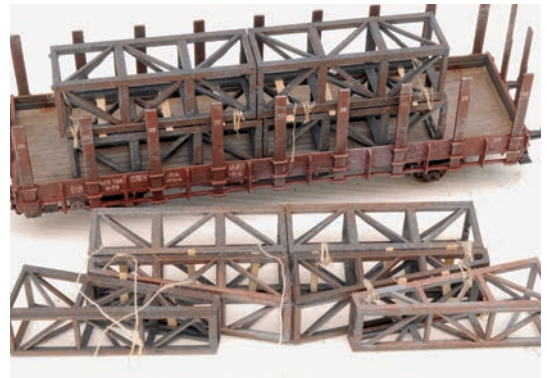
Rost darf nur sehr sparsam aufgetragen werden, da es sich um neue Produkte handelt.



Die Stahlträger werden beim Vorbild durch Bretter voneinander getrennt, um Schäden zu vermeiden. Die Balsaholz-Streifen sollten mit etwa 1,5 Zentimeter Abstand verklebt werden.

Zum Befestigen der oberen Lage Träger reichen winzige Tröpfchen Leim oder Sekundenkleber-Gel auf den Brettern.

Innen: Für eine vorschriftsgemäße Sicherung müssen die oberen Lagen des Ladeguts mit den unteren durch fest verknotete Seile verbunden werden.



Zwei aufgenagelte Kanthölzer sichern die Ladung vor dem Verrutschen. Die Nägel bildet man mit einem spitzen Bleistift nach.

Innen: Die Stahlträger sind vorschriftsgemäß miteinander verzurrt und im Modell auch verklebt.



Vor dem Niederbinden mit Draht werden vier Bretter unter die Ladung geklebt.

Innen: Aus einem alten Ätzteilerahmen gewinnt man dünne Bleche, die beim Vorbild zwischen Ladegut und Niederbindedraht eingelegt werden.



auf die Ladefläche, in der Länge sind es zwei bei älteren Typen wie dem hier verwendeten Rr 20 von Brawa, drei beim Kbs 442 (Märklin oder Roco). Etwas Vorsicht geboten ist bei der Höhe: Weil die Wagenböden von Modell-Rungenwagen vergleichsweise hoch sind, kommt eine doppelt gestapelte Ladung seitlich den Grenzen des Lichtraumprofils nahe. Wer auf seiner Anlage einschlägige kritische Stellen hat, sollte die zweite Ladungsebene nur in der Mitte legen.

Kennt man die Zahl der benötigten Träger, schneidet man als Erstes die dicken Angüsse weg. Dann werden die Träger farblich behandelt. Zwar passt die Farbe der Auhagen-Spritzlinge recht gut für blanken Stahl, nicht jedoch der Kunststoffganz. Also lackiert man sie idealerweise mit dem Airbrush in einer passenden Farbe. Wer keinen Airbrush hat, verwendet Sprühfarben aus der Dose. Ein leichter Überzug aus Noch's schwarzem Landschaftsspray, sofort (!) gefolgt von etwas Hellgrau trifft den

Ton auch recht gut. Vom Pinsel ist wegen der vielen Streben dagegen eher abzuraten.

Wer mag, kann die Träger noch mit etwas Flugrost bedenken – Betonung auf „etwas“, weil es sich ja um gerade hergestellte Produkte handelt. Geeignet dafür sind rostfarbene Washes oder sehr stark verdünnte Farbe. Pigmente haften leider kaum.

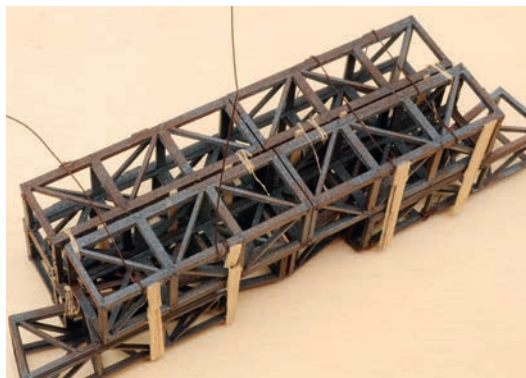
Dann geht es ans Stapeln. Die unterste Lage kommt direkt aufs Holz der Ladefläche. Werden zwei der keilförmigen Träger ganz an die Stirnseiten des Wagens gerückt, passen zwei weitere leicht versetzt so darauf, dass sie in der Mitte aneinanderstoßen. Damit hindern sich die Träger gegenseitig am Verrutschen durch Rangierstöße und brauchen in Längsrichtung nicht weiter gesichert zu werden.

Zwischen die Trägerschichten gehören eigentlich Kanthölzer (Abstand etwa 1,5 Zentimeter), wegen des Höhenproblems sollte man aber auf Bretter ausweichen – 0,2-Millimeter-Balsaholz ist ideal. Mit win-

zigen Tröpfchen Sekundenkleber-Gel oder Weißleim werden Ladungsteile und Bretter verklebt.

Packt man wie hier als zweite untere Schicht kastenförmige Träger neben die abgeschrägten, bleibt zumindest beim Rr 20 der Blick auf die abweichend angeordneten Träger frei. Ein kleiner Versatz beim Stapeln der Träger gegenüber den Nachbarn macht sich immer gut, schließlich sind auch die akkuratesten DB-Lademeister nur Menschen.

Gar keinen Spaß kennen DB-Lademeister wie unser Autor Christian Gerech, allerdings beim Thema Verrutschen: Jede Ladung muss gegen Rangier- und sonstige Stöße gesichert sein, eine gestapelte wie diese ganz besonders. Für die unterste Trägerschicht genügen kräftige Kanthölzer aus Zwei-Millimeter-Holzprofilen (Evergreen), die so auf den Wagenboden „genagelt“ werden, dass den Trägern kein Spiel mehr bleibt. Regelrechte Fleißarbeit erfordert die zweite Lage: Sie muss zusätzlich zur obli-



Innen: Auch die Plättchen werden mit winzigen Tröpfchen Klebstoff befestigt.

Sofern der verwendete Tragwagen auf der Ladefläche Ösen besaß, kann der Niederbindendraht einfach von einer Seite der Ladung zur anderen gespannt werden.



Ein paar Pigmente hellen Rosts an den Blechen sorgen für Farbtupfer.



Der Rr 20 von Brawa mit fertiger Ladung.

torischen Niederbindung mit den unteren Trägern verzurrut werden. Dafür hat man beim Vorbild Seile, Gurte oder Draht verwendet, wobei Draht mit Brettchen oder kleinen Blechen unterlegt werden musste, damit die Kanten des Ladeguts nicht beschädigt wurden.

Bei den kastenförmigen Trägern sind jeweils vier, bei den schrägen Trägern jeweils zwei Verzurrungen nötig – immer beidseits und gegenüberliegend.

Verwendet man für die Modellnachbildung Seile (aus einer Mullbinde gezogen und mit Kaffee eingefärbt wirken sie besonders realistisch), so schneidet man sich erst einmal eine ausreichende Zahl etwa sechs Zentimeter langer Stücke zurecht. Diese werden dann mit einer Spitze in einen Tropfen Weißleim getaucht und an den Trägern festgeklebt. Ist der Weißleim fest, wickelt man den Faden drei- oder viermal um die jeweils nebeneinanderliegenden Langstreben des Trägers. Eine Winkelpinzette ist

bei der fummeligen Tätigkeit sehr hilfreich. Hundertprozentig Vorbildtreue kneten die Seile anschließend fest, für den weniger ambitionierten Modellbahner reicht ein Mini-Tröpfchen Weißleim auf dem Seil zum Fixieren. Auf den innenliegenden Seiten der Ladung kann man sich die Wickelei schenken, die Seile sind später nicht mehr zu sehen. Anschließend sind die beiden Ladungshälften zusammenzukleben.

Beim abschließenden Niederbinden der Ladung kommt dem Bastler entgegen, dass viele Rungenwagen mit Zurrösen auf der Ladefläche ausgestattet waren. Auch der Rr 20 von Brawa hat sie, wenn auch nur an den Wagenenden. Innenliegende Zurrösen ersparen die Anfertigung neuer äußerer und erleichtern die Darstellung der Niederbindung deutlich.

Zum Niederbinden eignen sich ab der Epoche III Draht, Seile und Spanngurte. Hier wurde Draht verwendet, der wie erwähnt unterfüttert werden muss.

Als Erstes klebt man vier Bretter aus möglichst dünnem Balsaholz unter die Ladung. Dann befestigt man vier ausreichend lange Drahtstücke auf einer Seite unten am Ladegut (wickeln oder kleben) und zieht die Drähte straff auf die andere Seite. Die Stellen, an denen sie die Stahlträger berühren, werden markiert und mit einem Unterleger aus Blech oder Holz beklebt. Gut geeignet sind beispielsweise feine Blechschnipsel von einem Äzteilerahmen.

Metallfarben lackiert werden die Unterleger mit dem praktischen Track-Painter-Stift von Noch. Danach zieht man den Draht endgültig über die Ladung, befestigt ihn am untersten Stahlträger und stabilisiert die Kontaktpunkte mit einem Hauch Sekundenkleber.

Sind alle vier Drähte gespannt, ist die Ladung fertig. Idealerweise sollte sie schön straff im Wagen sitzen und bei der Fahrt durchs Lademaß dem H0-Lademeister keine grauen Haare wachsen lassen. □



SIEGEREHRUNG 2017

TEXT: CHRISTOPH KUTTER ♦ FOTOS: MARKUS TIEDTKE



Goldgleis-Triple: Mit drei Auszeichnungen wurde Brawa heuer nur von Märklin übertroffen. Patricia Baldaia und Nils Hirche erhalten ihren Preis von EJ-Redakteur Christoph Kutter.



Erfahrung auf dem Podium: Ute Hofmann-Auhagen und ihr Mann Michael Hofmann (hier mit EJ- und DiMo-Redakteur Tobias Pütz) sind stets für ein Goldenes Gleis gut.



Erfolg mit dem Winzling: Peter Wortmann von Fleischmann erhielt sein Goldenes Gleis von Modelleisenbahner-Chefredakteur Stefan Alkofer für das N-Modell der E 69 05.



Kraftpaket auf Meterspur: Für die vierachsige Mallet-Tenderlok 11m sind die 400 Meter Höhenunterschied zwischen den Streckenenden Brohl und Engeln kein Problem.

FOTO: GIDEON GRIMMEL



Gruppenfoto mit Star: Gäste, Gewinner, VGBahn-Mitarbeiter und Zugpersonal der Brohltalbahn versammeln sich vor der Wasser fassenden 11sm.



Immer wieder schön: Tillig-Chef Günter Kopp hat schon einige Goldene Gleise in Empfang nehmen können. Auch 2017 erhielt er seines von Züge-Chefredakteur Klaus Eckert.



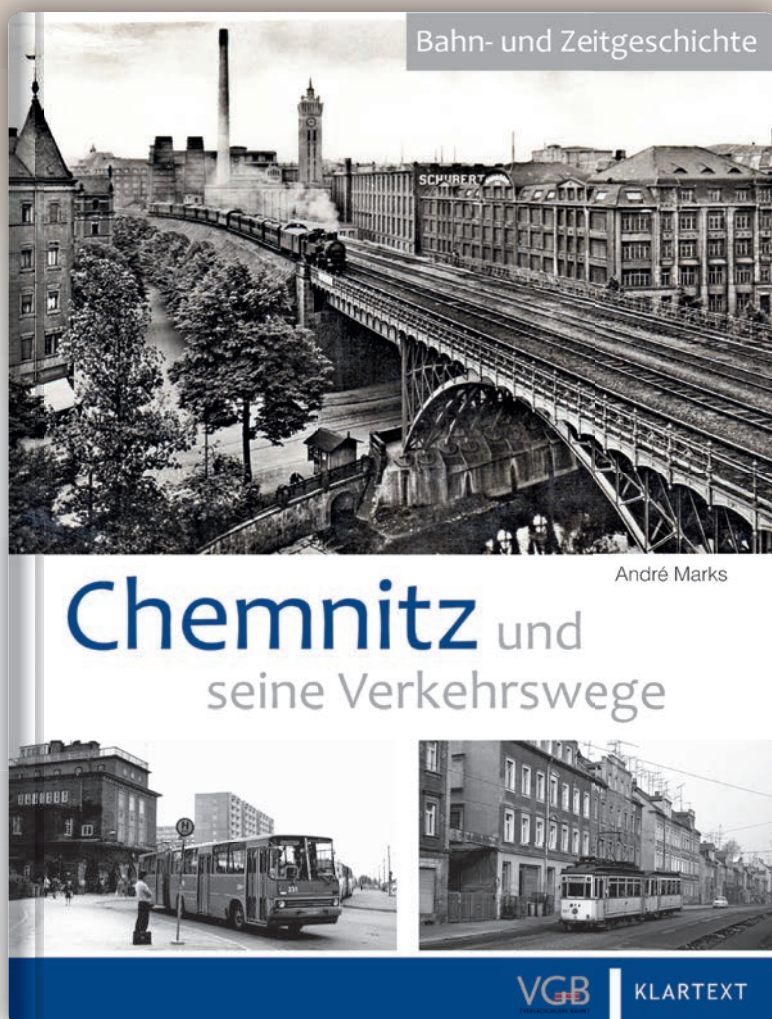
Erfolg mit neuen Produkten: Das erst wenige Jahre alte N-Programm bescherte Liliput ein Goldenes Gleis. Marketing-Mann Wolfgang Gerber nahm es in Empfang.



Der Wichtigste zum Schluss: Der Ehrenpreis für sein Lebenswerk (unter anderem die NMRA-Digital-Normung), ging 2017 an Rutger Friberg. Hagen von Ortloff hielt die Laudatio.

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.

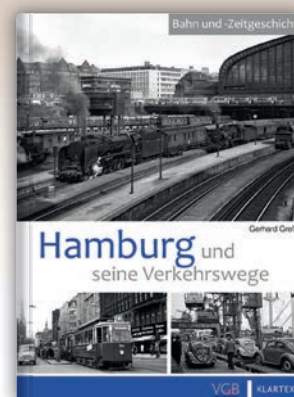
208 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
ca. 400 Farb- und Schwarzweißfotos

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



Die berühmten Schnellzug-Renner der Bundesbahn

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

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



Best.-Nr. 6319 • € 16,95



Best.-Nr. 6357 • € 16,95



Best.-Nr. 6368 • € 16,95



Best.-Nr. 6378 • € 16,95



Profitipps für die Praxis

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

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

Best.-Nr. 15087452 | € 10,-

WIEDER VERKNÜPFT UND AUSGEBAUT



Betr. EJ-Extra 1/2017:

Ihr Heft „DB und DR - 1990 bis 1993“ ist ein Lesegenuss. Es hält so viele Erinnerungen an diese spannende und glückliche Zeit wach, die leider schon wieder so lange zurückliegt. Eine Anmerkung hätte ich aber: Das Foto auf den Seiten 38/39 ist in Ritschenhausen aufgenommen worden, nicht in Rentwertshausen, wie im Bildtext steht. Die Empfangsgebäude der beiden nur gut 7 km auseinanderliegenden Bahnhöfe unterscheiden sich beträchtlich: Während das auf dem Foto zu sehende im in Thüringen öfter anzutreffenden neugotischen Stil gehalten ist, ist das von Rentwertshausen ein typisch bayerischer Bau, da die Strecke Schweinfurt-Meiningen, obwohl im Herzogtum Sachsen-Meiningen gelegen, vom Königreich Bayern gebaut und unterhalten wurde. Auch die in Rentwertshausen abzweigende Nebenstrecke nach Römhild war eine typisch bayerische Lokalbahn. *Xaver Rittinger, per Email*

Schade, dass in diesem an und für sich gut gelungenen Heft das Thema „Gurkenzug“ nur ein kleiner Absatz und ein winziges Bild einnimmt. Wäre das Kuriosum des letzten planmäßigen Dampfzugs auf Staatsbahngleisen, lange nach den offiziellen „Dampfenden“ in beiden deutschen Staaten nicht ein eigenes Kapitel wert gewesen? Leider war ich Anfang der 90er noch viel zu jung, um die Fahrten selbst erleben zu können (und wohnte auch viel zu weit weg), doch der Gedanke, dass es damals inmitten des Nachwendeaufbruchs im ICE-Land Deutschland ein „gallisches Dorf“ der Dampftraktion gegeben hat, ist einfach faszinierend.

Kevin Brodtbeck, Karlsruhe

MOMENTE

Gran alegria – große Freude

Ein Foto, das eine Frau in einem roten Mantel, die in einem Zug sitzt, zeigt. Sie blickt aus dem Fenster und lächelt. Das Foto ist Teil eines Artikels über die Eisenbahn.



Betr. EJ 5/2017 Gran alegria - große Freude:

Ganz herzlichen Dank für diesen Beitrag - ein toller, inspirierender Text und ein erotisches Foto - die moderne Bahn einmal ganz anders!

Ich wünsche mir mehr davon, was unser wunderbares Hobby angeht...

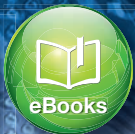
Udo Eisleben, per Email



Betr. EJ 5/2017 Baureihe 85

Als Dampflokfreund und Gelegenheitskäufer diverser Eisenbahnzeitschriften möchte ich dem EJ ein echtes Lob aussprechen. Im derzeitigen - wohl durch das angekündigte Modell von Roco ausgelöst - Rummel um die Baureihe 85 hebt sich Ihr Artikel qualitativ deutlich von den Beiträgen der übrigen Zeitschriften ab. Hier war ein Autor am Werke, der nicht nur x-fach gelesenes oberflächlich wiederkaut, sondern sich gründlich in das Schrifttum eingelesen hat. Auch die Bebilderung erfreut durch neue Motive, die ausnahmsweise einmal nicht ausschließlich dem Fundus der bekannten „Eisenbahnstiftung“ entstammen. Eine wirkliche Motivation, öfter mal Journal zu lesen! *Karl-Heinz Stumpf, Tübingen*

- Anzeige -



JETZT ZUM KENNENLERNEN! Unsere digitalen Bibliotheken

VERGRIFFENE
AUSGABEN

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



Kleine Lokstationen



Mittelgroße Lokstationen



Große Lokstationen



Groß-Bw

Bahnbetriebswerke Teil 1 bis 4 nur je €7,99

- ✓ 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

01187 Dresden

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

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

44339 Dortmund

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

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

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

01445 Radebeul

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

25355 Barmstedt

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

45479 Mülheim

MODELLBAHN LÄDCHEN EULER
K. EULER
 Grabenstr. 2
 Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
 modellbahneuler@aol.com
FH

67146 Deidesheim

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

04159 Leipzig

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

28865 Lilienthal b. Bremen

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

49078 Osnabrück

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

67655 Kaiserslautern

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

10318 Berlin

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

30159 Hannover

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

52062 Aachen

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

69214 Eppelheim/Heidelberg

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

10589 Berlin

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

33102 Paderborn

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

53111 Bonn

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

70180 Stuttgart

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

10789 Berlin

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

34379 Calden

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

53111 Bonn

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

71334 Waiblingen

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

12105 Berlin

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

40217 Düsseldorf

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

58135 Hagen-Haspe

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

71638 Ludwigsburg

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

14057 Berlin

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

42289 Wuppertal

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

63110 Rodgau

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

71720 Oberstenfeld

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

22083 Hamburg

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

44141 Dortmund

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

63654 Büdingen

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

72657 Altenriet bei Stuttgart

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

73431 Aalen

MODELLBAU SCHAUFFELE
Wilhelm-Merz-Str. 18
Tel.: 07361/32566
Fax: 07361/36889
www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

84307 Eggenfelden

MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckmaier
Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
www.steckmaier.de
steckmaier@steckmaier.de
FH/RW EUROTRAIN®

90478 Nürnberg

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

97070 Würzburg

ZIEGLER MODELLECHNIK
Textor Str. 9
Tel.: 0931 / 573691
www.modellechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN®

75339 Höfen

**DIETZ MODELLECHNIK
+ ELEKTRONIK**
Hindenburgstr. 31
Tel.: 07081 / 6757
www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de
FH/RW/H

85567 Grafing

ZÜGE & ZUBEHÖR
Trains & Accessoires
Inh. Steffen Schmidt
Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25
www.zuz-modellbahn.com
FH/RW/H/A

93455 Traitsching-Siedling

MARGARETE V. JORDAN
Inh. Neudert Lina
Am Berg 12
Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256
www.jordan-modellbau.de
FH

99830 Treffurt

LOK-DOC MICHAEL WEVERING
Friedrich-Ebert-Str. 38
Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
www.lok-doc-wevering.de
simiwe@t-online.de
RW



86199 Augsburg

AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW

94161 Ruderting bei Passau

MODELLBAHNHAUS
Rocktäschel GbR
Attenberg 1
Tel.: 08509 / 2036 Fax: 08509 / 3819
www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

Schweiz

82110 Germering

AUTO-MODELLBAHN-WELT
Germering Linden GbR
Untere Bahnhofstr. 50
Tel.: 089 / 89410120
Fax: 089 / 89410121
FH/RW/H

90419 Nürnberg

RITZER MODELLECHNIK
Inh. Knoch
Kirchenweg 16
Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
www.modellbahnritzer.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

94474 Vilshofen an der Donau

GIERSTER
Fa. Gierster-Wittmann oHG
Vilsvorstadt 11, 13, 15
Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN®

CH-4051 Basel

BERCHER & STERNLICHT AG
Spalenberg 45
Tel.: 0041 / 61 / 2612550
Fax: 0041 / 61 / 2613083
www.berchersternlicht.ch
FH

83352 Altenmarkt/Alz

MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
Traunsteiner Str. 4
Tel.: 08621 / 2834
Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN®

**Erfolgreich werben
und trotzdem sparen:**

**Eisenbahn
JOURNAL**

Tel.: 081 41/53481-153

95676 Wiesau

MODELLBAHN PÜRNER
Südweg 1
Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
www.puerner.de
modellbahn@puerner.de
FH

CH-8712 Stäfa

OLD PULLMAN AG
P.O.Box 326 / Dorfstr. 2
Tel.: 0041 / 44 / 9261455
Fax: 0041 / 44 / 9264336
www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch
FH/H

Modellbahnen in Vollendung

Die neueste Ausgabe von „MIBA-Anlagen“ unternimmt eine abwechslungsreiche Reise zu vier phantastischen Modellbahn-Welten der Extraklasse. Sie führt uns u.a. nach Ostfriesland zur früheren Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund, die auf einer langgestreckten, betriebsintensiven, modular aufgebauten H0/H0m-Anlage wieder zum Leben erweckt wird. Der „Spur des Holzes“ folgt eine Märklin-H0-Anlage, die den Weg dieses nachwachsenden Rohstoffes vom Wald bis hin zum Holzprodukt nachbildet.

**116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
mehr als 150 Abbildungen
Best.-Nr. 150 87337 | € 12,-**



www.facebook.com/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck,
Tel. 081 41/53481 0, Fax 081 41/53481-100,
E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de



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

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

15.07.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 12–17 Uhr, 21493 Schwarzenbek, Röntgenstr. 24. Info-Tel.: 040/6482273.

**Alle genannten Termine
und Angaben
ohne Gewähr!
Bitte unbedingt vor
Besuch beim Veranstalter
rückversichern!**

Besuchen Sie uns

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



Dauerausstellungen

www.miniaturelbtalbahnhof.de • Miniatur-Elbtalbahnhof, Schandauer Str. 51c, 01824 Königstein, Tel.: 035021/59218.
www.eisenbahnwelten-rathen.de • Eisenbahnwelten im Kurort Rathen, Elbweg 10, 01824 Rathen, Tel.: 035021/59428.
www.kleine-saechsische-schweiz.de • Miniaturpark „Die kleine Sächsische Schweiz“, Schusterergasse 8, 01829 Stadt Wehlen OT Dorf Wehlen, Tel.: 035024/70631.
www.modelleisenbahnland-oderwitz.de • Modelleisenbahnland Oderwitz e.V., Kirchstr. 8, 02791 Oderwitz, Tel.: 035842/26996.
www.modellbahn-wiehe.de • Modellbahn Wiehe, Am Anger 19, 06571 Wiehe, Tel.: 034672/83630.
www.modellbahnland-erzgebirge.de • Modellbahnland Erzgebirge, Mittelweg 4, 09488 Thermalbad Wiesenbad OT Schönfeld, Tel.: 03733/596357.
www.klein-erzgebirge.de • Klein-Erzgebirge e.V., Richard-Wagner-Str. 2, 09569 Oederan, Tel.: 037292/599-0.
www.zeitreise-hohenfichte.de • Zeitreise GmbH, Fabrikweg 1, 09573 Leubsdorf OT Hohenfichte, Tel.: 037291/139791.
www.loxx-berlin.com • LOXX am ALEX Miniatur Welten Berlin, Im Alexa (Alexanderplatz), Grunerstraße 20, 10179 Berlin, Tel.: 030/44723022.
www.mehev.de • Modelleisenbahn Hamburg e.V., Holstenwall 24 (im Hamburgmuseum), 20355 Hamburg, Tel.: 040/314435.
www.miniatur-wunderland.de • Miniatur-Wunderland Hamburg GmbH, Kehrvieler 2, Block D, 20457 Hamburg, Tel.: 040/300680-0.
www.modellbahn-zauber.de • Modellbahn-Zauber e.K., Brückenstr. 18, 25840 Friedrichstadt, Tel.: 04881/938858.
www.miniaturland-fulda.de • Modelleisenbahn Fulda Künzell, Johann-Friedrich-Böttger-Str. 2a, 36093 Künzell, Tel.: 0171/5326547.
www.leeraner-miniaturland.de • Leeraner Miniaturland, Konrad-Zuse-Str. 1, 26789 Leer, Tel.: 0491/4541540.
www.oktoRail.de • OktoRail, Virchowstr. 167 (Gruga Park), 45147 Essen, Tel.: 0171/5326547.
www.der-deutschlandexpress.de • Der Deutschland-Express, Am Bugapark 1c, 45899 Gelsenkirchen, Tel.: 0209/5083660.
www.modellbahnwelt-odenwald.de • Modellbahnwelt Odenwald, Krumbacher Str. 37, 64658 Fürth, Tel.: 06253/9309725.
www.schwarzwaldmodellbahn.de • Schwarzwald-Modellbahn, Eisenbahnstr. 52a, 77756 Hausach, Tel.: 07831/966010.
www.maerklin-world-titisee.de • Märklin World Titisee, Seestr. 21/1, 79822 Titisee-Neustadt, Tel.: 07651/2040597.
www.modellbahn-schluchsee.de • Modellbahnzentrum Schluchsee, Eisenbreche 4, 79859 Schluchsee-Basiswald, Tel.: 07656/988401.
www.hanspeterporsche.com • Hans-Peter Porsche TraumWerk, Zum Traumwerk 1, 83454 Anger, Tel.: 08656/98950-0.
www.miniland.de • Miniland, Hürderstr. 4, 85551 Kirchheim / Heimstetten, Tel.: 089/54045027.
www.miniwelt-oberstaufen.de • Miniwelt Oberstaufen, Wengen 15, 87534 Oberstaufen, Tel.: 08386/960711.
www.miniaturland-pappenheim.de • Miniaturland Treuchtlingen, Elkan-Naumburg-Str. 35, 91757 Treuchtlingen, Tel.: 09143/837851.
www.gotthard-modellbahn.de • Faszination Gotthardbahn, Reichelshofen 28, 91628 Steinsfeld, Tel.: 09865/941898.
www.miniaturland-pappenheim.de • Miniaturland Treuchtlingen, Elkan-Naumburg-Str. 35, 91757 Treuchtlingen, Tel.: 09143/837851.

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

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

Original Zugschlussleuchte der Deutschen Reichsbahn, Petroleumlampe, im Originalzustand zu verkaufen. Verhandlungsbasis. haschmo@telelev-dsl.de.

www.lok-doc-wevering.de

IC 1. Kl. + DSG Schlafw. ca. 1:20 Ausstellungsmodelle Typ 618018-8011 + DSG rot, 33 Pl., gelbe Streifen, nicht rollbar, auf Sockel fest, je 134x28x27 cm, in massiven Holzkiten, Bj. ca. 1960 u. DB Mainz, Fotos per Mail, Preis VB. Tel.: 07543/9600812.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Modelleisenbahnanlage H0 8,30x1,80 St. Gotthard Nordrampe 2Ltr=Strom, rund um die Kirche von Wassen, nach original Plänen SBB gebaut, 10 Häuser, 1 Bahnhof, 4 Bahnwärterhäuser, 6 Brücken, originalgetreu nachgebaut (Unikate), 4 Signalbrücken, 140 Sommerfeldt-Masten, 46 Weichen, 190 m Gleis, 2 Schattenbahnhöfe mit 19 Gleisen, ca. 1000 Bäume. Bitte nur realistische Angebote. Info: Peter, Tel.: 004915754608368.

www.modellbau-chocholaty.de

Kleinanzeigencoupon anfordern unter 08141 / 53481-152.

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

www.spur-0.de

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

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-pietsch.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.augsburger-lokschuppen.de

www.mbs-dd.com

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

www.modelltom.com

www.menzels-lokschuppen.de

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

H0-2L-Rollmat. ROCO, FLM., RÖWA, TRIX, sehr interessante Containerwagen, Kessel-, Erz-, Kohle-, Schiebewagen-, Behälter- u. offene Güterwagen, auch RÖWA Super-D-Zugwagen z.B. in Pop-Lackierung, vieles andere mehr, alles kpl. neu, alle Fahrz. ungelassen, alle mit KK-Kulissenführung, meist originalverpackt, günstige Preise. Liste Bfm. 85 ct. J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg. aj.blank@t-online.de.

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.puerner.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

Verkäufe: Märklin/Trix 22428 Diesellok BR 132 (Ludmilla), neu, OVP, € 200,–; 22918 Diesellok BR 218, neu, OVP, € 200,–; Roco 72588 Re 6/6 SBB, grün, neu, OVP, € 160,–; Piko 59580-5 Diesellok BR 118, neu, OVP € 100,–. Alfred Denzer, Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

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

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Föhrenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 081 41/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 081 41/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter **www.vgbahn.de** herunter.

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

[illegible]

ANZEIGENSCHLUSS EJ 9/2017: 05.07.2017

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- | | | | |
|--|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ Verkäufe Dies + Das ○ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2 ○ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m ○ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z ○ Verkäufe Fahrzeuge sonst. ○ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen ○ Verkäufe Literatur, Video, DVD ○ Verkäufe Fotos + Bilder | <ul style="list-style-type: none"> ○ Gesuche Dies + Das ○ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2 ○ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m ○ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z ○ Gesuche Fahrzeuge sonst. ○ Gesuche Zubehör alle Baugrößen ○ Gesuche Literatur, Video, DVD ○ Gesuche Fotos + Bilder | <ul style="list-style-type: none"> ○ Sonstiges ○ Urlaub, Reisen, Touristik ○ Börsen, Auktionen, Märkte <p style="text-align: center;">Zusätzlich (auch kombinierbar,
gewerblich zzgl. MwSt)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Fettdruck pro Zeile + € 1,– ○ Farbdruk rot pro Zeile + € 1,– ○ Grauer Fond pro Zeile + € 1,– | <ul style="list-style-type: none"> ○ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte,
Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt ○ 1 x veröffentlichen ○ 2 x veröffentlichen ○ 3 x veröffentlichen ○ 4 x veröffentlichen ○ 5 x veröffentlichen ○ x veröffentlichen |
|--|--|---|---|

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____

Abbuchung (nur Inland):

Keine
Briefmarken
senden!

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.lokraritaetenstuebchen.de

www.modellbahnritzer.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Verk. Roco: BR 501815 neu OK € 160; BR 51628 neu OK € 150; BR 01111 neu OK € 140; 68801 Glaskasten Österreich neu OK € 165. Liliput: BR 781304 neu OK € 110; BR 563417 Österr. neu OK € 75. Fleischm.: BR 70091 neu OK € 75. Piko: Einschienenbahn mit Gleisen fahrbereit € 195; BR 01, 03, 41 neu OK zus. € 195. Liliput: BR 1108 Österr. € 110. Roco: BR E 191 6 Achsen Blindwel. € 140. Tel.: 0385/5559076.

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

www.carocar.com

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Roco: BR 98.304 Glaskasten 85 €; BR 93.374 DR 85 €; Köf I DR 50 €; Bay. BB II 120 €; E 18 grün DB 70 €; BR 17 DR 100 €; BR 18 S 3/6 DR 120 €; BR 57.1058 DR 100 €; Donnerbüchsen Set 5 St. 65 €; Bay. Lokalbahn Wg. Set Ep I 4 St. 85 €; Set bay. Abteilwg. 4 St. 85 €; div. Güter- u. Pers.-Wg. Ep I-II. Alle Artikel gebraucht! Tel.: 07578/9336372.

www.suchundfind-stuttgart.de

Flm.: BR 03.1081 DR 145 €; BR 56 DR 125 €; BR 94 DR 80 €; BR 91 KPEV 90 €; BR 98.811 DR 85 €; BR 98.81285 €; Nr. 4889 Länderb. Zugset m. GtL 2/2 150 €; BR 91.1008 KBStB 90 €; E 69 grün 30 €; Dampflok Berg grün 30 €; div. Güter- u. Pers.-Wg. Ep I-II. Trix: Nr. 2426 G 3/4 BR 54 90 €; P 3/5 H KBStB 120 €; DXI 2749 KBStB 120 €; BR 17.007 DRG 180 €; Württemb. K 1801 240 €; Bay. Lokalb. Zug m. DXI 130 €; div. Güter- u. Pers.-Wg. Ep I-II. Riv.: Pt 3/6 KBStB 90 €; Pfälz. T 5 90 €; bay. DII 2749 75 €; E 19-11 60 €; BR 18.520 grün 125 €; BR 96.012 DR 140 €; BR 89.656 DR 70 €. Alle Artikel gebraucht! Tel.: 07578/9336372.

www.modelltechnik-ziegler.de

www.jbmodellbahnservice.de

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, Liliput, Jouef, Bemo, Biller-Bahn, Mini-Trains & andere Marken in Oe, H0e und H0m. Auch Tausch. R. Wittekoek, Kade 2, NL-4715 AD Rucphen. r.wittekoek@gmail.com, www.eggerbahn.nl

www.zuz-modellbahn.com

www.moba-tech.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

Kleinbahn: Reihe 214, € 160,-; Märklin: 3005, BR 23, OV, € 75,-; 3029, BR 89, OV, € 30,-. Fleischmann: 4169, BR 01, OV, € 90,-; 1324, BR 65014, Guss, € 100,-. Tel.: 02454/6350.

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

www.modelleisenbahn.com

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe Spur N: Fleischm. BR 8909 mit Tender € 110. Minitrix BR 03234 € 150. Arnold BR 96006 € 135. Eskala E-Triebwagen € 125. Minitrix 3-achsige Rangierlok € 45. Arnold BR 05003 neu 5-achs. Tender OK € 175. Tel.: 0385/5559076.

Plexiglasvitrine 100 x 75 cm, Korpus weiss, 9 Böden durchsichtig, mit Spurrillen TT, € 180,-. Abholung in Annaberg-Buchholz, Tel.: 03733/25673.

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.

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.

www.modellbahnservice-dr.de

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

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.

Messehefte MIBA, Eisenbahn-Journal, Bücher über Modellbahn und origin. H0-Modellbeschriftungen, H0-Zuglaufschilder. Märklin-Digit-Fahr-Trafo 6021 sowie AC-Trafo. Tel.: 089/849282, E-Mail: bruno.baier@t-online.de.

Verkaufe preisgünstig antiquar. Kursbücher Großbritannien 50er/60er Jahre, Kursbücher DB/DR/Ausland ab 1975, Eisenbahnkarten und -Atlanten, Dienstvorschriften DB/DR, Lokbeschreibungen, Signalbücher, Eisenbahnlehrbücherei, Eisenbahnbildbände, Fachbücher alt + neu, Eisenbahn, Straßenbahn, Klein-, Privat- und Feldbahnen, Jahrbuch des Eisenbahnwesens ab 1950, Glasers Annalen, Loewe/Zimmermann: Der Eisenbahnbau, Fachbücher Bahnbau, Signal- und Sicherungstechnik, Hochbau, Gleisbau, Fahrzeuge. Detailliste (gratis) bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny.

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

W. Steffels: Lokomotivbau u. Dampftechnik, M. Pawlak Verl. 1991. M. Weghorn: Dampfloks Deutschland, Österreich, Schweiz, Buch u. Zeit Verl. 1988. R. Heinersdorf: Die große Welt der Eisenbahn, M. Pawlak Verl. 1985. DR DDR SB DV 301, Druck-sachenverl. d. DR 1971, berichtet 6/1973, 8/84. DR DDR Lokomotiv-kunde Dampflokomotiven, Bahn u. Bild Verl. 1992, handsigniert v. Autor H. Schnabel, einzeln o. i. bundle gg. Gebot an E-Mail: famhasi@freenet.de.

www.bahnundbuch.de

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

Märklin-Freunde sind informiert!

KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Verkäufe Fotos + Bilder

www.lokbilder.de – Fotoabzüge ab 1953

Gesuche Dies + Das

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.

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: annedetleferth@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.

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.

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

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

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

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

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, meiger-modellbahn@t-online.de.

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

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

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 Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Fleischmann H0 alt Hakenkupplung, BR 01 Neubaukessel Nr. 4170, Schnellzugwagen 5101, Gepäckwagen 5103 1. Klasse, 5104 2. Klasse Wagen. Tel.: 0160/3771316.

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.

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

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

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

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.

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

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

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

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

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@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.

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

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

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.

Gesuche Zubehör alle Baugrößen

Suche Distler Spur 0 isolierte Schienen. Ein Kreis geschlossen. Tel.: 0151/15177766, Schilling.Udo1@web.de.

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Modelleisenbahnfreunde Northeim/Rhumetal e.V. Modellausstellung am 09.-10.09.2017 im Jägerzelt (fester Bau) am Schützenring 2 in 37154 Northeim. 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.

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

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

www.menzels-lokschuppen.de

www.puerner.de

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

www.modellbahnen-berlin.de

Urlaub, Reisen, Touristik

Alter Bahnhof am Bähle-Radweg im Hochschwarzwald an Reisegruppen bis 8 Pers. zu vermieten: www.bahnhof-kappel-gruenwald.de. Tel.: ++49(0)157/85098902, E-Mail: info@bahnhof-kappel-gruenwald.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.

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.

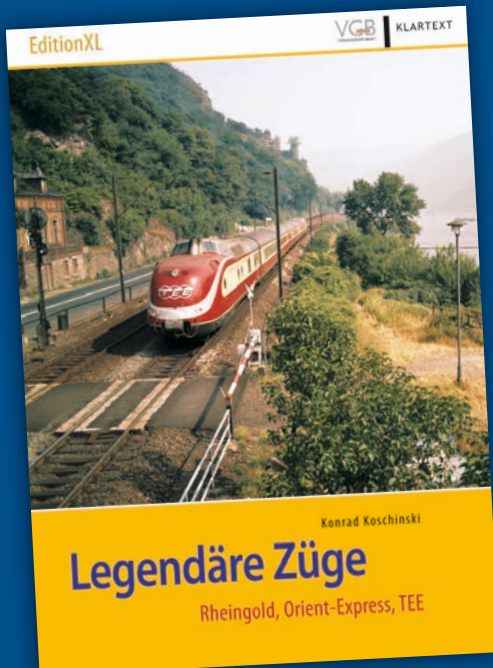
Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

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

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

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

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.



Legendäre Züge

Diese Ausgabe der EditionXL, zusammengestellt aus den beliebten Sonderheften der Eisenbahn-Journal-Redaktion, widmet sich dem vergangenen Glanz berühmter Luxusreisezüge. Im Mittelpunkt des opulent ausgestatteten Sammelbandes stehen die Fahrtrouten und die einzigartigen Fahrzeuge von Orient-Express und Rheingold sowie der Trans Europ Express, die nur Wagen der 1. Klasse führten.

240 Seiten im DIN-A4-Großformat, Softcover-Einband,
über 400 Fotos
Best.-Nr. 601602 | € 19,95

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Modellbahnen in Vollendung



Die neueste Ausgabe von „MIBA-Anlagen“ unternimmt eine abwechslungsreiche Reise zu Modellbahn-Welten der Extraklasse. Sie führt uns nach Ostfriesland zur früheren Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund, die auf einer langgestreckten, betriebsintensiven, modular aufgebauten H0/H0m-Anlage wieder zum Leben erweckt wird. Nächste Station ist Hinterpommern in den 1930er-Jahren. Rund um Stargard gab es seinerzeit ein weiträumiges Netz schmalspuriger Kleinbahnen, welches das Vorbild für eine Dachbodenanlage im Maßstab 1:43,5 war. Der „Spur des Holzes“ folgt eine Märklin-H0-Anlage, die den Weg dieses nachwachsenden Rohstoffes vom Wald bis hin zum Holzprodukt nachzeichnet. Den Abschluss bildet ein Ausflug in den schweizerischen Kanton Graubünden: An der male- risch gelegenen Station „Ramosch“ halten nicht nur die Personenzüge der berühmten RhB, sondern auch der Güterverkehr spielt hier eine wichtige Rolle. Die aktuelle Ausgabe von MIBA-Anlagen stellt diese Anlagen-Meisterwerke in professionellen, oft großformatig wiedergege- benen Fotos vor, in den begleitenden Texten berichten die Erbauer von Konzeption und Bau, von Gestaltung und Betrieb.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
mehr als 150 farbige Fotos
Best.-Nr. 15087337 | € 12,-

Jetzt 116 Seiten Umfang

Perfekte Bilder von Anlagen der Spitzenklasse



*Die Erfolgsreihe
„MIBA-Anlagen“ lässt
Sie die Faszination
vorbildlicher Anlagen
erleben, selbstver-
ständlich in heraus-
ragender Gestaltung*



**Jetzt als
eBook
verfügbar!**



Anlagen 7
Best.-Nr.
15087323-e



Anlagen 9
Best.-Nr.
15087325-e

**Je eBook
€ 6,99**

Alle lieferbaren und auch längst
vergriffenen Bände dieser Reihe
gibt es als eBook unter
www.vgbahn.de

und als digitale Ausgaben im
VGB-BAHN-Kiosk des AppStore
und bei Google play für Android.



www.facebook.com/vgbahn

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



VORSCHAU AUGUST

Mit DVD!



VORBILD

V 180 der DR

Babelsberger Erfolgsgeschichte

Zeitreise

Köln Hbf 1985

Impressionen

Fotoraritäten E 69 Murnau–Oberammergau

MODELL

Anlagenporträt

DB-Epoche-III-Lokalbahn vom Feinsten

Brandl baut

Wasser vom Meister

Bastel-Knowhow

Beim Altern Lok versaut? – Kein Problem!

EJ 8/17 erscheint am 19. Juli 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

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Konrad Koschinski, Joachim Seyferth, Axel Johanßen, Christian Gerech, Stefan Ponzlet, Beat Moser, Hans Wägli, Hansjörg Bodenstab, Karl Gebele, Jean Buchmann, Wolfgang Langmesser, Gideon Grimmel, Alexander Bergner

Redaktionssekretariat

Julia Heller (-202), Claudia Klausnitzer (-227)



Verlagsgruppe Bahn GmbH

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

Geschäftsführung

Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

Verlagsleitung

Thomas Hilge

Anzeigenleitung

Bettina Wilgermeir (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout

Evelyn Freimann (-152)

Vertriebsleitung

Elisabeth Menhofer (-101)

Vertrieb und Auftragsannahme

Petra Schwarzenfelder (-105), Ingrid Haider (-108),

Angelika Höfer (-104), Sandra Corvin (-107)

Marketing

Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)

Außendienst, Messen

Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV GmbH & Co. KG,

Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,

Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,

Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo - Service

FUNKE direkt GmbH & Co. KG,

Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,

Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

Erscheinungsweise und Bezug

Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80

Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)

Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit gekündigt werden.

Bildbearbeitung

Fotolito Varesco, Südtirol

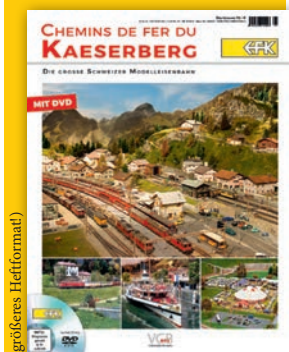
Druck

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: Fürstfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

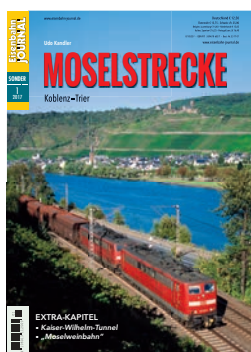
ISSN 0720-051X 43. Jahrgang

NEUE SONDERHEFTE



In Kürze am Kiosk!

WEITERE SONDERAUSGABEN



Entdecken Sie die Faszination der Eisenbahn-Klassik

Mehr klassische Eisenbahn als bei jeder anderen Zeitschrift – das Versprechen gibt **BAHN*Epoche*** den Eisenbahnfreunden und allen ihren Lesern. Denn wir wissen: Wenn Sie könnten, würden Sie gerne die Zeit ein wenig zurückdrehen. **BAHN*Epoche*** dreht mit.



Das große Unterwegssein bestimmt viele Themen der Sommerausgabe von **BAHN*Epoche***: ob Streifzüge durch Bayern in der Zeit um 1960, eingefangen mit Agfacolor-Filmen, ob über den Schienenstrang zwischen Wolken, Watt und Meer zur Insel Sylt oder 1972 im jugendlichen Freiheitsdrang per InterRail-Pass durch Europa. Ein anderer Autor kam nicht weiter als Bremen, wo er sich in die Stimme der Bahnhofsansagerin verliebte. Der Abzug der russischen Besatzungsarmee in Deutschland war dagegen alternativlos ...

Weitere Themen dieser Ausgabe

- Von Untersuchungsfristen, Schadgruppen und Werkgrenzmaßen bei DB-Dampflok: das AW Braunschweig
- Notizen aus der Dampflokzeit zwischen Hamburg, Osnabrück und Köln – Dampfangel auf 01 1078
- Herausforderung Sudan, dritter Klasse, August 1972
- Zeitmaschine Altenkirchener Trilogie
- Meisterwerk: Bahnepochale Fotografien
- und vieles mehr

NEU

BAHN*Epoche* 23 • Sommer 2017

Best.-Nr. 301703

- Mit Gratis-DVD
- 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm
- über 150 Abbildungen
- Klebebindung
- € 12,-

- ✗ *Erstklassig recherchierte Berichte*
- ✗ *Hintergründige Reportagen*
- ✗ *Spannende Geschichten und informative Interviews*
- ✗ *Einzigartige Motive aus der Eisenbahnfotografie*

Lösen Sie die **Fahrkarte**
für Ihre **Zeitreise**



Jetzt als eBook verfügbar!



BAHN*Epoche*
1/2012
Best.-Nr. 301201-e

Je eBook € 9,99

BAHN*Epoche*
2/2012
Best.-Nr. 301202-e



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

Nutzen Sie die Abovorteile

Mit dem **BAHN*Epoche***-Jahresabonnement sparen Sie pro Ausgabe € 2,- gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen. Sie erhalten ein Jahr lang **BAHN*Epoche*** inkl. DVD druckfrisch frei Haus geliefert – insgesamt 4 Ausgaben für nur € 40,- (Ausland € 48,-).

Und als exklusives Begrüßungsgeschenk schicken wir Ihnen entweder

- die DVD: **Fernzüge der 1950er Jahre**
DVD Video-DVD, Laufzeit 31 Minuten

oder

- das Buch: **Fritz Willke – Fotograf und Archivar**
176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim Verlag:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100



Abo-Hotline:
0211/690789985
abo@bahnepoche.de

The Roco logo is displayed in a stylized, orange, cursive font on a dark blue rectangular background.

Photos: Handmuster



dynamischer Dampf

Der Bulle trabt an!

Zu Beginn der 1930er Jahre hatte die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft endlich die Ressourcen auf der, vor allem touristisch genutzten Höllentalbahn von Freiburg nach Neustadt im Schwarzwald den langwierigen und umständlichen Zahnradbetrieb zu beenden. Man bestellte bei Henschel in Kassel zehn Lokomotiven bei denen die Idee der Einheitslokomotive mustergültig umgesetzt wurde. Viele Bauteile der Baureihe 85 wurden aus dem Baukasten bereits bestehender Lokomotiven der Baureihe 44, 62 sowie weiteren Einheitslokomotiven verwendet. In die Entwicklung der Lokomotive flossen die Erfahrungen der Baureihe 95 ein, welche in Thüringen bereits erfolgreich im Reibungsbetrieb eingesetzt wurde. In den Jahren 1932 und 1933 wurden die Maschinen nach Freiburg geliefert und beschleunigten den Betrieb dort erheblich. Die neuen 85er waren die längsten, schwersten und stärksten Einrahmen-Tenderloks der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft. Daher rührte wohl auch der Spitzname „Bulle“ für die Loks. Erst 1960, mit der Umstellung auf den elektrischen Betrieb auf 16 2/3 Herz, wurden die schweren 85er außer Dienst gestellt. Als einzige Lokomotive wurde die 85 007 fortan auf der Steilstrecke Erkrath-Hochdahl eingesetzt. Heute befindet sich diese Maschine als letzte erhaltene Vertreterin der Baureihe 85 in Freiburg als Denkmal aufgestellt.



Art. Nr.: 72270



€ 379,00

Art. Nr.: 78270



€ 419,00

Art. Nr.: 72271



€ 509,00

Art. Nr.: 78271



€ 509,00