

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Baureihe 50 der DB

Ganz schön uneinheitlich





www.donnerbuechse.com

Unsere Ladengeschäfte

Hauptgeschäft ➤ Neuware

Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, etc.

- ➔ Neuware aller führenden Hersteller
- ➔ Zubehör • Fertiggelände
- ➔ Spur TT Spezialist in NRW
- ➔ Onlineshop mit großer Auswahl

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654

E-Mail: info@donnerbuechse.com

Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)

- ➔ 5 hauseigene Kundenparkplätze



➔ An- und Verkauf von Modellbahnen

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

Vogteistr. 18a • 50670 Köln • Tel.: 0221/37999008

E-Mail: info@donnerbuechse-gebrauchtwagen.com

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 <<<<

Das Gebrauchtwagenengeschäft schließt 15 Minuten früher

Ohmann

Aufgaben

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

BUSCH

ESU

FALLER

fischer-modell

ELEISCHMANN

Heki

HERIS

herpa

VOLLMER

Voss

Uhlenbrack

TRIX

WILLI TT

SOMMERFELD

Modelleisenbahn Schirmer

BRUNO

Roco

DMT

Preiser

PIKO

NOCH

HOBBYTRAIN

JÄGERDORFER COLLECTION

KATO

kibri

KRES Modelle

vehn

LEMKE

LEGO

L.S. Models

märklin

MINIS

Maßstab 1:120



VORBILD

4 Impressionen

144.5 Freilassing–Berchtesgaden

16 Titelthema

BR 50 der DB: Ganz schön uneinheitlich

28 Momente

Im Fahrrad-Tempo

30 V 200 im F-Zug-Dienst

Lok statt Triebwagen

34 Zeitreise

Köln 1985

40 Bild des Monats

V 100-Doppel entlang der Nahe

42 Bahnknoten

Frankfurt/Main

47 Galerie

Bilder von Michael Hubrich

MODELL

58 Neu: Baureihe 85 in H0 von Roco

Die Dicke aus Wuppertal

60 Anlagenporträt Spur 0

Edel-Probe

72 H0-Schauanlage „Oktorail“

Der Weg des Stahls

80 Digitale Anlage von Karl Gebele

ECoS-gesteuert

84 Anlagenplanung

Güter-Paradies

90 Modell-Optimierung

42? Wow, geil!

94 Dioramenkönig 2

Die Sieger stehen fest

RUBRIKEN

12 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

Ellok-Klassik vor herrlichem Bergpanorama: Kurz vor Winkl begegnet uns 144 507, an einem Wegübergang, der kurz den Einsatz der Glocke notwendig machte.

Es war einiges in Bewegung geraten. 1978, im Jahr eins nach dem Ende der Dampflokomotiven bei der DB und dem anschließenden „Dampflokomotivenverbot“ herrschte Unsicherheit unter den Eisenbahnfreunden. Ein Teil wandte sich den Dampfparadiesen auf Reichsbahngleisen verstärkt zu, andere fanden Gefallen an der modernen Traktion oder wechselten gleich das Hobby. Für „modern“ stand damals vor allem die Farbe Türkis-Beige, eine nach meinem Farbempfinden eher unglückliche Zusammenstellung, die zum Teil auch noch in einfallsloser Form auflackiert worden war – man denke nur an die V 200.

Für mehrere Eisenbahnfreunde aus Dortmund, denen ich mich als damaliger Wahl-Essener schon Jahre zuvor angeschlossen hatte, stand jedenfalls nach anfänglicher Ratlosigkeit schnell fest, dass man sich tunlichst alsbald in Bewegung setzen sollte, um vor der grasierenden Umlackierungswelle noch der auch nicht mehr ganz jungen Ellok- und Diesellokbaureihen möglichst viele Fahrzeuge in Altzustand auf Celluloid zu bannen.

Da traf es sich gut, dass einer von uns gerade in den Ge-



Patentes Reisemobil mit kleinen Schönheitsfehlern: die Kasten-Ente auf ihrer Jungfernfahrt, aufgenommen zwischen Halthurm und Winkl.

FOTO: HELMUT REIKE

Später erhielt die Ente einen Dachgepäckträger und diente oft als „erhöhter Standpunkt“, den hier der Autor (links) und der Besitzer anlässlich einer Dampf-Sonderfahrt nutzen.

FOTO: LOTHAR HÜLSMANN





E-Lok-Jagd mit Kasten-Ente

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN



OBEN: Neben der 144.5-Pirsch nahm man mit, was mitzunehmen war, wie vor dem Loksuppen in Freilassing: Gerade zur rechten Zeit dreht 160 003 am 8. April 1978 hier eine „Runde“.

LINKS: Das Bergmassiv im Südosten von Bischofswiesen erreicht bis zu 2500 Meter Höhe. Herz-Jesu-Kirche im Hintergrund und Bahnhof Bischofswiesen liegen auf rund 614 Meter über dem Meeresspiegel. Die Hamburg-Eidelstedter BÜGELFALTEN-110 503 wartet am 8. April 1978 mit dem N 5518 nach Freilassing – wie die Ellok-Jäger – auf den Gegenzug.





nuss eines flammneuen Autos gekommen war: Helmut hatte sich einen Citroen „Döhschewooh“ zugelegt, aber keinen der üblichen Viertürer mit Stoffdach, sondern einen Zweisitzer mit großem Kastenaufbau – eine „Kasten-Ente“ also mit anderen Worten. Die sollte Anfang April 1978 standesgemäß mit einer Tour durch Süddeutschland eingeweiht werden. Ziele waren unter anderem verschiedene Privatbahnen, aber auch in fotografischer Hinsicht bei uns bislang notleidende Gebiete wie die Höllentalbahn Freiburg/Br. – Neustadt/Schw. mit ihren Steilstrecken-145, den 193 und 194 an der Geislinger Steige und den 144.5 des Bw Freilassing, die hauptsächlich auf der landschaftlich beeindruckenden Strecke nach Berchtesgaden eingesetzt wurden.

Wir waren zu dritt. Für die Ente war das genau ein Besatzungsmitglied zu viel, denn es gab nur zwei Sitzplätze für Steuernmann und Co-Pilot, die auch in der Zulassung eingetragen waren. Durch trickreiche Maßnahmen gedachten wir das Problem zu umgehen: Im geräumigen Kastenaufbau wurden neben dem Gepäck reichlich Matratzenteile, Decken und Kissen mitgeführt und daraus eine thronartige Sitzgelegenheit für den Navigator geformt. Uns war klar, dass es bei einer Polizeikontrolle sofort Probleme geben würde, denn den

Beamten wäre der fehlende richtige Sitzplatz sicher aufgefallen. Die Weiterfahrt zu dritt wäre damit bestimmt untersagt worden. Heute, nach ein paar (unverschuldeten) Verkehrsunfällen, ist man klüger und würde ein derartig leichtsinniges Unterfangen wohl ablehnen. Damals hatten wir aber für diese Gefahren keine Antenne. Vielmehr trainierten die für den hinteren Platz vorgesehen Passagiere während der Fahrt verschiedentlich „schnelle Abtauchübungen“, sobald einer einen Streifenwagen sah und das Alarmstichwort „Polizei!“ ausrief: Rücken-Matratze wegdrücken, hinlegen und Decke überziehen – das klappte alsbald in Sekundenschnelle und wurde für die Nachwelt auch fotografisch dokumentiert!

Ohne Probleme erreichten wir am sechsten Tag unserer Tour nach diversen Zwischenstationen Freilassing. Die heutige „Lokwelt“ war damals noch ein großes Heimat-Bw für zahlreiche Elloks, darunter auch die 144.5. Ohne das Bw selbst betreten zu müssen, hatte man von einem Fotopunkt südlich der Hauptbahngleise einen tadellosen Blick auf Ringlokschuppen und Drehscheibe. Viel Zeit blieb uns allerdings nicht, schließlich wollten wir ja in erster Linie Züge mit Altbau-Elloks fotografieren und weniger Bw-Aufnahmen machen. So nutzten wir den letzten bei

Am Abend des 8. April 1978 hat 144 503 noch eine Rückleistung nach Freilassing. N 5520 besteht aus einer auch für die damalige Zeit schon sehenswert „historischen“ Eilzugwagen garnitur und steht hier am Bahnsteig in Berchtesgaden-Hbf.

**LINKS UNTEN:
Den Brechpunkt der Strecke mit rund 693 Meter über dem Meeresspiegel hat der E 3573 in Hallthurm erreicht. Seit Verlassen des nur sieben Kilometer entfernten Bahnhofs Bad Reichenhall hat der Zug 277 Höhenmeter überwunden.**



Sonnenlicht noch verkehrenden Zug, den E 3573 mit seiner Zuglok 144 503, um unterwegs nach Berchtesgaden ein paar Fotos zu schießen und uns mit den Motiven an der Strecke vertraut zu machen.

Wir erkannten schnell, dass ein Tag Aufenthalt in dieser Region dem Motiv-Angebot nur sehr unzulänglich gerecht zu werden vermochte. Deshalb ging es im Anschluss an eine erholsame Nachtruhe in einer Pension in Berchtesgaden am folgenden Sonntag wieder frühzeitig an die Strecke, um das Angebot so vollständig wie möglich „mitzunehmen“. Das gelang uns auch ganz gut, obwohl die Ente mit ihren 28 Pferdestärken natürlich alles andere als ein schnelles Fahrzeug war. Die Behäbigkeit störte uns allerdings nicht, denn die Entfernungen an der ohnehin nur 33 km langen Bergstrecke waren überschaubar. Stattdessen bot das Fahrzeug auch unschätzbare Vorteile: Kurz nach der Jungfernfahrt wurde ein stabiler Dachgepäckträger angeschafft, der die Möglichkeit bot, den Kofferaufbau als erhöhten Fotostandpunkt zu nutzen. Gelegentlich wurde man anlässlich



OBE: 144 507 aus der letzten Bauserie hat am 9. April mit dem N 5509 gerade den Kreuzungsbahnhof Hallthurm in Richtung Berchtesgaden verlassen.

UNTE: E 3573 rollt zwischen Hallthurm und Winkl bei den Einzelgehöften von Eisenrichter in gemächlicher Fahrt kaum spürbar abwärts. Im Hintergrund das zum Untersberg (1936 Meter) gehörende Bergmassiv.

RECHTS: An der Einfahrtweiche von Bischofswiesen wird 144 505 mit ihrem N 5513 auf Gleis 1 geleitet. (Siehe hierzu auch das Hochformatfoto auf der letzten Beitragsseite.)

solcher Aktionen bei Sonderfahrten auch selbst mit ins Motiv einbezogen ...

Auch damals waren solche Mammutexkursionen nicht ohne musikalische Begleitung denkbar. Im Bayerischen plärrte „Supertramp“ beinahe ununterbrochen aus dem mitgeführten Kassettenrekorder mit seinen unüberhörbaren Drehzahlschwankungen – das schmälerte die gute Laune aber nicht im Geringsten. Tage zuvor hatte das bei Dauerregen noch etwas anders ausgesehen: Die Fotopunkte im Höllental waren angesichts des Regens nicht unproblematisch, und auch die Ente hatte sich bei heftigen Güssen als Problemfall erwiesen: Sorgfältig ausgeführte Schweißnähte im Fußraum suchte man ebenso vergeblich wie Dichtgummis, die ihren Namen verdienten, an Türen, Fenstern und Lüftungsklappen. Die beiden serienmäßig zugelassenen Passagiere hatten die Füße in einer Art Badewanne, nur hinten saß man dank einer Stufe im Wagenboden trocken. Dafür hatte der Heck-Passagier Probleme beim Ein- und Aussteigen. Entweder musste man die Matratzenburg abbauen und durch die Hecktüre herausklettern, oder man demontierte die hintere

Zwischen Bischofswiesen und Stangaß überspannt die Bundesstraße 20 die Bahnstrecke und die Ache mit einem imposanten Brückenbauwerk, das die 144 507 soeben unterquert und mit ihrem N 5509 auf der abschüssigen Strecke keine Mühe hat.





LINKS OBEN: Beim Weiler Eisenrichter rollt 144 505 mit dem N 5513 dem nächsten Halt in Winkl entgegen.

LINKS MITTE: Berchtesgaden Hbf ist in einem eleganten Bogen angelegt und verfügt über einen Haus- und zwei Inselbahnsteige mit insgesamt vier Gleisen. Die links oben zu erkennenden Gleisanlagen sind heute längst einer Gewerbeansiedlung gewichen. 144 507 wartet am 9. April 1978 auf ihre Rückleistung nach Freilassing.

OBEN: Nach N 5513 in die andere Richtung (Bild Seite 9 unten) verlässt 144 507 mit dem N 5512 nach Freilassing den Bahnhof Bischofswiesen.

LINKS UNTEN:

Dem Eilzug E 3562 nach Berchtesgaden, gezogen von 144 505, galt am 9. April 1978 das letzte Dia. Die Aufnahme entstand zwischen Winkl und Hallthurn.

Halterung für den Beifahrersitz, der dann nach vorne gekippt werden konnte.

Am frühen Nachmittag hatten wir eine ganze Reihe von Zügen mit 144.5 fotografiert. Der genau festgelegte „Fahrplan“ unserer Reise sah vor, die herrliche Berchtesgadener Bergwelt nur schon wieder zu verlassen. Die Regentalbahn stand am folgenden Tag auf dem Plan, und auf

dem Weg dahin sollten auch noch die 144-Wendezüge zwischen Traunstein und Ruhpolding fotografiert werden. Da hieß es dann schon wieder Abschied nehmen und weiterfahren.

Es ist sicher ein ganz typischer Gedanke, der einen regelmäßig nach schönen Fotoaktionen beschleicht: Da muss man einfach nochmal hin. Ich erinnere mich

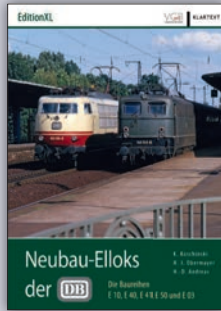
genau, dass ich den damals auch hatte. Aber es hat nicht geklappt. Ein Fotografen-Leben reicht einfach nicht aus, um alles Interessante und Sehenswerte dann auch im Höchstmaß genießen zu können. Was bleibt einem anderes übrig, als sich die schönen Erinnerungen an die Tour zu bewahren und die – zu wenigen – Fotos immer mal wieder zur Hand zu nehmen ... □

Die Eisenbahn im XL-Format

Weitere Bände aus der Edition XL



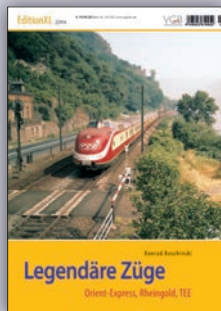
Die DB in den 1950ern, 1960ern und 1970ern
Best.-Nr. 601501



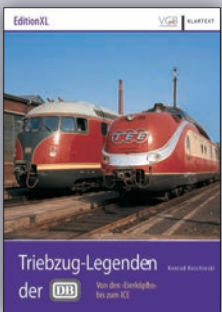
Neubau-Elloks der DB
Best.-Nr. 601502



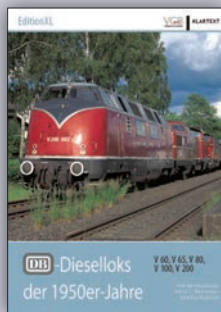
Erz, Stahl und Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legenden der DB
Best.-Nr. 601603



DB-Dieselloks der 1950er-Jahre
Best.-Nr. 601701

- DIN-A4-Großformat
- 240 Seiten
- Softcover-Einband
- über 400 Fotos
- je nur € 19,95



Der neue Band der erfolgreichen EditionXL unternimmt spannende Expeditionen zu den letzten deutschen Dampflok-Hochburgen. Diese befinden sich in den Ferienregionen von Harz und Sachsen, auf Rügen und an der Ostseeküste, wo der legendäre Molli von Bad Doberan ins Ostseebad Kühlungsborn dampft. Bei den Harzer Schmalspurbahnen zwischen Wernigerode, Quedlinburg und Nordhausen lässt sich noch heute Volldampf im täglichen Fahrplaneinsatz „erfahren“ – inklusive steiler Bergfahrt auf den Brocken. In Sachsen bietet die „Dampfbahn-Route“ auf gleich mehreren Strecken ein nostalgisches Eisenbahnflair. Und auf Rügen dampft und bimmelt der „Rasende Roland“ wie vor 100 Jahren über die größte deutsche Insel. Täglich Volldampf – auch 2017 ist das noch möglich. Dieser Band zeigt, wo!

240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband, ca. 440 Farb- und historische Schwarzweißbilder

Best.-Nr. 601702 | € 19,95

Erscheint Mitte September 2017



www.facebook.com/vgbahn

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

MÄRKTE & MASCHINEN

SBB Cargo International –
Schweizer Bahn hierzulande

Ein heller Lokpffiff im Mittelrheintal – das kann keine DB-Lok sein! So geht es doch gemeinhin nur durch die Schweizer Berge, egal ob bei der „Staatsbahn“ am Gotthard oder bei der Rhätischen Bahn in Graubünden. Und tatsächlich – zwischen dem großen Strom und den Weinbergen taucht eine rot-blau lackierte Schweizer Elektrolokomotive mit dem markanten Schweizer Wappen an der Front auf, auf der Seite der riesige und fast die gesamte Seitenfläche einnehmende Schriftzug „cargo“. Es ist die Baureihe 421, wie die Maschinen der Reihe 420 bei SBB Cargo International heißen, und sie ist neben der moderneren Baureihe 482 im gleichen Farbdesign die „kleinere“ Lokomotive, die mit langen Güterzügen zwischen der Schweiz und Deutschland pendelt.

SBB Cargo International mit Firmensitz in Olten ist ein gemeinsames Tochterunternehmen von SBB Cargo und Hupac und bietet Kombinierten Verkehr sowie Ganzzüge auf der Nord-Süd-Achse zwischen Deutschland und Norditalien. Das aus einer SBB-Tochter in Deutschland hervorgegangene Unternehmen trägt wesentlich zur grenzüberschreitenden Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene bei und erreicht heute einen diesbezüglichen Marktanteil von etwa fünf Prozent.

ZITAT

**„Positiv
verläuft die
Entwicklung beim
zweistündlich
taktenden
InterRegio,
der die lahmen
und unkommoden
D-Züge ersetzt“**

(Aus dem sozialdemokratischen Magazin
„Vorwärts“ vom September 1991)

Im Jahre 2011 erfolgte die Gründung als eigenständiges Unternehmen, 2013 erhielt es die Lizenz auch für die Niederlande. Es beschäftigt derzeit rund 600 Mitarbeiter und weist einen Umsatz von 250 Millionen Schweizer Franken (200 Millionen Euro) aus.

Für den Verkehr zwischen der Schweiz und Deutschland verwendet SBB Cargo International 50 Zweisystem-Güterzuglokomotiven der Baureihe Re 482 aus der Traxx-Familie, 15 davon können zudem in Österreich eingesetzt werden. Zudem werden Lokomotiven der Typen Re 420 bzw. 421 eingesetzt, die in den letzten Jahren ebenfalls Langläufe quer durch Deutschland absolvierten und in letzter Zeit zusammen mit der Baureihe 482 auch vermehrt an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (z. B. TX Logistik) vermietet werden.

Doch die „kleine“ Baureihe 421 und ihr heller Lokpffiff haben sich in den letzten Monaten hierzulande ein wenig zurückgezogen. Grund ist eine Überlastung der durchaus kräftigen Maschinen (Dauerleistung 4452 kW) durch die ständigen Langläufe von der Schweiz bis Aachen West, Köln oder Hamburg. Ab 2002 wurden 27 Maschinen der Re 420 für Deutschland in die neue Baureihe Re 421 (421 371 bis 397) im Werk Bellinzona der SBB umgebaut. Dazu gehörte die Anpassung an das deutsche Lichtraumprofil sowie die Sicherheitstechnik. Der charakteristische Schneeräumer wurde verkleinert und Handgriffe wurden versetzt. Einer der beiden Stromabnehmer wurde deutschen Anforderungen angepasst, zudem erhielten die Führerstände eine Klimaanlage. Im Oktober 2004 fuhren die Re 421 ihre ersten Einsätze in Deutschland und kamen dabei vor Container- und Ganzzügen vor allem in die oben genannten Regionen, aber zeitweise vor Stahlzügen auch ins Saarland. Die Maschinen fuhren oftmals Leistungen, die eigentlich für die stärkere Re 482 (Dauerleistung 5600 kW) vorgesehen waren, kamen dadurch an ihre Leistungsgrenze und liefen Gefahr, allmählich überproportional verschlissen zu werden. Deshalb sind sie in letzter Zeit wieder mehr in ihrer eigentlichen Heimat und beispielsweise weniger im fernen Mittelrheintal anzutreffen und geben für „Deutschland-Besuche“ der größeren und neueren Alternative 482 den Vorzug. JS



In Deutschland in letzter Zeit rar gemacht hat sich die Baureihe 421 von SBB Cargo, hier 421 381 mit einem Auto-Ganzzug am 19. April 2011 in Rüdesheim. FOTO: JOACHIM SEYFERTH



ABB.: SAMMLUNG SEYFERTH



INTERNET-BILD DES MONATS

Als ob man im Wohnzimmer durch die Lande schwebt – Ausflugsfahrten mit dem Gläsernen Zug waren immer ein großes Erlebnis. Auch in Aurachkirchen in Oberösterreich, wo dem 491 001 am 30. Juni 1985 per Zugkreuzung die 1141.06 mit ihren Schlierenwagen entgegenkommt und alle Fahrgäste freudig der Weiterreise entgegenfiebern. Entnommen der Netzseite www.doku-des-alltags.de (Streifzüge durch den alltäglichen Eisenbahnbetrieb).

FOTO: GEORG SATTLER

NOTIERT

Passau – Freyung: Ilztalbahn-Zukunft sichern

Auf der Ilztalbahn Passau – Freyung wurden ab Mitte Juni Bauarbeiten zur Sanierung eines abgerutschten Hanges in Passau-Patriching durchgeführt. Bei einem Ortstermin konnten sich die Verantwortlichen der Ilztalbahn GmbH, des Fördervereins Ilztalbahn e.V. sowie Vertreter der Stadt Passau vom Fortgang der Arbeiten überzeugen. Professor Thomas Schempf, ehrenamtlicher Geschäftsführer der Ilztalbahn GmbH, hoffte zu diesem Zeitpunkt, dass die Befahrbarkeit der Strecke zum Freyunger Bahnfest am Wochenende des 8./9. Juli wieder gegeben sei, zum Redaktionsschluss konnte jedoch noch kein gesicherter Termin für den Saisonstart genannt werden.

Zur Stabilisierung des Hanges kam ein neuartiges Bauverfahren zum Einsatz, bei dem der lockere Hang dauerhaft gesichert wird. Hierfür wurden mit dem Bagger senkrechte Baugruben tief in den Hang gegraben, die mit einer Mischung aus Erde und einer Bindemittel-Suspension, dem sogenannten Erdbeton, wieder aufgefüllt wurden. Der Hang wurde so von unten Schicht für Schicht wieder aufgebaut, wobei ein schwerer Bagger auf dem bis zu vier Meter hoch verschütteten Gleisbett stand. Die

dauerhafte Sicherung des Hanges ist für die Ilztalbahn GmbH von großer Bedeutung, ist doch in Hinblick auf den zukünftigen Regelverkehr ein Haltepunkt in eben diesem Einschnitt direkt unterhalb einer Zahnradfabrik angedacht. Im Stundentakt könnten die Züge die Passauer ZF-Zentrale in deutlich weniger als zehn Minuten mit dem Passauer Hauptbahnhof verbinden sowie zahlreichen Pendlern eine direkte und bequeme Anreise aus Passau und den nördlichen Landkreisen ermöglichen.

Die grundhafte Sanierung des Hangrutsches stellt eine außergewöhnliche finanzielle Belastung für die komplett ehrenamtlich und mit privatem Kapital agierende Ilztalbahn GmbH dar. Hinzu kommen die entgangenen Einnahmen aus dem seit Saisonstart am 13. Mai ausgesetzten Wochenendbetrieb. Umso bedeutender für die gesicherte Zukunft des einmaligen Bürgerbahnprojektes ist daher die gute Frequentierung der Züge nach Wiederaufnahme des Verkehrs. Jedes Wochenende bis Mitte Oktober verkehren die Züge dann wieder im dichten Fahrplan zwischen Passau und Freyung mit Anschlüssen zum Nationalpark und nach Südböhmen. Eine Unterstützung des bürgerschaftlich getragenen Projekts ist sowohl durch die Mitgliedschaft im Förderverein Ilztalbahn e.V. als auch durch den Eintritt in den Gesellschafterkreis der Ilztalbahn GmbH möglich.

September 1957: Die „Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Signalordnung“ schreibt rechtsverbindlich das seit Jahren versuchsweise eingeführte „Dreilicht-Spitzensignal“ vor + + + Im Rahmen des offiziellen Beginns des elektrischen Betriebes auf der Spessartstrecke fährt am 26. des Monats ein mit der Baureihe E 50 geführter Sonderzug von Nürnberg nach Aschaffenburg + + + Zu Gunsten von neuen Forststraßen beginnt der Abbau des rund 100 Kilometer langen Streckennetzes der ab 1908 erbauten Spiegelauer Waldbahn (Spurweite 600 Millimeter) im Bayerischen Wald

September 1967: Als erste S-Bahn-Strecke im Großraum Düsseldorf wird die Linie Garath – Düsseldorf – Ratingen Ost



September 1967: Leber-Plan Straße und Schiene.

dem Verkehr übergeben + + + Bundesverkehrsminister Georg Leber gibt den Entwurf seines verkehrspolitischen Programms für die Jahre 1968 bis 1972 bekannt. Er sieht neben einem weiteren Ausbau des Straßennetzes auch Investitionen und Rationalisierungen bei der Bundesbahn vor + + + Am 23. des Monats verlässt mit 01 181 vor D 147 nach Hof



September 1987: 125 Jahre AW Limburg.



September 1957, Heigenbrücken: Noch dampft's, aber der Draht hängt.

der letzte fahrplanmäßige Dampfzug den Stuttgarter Hauptbahnhof

September 1977: Die Strecke Baden-Oos – Baden-Baden wird stillgelegt und der Bahnhof Baden-Oos an der Strecke Karlsruhe – Offenburg – Basel erhält den Namen Baden-Baden, damit der Kurort weiterhin einen Bahnhof hat und im Kursbuch der DB enthalten ist + + + Mit einer Ausnahmegenehmigung des Bundesverkehrsministeriums wird dem planmäßigen Schnellfahrbetrieb (bis 200 km/h) auf der Strecke München – Augsburg zugestimmt + + + Bei der DB wird der „Kleine Margentarif“ eingeführt. Er erlaubt der DB, im Kleingutverkehr bis zu vier Tonnen von den Tarifen abweichende Beförderungsentgelte um plus/minus sieben Prozent zu vereinbaren

September 1987: Das Bundesbahn-Ausbesserungswerk Limburg (Lahn) wird 125 Jahre alt + + + Die Nürnberger S-Bahn geht mit der Teilstrecke Nürnberg Hbf – Lauf (links der Pegnitz) in Betrieb + + + Bei der Mülmisch-Talbrücke auf der Neubaustrecke Hannover – Würzburg nördlich von Melsungen wird zur Herstellung des mittleren Betonbogens ein 60 Meter hohes Holz-Fahrgerüst aufgestellt + + + Auf dem Netz der Deutschen Reichsbahn gibt es rund 1180 Langsamfahrstellen mit einer Gesamtlänge von 1700 Kilometer, rund 600 Schienenbrüche sind nur behelfsmäßig gesichert

September 1997: Das Regierungspräsidium Stuttgart schließt das Raumordnungsverfahren zum Projekt „Stuttgart 21“ ab

+ + + Die Niederlausitzer Museumseisenbahn e.V. kauft von der DB AG die Strecke Finsterwalde – Crinitz einschließlich Nebenflächen + + + Am 25. des Monats kollidiert ein TGV von Paris nach Dünkirchen mit einer Geschwindigkeit von 130 km/h mit einer Straßenwalze, die auf einem Bahnübergang bei Bergues zurückgelassen worden war

September 2007: Die DB AG erteilt einen 7,5 Mio. Euro teuren Auftrag zur Erstellung der technischen Planung für die Trasse der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar + + + Obwohl Bundesfinanzminister Peer Steinbrück (SPD) das Projekt „Transrapid München“ deutlich teurer als die veranschlagten 1,85 Mrd. Euro bezeichnet, bewertet Bayerns Ministerpräsident Edmund Stoiber (CSU) dies als „endgültigen Durchbruch“ + + + Am 20. des Monats stellt der „Eurostar“ zwischen Brüssel und London mit einer Stunde und 43 Minuten einen neuen Geschwindigkeitsrekord auf



September 1977: Neuer Tarif für Kleingutverkehr wird eingeführt.

WERBEPAUSE



Bundesbahn-Werbung anno 1971.

PROJEKTE

Nürnberg – Marktredwitz: Vorplanung für Elektrifizierung

Die DB AG hat mit der Vorplanung für die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz begonnen. In den nächsten Monaten werden dazu Auftaktgespräche mit allen Landkreisen und Kommunen entlang der Strecke geführt. „Wir möchten unser Projektteam vorstellen und gleich zu Planungsbeginn erfahren, welche Erwartungen betroffene Landkreise und Kommunen haben, welche Schnittstellen zu kommunalen Planungen bestehen“, erläuterte Michael Engelmann,

Projektleiter der DB Netz AG. Die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz wurde als Projekt des Vordringlichen Bedarfs in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen. Der Bund hat nun die DB Netz AG beauftragt, die Vorplanung durchzuführen. Der Planungsauftrag umfasst neben der Elektrifizierung auch die Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungssystem (ETCS) sowie die Verlängerung von Überholgleisen. Damit wird die Strecke an den europaweiten Standard für 750 Meter lange Güterzüge angepasst. Ebenso soll die Verbindungsstrecke vom Nürnberger Ostbahnhof nach Nürnberg-Dutzendteich elektrifiziert werden, damit Güterzüge auf direktem Weg

den Nürnberger Rangierbahnhof erreichen können. Ziel der Vorplanung ist, verschiedene Varianten auf technische Machbarkeit zu untersuchen und die Kosten genauer einzugrenzen. Die Ergebnisse der Vorplanung sind nachzeitigem Terminplan Ende 2019 zu erwarten. Auf Basis der Vorplanungsergebnisse kann der Bund dann über weitere Planungs- und Realisierungsschritte entscheiden. Die Elektrifizierung zwischen Nürnberg und Marktredwitz ist Teil des geplanten Bahnausbaus in Nordostbayern. Dieser soll die Elektrifizierungslücken zwischen Bayern, Sachsen und Tschechien schließen und einen durchgehenden elektrischen Zugverkehr ermöglichen.

TERMINE

Fotografien im DB Museum: „Nomaden der Schiene“

Im DB Museum Nürnberg wurde am 1. Juli 2017 eine neue Sonderausstellung eröffnet: Unter dem Titel „Nomaden der Schiene“ zeigt das älteste Eisenbahnmuseum der Welt 41 Fotografien des renommierten und mehrfach ausgezeichneten mexikanischen Künstlers Salvador Ferrer Gudiño. Die Aufnahmen dokumentieren Elend und Schicksal von Migranten an US-mexikanischen Grenzbahnhöfen auf schonungslose und emotionale Weise. Die Fotografien sind erstmals in Deutschland zu sehen. Kooperationspartner ist das mexikanische Eisenbahnmuseum in Aguascalientes. „Ferrers Bilder zeigen in ihrer gestochen scharfen Schwarz-Weiß-Technik einen unverstellten Blick auf die Migranten-Schicksale“, würdigt Kurator Dr. Rainer Mertens Ferrers Schaffen. „Im aktuellen politischen Kontext ist die

illegale Einwanderung in die USA ein höchst aktuelles und brisantes Thema.“ Seit Jahrhunderten fasziniert der „American Dream“ – die Vorstellung, nach der jeder in den Vereinigten Staaten unabhängig von seinem sozialen Hintergrund durch harte Arbeit einen höheren Lebensstandard erreichen kann. Dieser Traum lockt vor allem Menschen aus Zentralamerika in die USA. Ein Großteil nimmt dafür die teilweise gefährliche Reise durch Mexiko in Kauf. Auf den Rücken von Güterzügen, hoch oben auf Lokomotiven oder dem Frachtgut, versuchen Kinder, Frauen und Männer verzweifelt und in Todesangst das Land jenseits der Grenze und damit ein besseres Leben zu erreichen. Nur etwa 16 Prozent



der Migranten, die an Bord dieser Züge genannt „Bestie“ Richtung USA fahren, überqueren die Grenze tatsächlich. Die Sonderausstellung „Nomaden der Schiene“ mit Fotografien von Salvador Ferrer Gudiño ist bis 31. Dezember 2017 im DB Museum Nürnberg (Lessingstraße 6) zu besichtigen. Weitere Infos unter Telefon 0911/2195066 oder im Internet: www.dbmuseum.de

– ANZEIGE –

**Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.**

**Dazu brauchen wir
die Besten!**

**Triebfahrzeugführer // Lokrangierführer //
Disponenten/Betriebsplaner // Wagenmeister**

Wir bieten ein angenehmes Arbeitsumfeld und ein gutes Betriebsklima mit einem homogenen Team in einem kontinuierlich wachsenden Unternehmen sowie eine leistungsbezogene, faire außertarifliche Bezahlung und weitere Nebenleistungen.

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

Wir verbinden Bayern.

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

BAUREIHE 50 DER DB

Ganz schön uneinheitlich

Nach dem Zweiten Weltkrieg zählte man in den deutschen Westzonen 2489 Loks der Baureihe 50. Ein Großteil, der mit viel Improvisationstalent wieder betriebsfähig hergerichtet wurde, gelangte später in den Bestand der Deutschen Bundesbahn. Bei der Instandsetzung kam es aber zur Vermischung der verschiedenen Bauausführungen

TEXT: HORST J. OBERMAYER

Die Deutsche Bundesbahn hat 1951 für die Lokomotiven der Baureihe 50 eine neue Baubeschreibung herausgegeben. Diese bildet die Grundlage für die nachfolgenden Ausführungen zur Bauart der Baureihe 50 der Deutschen Bundesbahn.

Die 1' E h2-Güterzuglokomotive der Baureihe 50 ist hauptsächlich für Nebenbahnen bestimmt, aber mit einem Achsdruck von nur 15 t und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgesprochen vielseitig verwendbar. Die Achsanordnung ergibt gute Fahreigenschaften bis zur größten zugelassenen Geschwindigkeit. Der leistungsfähige Kessel ermöglicht eine gute Ausnutzung des Reibungsgewichtes. Die Lokomotive kann die Bundesbahnweiche 49-190-1:7,5 und Gleisbogen mit kleinsten Radien von 140 m durchfahren. Der Lastausgleich gestattet noch das Befahren von Ablaufbergen, die oben und unten einen Ausrundungshalbmesser von 300 m aufweisen. Mit einer Verdampfungsheizfläche von 177,60 m² lässt sich eine Spitzenbelastung von bis zu 1800 PSI erreichen. In der Ebene kann die Lok Güterzüge von 1500 t mit 60 km/h befördern, in einer Steigung von 1:100 Güterzüge von 500 t mit 50 km/h und in der Steigung von 1:50 Güterzüge von 500 t mit 25 km/h. Mit einer Länge über Puffer von Lok und Tender mit 22 940 mm ist noch ein Wenden auf 20-m-Drehscheiben möglich.

Der Langkessel mit einem Durchmesser von 1700 mm besteht aus zwei Schüssen mit einer Blechdicke von 14 mm. Der vordere trägt den Speisedom und einen Sandkasten, der hintere den Reglerdom und einen zweiten Sandbehälter. Im Speisedom befindet sich der Schlammabscheider, der nach Abnahme des Deckels herausgehoben und gereinigt werden kann. Der abgeschiedene Schlamm wird durch seitliche Blechtaschen um das Rohrbündel herum dem Kesselbauch und von dort dem Stehkessel zugeführt. Aus dem lässt er sich durch ein Abschlammventil der Bauart Gestra auch während der Fahrt entfernen. Im hinteren Dom ist ein Ventilregler der Bauart Schmidt & Wagner vorhanden.

Der Mantel des Stehkessels besteht aus einem Stück. Die geschweißte, aus IZ II-Stahl hergestellte, als Ganzes herausnehmbare Feuerbüchse mit leicht geneigten Seitenwänden ist durch stählerne Deckenstehbolzen, eingeschweißte Queranker, Bügelanker, gewindelös eingeschweißte Stahlstehbolzen und Gelenkstehbolzen mit Kugelkopf mit dem Stehkesselmantel verbunden. Der aus vier Feldern bestehende geneigte Rost hat 43 % freie Fläche und im dritten Feld von vorne einen nach unten aufklappbaren Kipprost mit einer Länge von 450 mm und einer Breite von 606 mm, der sich vom Führerstand aus betätigen lässt. Auch die vier Bodenklappen des Aschkastens lassen sich, vom Führer-





Klassiker: eine 50er auf der
Etzelwanger Steige – hier 050 964 mit
Güterzug Nürnberg – Schwandorf
am 1. November 1972.
FOTO: UDO GEUM



stand aus bedient, selbsttätig entleeren. In geschlossener Stellung sind sie von außen besonders verriegelt.

Die Rauchkammer erhielt vor dem Schornstein eine waagrechte Quernische zur Aufnahme des Oberflächenvorwärmers mit einer Heizfläche von 10,45 m² und vierfachem Wasserumlauf. Das Blasrohr ist weit gehalten und trägt zusammen mit dem tief in die Rauchkammer eingelassenen Schornstein von großem Durchmesser zur Verminderung des Gegendrucks in den Zylindern wirksam bei. Ein nach den Seiten aufklappbarer, pendelnd aufgehängter zweiteiliger Funkenfänger verhütet Brände durch Funkenflug. Ein Rauchkammerspritzrohr ermöglicht das Nässen von Flugasche. Der ursprünglich der Bauart Wagner entsprechende Überhitzer ist allgemein durch die Bauart Schmidt mit zweimal hin- und hergehenden Elementen ersetzt worden. Die noch vorhandenen Dampfsammelkästen mit getrennter Nass- und Heiß-

dampfkammer wurden laufend durch einteilige ersetzt. Der Überhitzer mit einer Heizfläche von 63,6 m² liefert auch bei mäßiger Anstrengung eine Heißdampftemperatur von 380 °C und mehr.



Kasten, Wanne und Kabine – die 50er hatte vielfältige Tender: 050 856 mit Kabinentender 2'2' T 26 Kab, den spaßeshalber auch noch ein Kfz-Kennzeichen ziert (Crailsheim, Mai 1972).

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

Der Kessel wird durch eine KT 1-Kolbenpumpe mit einer Leistung von 250 l/min gespeist, die das Speisewasser durch den Vorwärmer in die rechte Seite des Speisedoms fördert. Eine saugende Dampfstrahlpumpe gleicher Leistung, im Führerhaus auf der linken Seite untergebracht, dient als zweite Speiseeinrichtung und fördert in die linke Seite des Speisedoms. Luft- und Speisepumpe sind rechts und links des Kessels in der Fahrzeugmitte so angeordnet, dass die Streckensicht nicht behindert wird. Zur sonstigen Kesselausrüstung zählen außer den Waschlukn die in den Feuerraum aufklappende Feuertür, die Dampfpeife, die beiden Sicherheitsventile der Bauart Ackermann, zwei Wasserstandsanzeiger



Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h war die Baureihe 50 auch im Reisezugdienst gut verwendbar: Mit der „bunten“ Garnitur des P 1847 (Stuttgart – Heilbronn) trifft die 50 433 hier in Besigheim ein (Juni 1952).

FOTO: C. BELLINGRODT/
SLG. DR. HUFNAGEL

mit Selbstschluss, ein Dreiwegeventil für die Aschkasten-, Kohlen- und Rauchkammerspritze, der Hilfsbläser und die erforderlichen Druck- und Temperaturmesser. Ein unmittelbar am Kessel absperrbarer Dampfentnahmestutzen auf dem Scheitel des Stehkessels vor dem Führerhaus, der den Dampf durch ein im Kessel verlegtes Rohr vom Dampfdom erhält, trägt die Dampfventile für Strahlpumpe, Dampfheizung und Heizeinrichtung der Speisewasserkupplung. Ein auf der linken Seite des Dampfdomes angeschlossener Entnahmestutzen enthält die Ventile für Speisepumpe, Hilfsbläser und Lichtmaschine. Luftpumpe und Dampfpfeife erhalten ihren Dampf von einem auf der rechten Seite des Dampfdomes angeschlossenen Ventil.

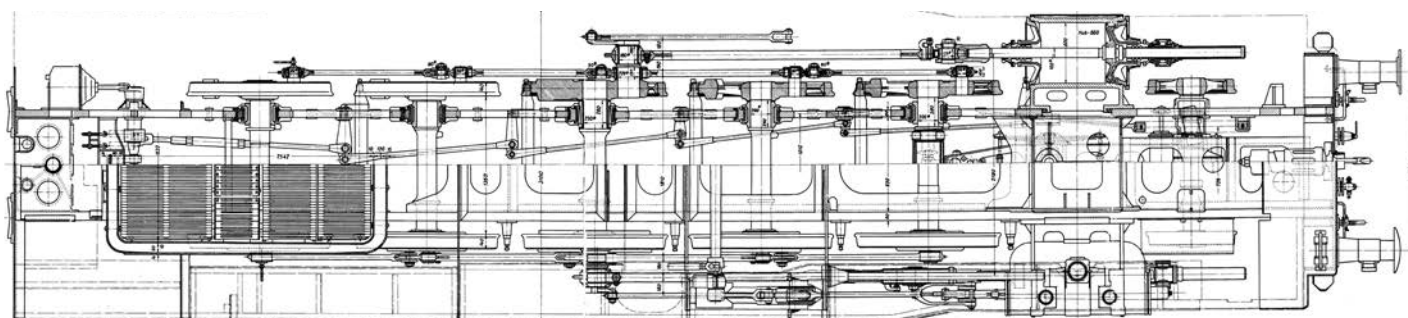
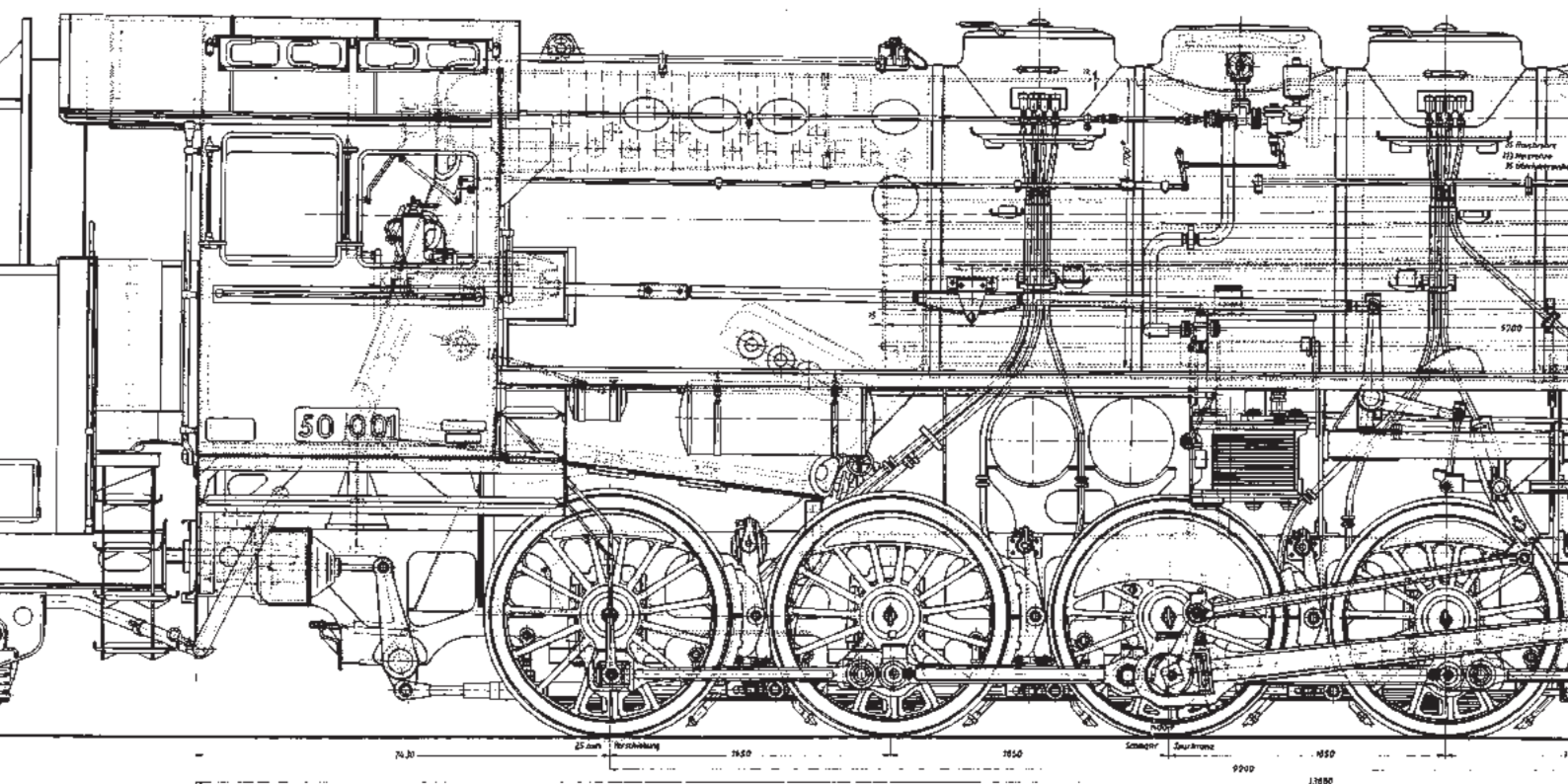
Der Lokomotivrahmen ist als Barrenrahmen mit einer Dicke von 80 mm ausgebildet. Als Grundlage für den ohne Nacharbeit möglichen Austausch aller mit dem Rahmen verbundenen Tei-

le sind die durchlaufenden Wangen allseitig lehrenhaltig bearbeitet. Versteift ist der Rahmen durch die geschweißte Zylinder Verbindung, die gleichzeitig oben mit ihrem Sattel die Rauchkammer und unten den Zapfen des Krauss-Helmholtz-Lenkgestells trägt. Zwischen den ersten drei Kuppelradsätzen sind weitere Querverbindungen vorhanden, von denen die vordere mit einem Kesselpendelblech verbunden ist. Ein weiteres Pendelblech befindet sich über der Treibachse. Die erste Querverbindung dient gleichzeitig außen als hinteres Auflager der Gleitbahnen, rechts und links ist sie mit der nächstfolgenden Querverbindung durch zwei geschweißte Längsträger verbunden, die sowohl die Steuerwellen als auch die Schwingenlager tragen. Unter der Vorder- und Rückwand des Stehkessels sind die Rahmenwangen durch geschweißte Stehkesselträger verbunden, die außen Klammern gegen das Abheben des Kessels tragen. Der hintere Träger verfügt in der



Die Umrüstung auf die kleineren Windleitbleche der Bauart Witte verlief eher schleppend, war Anfang der 1960er Jahre aber weitgehend abgeschlossen.

FOTO: REINHOLD PALM



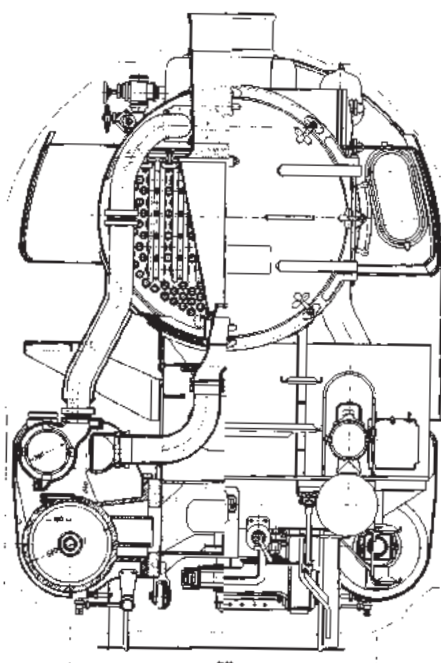
Mitte über ein nachstellbares Lager für das Schlingerstück.

Der aus Stahlguss gefertigte Zugkasten unter dem Führerstand ist die letzte Rahmenquerverbindung. Als Längsversteifung besitzt der Rahmen in Höhe der Oberkante vom Pufferträger bis zur Zylinderverbindung und von dieser bis zum Stehkessel waagrecht angeordnete Bleche. Die Lokomotive ist auf dem Laufwerk in vier Punkten abgestützt. Die ersten beiden bilden die für jede Seite getrennt ausgebildeten Lastausgleiche der drei vorderen Kuppelradsätze und der Laufachse, die beiden anderen die ebenfalls getrennten Lastausgleiche der hinteren Kuppelachsen.

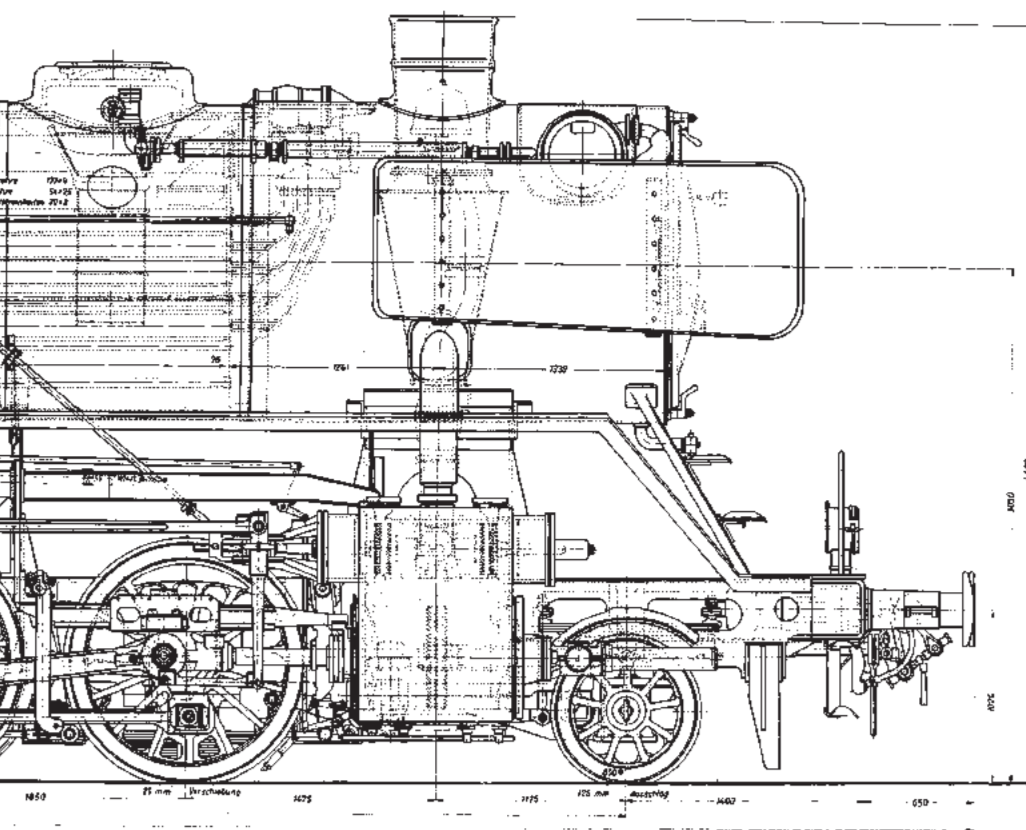
Der Laufradsatz verfügt über ein Seitenspiel von 125 mm und ist mit der ersten Kuppelachse zu einem Krauss-Helmholtz-Lenkgestell mit einem Achsstand von 2600 mm und mit einem Abstand von 1200 mm des Drehzapfens vom ersten Kuppelradsatz zusammengefasst. Die Deichsel am

Drehzapfen ist um 71 mm nach jeder Seite verschiebbar. Da die Lagerschalen schmaler als die Achsschenkel gehalten sind, verfügen die erste und letzte Kuppelachse über ein Seitenspiel von je 25 mm. Die Spurkränze der Treibräder sind um 15 mm geschwächt.

Die Treibachslager waren ursprünglich als Mangold-Lager mit Stellkeilen für die unteren Lagerschalen ausgebildet. Bei Ersatz werden den Kuppelachslagern entsprechende Lager ohne seitliche Backen eingebaut. Die Unterkästen sämtlicher Achslager können ohne Ausbindung der Tragfedern herausgenommen werden. Die Lager erhalten das Öl nun durch die Schmierpolster im Unterkasten. Die Treibstangenlager sind geteilt und die Kuppelstangenlager als Buchsenlager ausgeführt. Sämtliche Stangenlager sind mit WM 80-Dünnausguss versehen und werden durch erprobte Nadelschmiergefäße mit Öl versorgt.



Querschnitt durch die Rauchkammer bzw. Frontansicht mit Schürze.



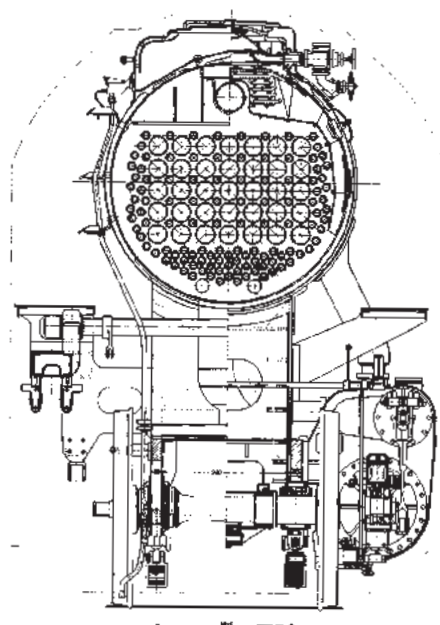
Längsansicht der 50 001 mit Witte-Bleichen, herausgegeben vom Eisenbahn-Zentralamt Minden (Westf) im April 1951. Darunter Grundriss der 50 001 (EZA Minden, April 1951). ZEICHNUNGEN: ARCHIV OBERMAYER (6)

Hauptabmessungen

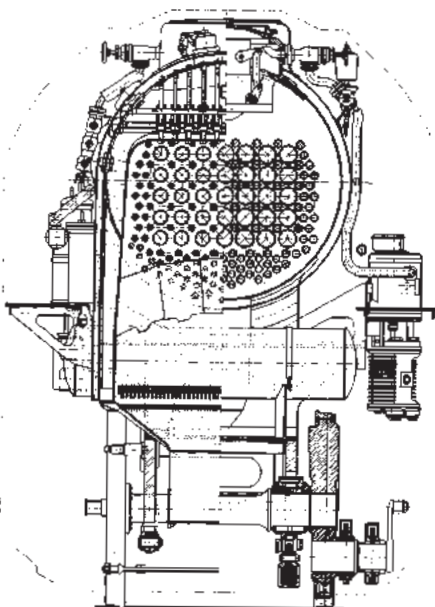
Größte Geschwindigkeit	80 km/h
Zylinderdurchmesser	600 mm
Kolbenhub	660 mm
Treibraddurchmesser	1400 mm
Kesseldruck	16 bar
Wasserinhalt des Kessels	7,75 m³
Dampfraum	3,0 m³
Verdampfungsoberfläche	10,8 m²
Heizrohre (113 Stück)	54 x 2,5 mm
Rauchrohre (35 Stück)	133 x 4,0 mm
Länge der Rohre	5200 mm
Rostfläche	3,9 m²
Verdampfungsheizfläche	177,6 m²
Überhitzerheizfläche	63,6 m²
Fester Achsstand	3300 mm
Gesamtachsstand der Lok mit Tender	9200 mm
Länge über Puffer	22940 mm
Leergewicht	78,6 t
Reibungsgewicht	75,3 t
Dienstgewicht	86,8 t
Größter Achsdruck	15,1 t
Wasservorrat	26 m³
Kohlenvorrat	8,0 t

Die Kolben der beiden außen liegenden, waagrecht angeordneten Zylinder mit einer Bohrung von 600 mm treiben den dritten Radsatz an. Die Schieber sind als Druckausgleichsschieber mit einem Durchmesser von 300 mm mit innerer Einströmung ausgebildet. Bei gleichem Durchmesser vorn und hinten werden die durchgehenden Kolbenstangen durch gusseiserne Kammerstopfbuchsen abge-

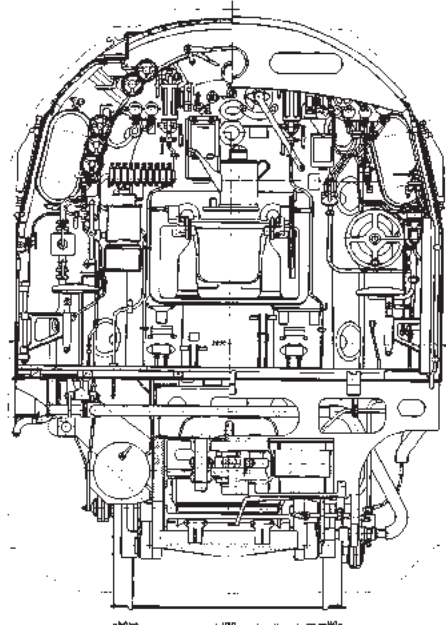
dichtet. Vorne werden sie von einer besonderen Tragbuchse, hinten durch den einschienig geführten Kreuzkopf getragen, so dass der Kolben freihängend im Zylinder gleitet. Die Steuerung der Bauart Heusinger für Inneneinströmung gestattet eine gute Dampfverteilung bis zu einer Füllung von 80,5 % für Vorwärts- und 82 % für Rückwärtsfahrt. Der inneren Dampfeinströmung entsprechend eilen die Ge-



Der Kessel verfügt über 35 Rauchrohre und 113 Heizrohre.



Querschnitte im Bereich der Treibachse und der Hauptluftbehälter.



Querschnitt und Ansicht des Führerstandes.

Die flachen Behelfs-Rauchkammertüren waren in der Nachkriegszeit weit verbreitet. Dass die 052 918 aber noch 1969 mit einer solchen Rauchkammertür ausgestattet war, ist sehr bemerkenswert (Bw Köln-Eifeltor, Mai 1969).

FOTO: H. DAHLHAUS



Ohne Vorwärmer und bis auf das Mittelstück ihrer Frontschürze beraubt war die 50 2194 am 16. April 1952 bei Mainz-Bischofsheim mit einem Güterzug unterwegs.

FOTO: R. AMBERGER/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



Bis in die 1970er Jahre hinein statteten verschiedene Bahnbetriebswerke der DB im Winter einzelne Loks beidseitig mit Anbauschneepflügen aus. Auf wenig befahrenen Nebenbahnen konnte bei geringen Schneehöhen so z.B. manche Fahrt mit dem Schneepflug vermieden werden. Im Raum Köln gab es mehrere 50er mit Anbauschneepflügen (052 607 im Bw Köln Eifeltor, 1973).

FOTO: M. WELZEL



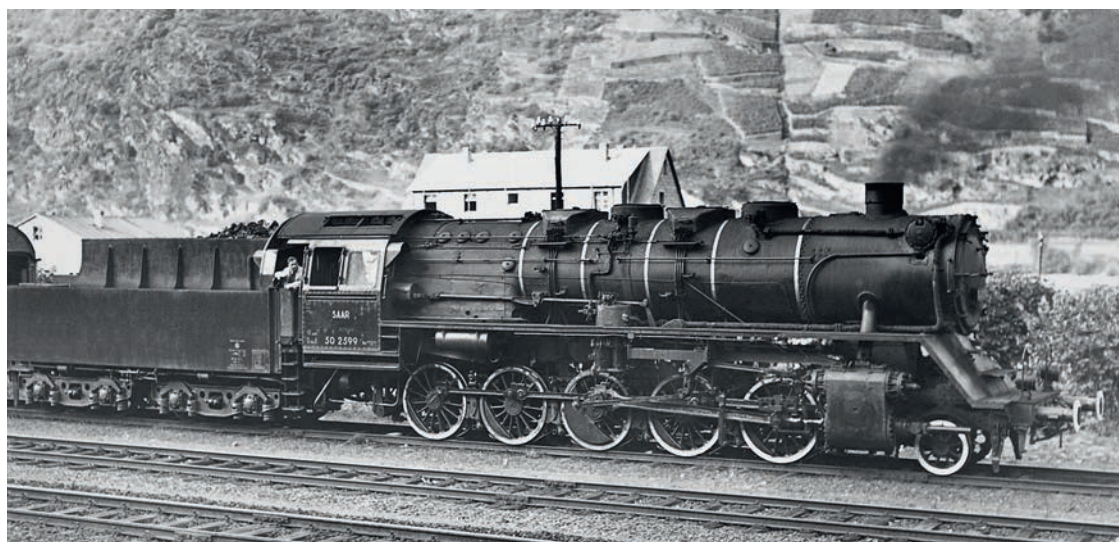
Fast eine 52er: Besäße die 50 3125 nicht die 50er-Zylinderblöcke mit angeschraubten Ausströmkästen, könnte man sie für eine 52er halten. Ohne Vorwärmer und mit einteiligem Schlot präsentierte sie sich am 13. Dezember 1953 im Bw Tübingen dem Fotografen.

FOTO: C. BELLINGRODT/ARCHIV EJ



50er-Vergleich im Bw Dortmund-Dortmunderfeld 1952: 50 1015 (Bw Soest) mit großen Blechen steht neben der 50 3143 (Bw Aachen-West) mit Witte-Blechen und fest angebauten 52er-Lampen.

FOTO: W. MAROTZ/BILDARCHIV D. EISENBAHNSTIFTUNG



Fehlende Windleitbleche waren typisch für die 50er der Eisenbahnen des Saarlandes. 50 2599 vom Bw Saarbrücken Vbf wurde im August 1952 mit einem Sonderzug in Oberwesel im Bild festgehalten.

FOTO: C. BELLINGRODT/ARCHIV EJ



genkurbeln nach, um die Schwingenlager zu entlasten.

Die Steuerung wird sinnfällig betätigt, bei Vorwärtsfahrt läuft also die Steuermutter nach vorn. Sämtliche Lager der zur Steuerung gehörenden Stangen haben eingepresste Buchsen aus Rotguss 5. Die zugehörigen Bolzen aus naturhartem Stahl sind im Einsatz gehärtet und geschliffen. Alle unter Dampf gehenden Teile der Lokomotive werden mit einer Hochdruckpumpe der Bauart Bosch mit Öl versorgt. Je eine Schmierpumpe vom Typ DK der Firma De Limon und Fluhme & Co bedient die Luft- und Speisepumpe. Eine Dochtschmierung wird nur noch bei fest im Rahmen sitzenden oder wenig bewegten Schmiergefäßen angewandt, alle anderen haben Nadelschmierung.

Die gekuppelten Radsätze können für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt mit einem Pressluftsteuerer gesendet werden. Neben einer Knorr-Einkammer-Druckluftbremse verfügt die Lokomotive auch noch über eine abstellbare Zusatzbremse, der Tender über eine Wurfhebel-Handbremse. Die Lokomotivbremse wirkt nur einseitig auf die jeweils vordere Seite der Kuppelradsätze. Eine Doppelverbundluftpumpe der Bauart Niebock-Knorr fördert die Druckluft bei einem Höchstdruck von 8 bar in zwei Hauptluftbehälter mit einem Inhalt von je 400 l.

Ein Turbogenerator auf der Rauchkammer erzeugt eine Leistung von 500 W mit einer Spannung von 24 V, die auch bei schwankendem Dampfdruck eingehalten wird. Für die Beförderung von Reisezügen

ist eine Dampfheizung vorhanden. Gekuppelt ist die Lokomotive mit einem Einheits-tender der Bauart 2'2' T 26. Die vier Radsätze sind paarweise in je einem Drehgestell gelagert. Der Tender ist mit einem an das Führerhaus angepassten Schutzdach versehen, das dem Lokpersonal auch bei der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h bei Rückwärtsfahrt ausreichenden Schutz gewährt.

Beim Übergang von der Baureihe 50 auf die vereinfachte Kriegsbauart der Reihe 52 sind je nach dem Stand der Entwicklung eine Reihe von Veränderungen vorgenommen worden, die den Austausch einzelner Teile beeinflussten. Einige Maschinen wurden bereits mit Führerhäusern der Bau-

reihe 52, mit geändertem Zugkasten und entsprechender Kupplung gebaut und mit Wannentendern der Bauart 2'2' T 30 gekuppelt. Achslager, Radsätze, Treib- und Kuppelstangen blieben jedoch austauschbar gehalten. Bei der nach Kriegsende ausgeführten Instandsetzung sind verschiedene Bauartänderungen angeordnet worden, die zur Behebung der zuvor im Betrieb aufgetretenen Mängel dienten und nun anlässlich von Untersuchungen in den zuständigen Ausbesserungswerken laufend ausgeführt wurden. Dazu zählten der Fortfall der Bohrungen in den Achswellen, Treib- und Kuppelzapfen sowie ein eingeschweißtes Feuerloch ohne Feuerlochschoener, eingepresste Schieberbuchsen, ange-



Auch 50 364 besaß eine Turbospeisepumpe, dazu einen dreidomigen Kessel und einen Scheiben-Laufradsatz (Bw Lübeck, 1962). FOTO: ULRICH MONTFORT

LINKS: 050 975 behielt ihre Schürze und wurde mit einer Gegendruckbremse sowie Eckventil-Druckausgleicher ausgerüstet (1972).

FOTO: UDO GEUM

In den meisten Punkten entspricht die Bauausführung der 1966 im Bw Ulm abgelichteten 50 2840 der von Friedrich Witte 1951 verfassten Kurzbeschreibung, die Frontschürze wurde allerdings entfernt und die Lok verfügt noch über Scheibenräder im Laufradsatz.

FOTO: HORST J. OBERMAYER



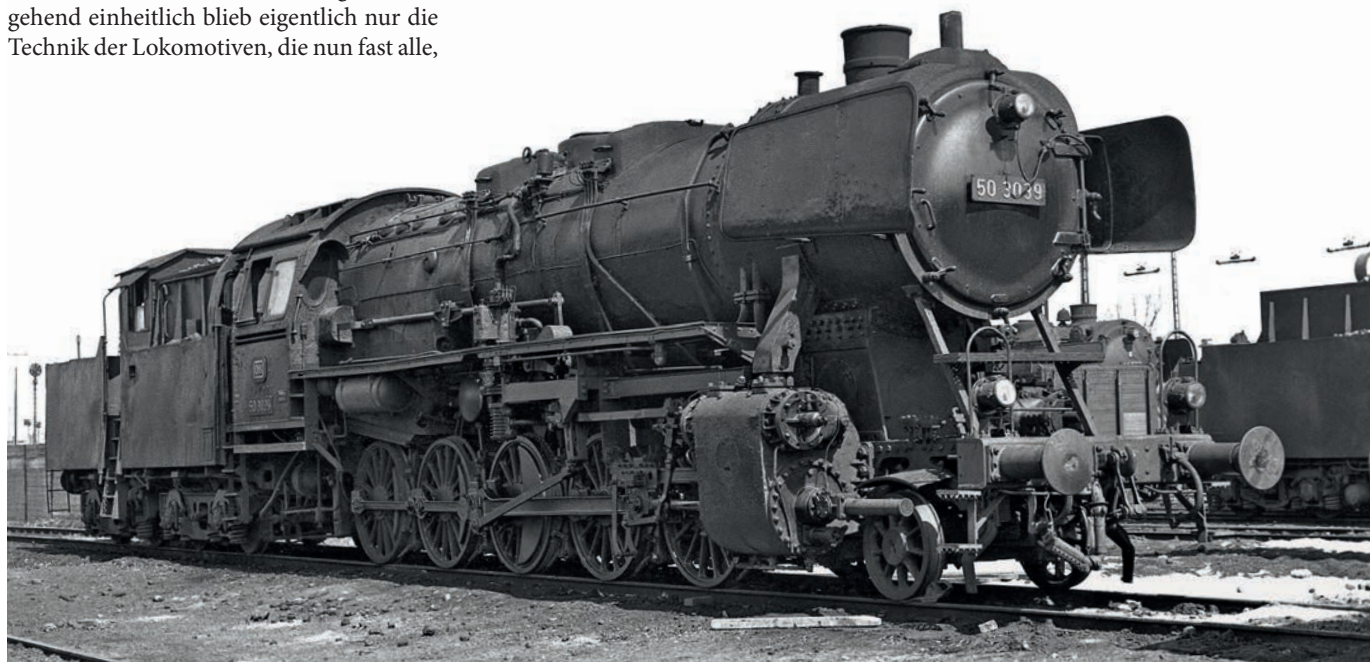
gossene Ausströmkästen und der Anbau kleinerer Windleitbleche. Ein Teil der nach Kriegsende ausgebesserten Maschinen der Baureihe 50 hatte allerdings zunächst wieder die alten großen Bleche erhalten, wie durch zahlreiche Fotos aus der Zeit von 1945 bis 1963 bewiesen ist.

Trotz der Vorgaben in der neuen Baubeschreibung von 1951 gab es nie mehr ein einheitliches Bild bei den Lokomotiven der Baureihe 50. Bei der Instandsetzung der vielen mit mehr oder weniger großen Schäden abgestellten Fahrzeuge kam es durch Tausch ganzer Sektionen zur Vermischung der verschiedenen Bauausführungen. Weitgehend einheitlich blieb eigentlich nur die Technik der Lokomotiven, die nun fast alle,

soweit überhaupt noch vorhanden, die alten großen Windleitbleche verloren. Über einen Zeitraum von vielen Jahren erfolgte der Anbau der kleineren Bleche der neuen Bauart Witte. Einige wenige Maschinen waren noch mit den Witte-Blechen ohne Bördelung unterwegs, die man schon bei der Baureihe 52 erprobt hatte, andere mussten zunächst ganz auf Windleitbleche verzichten. Trotz der inzwischen ergangenen Verfügung waren aber einzelne Fünffziger noch bis zur Mitte der sechziger Jahre mit den alten großen Blechen unterwegs.

An allen Kesseln war auf die Zentralverriegelung der Rauchkammertür mittels Handrad verzichtet und im oberen Bereich das dritte Spitzenlicht angebaut worden. Unterschiede zeigten sich bei der Anzahl und auch bei der Anordnung der Handgriffe an den Rauchkammertüren, die sowohl verschiedene Scharnierbänder mit kurzen

50 3039 war mit einem Henschel-Mischvorwärmer ausgerüstet worden (Bw Rheine, 21. April 1968). FOTO: JÜRGEN A. BOCK





50 1503 erhielt 1955 einen Giesl-Flachschornstein, die DB war allerdings von Beginn an sehr desinteressiert.

FOTO: C. BELLINGRODT/
SLG. DAHLHAUS

Bolzen als auch solche mit durchgehenden Stangen aufwiesen. Abweichend von der neuen Musterzeichnung verloren viele Maschinen nur die seitlichen Teile oder die komplette Frontschürze und die vorderen Bereiche des seitlichen Umlaufs, die meist nur noch bis zu den Zylindern reichten. Erst danach erkannte man die doch recht unterschiedliche Form und Gestaltung der Einströmrohre zu den Zylindern. Die Rohre waren sowohl gerade als auch gebogen, mit runder oder eckiger Ummantelung versehen, vom Kessel zum Schieberkasten nach unten geführt.

Eine große Anzahl der Fünfziger erhielt ein für den Nebenbahndienst vorgeschriebenes Druckluftläutewerk, das auf der linken Seite der Rauchkammer beim Schornstein angeordnet war. Um den Verschleiß der Radreifen zu minimieren, waren Schmiereinrichtungen der Bauart De Limon links im Umlauf oder darunter am hinteren Ende des Schwingenträgers angebaut. Die meisten Lokomotiven für den Hauptbahneinsatz wurden mit einer Einrichtung der induktiven Zugsicherung mit Reglerschluss ausgestattet. Der dafür erforderliche Indusi-Magnet wurde an der rechten Lokseite unterhalb des Führerhauses hinter dem letzten Kuppelradsatz angebaut, häufig auch gegenüberliegend an der linken Seite.

Alle bis zum Ende des Jahres 1941 gelieferten Maschinen der Baureihe 50 hatten Kessel aus dem hochfesten Stahl St 47 K erhalten, dem erst nach fälligen Untersuchungen besondere Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Genaue Materialprüfungen nach Unfällen mit gebohrten Dampfzeugern belegten, dass diese Stahlsorte nicht alterungsbeständig war und sich anfällig gegen Anrisse nach dem Schweißen erwies. Soweit

möglich, sollte bei fälligen Fristarbeiten auf Kessel der Stahlgüte St 34 K zurückgegriffen werden, die noch in großer Zahl in den bereits abgestellten Kriegslokomotiven der Baureihe 52 zur Verfügung standen. Viele davon stammten aus den letzten Bauserien, waren nur wenig beansprucht und versprachen eine noch ausreichend lange Lebensdauer, die eine weitere Verwendung und die Kosten des Umbaus rechtfertigten.

Genaue Angaben zu den Betriebsnummern der Spenderlokomotiven und zur Anzahl der aus der Baureihe 52 stammenden Kessel liegen nicht vor. Nach den Angaben in dem großen Werk von Ebel/Wenzel sollen von 1955 bis 1961 mindestens 500 solcher Kesseltausche erfolgt sein. Damit blieb es auch weiterhin bei einer Vielzahl von Bauartvarianten durch unterschiedliche Ausführung und Anzahl der Dampf- und Speisedome sowie der Gestaltung der Sandkästen auf den für den Umbau ausgewählten und weitgehend unveränderten Erbstücken aus unseliger Zeit für eine möglichst lange und wirtschaftlich günstige Nutzung. Ein mit der neuen Bauartbeschreibung von 1951 angestrebtes einheitliches Bild der universell verwendbaren Baureihe 50 ergab sich dadurch natürlich nicht.

Eine besondere Umbauaktion im Bestreben zur Verbesserung des Wirkungsgrades und damit der Wirtschaftlichkeit betraf die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 50 019, 024, 040, 112, 145, 146, 204, 207, 211, 229, 364, 376, 433, 630, 727, 777, 779, 907, 937, 952, 969, 1344, 1363, 1393, 1434, 1503, 1643, 1658, 2223, 2362, 2404, 2477, 2480, 2488, 2526, 2527 und 2676, die bis 1954 mit Henschel-Turbospeisepumpen der Bauarten TP B 18 000 und VT B 18 000 ausgestattet wurden. Anschließend baute Henschel in Kassel bis Juli 1955 Mischvor-

wärmer und Turbospeisepumpen in folgende 30 Loks der Baureihe 50 ein:

50 1420, 2107, 2323, 2399, 2400, 2403, 2417, 2425, 2684, 2707, 2714, 2717, 2720, 2742, 2743, 2745, 2749, 2759, 2790, 2791, 2812, 2816, 2851, 2903, 2915, 2959, 2990, 3024, 3025, 3039.

Die 50 266 erhielt 1960 den Kessel samt Vorwärmer der 50 2990. Auch die Umbaulokomotiven 50 3165 bis 3171, die 1956/57 durch die Kombination der Kessel und Tender von 52 129 bis 135 mit Rahmen von abgestellten Maschinen der Baureihe 50 entstanden waren, besaßen Henschel-Mischvorwärmer. Ein Teil der Fahrzeuge wurde später wieder rückgebaut (50 1420 erst 1974), andere liefen damit bis zur Ausmusterung in den Jahren von 1964 bis 1973.

Im Gegensatz zur Deutschen Reichsbahn in der DDR begnügte sich die DB mit nur einem Exemplar der Baureihe 50 mit einem in Österreich entwickelten Giesl-Flachschornstein, über den die Lok 50 1503 von Juni 1955 bis April 1959 verfügte. Eine Gegendruckbremse der Bauart Riggenbach war für Versuche in die Maschine 50 975 eingebaut, die häufig als Bremslokomotive zum Einsatz kam.

Um den Brennstoffverbrauch bei geringerem Leistungsbedarf im leichten Rangier- und Nebenbahndienst zu senken, ließ das Versuchsamt Minden ab 1959 bei einigen Lokomotiven die Rostfläche verkleinern und einen größeren Überhitzer einbauen. Die zeitlich befristeten Untersuchungen wurden mit den Maschinen 50 117, 396, 620, 766, 783, 988, 1289, 1534, 1877 und 2201 vorgenommen. Da die gewonnenen Erkenntnisse nicht den Erwartungen entsprachen, wurde auf weitere Umbauten und auf die Fortsetzung der Versuche verzichtet. □

BUNDESBAHN-METROPOLEN



Ruhr-Metropole **ESSEN**

Die 1950er- bis 1970er-Jahre des letzten Jahrhunderts waren die große Zeit der Eisenbahn. Ohne sie wären weder Wiederaufbau noch Wirtschaftswunder möglich gewesen, die Eisenbahn war das Rückgrat, an dem sich auch Essen und das Revier nach den verheerenden Kriegszerstörungen wieder aufbaute. Dieser Bildband vermittelt Impressionen aus jenen Tagen, als die Bundesbahn noch dampfte, pralle Diesellok-Rundungen einträchtig neben nüchternen Einheits-Eloks standen und Stahl und Kohle noch den Takt des Essener Lebens bestimmten.

64 Seiten, Format 210 x 148 mm, Flexcovereinband, über 60 Abbildungen
Best.-Nr. 581415 | € 9,95

HAGEN Tor zum Sauerland

Die Entwicklung von Hagen wurde seit Mitte des 19. Jahrhunderts von der Eisenbahn geprägt. Große Veränderungen und ein spannendes Nebeneinander von alten Dampf- und jungen Eloks brachte die Elektrifizierung der Strecken in den 1960ern mit sich. Fotoimpressionen aus der Blütezeit der Eisenbahn in Hagen von den 1950er- bis 1970er-Jahren.

64 Seiten, Format 21,0 x 14,8 cm, Flexcover-Einband, über 60 Abbildungen
Best.-Nr. 581522 | € 9,95



www.facebook.com/vgbahn

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Wie der Zugbetrieb funktioniert



Wir wissen viel über Lokomotiven, über einzelne Strecken und Epochen. Wenig bekannt sind hingegen die betrieblichen Abläufe. Welche Regelwerke lagen dem Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn vor 1949 zugrunde?

Der Inhalt und Aufbau von Dienstfahrplänen ist Gegenstand dieses Buches. Fahrplanbeispiele aus einzelnen Direktionen mit bestimmten Zugläufen, Angaben zu Bahnhöfen und Blockstellen sowie zur Bespannung lassen die DRG lebendig werden. Autor Andreas Rasemann hat sein grundlegendes Buch mit Auszügen aus Dokumenten und Vorschriften sowie Aufnahmen aus dem Betriebsalltag illustriert. Sein Ziel ist es, den Bereich des Fahrplanwesens erlebbar und die Zusammenhänge zwischen Verkehrsplanung und Bahnbetrieb nachvollziehbar zu machen. Dieses Werk schließt eine Lücke in der Eisenbahnliteratur!

176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, mehr als 150 Fotos und Faksimile-Abbildungen

Best.-Nr. 581730 | € 29,95

Erscheint Ende September 2017



www.facebook.com/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

MOMENTE

Im Fahrrad-Tempo

TEXT UND FOTO: STEFAN PFÜTZE

Drei Stunden und zweiundzwanzig Minuten Fahrzeit waren laut dem Jahresfahrplan 1989/90 für die insgesamt 46 Kilometer mit 16 Halten vorgesehen. Mit dem Fahrrad hätte man diesem Zug zeitlich ohne weiteres Paroli bieten können, zumal diese Eisenbahnlinie durch flaches Land ohne nennenswerte Steigungen führte. Es soll hier und heute um die Jarotschiner Kreisbahn gehen, wie sie bis Januar 1920 genannt wurde. Seit der Eröffnung am 1. November 1902 hatte diese geografisch in der preußischen Provinz Posen gelegene Eisenbahn ihren Ausgangspunkt am Bahnhof Witaschütz an der Hauptstrecke Posen – Kattowitz, etwa sechs Kilometer südöstlich des Bahnknotenpunkts Jarotschin.

Damit die in Witaschütz seit 1897 betriebene Zuckerfabrik zuverlässig mit den für die Fabrikation benötigten Zuckerrüben versorgt werden konnte, baute man diese Kreisbahn zunächst bis in den 29 Kilometer nordöstlich gelegenen Ort Komorze. Bei Streckenkilometer 15,5 zweigte eine 4,5 Kilometer lange Stichstrecke bis Robakow ab, unmittelbar an der seinerzeitigen russischen Grenze gelegen. Wie damals aus finanziellen Erwägungen vielfach üblich, wurde auch diese vorwiegend dem Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse dienende Linie als Schmalspurbahn mit einer Spurweite von lediglich 600 Millimeter verwirklicht. Mit Abschluss des Versailler Vertrags am 10. Januar 1920 wurde das Gebiet, und damit auch diese Bahn, dem neu gebildeten polnischen Staat übereignet. Somit hieß die Bahngesellschaft fortan „Zarząd Jarocińskiej Kolei Powiatowej“ und das Streckennetz befand sich nun in der polnischen Woiwodschaft Großpolen.

Im Laufe der weiteren Jahrzehnte veränderte sich das vorhandene Streckennetz dieser Kreisbahn immer wieder. So wurde ab 1939, nachdem Großpolen von Deutschland annektiert worden war, eine 26,5 Kilometer lange Streckenerweiterung ab der Station Robakow bis nach Trąbczyn (von 1939 bis 1945 deutsch: Drommin) über die Station Grabina verwirklicht. Schließlich wurde sogar noch nach dem Zweiten Weltkrieg, unter dann wieder polnischer Regie, eine ab der Station Grabina weiterführende, sechs Kilometer lange Strecke zu dem Ort Zagorow neu gebaut. Damit war mit jetzt 46 durchgehenden Streckenkilometern zwischen dem nunmehr polnisch bezeichneten Ausgangsort Witaszyce (ehem. Witaschütz) und Zagorow die größte durchgehende Längenausdehnung dieser immer noch auf 600 Millimeter Spurweite betriebenen Schmalspurbahn erreicht.

1948 ging der Besitz und die Betriebsführung auf die polnische Staatsbahn PKP über. Dank der dann folgenden, jahrzehntelangen sozialistischen Planwirtschaft überstand diese Kleinbahn trotz jährlich zunehmend rückläufiger Fahrgastzahlen und Gütertonnagen sogar noch die politische Wende Ende 1989!



Aufgrund relativ strikt überwachter Fotografierverbote war Polen für mich bis Ende 1989 leider nicht wirklich ein Ziel für das Knipsen von Eisenbahnen gewesen, obwohl speziell der Anteil der dortigen Dampftraktion im gesamteuropäischen Vergleich zu diesem Zeitpunkt noch sehr hoch war.

Mit der politischen Wende beschlossen ein Freund und ich Anfang 1990 dann aber doch eine mehrtägige Reise zu den polnischen Dampfloks. Im März des Jahres machten wir uns auf den Weg, der uns auch zur Jarotschiner Kreisbahn führen sollte. Zwar zu diesem Zeitpunkt schon lange nicht mehr mit Dampfloks betrieben (diese wurden bereits 1977 abgezogen), reizte uns der Besuch einer noch komplett im Alltagsbetrieb sowohl im Personen-, als auch Güterverkehr abgewickelten 600-Millimeter-Schmalspurbahn mit solch einer Streckenlänge trotzdem. Für den Personenverkehr waren zwei alte betriebsfähige Einrichtungsdieselmotortriebwagen aus den Vorkriegsjahren vorhanden, die schon damals jedem westdeutschen Feldbahnmuseum alle Ehre gemacht hätten.



Auf dem Foto steht einer der beiden Triebwagen, der MBxC1-42, im Endbahnhof von Zagorow bereit (die links erkennbare Bretterbude mit dem Türmchen stellt übrigens das Empfangsgebäude dar!), um als P 7346 um 18.15 Uhr die 46 Streckenkilometer nach Witaszyce (Witaschütz) in Angriff zu nehmen. Gemäß Fahrplan sollte er dort um 21.37 Uhr eintreffen.

Und danach sollte es spannend werden! Laut dem auch im März 1990 amtlich noch gültigen Fahrplan gab es auf dieser Strecke das Personenzugpaar P 7347/P 7342 mit den folgenden Reisezeiten:
P 7347: Witaszyce ab: 22.41 Uhr, Zagorow an: 1.58 Uhr
P 7342: Zagorow ab: 2.19 Uhr, Witaszyce an: 5.38 Uhr

Leider haben wir dieses sicherlich sehr spezielle Nachtreiseangebot einer 600-Millimeter-Schmalspurbahn seinerzeit nicht persönlich wahrgenommen, da wir am folgenden Tag noch weitere Streckenfotos dieses Bähnchens anfertigen wollten.

Ein gutes Jahr nach unserem Besuch, am 29. Juni 1991, wurde der Planbetrieb auf dieser Bahn leider für immer eingestellt. □

Lok statt Triebwagen

Obwohl eigentlich mit Schnelltriebwagen geplant, kamen im F-Zug-Verkehr auch lokbespannte Züge zum Einsatz. Vor Merkur, Gambrinus, Blauer Enzian & Co. waren jahrelang natürlich auch die V 200 dabei

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Zum Fahrplanwechsel am 20. Mai 1951 wartete die Bundesbahn mit einem völlig neu konzipierten „Netz der leichten Fernschnellzüge“ auf, die im damaligen Drei-Klassen-System nur die 2. Wagenklasse führten und die wichtigsten Großstädte Nord-, West- und Süddeutschlands miteinander verbanden. In diesem Zusammenhang wurde die Zugartung FD in F umgewandelt; bei von Triebwagen erbrachten Leistungen änderte sie sich von FDT in FT (später Ft, in den Kursbuchtabellen als F mit dem Triebwagensymbol gekennzeichnet). Außerdem qualifizierte die DB auch noch bisherige FD des internationalen Verkehrs als F-Züge, obwohl diese in der Regel alle drei Klassen führten.

Möglichst viel „leichte Fernschnellzüge“ 2. Klasse sollten mit Schnelltriebwagen gefahren

werden, anfangs durchweg mit Vorkriegs-SVT, ab 1952 auch mit den neuen VT 08.5. Allerdings kamen in bereits als FT ausgewiesenen Kursen, sofern sie nicht völlig ausfielen, zunächst ersatzweise lokbespannte Garnituren zum Einsatz. Nach Indienststellung aller 13 VT 08.5-Einheiten der ersten Bauserie konnten die zwölf im Sommerfahrplan 1953 angebotenen FT-Paare des neuartigen F-Zug-Netzes tatsächlich als solche verkehren. Dazu gehörten neben rein innerdeutschen Verbindungen auch die FT 78/77 „Helvetia-Express“ zwischen Frankfurt (Main) und Zürich sowie FT 231/232 „Montan-Express“ zwischen Frankfurt (Main) und Luxemburg. Einen Sonderfall stellte das mit SNCF-Triebwagen 1./2. Klasse gefahrene namenlose Zugpaar FT 1101/1124 Bar-le-Duc – Frankfurt bzw. Frankfurt – Metz (mit Anschluss von/nach Paris) dar. Ein ebenfalls als FT qualifiziertes



RECHTS: F-Zug „Blauer Enzian“: Mit der Gegengarnitur zum Wegmann-Zug ist die V 200 007 (Bw Hamburg-Altona) am 15. April 1959 bei Göttingen in Richtung Süden unterwegs.
FOTO: DR. ROLF BRÜNING

OBEN: V 200 038 befindet sich im Februar 1957 mit dem F 21 „Rheingold“ aus München in Mainz-Bischofsheim auf der Fahrt nach Mainz Hbf.
FOTO: K. ECKERT/
ARCHIV CLAUS





Zugpaar 2./3. Klasse in der Relation Berlin – Hamburg zählte zum „Interzonenverkehr“, den Triebwagen hierfür stellte die DR.

Acht F-Zug-Paare 2. Klasse fuhren im Sommer 1953 regulär lokbespannt, außerdem die bei der DB ins „Netz der leichten Fernschnellzüge“ integrierten, auch die 1. Klasse führenden F 10/9 und F 22/21 „Rheingold-Expreß“ zwischen Hoek van Holland und Basel bzw. Dortmund und München. Lokbespannt bedeutete damals auf nicht elektrifizierten Strecken generell Dampftraktion.

Im Jahr 1954 tauchten dann sich in Laufpläne der Baureihe 01 mischende Vorserien-V 200 des Bw Frankfurt-Griesheim erstmals vor F-Zügen auf. Mit dem ab 22. Mai 1955 für die neuen Großdiesellokomotiven gültigen eigenen Dienstplan übernahmen sie auf dem Streckenabschnitt Frankfurt – Köln den F 21 „Rheingold“ und im Durchlauf über eine Distanz von 687 km den F 34 „Gambrinus“ auf der Route Hamburg – Köln – Frankfurt. Ferner liefen die V 200 nun mit dem drei-

klassigen F 211/212 „Italien-Skandinavien-“ bzw. „Skandinavien-Italien-Expreß“ auf dem 557 km langen Weg zwischen Frankfurt und Lübeck über Bebra – Hannover – Büchen durch.

Die im November 1957 abgeschlossene Auslieferung von zunächst 50 Serien-V 200 ermöglichte es, die meisten lokbespannten Züge im leichten F-Zug-Verkehr auf nicht elektrifizierten Strecken zu „verdieseln“. Übrigens überwogen im Netz der seit Sommer 1956 rein erstklassigen F-Züge nach der am 2. Juni 1957 erfolgten Umwandlung von vier Ft-Paaren in TEE-Kurse schon die lokbespannten Garnituren. Umso mehr bürgerte sich in Anspielung auf die blauen Wagen der Begriff „blaues F-Zug-Netz“ ein.

Nachstehend im Fahrplanjahr 1957/58 bekanntermaßen mit V 200 beförderte F-Züge 1. Klasse im Überblick:

F 2/1	Hanseat Hamburg-Altona – Köln
F 4/3	Merkur Hamburg-Altona – Köln – Frankfurt (M)

F 10/9	Rheingold Köln – Mannheim – Basel
F 14/13	Dompfeil Hannover – Wuppertal – Köln
F 16/15	Sachsenroß Hannover – Wuppertal – Köln
F 17	Germania Hannover – Wuppertal – Bonn
F 22/21	Rheingold Köln – Frankfurt (M) – München
F 24/23	Schwabenpfeil Dortmund – Köln – Ludwigshafen
F 34/33	Gambrinus Hamburg-Altona – Köln – Treuchtlingen
F 42/41	Senator Hamburg-Altona – Frankfurt (M)
F 54/53	Domspatz Hamburg-Altona – Würzburg
F 56/55	Blauer Enzian Hamburg-Altona – Treuchtlingen

Angegeben sind die mit V 200 zurückgelegten Laufwege, wobei vor F 10/9 (in Mannheim), F 22/21 (in Frankfurt), F 34/33 (in Frankfurt) und F 42/41 (in Kas-



sel) ein Lokwechsel erfolgte. Langläufe über mehr als 500 km waren nun mit F 4/3 (702 km), F 56/55 (688 km) und F 54/53 (541 km) zu absolvieren. Das Zugpaar F 42/41 „Senator“ sollte eigentlich noch als Ft gefahren werden. Jedoch war der seit 1954 dafür verwendete Leichtmetall-Gliederzug VT 10 501 schon Ende 1956 aus dem Plandienst ausgeschieden. Deshalb verkehrte der „Senator“ entweder als Ft mit VT 08.5 oder lokbespannt mit V 200, ehe er zum Sommerfahrplan 1959 zuverlässig auf VT 08.5 übergang. Noch kürzer währte die erste Einsatzperiode der V 200 vor F 14/13, F 16/15 und F 18/17: Vor diesen Zügen lösten die dem Bw Hamm zugeteilten Diesellokomotiven unter anderem die Dampflokigiganten der Baureihe 05 ab. Doch bereits 1958 übernahmen in der „Rheinblitz“-Gruppe durch VT 08.5 ersetzte VT 06 (ehemals SVT 137 Bauart Köln) die in der sogenannten „Germania“-Gruppe zusammengefassten Leistungen zwischen Hannover und Köln bzw. Bonn. Im August 1959 traten dann auch hier VT 08.5 die Nachfolge der Vorkriegs-Triebwagen an.

Aufgrund der Umstellung der „Germania“-Gruppe auf VT 06 und des F 54/53 „Domspatz“ auf VT 08.5 hatten im rein erstklassigen F-Zug-Netz 1958/59 vorübergehend wieder die Triebwagenkurse überwogen. Dies änderte sich aber bereits

zum Sommerfahrplan 1959. So wurde nach Schließen der letzten Fahrdrachtlücke zwischen Süddeutschland und dem Ruhrgebiet die Schnelltriebwagengruppe „Rheinblitz“ aufgelöst. Freilich bedeutete die vollständige Elektrifizierung der linken Rheinstrecke auch, dass die V 200 hier F-Züge an E 10 abgeben mussten. Im Übrigen waren der „Rheingold“ auch im Abschnitt Mannheim – Basel und sein seit 1. Juni 1958 als „Rheinpfil“ bezeichneter Flügelzug F 22/21 im Abschnitt Frankfurt – Würzburg mittlerweile von V 200 auf Elektrotraktion umgestellt worden.

Ab 29. Mai 1960 übernahmen VT 08.5 den schon 1953/54 und nur kurzzeitig auch im Sommer 1959 mit ihnen gefahrenen „Hanseat“ zwischen Kiel und Köln. Im Sommerkursbuch 1961 fehlt bei diesem Zug zwar das Triebwagensymbol, die von Gustav Röhr herausgegebene Bespannungsübersicht für den Sommer 1961 weist ihn aber immer noch als VT 08.5-Leistung aus; der „Hanseat“ wurde wohl erst zum Sommerfahrplan 1962 zeitgleich mit Auflösung der Schnelltriebwagengruppe „Germania“ wieder den V 200 übertragen.

Laut Röhr verkehrten im Sommer 1961 folgende rein erstklassige F-Züge abschnittsweise mit V 200:

F 4/3 Merkur
Hamburg-Altona – Köln

F 22/21 Rheinpfil
Würzburg – Ingolstadt – München
F 34/33 Gambrinus
Hamburg-Altona – Köln
F 50/49 Komet (Nachtzug)
Hamburg-Altona – Kassel
F 56/55 Blauer Enzian
Hamburg-Altona – Treuchtlingen

Außerdem bespannten V 200 die beide Wagenklassen führenden internationalen Züge F 212/211 „Italia-Express“ zwischen Großenbrode Kai und Frankfurt (mit Lokwechsel in Hamburg Hbf) sowie F 108/107 „Holland-Italien-“ bzw. Italien-Holland-Express“ im Abschnitt Arnheim – Oberhausen. Hingegen fuhr der berühmte „Rheingold“ im Abschnitt Venlo – Köln immer noch mit Dampflokomotiven der Baureihe 23! Erst nach Ausstattung mit neuen Komfortwagen verkehrte das Zugpaar F 10/9 ab 27. Mai 1962 auf einem Teilstück wieder mit V 200: nun zwischen Arnheim und Duisburg, im letzten Fahrplanjahr bis zur Umstellung auf Elektrotraktion am 22. Mai 1966 schon als TEE 10/9. Die Bespannung des Schwesterzugs „Rheinpfil“ mit V 200 auf dem Abschnitt Würzburg – München war übrigens seit Ende des Winterfahrplans 1961/62 passé, da die DB dessen Laufweg auf die komplett elektrifizierte Route via Nürnberg verlagert hatte.



LINKS:

Mit der Wagengarnitur des legendären Henschel-Wegmann-Zuges als F 56 auf der Nord-Süd-Strecke: V 200 048 im Sommer 1958 bei Sterbfritz.

FOTO: DR. ROLF BRÜNING

MITTE: Bahnsteigszene in der Halle des Frankfurter Hauptbahnhofs: V 200 056 steht mit einem kurzen F-Zug zur Abfahrt bereit.

FOTO: REINHOLD PALM

UNTEN: V 200 002 verlässt mit F 34 „Gambrinus“ (Kiel – München) am 17. Juli 1956 Hamburg Hbf.

FOTO: C. BELLINGRODT, SAMMLUNG BÜGEL



Nachdem zum Sommerfahrplan 1963 auf der Nord-Süd-Strecke Hannover – Bebra – Würzburg durchgehend der elektrische Betrieb aufgenommen werden konnte, entfiel für die Altonaer V 200 der Langlauf vor F 56/55 „Blauer Enzian“ zwischen Hamburg und Treuchtlingen. Da der Streckenabschnitt Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen noch nicht elektrifiziert war, man aber nicht mehr in Treuchtlingen umspannen wollte, übernahmen Kemptener V 200.1 die Beförderung des Zugpaars im Durchlauf Würzburg – Augsburg – München (137 km von 278 km unter Draht). Nach Eröffnung des elektrischen Betriebs zwischen Treuchtlingen und Würzburg im März 1965 sowie im April 1965 auch zwischen Hannover und Hamburg verkehrte der „Blaue Enzian“ auf seinem gesamten, 820 km langen Laufweg mit Elloks.

Einerseits wurde das Einsatzgebiet der V 200 durch die fortschreitende Strecken-elektrifizierung immer mehr beschnitten, andererseits bescherte ihnen der allmähliche Rückzug der VT 08.5 aus dem F-Zug-

Dienst neue Leistungen im „blauen Netz“. Zum Sommerfahrplan 1962 übernahmen die V 200 erneut die Züge der „Germania“-Gruppe zwischen Hannover und Köln/Bonn sowie den „Hanseat“ im Abschnitt Kiel – Hamm (mit 433 km von 1964 bis 1966 der längste V 200-Durchlauf), zum Sommerfahrplan 1963 für zwei Jahre auch F 44/43 „Roland“ zwischen Bremen und Kassel (– Frankfurt/M).

Im Sommer 1967 beförderten V 200.0 oder V 200.1 auf den ihnen verbliebenen Teilstrecken noch sechs von insgesamt elf rein erstklassigen F-Zug-Paaren. Es verkehrten mit V 200.0:

- F 14/13 Dompfeil
Hannover – Hamm
- F 16/15 Sachsenroß
Hannover – Hamm
- F 18/17 Germania
Hannover – Hamm
- F 34/33 Gambrinus
Hamburg-Altona – Dortmund

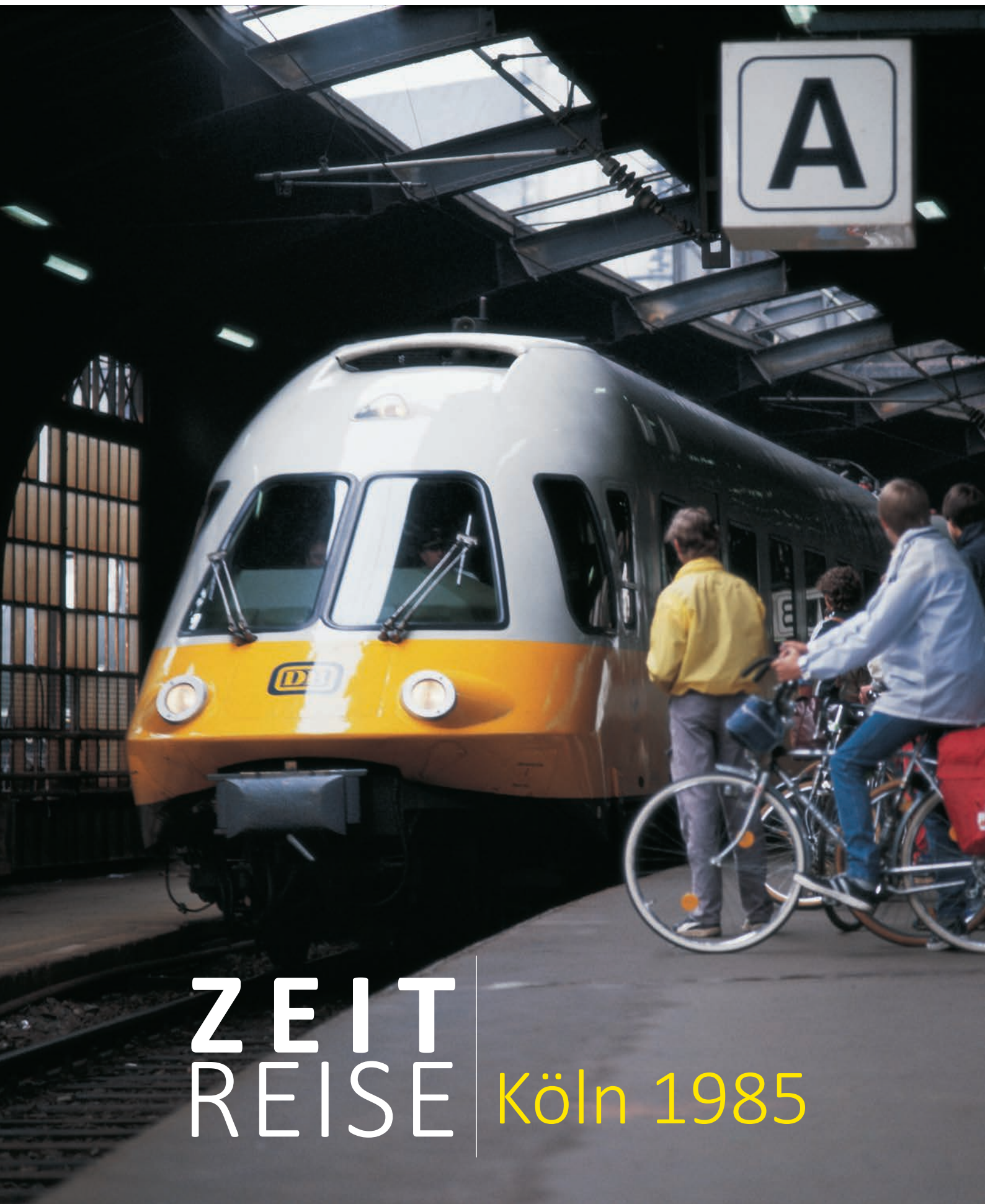
Mit V 200.1 waren bespannt:

- F 30/29 Hanseat
Kiel – Osnabrück
- F 32/31 Merkur
Hamburg-Altona – Osnabrück

Auf der Vogelfluglinie Hamburg – Puttgarden bespannten V 200.1 die internationalen F 4/3 „Italia-Express“ und F 391/392 „Holland-Skandinavien“- bzw. „Skandinavien-Holland-Express“. Die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Rollbahn zwischen Osnabrück und Hamburg sowie auf der Strecke Hamm – Hannover zum Winterfahrplan 1968/69 bedeutete für den F-Zug-Einsatz der V 200.0 (Baureihe 220) das Aus. Den V 200.1 (221) verblieben die F 4/3 und F 391/392 auf der Vogelfluglinie, die wie alle internationalen F-Züge mit 1. und 2. Klasse am 28. September 1969 zu D-Zügen herabgestuft wurden.

Aber war nicht auch noch der „Hanseat“ zwischen Hamburg und Kiel zu bespannen? Nun, schon im Sommer 1968 lief der „Hanseat“ nicht mehr komplett über Hamburg Hbf bis und ab Kiel durch. Vielmehr endete und begann der Stammzug in Hamburg-Altona. Die noch bis 30. Mai 1970 nach Kiel durchlaufenden 1.-Klasse-Wagen wurden als F-Zug-Teil im D 329 befördert, in der Gegenrichtung im D 330. Der F 29/D 329 dampfte bemerkenswerterweise noch 1968 mit 01.10 Öl (Baureihe 012) von Hamburg-Altona nach Kiel.

Es hat zwar nichts mehr mit der Einsatzgeschichte der V 200 zu tun, doch sei es abschließend erwähnt: Mit Einführung des Intercity-Systems ging die Ära des „blauen F-Zug-Netzes“ am 26. September 1971 zu Ende. □



ZEIT REISE

Köln 1985



Großer Bahnhof ist in Köln immer. So auch am 18. Juni 1985, als eine Gruppe von Radlern auf die City-Bahn wartete und sie der davor einfahrende schnittige „Flugzug“ der Deutschen Lufthansa erstaunen ließ. Nein, für Fahrradtransporte war der elegante Triebzug nun wahrlich nicht vorgesehen, dafür hielt er 125 komfortable Sitzplätze weniger für Bahnkunden, sondern vielmehr für Fluggäste bereit, die an den Flughäfen von Frankfurt oder Düsseldorf einen Anschlussflug erreichen wollten. Ab 27. März 1982 hatte die Lufthansa dieses Angebot auf „Flughöhe null“ eingeführt, das „Gerät“ hierzu bestand aus den drei ehemaligen Schnelltriebwagen-Garnituren der Bundesbahn-Baureihe 403, die bis 1979 ausschließlich erstklassig im IC-Dienst zwischen Bremen und München pendelten und mit der Einführung des zweiklassigen IC-Systems keine echte Verwendung mehr fanden. Doch im Lufthansa-Design avancierten sie zum zweiten Mal zu „Stars der Schiene“ und bereicherten mit vier Zugpaaren auch optisch den Fahrzeugeinsatz auf der Rheinschiene. Unsere Reisegruppe hat zufällig die Vormittagsleistung von Frankfurt nach Düsseldorf mit der Zugnummer „LH 1002“ erspäht, die ganze zwei Minuten im großen Bahnhof der Rheinmetropole Station macht und zu bewundern ist. Beim nachfolgenden Wendezug der City-Bahn gen Gummersbach ist die Interessenlage indes völlig anders gewichtet: Wo ist der „Packwagen“?

Der ist mit kirchlichem Beistand direkt gegenüber dem Dom „gottlob“ vorne, also gibt's kein großes Durcheinander und die Räder sind schnell

Nein, der befördert keine Fahrräder, sondern ausschließlich Flugreisende: „Großer Bahnhof“ mit dem Lufthansa-Airport-Express am Hauptbahnhof (403 005/003 als Zug 1002 am 18. Juni 1985).

eingeladen. Und schon zwängt sich auch die City-Bahn mit der ebenso auffällig weiß-orange lackierten schiebenden 218 in den engen Gleisbogen zwischen dem schmalen Bahnsteigende und der Hohenzollernbrücke. In diesem Bereich herrscht ein ständiges Singen, Knarren und Kreischen der Radsätze und Wagenübergänge, modellbahnhaft eng sind die Radien der weichenbestückten Gleise und selbst ansonsten schnelle Züge werden hier insbesondere bei der Einfahrt zu schneckenlang-



samen Lindwürmern degradiert. Zurück in der Bahnhofshalle geht es mit den überbordenden Eindrücken natürlich weiter: Unter der zusätzlichen Akustik von ständigen Lautsprecherdurchsagen fahren ständig Züge ein und aus, allein sechs Intercitys und mindestens ebenso viele D-Züge sind es pro Stunde. Die begrenzte Anzahl der Bahnsteiggänge lässt ein längeres Herumstehen auch von Nahverkehrs- und Eilzügen gar nicht zu, daher ist die „Fluktuation“ der Züge mit einer durchschnittlichen Verweildauer von drei bis vier Minuten hier so enorm. Einziger Ruhepol scheinen hier die Aufsichtsbeamten und die zahlreichen schwarzgekleideten Nonnen zu sein, die im letzteren Fall mit stoischer Gelassenheit und meist im Stehen auf ihren Zug warten.

Inzwischen ist es später Mittag geworden und auf Gleis 7 erregt der IC 136 unsere besondere Aufmerksamkeit: Nein, kein „gewöhnlicher“ Intercity aus dem deutschen Stundentakt, sondern ein Fern-



Man kennt sich: Eisenbahner-Plausch mit der Kiosk-Verkäuferin neben dem Silberling (27. November 1982).

Die Bewunderung der großen freitragenden Bahnsteighalle führt automatisch zu einer kleinen Geschichtsstunde über den Kölner Hauptbahnhof und seine Hallenbauwerke: Nachdem der 1857 bis 1859 erbaute „Centralbahnhof“ zu klein geworden war, wurde am 7. Mai 1892 der Grundstein für den

jetzigen Bahnhof am gleichen Ort direkt neben dem Dom gelegt. Die Gleise wurden um sechs Meter angehoben, die Hälfte des Freiraumes unter den Gleisen wurde mit Erde verfüllt und ein neues Empfangsgebäude errichtet. Im Jahre 1894 wurde die große dreigliedrige Bahnsteighalle, die an die Bahnsteighalle des Bahnhofs London St. Pancras angelehnt ist, fertiggestellt. Mit der seinerzeit größten Spannweite von 64 Meter überspannte die Mittelhalle die heutigen Gleise 2 bis 7 und die

zug von Köln-Deutz nach Paris Nord via Belgien. Und vorne eine riesige Lok, gar noch über zwei Meter länger als die 103. Es ist die CC-Lokomotive 1803 der belgischen Baureihe 18, eine Vierstromlokomotive mit der technischen „Lizenz“ für alle Benelux-Staaten sowie natürlich für Frankreich und Deutschland. Mit zackigem Formendesign steht sie am südwestlichen Hallenende, um 13.12 Uhr war Abfahrt in Deutz, acht Minuten später soll sie den hiesigen Hbf verlassen, um schließlich kurz vor sieben am Abend im Pariser Bahnhof Gare du Nord einzutreffen. Vom französischen Elektrokonzern Alstom wurde sie entwickelt, unsere 1803 ist eine von fünf weiteren Schwestermaschinen (1801-1806) und wurde am 7. Dezember 1973 an die SNCB ausgeliefert. Und sie ist laut, das stellt sie bei der Ausfahrt eindrucksvoll unter Beweis. Noch wissen wir nicht, dass diese Maschine zwölf Jahre nach dieser Begegnung bereits ausgemustert und zusammen mit der 1806 lange Zeit bis 2010 im belgischen Raeren an der Vennbahn abgestellt und schließlich Anfang 2012 im tschechischen Cheb verschrottet werden wird.

Von wegen „Schäl Sick“ – in Köln-Deutz vereinen sich Jugendstil und Bundesbahn-Klassik (103 135 mit IC und 140 743 mit Nahverkehrs zug, 1. September 1985).





LINKS: Diesel-Power für die Eifel und fürs Bergische Land: 215 119 steht mit N 6413 nach Marienheide zur Abfahrt bereit (27. November 1982).

OBERN: Anlässlich der langjährigen Sanierung der Kölner Bahnhofshalle erschien 1987 eine Extra-Broschüre der Deutschen Bundesbahn.

beiden 13,5 Meter breiten Seitenschiffe die Gleise 1 und 8. In der 255 Meter langen Halle entstand ein zweistöckiges Wartesaalgebäude, welches mit Eisenfachwerk, Keramik und kleinen, bronzefarbenen Kuppeln ausgestattet war und von dem aus die Reisenden bequem alle Gleise der Mittelhalle erreichen konnten. In Hallenmitte endeten vor dem Wartesaalgebäude an je vier Kopfgleisen die Züge aus Westen und Osten. Außerdem gab es auf beiden Seiten je zwei Durchgangsgleise.

Im Zuge der Neustrukturierung des gesamten Bahnverkehrs zwischen 1909 und 1915,

Zu den größeren Bauprojekten der späten deutschen Bundesbahn zählte die Sanierung der Kölner Bahnsteighalle

dessen sichtbarste Zeichen die neue „Südbrücke“ und die viergleisige „Hohenzollernbrücke“ waren, wurde das Wartesaalgebäude in der Halle entfernt und alle Gleise zu Durchgangsgleisen umgebaut. Dabei wurde an der Nordseite auch ein neuntes Gleis eingerichtet. Den Zweiten Weltkrieg sowie die nachfolgenden Umbauten haben einzig die Wartesäle der ersten und zweiten Klasse überstanden und werden heute als Restaurant und Veranstaltungszentrum („Alter Wartesaal“) genutzt. Vom Alten Hauptpostamt, welches etwa 200 Meter westlich des Hauptbahnhofs

lag, wurde ein Tunnel angelegt, durch den Briefe und Pakete direkt von und zum Bahnhof befördert werden konnten. An der Stelle des Postamts befindet sich heute ein Seniorenheim; der Tunnel und die dazugehörigen unterirdischen Anlagen existieren jedoch immer noch und werden für die Lagerung und Bereitstellung der Speisen und Getränke für die immer rarer werdenden Speisewagen genutzt.

Zu den größeren Bauprojekten der späten Deutschen Bundesbahn zählte die Sanierung der großen Kölner Bahnsteighalle. Eine besondere Aufgabenstellung war dabei auch die Erneuerung der kleineren Vorhallen-Dächer durch eine völlig neue Konstruktion aus Glas und Stahlfachwerk, die sich harmonisch an die mächtige Haupthalle anschließen und zudem an die gotischen Formen des Kölner Domes erinnern sollte. Ein ortsansässiges Architektenbüro hatte mit seiner diesbezüglichen Ausführung im Jahre 1986 einen Gestaltungswettbewerb gewonnen, in dem nicht nur die DB, sondern auch die Denkmalpflege-

Stets ein Hingucker waren die belgischen Vierstromlokomotiven der Baureihe 18 mit ihrem zackigen Formendesign, hier auf Gleis 7 mit IC 136 von Köln-Deutz nach Paris Nord (27. November 1982).

ger überzeugt werden mussten. Fünf Bahnsteige wurden bis 1991 von einer Vielzahl spitzbogenförmiger Kreuzgewölbe überdacht, wobei jedes der 193 geschwungenen Dachflächen-Elemente der Vorhallen andere Maße und unterschiedliche Krümmungen aufweist. Durch spezielle Beschichtungen wurden alle Stahlbauteile dieser Dächer auf Jahrzehnte vor Rost geschützt, weiterhin wurden Entwässerungsrohre aus Edelstahl eingebaut. Diese Fallrohre können bei Frost beheizt werden,



damit sie nicht durch Eisbildung verstopfen. Für sämtliche Inspektions- oder Reparaturarbeiten sind diese Vorhallen mit einer Befahranlage ausgestattet worden, mit der jeder Punkt der Konstruktion erreichbar ist.

Zugpausen gab (und gibt) es im Kölner Hauptbahnhof zwar so wenig wie ausreichend dimensionierte Gleisanlagen in der beengten Lage am Dom, aber wenn der Eisenbahnfreund vom Betrieb oben an den Bahnsteigen ein wenig gesättigt war, wurde die Neugier einen Stock tiefer in ähnlicher Form befriedigt: Dort befand

Ein Exot war auch die Akku-Kleinlokom 381 005, insbesondere im gewöhnungsbedürftigen türkiseigen „Kleidchen“ – hier im Bw Köln-Deutzerfeld (1. September 1985).

sich nämlich die bekannte und traditionsreiche Buchhandlung Ludwig mit einem weit über Köln hinausgeschätzten breiten Angebot an Eisenbahnliteratur. Deren rührige und umtriebige Mitarbeiter sorgten nämlich für ein äußerst große Palette an Buch- und Zeitschriftentiteln und hielten vom Museumsbahn-Vereinsblättchen bis hin

zu Eisenbahn-Tonkassetten auch die Erzeugnisse von Eisenbahn-Kleinverlagen parat, die im Handel woanders kaum erhältlich waren. Am Kölner Hauptbahnhof hatte die spätere Handelskette Ludwig auch ihren Ursprung: Am 27. Juni 1946 begann der gebürtige Berliner Gerhard Ludwig mit fliegenden Händlern mit dem Verkauf der von der Militärregierung zugelassenen Zeitungen, ein Jahr später wurde im Hauptgang des Bahnhofs das erste Zeitungsgeschäft eröffnet. Ein weiterer Verkaufsstand für Zeitungen, Zeitschriften und Bücher wurde in der Empfangshalle eröffnet sowie 1949 der erste Buchladen auf dem Gelände der Deutschen Bundesbahn. Überregional bekannt wurde Ludwig mit den „Mittwochsgesprächen“ von 1950 bis 1956 in seiner Bahnhofsbuchhandlung, einer historischen Form der „Talkshow“, bei denen Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Kultur wie Heinrich Böll, Gustav Gründgens oder Ludwig Erhard diskutierten. Im Jahr 1988 zog sich Gerhard Ludwig mit 79 Jahren aus dem aktiven Geschäft zurück und verkaufte das Unternehmen an die Firma Eckert aus Stuttgart. Diese Unternehmensgruppe ist

am Kölner Hauptbahnhof mit derzeit vier Geschäften vertreten. Einen mittleren Skandal löste jüngst die Absicht der DB AG aus, der immer noch „Ludwig“ benannten Filiale im Kölner Hbf zu kündigen, weil sie mehr Platz und Räume für die Bahnpolizei benötigt. Aktuell bemüht man sich nun, neue bzw. andere Räumlichkeiten für diese nunmehr über 70-jährige Institution am Kölner Hbf zu finden.

Doch zurück ins Jahr 1985 und zum noch von der Deutschen Bundesbahn geprägten Kölner Bahnbetrieb. Und wenn wir schon mal hier sind, ist doch eigentlich auch ein Spaziergang über die Hohenzollernbrücke nach Deutz auf die so genannte „Schäl Sick“ angesagt. Der Begriff steht in der rheinischen Mundart für die scheele oder falsche Seite, die am großen Strom ganz offensichtlich immer rechtsrheinisch angesiedelt ist, denn in Neuss am Niederrhein wird diese prinzipiell alberne Abwertung genauso verortet. Und zwischen dem rund 200 Kilometer entfernten Mainz und Wiesbaden gibt es die gleiche Fehde zwischen zwei vom Rhein getrennten Stadtteilen oder Städten, die „Schäl Sick“ heißt dort „Ebsch Seit“,



also die schlechte oder hässliche Seite ...

Noch ist die Hohenzollernbrücke nicht von unzähligen Schlössern verliebter Paare bewehrt, dieser Brauch sollte sich hier erst ab den Neunzigerjahren durchsetzen. Dafür rum-peln hier seit eh und je ständig ein oder mehrere Züge über den Rhein, rund 1200 sollen es täglich sein, die nicht nur die riesige Stahlkonstruktion, sondern natürlich auch den Boden des breiten Fußgängerweges unter unseren Füßen erzittern lassen. Und an der Westseite der geschichtsträchtigen Brücke haben seit dem 8. März des Jahres unserer Zeitreise die Bauarbeiten eines weiteren Brücken-anbaus für ein fünftes und sechstes Gleis begonnen, um den Kölner Hbf in das S-Bahn-System integrieren zu können.

Auf der „Schäl Sick“ interessiert uns neben dem nicht minder turbulenten Bahnhof Köln-Deutz mit seiner teilweise noch vorhandenen Jugendstil-Architektur insbeson-

dere das große Bahnbetriebswerk Köln-Deutzerfeld, von der Bundesbahn allerdings bereits in „Bw Köln 2“ umgetauft. Und hier sind entgegen allen Vermutungen nicht nur Reisezugloks von der 110 über die „Bauchbinden“-Ruhr-111

Im engen Gleisbogen am Dom geht es wieder ins Bahnsteigleben. Wir steigen um. Aus einem Radio trällern erst BAP und dann „de Höhner“ ...

bis zur 103 anzutreffen, sondern auch Güterzug-Maschinen beispielsweise der sechsachsigen Reihen 150 und 151. Auf der Drehscheibe fährt gerade die 150 121 des Bw Hagen ihre Karussell-Runde, die sich sogar noch weitgehend im Originalzustand mit grauem Dach, Umlaufstangen, runden Lüftungsgittern mit senkrechten Lamellen und natürlich grüner Farbgebung, allerdings im Lack schon ziemlich angegriffen, präsentiert. Und ganz in der Nähe ruht sogar die Akku-Kleinlok 381 005 auf einem kurzen Abstellgleis, mit ihrem aktuellen Anstrich in Türkis/Beige in der Tat eine eigenwillige Erscheinung. Diese Lok mit der früheren Bezeichnung Ka 4862 dient im hiesigen Bahnbetriebswerk anno 1985 noch als Verschiebegerät, dreißig Jahre später sollte ihr im DB-Museum Koblenz und im ursprünglichen weinroten Lack eine letzte „Ruhestätte“ gewiss sein.

Am Bahnhof in Deutz schauen wir den Zügen Rich-

Alles strebt zum Dom und zur damals „nur“ viergleisigen Hohenzollernbrücke: Intercity und Eilzug zwischen Köln-Deutz und Hauptbahnhof (1. September 1985).

tung Hohenzollernbrücke hinterher, natürlich stets überragt von den bis zu 157 Meter hohen Türmen des allgegenwärtigen Gotteshauses, das wegen ständiger Sanierungsarbeiten erst dann fertig werden soll, wenn die Welt untergeht. Der nächste Zug bringt uns wieder über den Rhein, wieder quietschen die Räder und knarren die Faltenbälge im engen Gleisbogen am Dom und schon quirlt ringsum wieder das Kölner Bahnsteigleben. Nein, die Welt geht nicht unter, weder hier noch auf der „Schäl Sick“. Wir steigen in einen anderen Zug und gleiten aus dieser Metropole, in der Tag und Nacht „großer Bahnhof“ ist, in ruhigere Gefilde. Aus dem Kofferradio eines Sitznachbarn trällern erst BAP und dann „de Höhner“. Viva Colonia! □





Der 16. Juli 1983 war im Nahetal ein absolut windstill und vermutlich träge-heißer Sommertag, der hier in Laubenheim nur kurz von einem entlang der Nahe durch den Ort fahrenden Güterzug „aufgelockert“ wird. Als Zugloks sind 211 085 und 212 250 im Einsatz. Auch insgesamt vermittelt das Bild durch die alte Häuserkulisse im Sonnenlicht und die spiegelglatte Wasseroberfläche eine wohltuende Stille und Ruhe.

FOTO: KNUT SCHELENZ



Mit dem ICE nur eine
Stunde bis Köln: die
Euphorie der „Neuen
Bahn“ anno 2002 am neuen
Flughafen-Fernbahnhof.



Bahnknoten Frankfurt/Main

Wer hat den Größten? Diese Frage wird immer wieder gestellt und stets widersprüchlich beantwortet: Hat nun Leipzig, Berlin, München, Hamburg oder Frankfurt am Main den größten Bahnhof Deutschlands?

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH

Mit markantem Stellwerksturm und blauer „Bügel-falte“ präsentiert sich am Nachmittag des 11. Juli 1989 noch der ganze Stolz der späten Bundesbahn.

Wie in den meisten Fällen ist es eine Frage der Definition, denn gemäß der Anzahl von täglich rund 450.000 Reisenden, die den Bahnhof frequentieren, gehört der Frankfurter Hbf neben Hamburg und München, die eine nahezu identische Reisendenzahl aufweisen, tatsächlich zu den größten Bahnhöfen in Deutschland. München dagegen hat mit 34 Bahnsteiggleisen (einschließlich S-Bahn) die meisten Perrons, Frankfurt hingegen „nur“ 29. Der mit 85.000 Quadratmetern flächenmäßig größte Bahnhof Deutschlands soll hingegen der in Leipzig sein. Nicht nur über Qualität, sondern auch über Quantität lässt sich also streiten.

Fest steht, dass der Frankfurter Hbf mitten im Verkehrs-Transitland Hessen liegt und somit für die DB die wichtigste Drehscheibe im deutschen Zugverkehr darstellt. Im Jahre 1888 als „Centralbahnhof“ und als überfälliger Ersatz für drei historische Bahnhofsanlagen eröffnet, ist er heute neben dem ICE-Bahnhof am Flughafen und dem Südbahnhof einer von drei Fernbahnhöfen in Frankfurt. Am 28. Mai 1978, also bereits vor rund vierzig Jahren, begann für Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet das S-Bahn-Zeitalter: Die spurtstarke Baureihe 420 im anfangs noch weiß-orangen Farbkleid brachte Pendler und

andere Reisende jetzt vor allem taktvoller aus Wiesbaden, Niederrhein, Bad Soden, Kronberg, Friedrichsdorf und Friedberg in die Mainmetropole, in der mehr Menschen arbeiten als wohnen. Vor der Jahrtausendwende spukten sogar Pläne zu einem „Frankfurt 21“ über das große Gleisvorfeld, doch das Schicksal des Stuttgarter „Vorbildes“ blieb dem geschichtsträchtigen Hauptbahnhof von „Mainhattan“ erspart. Die fünf riesengroßen Schiffe der Bahnhofshalle wurden aufwendig saniert und Züge sowie Reisende sind jetzt dank neuer Verglasung wieder bei hellem Tageslicht zu bewundern.

Natürlich hat dieser Bahnhof so gut wie alle Lokomotiv- und Triebwagenbaureihen gesehen, die es überhaupt gab und gibt. Anklänge beispielsweise an die Epoche der Bundesbahn existieren freilich nur noch im röhrenden Diesel einiger letzter V 60, die etwa die Wagengarnituren des letzten IC-Aufgebots der DB AG bereitstellen oder in die Wagenabstellgruppe abziehen. Kaum zu glauben, dass hier noch vor gar nicht allzu langer Zeit meist immer sechs bis zehn 103er an den Bahnsteigen und im Gleisvorfeld anzutreffen waren und sogar die Güterzug-Baureihen 150 und 151 mit Eil- und Nahverkehrszügen an den Prellbock kamen. Heute wird selbst hier der Bahnbetrieb so uniform, durchrationalisiert und unper-

sönlich wie überall abgewickelt, längst werden die ein- und ausfahrenden Züge nicht mehr aus dem markanten Stellwerksbau aus dem Jahre 1957, dessen nunmehrige „Hülle“ denkmalgeschützt ist, sondern seit 2005 mittels ESTW von einer Betriebszentrale aus irgendeinem anonymen Büroturm in der City gesteuert.

Doch so sehr die Schiene in diesem Ballungsraum beim Personenverkehr immer weiter expandiert (weitere S-Bahn-Linien sind in Planung und Bau, die Strecke gen Friedberg wird viergleisig ausgebaut), so umgekehrt und beklagenswert verhält es sich beim Schienengüterverkehr rund um die große Stadt: Wie fast überall ist der lokale Güterverkehr komplett in die Hände des Lkw gefallen – am augenfälligsten ist das Verschwinden des großen Hauptgüterbahnhofs (nebst ehemaligem Postbahnhof): Er befand sich im Nordwesten der Mainmetropole und erstreckte sich mit seiner Längenausdehnung von rund fünf Kilometer auf 70 Hektar vom Bereich der Galluswarte/Messegelände bis fast nach Frankfurt-Höchst. Selbstverständlich sorgten zahlreiche Gütergleise aus allen Richtungen für seine Anbindung an die Ferngleise der Main-Weser-Bahn, an die Main-Neckar-Bahn und Riedbahn sowie an die Verbindungen Richtung Hanau, Mainz-Bischofsheim und Wiesbaden. Er diente hauptsächlich der Verteilung des Einzelwagenverkehrs für den gesamten Frankfurter Raum, während Mineralöl-Ganzzüge hauptsächlich im nahen Frankfurt-Höchst sowie Flörsheim, Züge des Container- und Kombinierten Ladungsverkehrs dagegen in Frankfurt Ost behandelt wurden (und weiterhin werden).

Die eigentlichen Sargnägel dieses großen Verschiebebahnhofs waren der bei Großstädten stets übersteigerte Prestigeheunger (urbane Bebauung), die Verlagerung von innerstädtischer Industrie in neue Gewerbegebiete am Stadtrand sowie das zeitgleiche Herunterfahren des örtlichen Güterverkehrs durch Bundesbahn und DB AG. Und so wurde die Anlage im Jahre 1996 aufgegeben, 1998 bis Mitte der „Nuller Jahre“ wurden der Oberbau und der überwiegende Teil der Gebäude beseitigt. Das große Stellwerk wurde 2013 abgerissen, nur der historische Wasserturm ist als Industriedenkmal dieses ehemaligen Güterbahnhofs erhalten geblieben und wartet auf eine neue Nutzung. Heute erinnert neben diesem Wahrzeichen nur noch die Straßenbezeichnung „Güterplatz“ an den Hauptgüterbahnhof, auf dem riesigen Gelände befinden sich jetzt weitere Bauten der Frankfurter Messe sowie das so genannte Europaviertel mit betucht-teuren Wohnanlagen.

Auch im Frankfurter Osten einschließlich des Güterbahnhofs in Offenbach ist der Frachtverkehr auf der Schiene längst verschwunden. In Frankfurt Ost wird die einst betriebsame Maloche rund um den Main und die altherwürdige Eisenbahnbrücke (Deutschherrnbrücke) mit sich auftürmenden Ladegütern, Zollabfertigung und Gabelstaplern nachträglich und verklärt „Industriekultur“ genannt und das Gelände am Fuße des neuen Hochhauses der Europäischen Zentralbank ist jetzt in flauschiger Freizeitmanier zum „Hafenpark“ ernannt worden – mit Sportanlagen, Flaniermeilen und künstlichen Wän-

Sargnägel des großen Verschiebebahnhofs waren der in Großstädten typische Prestigeheunger mit urbaner Bebauung, die Verlagerung von innerstädtischer Industrie in Gewerbegebiete sowie das Herunterfahren des Güterverkehrs



den zum Austoben der örtlichen Sprayer-Szene. Nur ein einziges Hafengleis, auf dem gelegentlich Frankfurter Nostalgiezüge verkehren, sowie ein quietschgelber Bananewagen (siehe Eisenbahn-Journal 9/2014) sind eine letzte Reminiszenz u. a. an die hier früher befindliche Großmarkthalle, in die tatsächlich unzählige Bananen- bzw. Kühlwagen rangiert wurden. Die traditionsreiche Früchte-Großhandelskette „Hameico“ (Harder, Meiser & Co) mit Stamm- und Gründungssitz in Bremen war hier in Frankfurt Ost sowie an ihrer nicht weit entfernten Filiale und „Bananenreifeanlage“ in Dietzenbach aktiv – noch 2001 erhielt die Firma dort wöchentlich 25 Kühlwagen mit je 26 Tonnen Bananen.

Doch der Frankfurter Schienenverkehr ist natürlich nicht nur auf den Kern „Mainhattan“ zu reduzieren, allein die 18 Strecken ins Umland bieten immer noch ein Eldorado für Eisenbahn-Historiker oder für Fotografen. Drängt sich bei der Annäherung an die Metropole immer mehr geballte Urbanität sowie die einzige „Skyline“ Deutschlands ins Bild, so nehmen viele Linien umgekehrt oft gar ländlichen Charakter an, etwa die ehemalige Königsteiner Kleinbahn unter heutiger Betriebsführung der Hessischen Landesbahn oder auch die Main-Weser-Bahn, die schon hinter Bad Vilbel durch die Ausläufer der fruchtbaren Wetterau verläuft. Die 1847 eröffnete Linie nach Bad Soden im Taunus gilt als älteste Nebenbahn Deutschlands und

Die Stadt will Prestige statt Postbahnhof: letzte Abrissarbeiten auf dem Gelände des Hauptgüterbahnhofs und der Postanlagen (15. Juni 1999).



Zum Weiterlesen



Eisenbahn in Frankfurt am Main – die aktuelle Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals. Jetzt am Kiosk erhältlich oder im Verlag zu bestellen!

**Von der Metropole in die Region:
Ein VT 120.1 der
Verkehrsgesellschaft
VIAS brummt vom
Hauptbahnhof gen
Odenwald und somit in
wesentlich ländlichere
Gefilde (21. Juli 2013).**

mit gleich zwei Hauptstrecken nach Hanau werden die wichtigen Fernverkehre zur Nord-Süd-Strecke gen Fulda sowie zur Spessartstrecke gen Bayern abgewickelt. Der Main wird im Frankfurter Stadtgebiet mit mehreren Eisenbahnbrücken überquert sowie im Bereich Sachsenhausen per S-Bahn untertunnelt.

Und wer nach erlebnisreicher Rundfahrt wieder durch die großen Hallen des Hauptbahnhofs schreitet und schließlich auf dem breiten Bahnhofsvorplatz verweilt, blickt oben an der Fassade des Empfangsgebäudes auf die Dreiergruppe einer verzierten Bahnhofsuhr, des „Kekses“ der DB AG und des Schriftzugs „Hauptbahnhof“. Darüber auf der Dachmitte steht eine sechs Meter hohe und in Bronze getriebene Figurengruppe des Bildhauers Gustav Herold, welche den griechischen Gott Atlas darstellt, der mühselig die Weltkugel auf seinen Schultern trägt, begleitet von Symbolfiguren für Dampf und Elektrizität. In unmittelbarer Nähe befinden sich weitere Figuren zu Handel, Ackerbau, Eisenindustrie und Schifffahrt. Kann man das Wesen Frankfurts und auch seiner Schienenwege plastischer darstellen? □



S-Bahn in Rhein-Main-Ursprungslackierung und doppelstöckige Wandmalerei im Gallusviertel (26. August 1998).

Abfahrbereit am „Bleistift“ des Messturms: 151 069 mit Durchgangsgüterzug 54155 im noch weitgehend intakten Frankfurter Hauptgüterbahnhof (28. Juni 1991).



Historische Kalender 2018

Klassische Schwarzweiß-Fotos im Großformat



Mit der DR durch Thüringen

Die bekannten Eisenbahn-Fotografen Burkhard Wollny und Wolfgang Bügel besuchten in den 1970er- und 1980er-Jahren dutzende Male den damals noch faszinierenden Dampfbetrieb bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Geradezu legendär waren die Einsätze der Baureihe 95 im Thüringer Wald (Titelbild).

Best.-Nr. 581720 · € 12,95



Berlin Ost-West

Einzigartige Motive dokumentieren den regen und interessanten Schienenverkehr im Ost- und Westteil der Stadt zwischen der Zeit unmittelbar nach dem Mauerbau und dem Ende des Dampflokeinsatzes durch die Deutsche Reichsbahn. Faszinierende Aufnahmen aus einer geteilten Stadt, deren Schienenstrecken aber komplett von der DDR betrieben wurden.

Best.-Nr. 581719 · € 12,95



Reise durchs Ruhrgebiet

Begeben Sie sich mit diesem außergewöhnlichen Kalender auf eine Reise durch das Ruhrgebiet in der Vor- und Nachkriegszeit. In diesem bedeutenden Industrie- und Bergbauggebiet spielte die Eisenbahn eine wichtige Rolle: Die junge Bundesbahn sorgte dafür, dass das Leben in Bewegung blieb. Ein eindrucksvolles Dokument der Zeitgeschichte.

Best.-Nr. 581711 · € 12,95

Die schönsten Motive und die besten Fotografen

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm, mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger
Unsere Kalender finden Sie unter www.vgbahn.de/kalender mit Übersicht aller Kalenderblätter



Reichsbahn-Dampf

13 meisterhafte Motive zeigen spektakuläre und seltene Dampfbespannungen, eingebettet in herrliche Landschaften oder vor schweren Zügen auf Hauptstrecken. Die Fotos sind auch eine Erinnerung an eine untergegangene Welt, die zumindest in Bezug auf die Eisenbahn und die Reichsbahner in Ost und West in guter Erinnerung geblieben ist.

Best.-Nr. 581709 · € 19,95



Hamburg – Bahn und Hafen

Hamburg war besonders in der Vor- und Nachkriegszeit eine Stadt mit einem unwahrscheinlich vielfältigen und interessanten Bahnbetrieb – vor allem wegen des großen Hamburger Hafens. Dieser Kalender entführt Sie in die Epoche der 1930er- bis 1960er-Jahre, u.a. mit stimmungsvollen Motiven des Bundesbahn-fotografen Walter Hollnagel, der das Bahngeschehen an der Waterkant meisterlich im Bild festgehalten hat.

Best.-Nr. 581712 · € 12,95

Michael Hubrich

Die Städte Rheine und Gelsenkirchen sind seit den letzten planmäßigen Dampflokeinsätzen bei der Deutschen Bundesbahn, die dort vonstatten gingen, wohl jedem Eisenbahnfreund ein Begriff. Michael Hubrich, 1963 in Gelsenkirchen geboren und aufgewachsen, verbrachte viele Wochenenden und Ferien bei den Großeltern in Rheine. Einer der beiden Großväter war sogar im Bahnbetriebswerk beschäftigt. Da lag es nahe, dass Michael sich schon früh für die letzten Dampflokomotiven interessierte.

Als er Mitte der 1970er Jahre dank der Unterstützung durch seinen Vater gerade in der Lage war, halbwegs brauchbare Dampflokfotos anzufer-tigen, ließen ihn die rauchenden Motive auf den westdeutschen Gleisen im Stich. Von 1977 bis 1985 waren Dampflokomotiven auf den Gleisen der DB verboten. Als Kind des Ruhrgebietes erkundete er das scheinbar unendliche Schienennetz des Reviers und fotografierte Züge der Montan-industrie. Wie viele andere Fotografen erweiterte er in den 1980er Jahren sein Fotorevier auf die östliche Seite der inner-deutschen Grenze. Ferner kam er später durch den Lo(c)kruf der letzten Dampflokomotiven in weit entfernte Länder wie Südafrika oder China. Nachdem es seit rund zehn Jahren keine nennenswerten Dampflokreiere auf der Welt mehr gibt, zieht es ihn zu den langen Güterzügen in die Gebirgs- und Wüsten-



landschaften der USA. Wobei er das heimische Revier aber auch nie aus den Augen verloren hat.

Neben den Dampflokomotiven, die fotografisch immer eine ganz besondere Herausforderung sind, ist für ihn die Eisenbahnfotografie eine Art Landschaftsfotografie, deren Reiz durch das Hauptmotiv – den fahrenden Zug – geprägt ist. Mit Nikon-Kleinbildkameras und einer Pentax 6x7 wurden bis 2009 ausnahmslos Diafilme belichtet. Heute möchte Michael Hubrich die Vorzüge der hochauflösenden Digitalkameras nicht mehr missen.

Für die folgenden Seiten hat er uns ein paar „goldene Momente“ aus seinem Bildarchiv herausgesucht.

Goldenes Allgäu:
Eine hohe
Schneelage
erforderte die
Bespannung der
Züge auf der
Außerfernbahn
zwischen Kempten
und Pfronten-
Steinach mit
zwei Lokomo-
tiven. Die unter-
gehende Sonne
lässt 218 406-7
und 218 436-4 mit
der RB 14623 bei
Maria Rain am
26. Februar 1999
erstrahlen.







Goldenes Südafrika: Der Montagu-Pass überquert die Outeniqua-Berge und verbindet die Küstenregion des südafrikanischen Westkaps mit dem Hochplateau Kleine Karoo. Am Morgen des 21. Mai 1997 startet GMAM-Garratt 4122 im Bahnhof von Oudtshoorn zur Fahrt den Pass hinunter nach George.

Zweimal goldenes Ruhrgebiet: In Duisburg-Hüttenheim befindet sich das Hüttenwerk Krupp Mannesmann. Der Blick in den großen Rangierbahnhof lässt erahnen, warum die Stadt im westlichen Ruhrgebiet der größte Stahlstandort in Europa ist. Rangierdienst hatte am späten Abend des 2. Februar 2015 Lok 870 der Thyssen Krupp Steel Europe (TKSE) Werkbahn (Typ MH 05 Krauss-Maffei).

Während die untergehende Sonne die Abdampfwolken eines Kohlekraftwerkes beleuchtet, zieht am 8. Februar 2011 eine 151er der DB AG nördlich von Recklinghausen einen Röhrenzug vom Ruhrgebiet zur Schiffsverladung nach Norddeutschland.





Goldenes Kalifornien: Von 1848 bis 1854 dauerte einst der echte kalifornische Goldrausch und lockte tausende von Glücksrittern an die amerikanische Westküste. Goldenes kalifornisches Licht beleuchtete am Abend des 21. Juli 2010 einen transkontinentalen Güterzug, während er auf seiner Fahrt über den Tehachapi-Pass die Ausweichstelle Bena passiert.



MODELLNEUHEITEN



ESU

290 der DB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Hochdetailliertes Modell einer V 90 der ersten Bauserie mit zwei Kühlerventilatoren. Viele filigrane Details, z.B. geätzte Schutzgitter auf dem langen Vorbau. Umfangreiche Ausstattung mit Sound- und Lichtfunktionen, digital schaltbare Kupplung und Abgasgenerator. Sehr gute Fahreigenschaften, vor allem bei niedriger Geschwindigkeit. Multiprotokolldecoder für DCC, Motorola und Mfx serienmäßig, wie immer bei Esu Klippschleifer zum Umschalten DC/AC. UVP: 439 Euro*)



BRAWA

Packwagen MPw4yge der DB. H0, Formneuheit, Epoche IIIb. Modell des aus zwei Kriegs-Personenwagen zusammengesetzten Packwagens, filigran detailliert und lupenrein bedruckt. Auch in Varianten der Epochen IIIa und IV mit vorbildentsprechenden Formänderungen erhältlich. UVP: 75 Euro



PIKO

Mitteleinstiegswagen der DB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Maßstäblich lange Modelle von Wagen der 1./2. und 2. Klasse sowie des Steuerwagens ohne Gepäckabteil. Klare, plane Fenster, Griffstangen einzeln angesetzt, am Steuerwagen auch Signalthorn. Lupenreine Lackierung und Beschriftung, farblich unterschiedliche Inneneinrichtung. Alle Wagen für Beleuchtungsdecoder vorbereitet. UVP: je 50 Euro, Steuerwagen 60 Euro



*) alle UVP-Angaben Empfehlung des Herstellers zu Redaktionsschluss, auf glatte Euro-Beträge gerundet



BRAWA

291 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Modell einer V 90 mit MaK-Motor, vorbildentsprechend mit Formänderungen am langen Vorbau gegenüber dem vor genau einem Jahr vorgestellten Ursprungsmodell. Sehr detailreich mit sehr guten Fahreigenschaften. Erhältlich in Gleich- und Wechselstrom-Ausführung mit und ohne Sound und Digitalkupplung. UVP: 290 (DC), 320 (AC) bzw. 410 (Sound) Euro

ROCO

Güterwagen Glr 22 der DB. H0, Variante, Epoche IIIa. Nach Vorbildfoto bedrucktes Modell eines an die Firma Holzindustrie Hunsrück K.G. verliehenen Wagens, dessen Grundmodell allerdings der Nachfolgetyp Glms 38 ist. Geätzte und bedruckte Firmenembleme zum Selberankleben beiliegend. UVP: 26 Euro



BUSCH

Einständiges Dorf-Feuerwehrhaus. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Nach einem Vorbild in Oldendorf (Kreis Celle) gestalteter Bausatz aus lasergeschnittenem Holz, Karton und Kunststoff. Fertig eingefärbt, problemlos zu bauen. UVP: 44 Euro



BRAWA

Güterwagen Gms 30 der DB. H0, Teil-Formneuheit, Epoche IIIb. Der Ausführung ohne folgt jetzt die mit Bremserbühne bzw. -haus. Sehr detailliert gestaltet, in vielen europäischen und Epochenvarianten erhältlich. UVP: 40 Euro



ROCO

Ellok 1046 der ÖBB. H0, Variante, Epoche IVb. Schönes Modell dieser zunächst als Gepäcktriebwagen bezeichneten Lok. Viele angesetzte Details, filigrane Drehgestellblenden. Erhältlich mit und ohne Sound, in AC nur mit. UVP: 234 (DC) bzw. 314 (Soundloks) Euro



BRAWA

Kesselwagen Bauart Uerdingen, eingestellt bei der DB. H0, Varianten, Epoche IIIb. Mit vielen Anbauteilen bestückte Modelle eines Wagens der VTG sowie als Jubiläumswagen der Dynamit Nobel AG mit weitgehend authentischen Anschriften. UVP: je 35 Euro



PIKO

Güterzuglok 140 der DB. H0, Variante, Epoche III. Ellok-Klassiker mit Doppellampen, Regenrinne und Mehrfachdüsenlüftern. Einwandfreie Bedruckung, viele angesetzte Teile. Erhältlich für Gleich- und Wechselstrom. UVP: 135 bzw. 185 Euro



BUSCH

Traktor Kramer K12 mit Güldner-Motor und Feldschmiede. H0, Neuentwicklungen, Epoche II/III bzw. I-III. Zwei landwirtschaftliche Raritäten mit Baujahren 1936 bzw. 1857, filigran und detailreich. UVP: 30 bzw. 35 Euro

PIKO

Tenderlok BR 82 der DB.
N, Formneuheit, Epoche III.
Filigranes Modell der Neubau-
tenderlok, ausgestattet mit vie-
len freistehenden Details wie
Griffstangen, Kesselanbauten
usw. Steuerung vorwiegend
Metall, lupenreine Bedru-
ckung. Drei Mittelachsen di-
rekt angetrieben, Schnittstelle
Next18 serienmäßig.
Anfahrsgeschwindigkeit umge-
rechnet ca. 15 km/h, Höchst-
geschwindigkeit 116 km/h.
UVP: 230 Euro



FLEISCHMANN

Güterwagen G Hannover der DRG und Vorratswagen der DB. H0, Varianten, Epoche II bzw. IV. Modelle unterschiedlicher Bauserien des Verbandswagen-Klassikers, beide sauber bedruckt und mit beweglichen Türen. UVP: je 26 Euro

VOLLMER

Martin-Luther-Denkmal. H0, Formneuheit, ab Epoche I. Modell des von Johann Gottfried Schadow entworfenen und 1821 errichteten Originals in Wittenberg, jedoch ohne den guss-eisernen Baldachin Karl Friedrich Schinkels darüber. UVP: 16 Euro



Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats September: Internationaler Güterzug mit Re 6/6

Internationaler Güterzug des Kombinierten Verkehrs mit Güterwagen aus Holland, Österreich, Frankreich, Deutschland und der Schweiz, die teils den Bahnen, teils Privatfirmen gehören. Sie sind beladen mit Wechsellpritschen, Containern und Sattelaufliegern. Einzig bei den Sattelaufliegern reisen Teile des Strassentransports mit. Das ist der Fall bei den Sendungen auf den Wagen Sieben bis Zehn. Wirtschaftlicher sind allerdings Transporte mit Wechsellpritschen oder Containern.

Re 6/6: 7,8 MW, 120 t, Last: 48 Achsen, 743 t, v_{max} 100 km/h

www.kaeserberg.ch



Text: Christoph Kutter ♦ Fotos: ka (15), Busch



Voll: Zwischen Rauchgenerator und Decoder verdeckt Ballast den Blick auf den Motor.



Die für die Windabweiser durchbrochenen Fensterrahmen wirken wenig vorbildgetreu.



Radsätze und Steuerung des Modells wirken sehr vorbildnah. Nur Sandfallrohre fehlen.



BAUREIHE 85 IN H0 VON ROCO

Die Dicke aus Wuppertal

In diesem Jahr baut Roco fleißig Rückstände ab: Nach der S 160 wurde nun das gleichfalls schon vor einigen Jahren angekündigte Modell der Baureihe 85 ausgeliefert. Kann die Lok mit der hervorragend gelungenen „Klapperschlange“ mithalten?

VON CHRISTOPH KUTTER



Das bullige Gesicht der Lok. Gut zu erkennen sind die unterschiedlichen Lampentypen.



- **Vorbild:** 85 007 der Deutschen Bundesbahn vom Bw Wuppertal-Vohwinkel, Untersuchungsdatum 31.3.1959 (Epoche IIIb).
- **Katalognummern:** 72270 (DC analog), 72271 (DCC mit Sound und Rauchgenerator), 78270 (AC), 78271 (AC mit Sound und Rauchgenerator - getestet).
- **Länge:** 18,7 Zentimeter, entspricht Vorbild (16,3 Meter).
- **Gewicht:** 410 Gramm.
- **Material:** Kessel, Wasserkästen, Räder und Rahmen Metall. Führerhaus, Windleitbleche, Kohlenkasten und Kleinteile Kunststoff. Griffstangen und Steuerung vorwiegend Metall.
- **Zurüstteile:** Pufferbohlenausstattung, Kolbenstangenschutzrohre und Schilder.
- **Ausführung:** Modell der erhaltenen Vorbildlok im letzten Einsatzjahr als Schiebelok auf der Steilstrecke Erkrath-Hochdahl. Alle

größeren Details am Kessel einzeln angesetzt, Handräder am Speisedom durchbrochen. Senkrechte Wände der Wasserkästen nur teilgenietet wiedergegeben (geschweißte Reparaturstellen), Oberseite mit sehr feinen Nietreihen. Sandfallrohre nur am Kessel dargestellt, nicht an den Rädern, teilweise mit Gussgraten. Filigrane Lichtmaschine mit allen Anschlüssen. Stirnseite mit einzeln angesetztem Nummernschild und schöner Wiedergabe des Mittelzylinders. Steuerung und Antrieb des Mittelzylinders als Attrappe nachgebildet. Alle Trittflächen mit feinem Riffelblech. Zierliche Windleitbleche vorbildgerecht mit Nieten. Außenzylinder korrekt mit Eckventil-Druckausgleichern. Unteres Lampenpaar DRG-Typ, drittes Spitzenlicht DB-Reflexglaslaterne (ebenso hinten). Führerhaus mit freiem Durchblick ab der Fensterunterkante, Steuerungsumstellrad rot eingefärbt und einzeln angesetzt. Auf der Rückseite des Dachs nachgebildete Kohlenkastenabdeckung aus geätztem Blech, filigrane hintere Aufstiegsleitern aus relativ weichem Kunststoff.

• **Räder und Steuerung:** Sehr schöne feinspeichige Radsätze aus Metall mit niedrigen Spurkränzen, Laufflächen und Spurkränze dunkel vernickelt, ebenso die Metallteile der Steuerung. Gegengewichte der Kuppelachsen eins, vier und fünf vorbildentsprechend durchbohrt.

• **Lackierung und Bedruckung:** Saubere seidenmatte Lackierung, im roten Bereich praktisch keine Glanzunterschiede zu durchgefärbten Kunststoffteilen. Alle Anschriften lupenrein, sogar das Fabrikschild.

• **Technik:** Antrieb durch schräg genuteten fünfpoligen Motor mit Schwungmasse über Schnecken-Stirnradgetriebe auf den vierten Kuppelradsatz. Dieser mit Haftreifen bestückt und seitenverschiebbar gelagert. Erste Kuppelachse nur minimal verschiebbar, übrige Kuppelachsen gefedert mit unterschiedlichem Höhen- und Seitenspiel. Schnittstelle PluX22 unter dem Kohlenkasten, darunter Pufferkondensator zur Überbrückung kurzer stromloser Abschnitte. Rauchentwickler für geregelten Ausstoß in den entsprechenden Versionen serienmäßig*). Wechselstromvarianten derzeit mit Zweiprotokolldecoder für Märklin-Motrola sowie DCC ausgestattet. Der eigentlich zum Einbau vorgesehene mfx-fähige Multiprotokolldecoder von Zimo wird registrierten Kunden (Beipackschreiben!) im Oktober kostenfrei zugeschickt.

• **Licht und Sound:** Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzensignal mit warmweißen LEDs. Im mfx- beziehungsweise DCC-Betrieb bis zu 24 Funktionen schaltbar, davon 20 Geräuschfunktionen*). Volltönder, radsynchroner Auspuffschlag, aus dem Führerhaus.

• **Fahrverhalten:** Hervorragend sanftes und ruckfreies Anfahren aus dem Stand, nahezu geräuschloser Lauf. Höchstgeschwindigkeit digital umgerechnet 105 Stundenkilometer. Gute Zugkraft: Im EJ-Praxistest zog die Lok problemlos einen 48-Achsen-Zug (20 Wagen) über die Drei-Prozent-Wendel mit Radius 51,5 Zentimeter (Märklin R 3). Allerdings neigten beide Laufachsen, wenn führend, zum Entgleisen in Kurven.

• **Wartung:** Illustrierte Bedienungsanleitungen mit Ersatzteilliste und Funktionenverzeichnis. Das Lokgehäuse lässt sich nach Ausklipsen der Handläufe am Führerhaus und Abnahme desselben durch das Lösen einer Schraube im Dampfdom abnehmen. Der Motor ist nur durch weiteres Zerlegen der Lok erreichbar. Decodertausch ist nach Demontage des Führerhauses möglich.

• **Das könnte besser sein:** Die riesige und komplizierte Verpackung. Sie schützt zwar vermutlich auch bei einem Sturz aus 20 Metern Höhe, aber der Aufwand zum Los- und vor allem zum Wiederfestschrauben der Lok wirkt ziemlich spaßbremsend.

• **Preise:** 379,- Euro (DC analog), 419 Euro (AC soundlos), 509 Euro (DC und AC mit Sound, Rauch- und Lichtfunktionen). □

Kutters Fazit



Rocos 85er ist zweifellos ein Spitzenmodell, sowohl hinsichtlich der Detaillierung als auch der Fahreigenschaften. Auch die technische Ausstattung ist top. Dass die Laufachsen überdurchschnittlich häufig entgleisen, dürfte an den zu weichen Federn unseres Musters liegen. Genau überlegen sollte sich den Kauf aber derzeit jeder, der mit der Wechselstrom-de luxe-Variante 78271 liebäugelt: Für 509 Euro UVP bekommt man zunächst kaum mehr als die stumme Version 78270 und darf den ab Oktober verschickten High-End-Decoder dann auch noch selbst einbauen. Zu verantworten hat das zwar Zulieferer Zimo, doch stelle man sich eine solche Vorgehensweise bei Autos oder Handys vor. Bleibt noch die Antwort auf die eingangs gestellte Frage: Ja, die 85 ist der S 160 ebenbürtig und hat dazu noch einen geregelten Rauchgenerator sowie diverse Lichtfunktionen. Dennoch ist mir das US-Reptil sympathischer – frag mich bitte niemand, warum.

*) Funktion wegen des provisorisch eingebauten Einfach-Decoders nicht oder nur begrenzt testbar.

Edel-Probe

Die Spur 0 ist wieder in Mode. Viele erfreuen sich an detailreichen Modellen und deren guten Fahreigenschaften. Doch nur wenige bauen ganze Anlagen, denn die Anforderungen an Platz und Detaillierung in 1:45 sind hoch. Diese Anlage entstand als Versuchsobjekt – für eine noch größere

VON MARTIN FÜRBRINGER





Vorige Doppelseite: Vor sich dramatisch türmender Wolkenkulisse setzt sich eine VT 98-Garnitur im Bahnhof Weidenberg in Bewegung. Die Schienenbusse waren typisch für fränkische Nebenstrecken in den 60er-Jahren.



Oben: Neben einem Bahnsteiggleis verfügt die Station Weidenberg über ein Überhol- und ein Ladegleis.

Links oben: Das 1:45-Modell des Bahnhofs ist eine Sonderanfertigung in Lasercut-Technik, zu der auch der angebaute Holzschuppen gehört.

Links: Auch das Lagerhaus in Untersteinach ist ein Lasercut-Modell.



Thema dieser Anlage ist der kleine Durchgangsbahnhof Weidenberg, der etwa auf halbem Weg an der ehemaligen Bahnstrecke Bayreuth–Warmensteinach liegt. Wer häufig mit dem Auto zwischen Nürnberg und Berlin unterwegs ist, kennt die Gegend: Der für seine Staus berühmte Bindlacher Berg schneidet die Bahn kurz hinter Bayreuth. Bei Eisenbahnfans in aller Welt einen magischen Klang hat die Schiefe Ebene, die sich nur wenige Kilometer nördlich erstreckt.

Leider ist heute schon Weidenberg der Endpunkt dieser Strecke und Gleise hinauf nach Warmensteinach in das landschaftlich schöne Fichtelgebirge am Fuße des Ochsenkopfs sucht man bis auf kurze Teilstücke vergeblich. Der Hauptgrund dieser Streckenkürzung

war im Jahr 1993 die stark baufällig gewordene Brücke bei Mengersreuth. Auf Grund der hohen Investitionskosten und der eher geringen zu erwartenden Fahrgastzahl lohnte sich eine Sanierung nicht.

Für diese kleine Anlage, die eigentlich nur ein Testlauf vor dem Bau einer größeren Spur-0-Anlage auf meinem Dachboden ist, habe ich die Modulbauweise als transportable Lösung gewählt. Natürlich lässt der relativ große Maßstab nur sehr stark verkürzte und vereinfachte Bahnanlagen zu. Nichtsdestotrotz ist ein kompakter Streckenbetrieb in L-Form vom Haltepunkt Untersteinach nach Weidenberg und dann zu einem Fiddle-Yard mit Umsetzungsmöglichkeiten geboten. Gefahren wird mit den Komponenten der Firma Lenz (LVZ 100 + LH 90 + TR 150 Stromversorgung).

Endstation der Anlage ist Untersteinach. Den ohnehin geringen Platz an Güterschuppen und Freiladegleis muss sich die Normalspurstrecke auch noch mit einer hier endenden Feldbahn teilen.







Wegen der platzbedingt gedrängten Bauweise ist der Landschaftsabschnitt zwischen den Stationen nur kurz geraten. Die V 80 hat einen Panzertransport der Bundeswehr am Haken. Frachten dieser Art waren zur Zeit des Kalten Kriegs häufig, denn der Eiserne Vorhang war nah und die Militärdichte hoch.

Auf einem Feldweg neben der Bahn ist ein zur Epoche passender und vorbildgerecht verschmutzter Traktor unterwegs.

Rechte Seite innen: Auf dem schmalen Streifen hinter den Gleisen ist wenig Raum für zusätzliche Szenen. Dennoch ist der Übergang zur Hintergrundkulisse optimal gelungen.

Rechts außen: Gleich hinter dem Bahnhof Weidenberg kreuzt ein kleiner Bach die Strecke. Die V 100 hat die 64 als „Mädchen für alles“ abgelöst.





Der Bahnhof Untersteinach ist zwar als Durchgangsstation angelegt, tatsächlich aber Anlagenende. Durch das Freileidegleis mit Lagerschuppen und die Anbindung der Feldbahn ist der Güterumschlag hier relativ hoch.





Blick in die Ladestraße von Untersteinach, wo sich ein schmales Tempo-Dreirad und eine Köf II begegnen.

-Anzeige-



Hausmesse bei Modellbahn Kramm



mit vielen Firmen

Wir laden Sie herzlich ein:

Samstag · 23.09.17 · 09-18 Uhr

Spur N Modul-Anlage vom
N-Bahn-Club Köln, Spur N Car
System Anlage vom N-Car-S Team,
HERPA Umbautour ist bei uns
zu Gast sowie viele Firmen.

Gewinnspiele, Sonderpreise,
Leckeres vom Grill und mehr –
Lassen Sie sich überraschen!
Das Team von Modellbahn Kramm
freut sich auf Sie!

www.modellbahn-kramm.com

40723 Hilden · Hofstr.12 · Tel: 02103 - 51033 · Kramm.Hilden@t-online.de



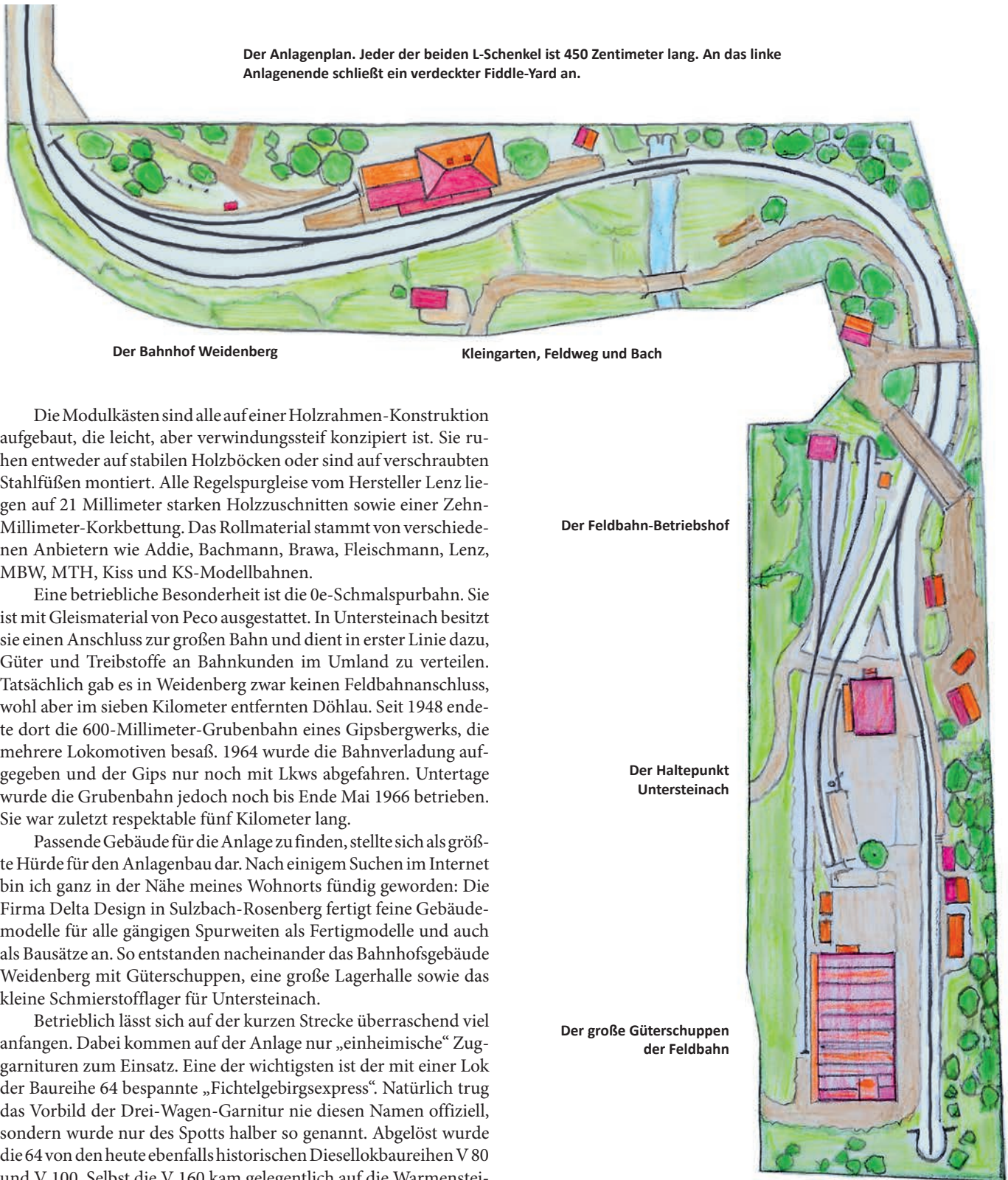


Während auf der Feldbahn gerade Pause ist, verlässt eine 64er mit ihrem Güterzug Untersteinach. Die prächtige Abdampf- und Qualmfahne stammt von einer Originallok, sie ist ins Bild kopiert. Gleiches gilt für das deutlich sparsamere Fähnchen der Lok rechts.

Im Abendlicht vor dem Güterschuppen der Feldbahn sonnt sich eine ihrer gekonnt patinierten Lokomotiven.



Der Anlagenplan. Jeder der beiden L-Schenkel ist 450 Zentimeter lang. An das linke Anlagenende schließt ein verdeckter Fiddle-Yard an.



Der Bahnhof Weidenberg

Kleingarten, Feldweg und Bach

Der Feldbahn-Betriebshof

Der Haltepunkt Untersteinach

Der große Güterschuppen der Feldbahn

Die Modulkästen sind alle auf einer Holzrahmen-Konstruktion aufgebaut, die leicht, aber verwindungssteif konzipiert ist. Sie ruhen entweder auf stabilen Holzböcken oder sind auf verschraubten Stahlfüßen montiert. Alle Regelspurgleise vom Hersteller Lenz liegen auf 21 Millimeter starken Holzzuschnitten sowie einer Zehn-Millimeter-Korkbettung. Das Rollmaterial stammt von verschiedenen Anbietern wie Addie, Bachmann, Brawa, Fleischmann, Lenz, MBW, MTH, Kiss und KS-Modellbahnen.

Eine betriebliche Besonderheit ist die 0e-Schmalspurbahn. Sie ist mit Gleismaterial von Peco ausgestattet. In Untersteinach besitzt sie einen Anschluss zur großen Bahn und dient in erster Linie dazu, Güter und Treibstoffe an Bahnkunden im Umland zu verteilen. Tatsächlich gab es in Weidenberg zwar keinen Feldbahnanschluss, wohl aber im sieben Kilometer entfernten Döhlau. Seit 1948 endete dort die 600-Millimeter-Grubenbahn eines Gipsbergwerks, die mehrere Lokomotiven besaß. 1964 wurde die Bahnverladung aufgegeben und der Gips nur noch mit Lkws abgefahren. Untertage wurde die Grubenbahn jedoch noch bis Ende Mai 1966 betrieben. Sie war zuletzt respektable fünf Kilometer lang.

Passende Gebäude für die Anlage zu finden, stellte sich als größte Hürde für den Anlagenbau dar. Nach einigem Suchen im Internet bin ich ganz in der Nähe meines Wohnorts fündig geworden: Die Firma Delta Design in Sulzbach-Rosenberg fertigt feine Gebäude-Modelle für alle gängigen Spurweiten als Fertigmodelle und auch als Bausätze an. So entstanden nacheinander das Bahnhofsgebäude Weidenberg mit Güterschuppen, eine große Lagerhalle sowie das kleine Schmierstofflager für Untersteinach.

Betrieblich lässt sich auf der kurzen Strecke überraschend viel anfangen. Dabei kommen auf der Anlage nur „einheimische“ Zug-garnituren zum Einsatz. Eine der wichtigsten ist der mit einer Lok der Baureihe 64 bespannte „Fichtelgebirgssexpress“. Natürlich trug das Vorbild der Drei-Wagen-Garnitur nie diesen Namen offiziell, sondern wurde nur des Spotts halber so genannt. Abgelöst wurde die 64 von den heute ebenfalls historischen Diesellokbaureihen V 80 und V 100. Selbst die V 160 kam gelegentlich auf die Warmensteinacher Strecke, vor allem wenn es galt, vom noch heute aktiven Gleisanschluss der Firma Zapf eine Ladung Fertiggaragenteile abzuholen. Nicht vergessen werden dürfen die klassischen Schienenbusse, die in den 60er-Jahren überall im Fichtelgebirge die Dampfzüge verdrängt hatten.

Wie erwähnt, ist diese Anlage ja nur ein Probestück für ein dachbodenfüllendes größeres Projekt. Mit ihrer Hilfe ließen sich wertvolle Erfahrungen gewinnen, die sich hoffentlich einmal bei dessen Planung und Bau auszahlen werden. Immer wieder überrascht hat mich, obwohl ich der Tatsache natürlich bewusst war, der im Vergleich zu H0 wirklich enorme Platzbedarf der Spur 0. Auch

bei der Anlagengestaltung sind in dieser Baugröße plötzlich Details zu beachten, die früher gar nicht aufgefallen waren. Dies gilt besonders beim Fotografieren, denn die Kamera ist bekanntermaßen gnadenlos. Dafür aber wird man beim Rollmaterial mit Fahrzeugen in optimaler Detaillierung entschädigt, die darüber hinaus exzellente Laufeigenschaften und einen tollen Sound aufweisen. □

Lieferadresse der Lasercut-Gebäude:
Delta Design, Herr Grünthaler, Telefon: 09661/3048610 oder E-Mail delta-ha@gmx.de

Ja wo ist denn der Zug? Vor gigantischen Industriebauten wie diesem Stahlwerk wirken auch Lok-Kraftpakete wie die 043 links winzig. Rechts unten vor dem Erzhafen versteckt sich noch ein Akkutriebwagen der Reihe 515.



Der Weg des Stahls



Mitte 2014 wurde in der früheren Krupp-Stadt Essen die H0-Schauanlage „Oktorail“ eröffnet. Sie zeigt auf mehr als 400 Quadratmetern Fläche und 65 Metern Länge typische Motive aus dem Ruhrgebiet von 1965 bis heute sowie viele andere beeindruckende Motive

VON FRANK ZARGES

In einem Binnenhafen beginnt bei Oktorail der Weg vom Eisenerz zum fertigen Auto. Dem Ganzzug aus Erz-IIIId-Wagen ist eine 221 vorgespannt.

Rechte Seite: Eine Lok der Baureihe 44 schleppt einen Kohlenzug vor der Kulisse einer Zeche entlang. Die alten Märklin-Modelle dieser Baureihe stehen wegen ihrer Robustheit bei Anlagen mit großer Laufleistung hoch im Kurs.

Unten: Ein modellbauerisches Glanzstück ist der Hochofen. Auch hier verschwinden Plattform- und Torpedopfannenwagen fast unter dem gewaltigen Bauwerk. Auf der rechten Seite unten ein Blick ins Gebäude.





Für eine Modellbahnanlage sehr ungewöhnlich ist das Thema von Oktorail: Hier dreht sich alles ums liebste Kind der Deutschen, ums Auto. Erstaunlich? Nein, denn bei dessen Produktion spielt die Bahn eine praktisch unverzichtbare Rolle. So beginnt ein Rundgang entlang der Anlage im Jahre 1965 mit der Gewinnung der für die Pkw-Herstellung nötigen Rohstoffe im Ruhrgebiet. Neben beeindruckenden Modellen von Zechen und Stahlwerken sind natürlich auch die ruhigen Seiten des Ruhrgebiets nachgebildet.

In der Gegenwart angesiedelt ist dagegen die nachgebildete Produktion eines Kraftfahrzeugs, die vom Besucher durch große Fensterflächen im Modell-Fabrikgebäude betrachtet werden kann. Wie beim Vorbild werden die fertigen Karossen danach mit der Bahn zu ihren Abnehmern gefahren – in diesem Fall nach Italien, was es ermöglichte, in einer Ruhrgebiets-Anlage auch hochalpine Motive zu gestalten.

Untergebracht ist Oktorail in den Räumen einer alten Orangerie, die früher auch als Terrarium genutzt wurden. Nach dem Eintritt in den Grugapark, Eingang Orangerie, gelangt man zunächst in eine nachgebildete kleine Bahnhofshalle mit Fahr-



Absolut sehenswert: die Bahnhofshalle nach Leipziger Vorbild vor passender Stadtkulisse. Links das repräsentative Hauptgebäude des Bahnhofs.





Immer wieder schön: ein Modell-Rummelplatz bei Nacht in voller Lichterpracht.

kartenschalter, die dem Besucher gleich das richtige Eisenbahnflair vermittelt.

Nach einer kurzen virtuellen Zeitreise erreicht man die Modellbahnanlage und wird mit einem sagenhaften Blick auf eine Industriekulisse in 1:87 überrascht. Mit spannender Beleuchtung und echter Geräuschkulisse aus der Montanindustrie hat man Gelegenheit, die Details auf der Anlage zu betrachten.

Eine ebenso originelle wie interessante Idee sind an den Hallenwänden montierte große Monitore, die parallel zu den jeweiligen Industriemotiven Filme aus den Werken der Montanindustrie zeigen. So können die Besucher nicht nur Vergleiche anstellen, wie vorbildgetreu gestaltet wurde, sondern überhaupt erst die faszinierende, heute aber fast verschwundene Welt der Schwerindustrie kennenlernen. Ohnehin ist es eines der Ziele von Oktorail, dass die Besucher sich nicht nur an der kleinen Eisenbahnwelt erfreuen, sondern gleichzeitig etwas über die dargestellten Motive lernen. Im Zeitalter von Smartphone und Tablets lässt sich Wissen attraktiv an die multimedial abgehärteten Zuschauer vermitteln. Selbst ältere Besucher fühlen sich in frühere Zeiten versetzt, denn nicht jeder hat damals im Berg- oder Stahlwerk gearbeitet.

Zu Beginn des Anlagenrundgangs steht ein kleiner Hafen. Von ihm aus rollen die Züge in Richtung Zeche und Kokerei, wobei man Dampfloks wie die Baureihe 44 unter Volllast mit einem Kohlenzug die Rampe hinaufschrauben sehen kann. Züge, die auf der Anlage zuhause mangels Platz meist gar nicht einsetzbar wären, sind hier in voller Länge zu betrachten.

Ein besonderer Leckerbissen ist die Kokerei von Joswood: Alle für den Bahnbetrieb nötigen Prozesse sind auch in 1:87

dargestellt und werden durch starkes Zugaufkommen anschaulich gezeigt. Die meisten Gebäude in diesem Abschnitt sind Lasercut-Bausätze, die von Vorbildern an Rhein und Ruhr stammen. Der Besucher kann in diesem mit Details gespickten Industriekomplex viele interessante Szenen entdecken, die zum näheren Betrachten einladen.

US-STAHLWERK EINGEDEUTSCHT

Weiter geht die Reise in Richtung Stahlwerk mit seinen Dachfackeln und dem Hochofen. Letzterer ist das absolute Highlight dieser Anlage. Vom Schweizer Roy Genkiger über Jahre gebaut, fand es den langen Weg aus der Schweiz bis nach Essen. Ursprünglich nach amerikanischem Vorbild erstellt und in Adliswil auf der US-Convention gezeigt, wurde es den deutschen Verhältnissen angepasst. Das in Handarbeit hergestellte, fast 60 Zentimeter hohe Modell wurde aus Kunststoff und Polystyrol-Profilen über einem Stahlskelett gebaut. In diesem sind die Leitungen für über einhundert Glühlampen versteckt. Dieses Modell ist ein modellbauerisches Meisterstück, wahrscheinlich einzigartig in Deutschland, sowohl bezüglich der Authentizität als auch der gestalterischen Qualität.

Hat die Modellbahnstrecke das Ruhrgebiet hinter sich gelassen, geht die Reise weiter durch eher ländlich geprägte Landschaft nach Leipzig. Hier wartet vor gemalter Stadtkulisse ein zweites Highlight auf den Besucher, das gut zwei Meter breite Lasercut-Modell der Leipziger Bahnhofshalle. Auch dieses stammt von Joswood. Obwohl nur zwei statt sechs Hallen breit, dürfte das H0-Modell mit seinen mit hunderten von Figuren bestückten Bahnsteigen jeden Modellbahner begeistern.

Wie es sich für eine gute Schauanlage gehört, herrscht im Bahnhof Hochbetrieb. Es sollen ja auch solche Besucher auf ihre Kosten kommen, die vor allem Züge fahren sehen wollen und die weniger auf die Feinheiten der dargestellten Szenerie achten. Computergesteuert können bis zu einhundert Zuggarnituren gleichzeitig auf der Anlage verkehren, überwacht nur von einer einzigen Person. Der können Technikfans bei der Arbeit zusehen, der Leitstand mit seinen Monitoren und Computern hinter der Anlage ist durch Fenster einsehbar.

Nach dem Verlassen des Hauptbahnhofs führt die Modellbahnreise weiter über Flüsse und Täler in Richtung Autowerke. Dank großer Fenster kann man dort anschaulich die Entstehung eines Pkws verfolgen – beginnend bei dem Zusammenfügen von Fahrgestell und Karosserie bis hin zum fertigen Auto. Dieses wird anschließend auf die Bahn verladen und in Richtung Alpen transportiert. Auf einem großen Containerbahnhof werden die Güter weiterverteilt, um in Richtung Italien zu reisen. So zeichnet Oktorail den Weg des Stahls nach, beginnend beim Hochofen über das Stahl- und Walzwerk, bis das Blech in der Autofabrik zum Kraftfahrzeug mutiert und schließlich beim Händler zum Verkauf angeboten wird. □

Info:

Die Anlage Oktorail ist von Freitag bis Sonntag von 10 bis 18 Uhr geöffnet. Dienstag ist Bautag ohne Fahrbetrieb. Der Eintritt beträgt 3,90 Euro für Erwachsene plus vier Euro für den Grugapark.
<http://www.oktorail.de>

Ätztechnik

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

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

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

Bäume und mehr
finden Sie in unseren Shops unter:

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

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

Der Schienenreiniger
Für kontaktfreudige Schienen

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

SYSTEM-Vitrinen
Ideen mit Profil

www.system-vitrinen-paape.de

Z-fm Spur Z feiner Modellbau

- Lasercut Gebäude und Zubehör
- Lokverfeinerung
- Vorbild Selbstbaugleis

Decoder von **VELMO**

www.z-fm.de

Lokschuppen Hagen-Haspe

Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr vieles mehr

www.lohag.de

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

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

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

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 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

JULI-NEUHEITEN 2017 LIEFERBAR!

Auhagen
MODELLBAHNZUBEHÖR H0-TT-N

Auhagen GmbH
OT Hüttengrund 25
D-09496 Marienberg/Erzgeb.
Tel.: +49 (0) 37 35. 6684 66

Besuchen Sie uns im Internet unter: www.auhagen.de

Airbrush-Kurse für Modellbahner mit Fachbuchautor Mathias Faber

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

30 Jahre ASOA
www.asoa.de

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

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

stangel
MODELLBAHNBAU

www.stangel.pl

Gebäudemodelle
Dioramen
Anlagenbau
Zubehör

NEU von LAR
Resinbausatz oder Fertigmodell

Mähdscher E 516/17

modellbahn-schildhauer

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

Presse & Buch IM BAHNHOF

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

Die moderne Digitalzentrale

DIGITAL-S-INSIDE 2

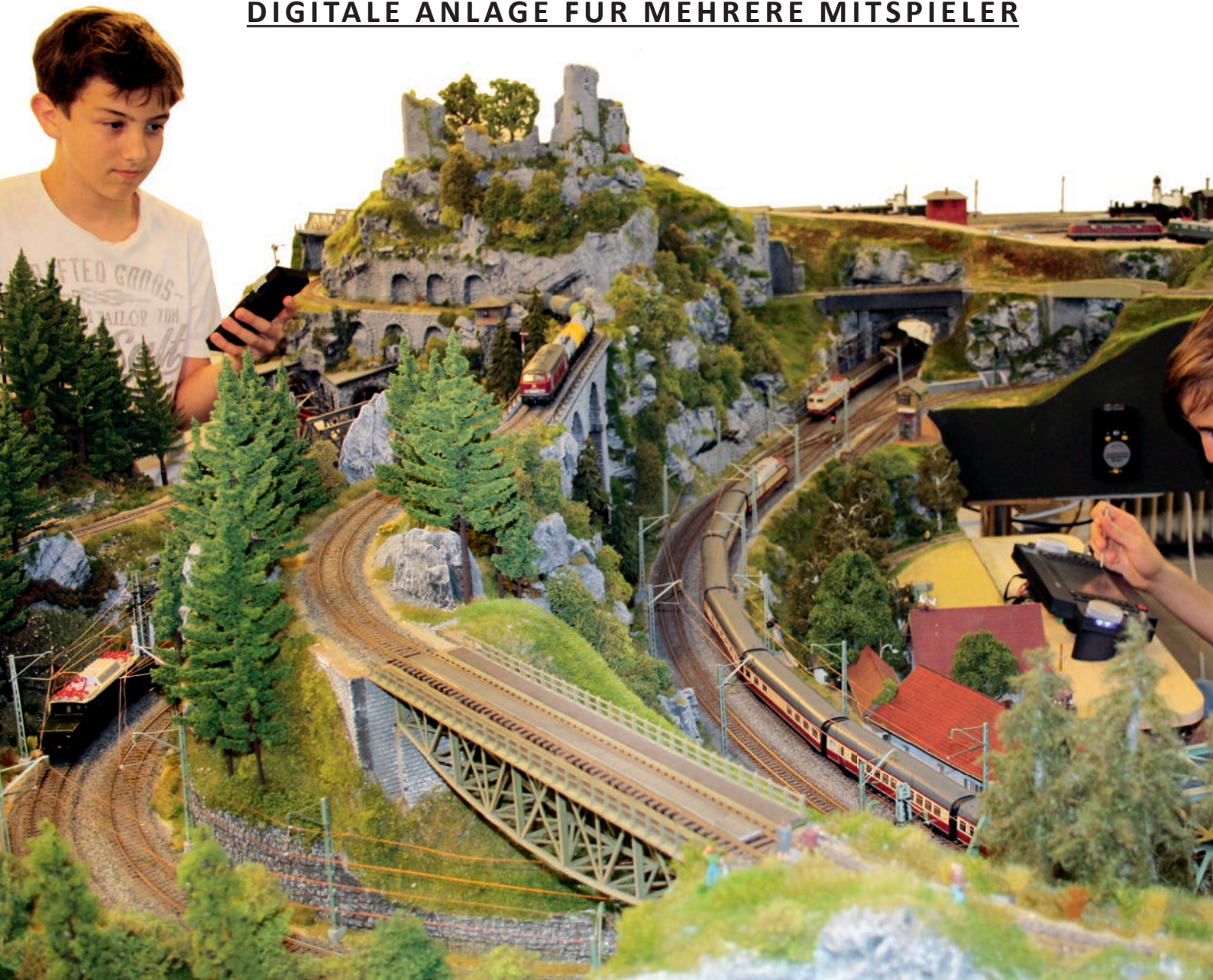
DIGITAL-S-INSIDE Version 2 wurde **komplett neu** entwickelt. Geeignet für Windows Vista und Windows 7, 8 und 10 in 32 und 64 bit.

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
Reussensteigweg 4
73037 Göppingen
Tel.: 07161/816062



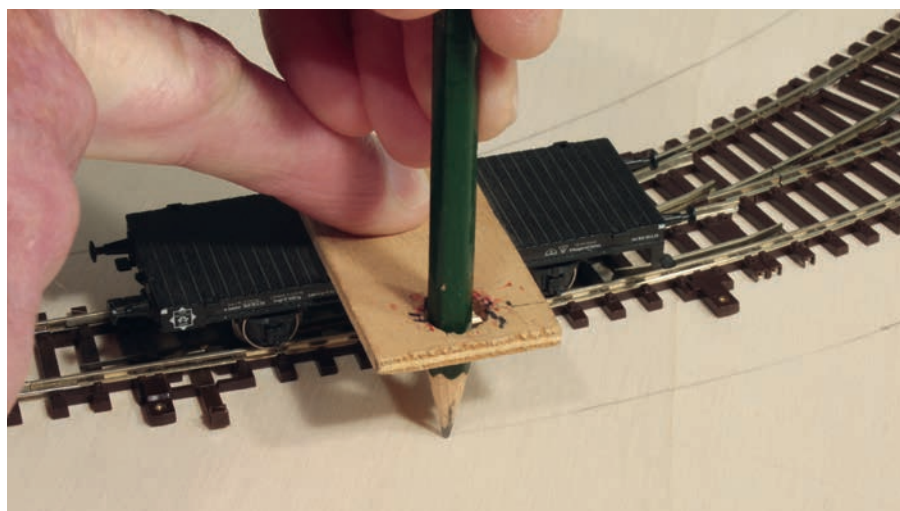
Die Enkel sind inzwischen groß und haben eigene Vorstellungen vom Modellbahnbetrieb.

ECoS-gesteuert

Anlagenbauer und EJ-Autor Karl Gebele hat seine eigene analoge Modellbahn nach 36 Betriebsjahren abgerissen und eine neue aufgebaut. Sie ist von Anfang an für Digitalbetrieb ausgelegt. Dabei kommen vor allem Elektronikkomponenten von Esu zum Einsatz. Zentral im teilautomatischen Geschehen ist die ECoS, ein PC dient der Einstellung von Loks und Decodern sowie zur Sicherung der eingegebenen Fahrstraßendaten



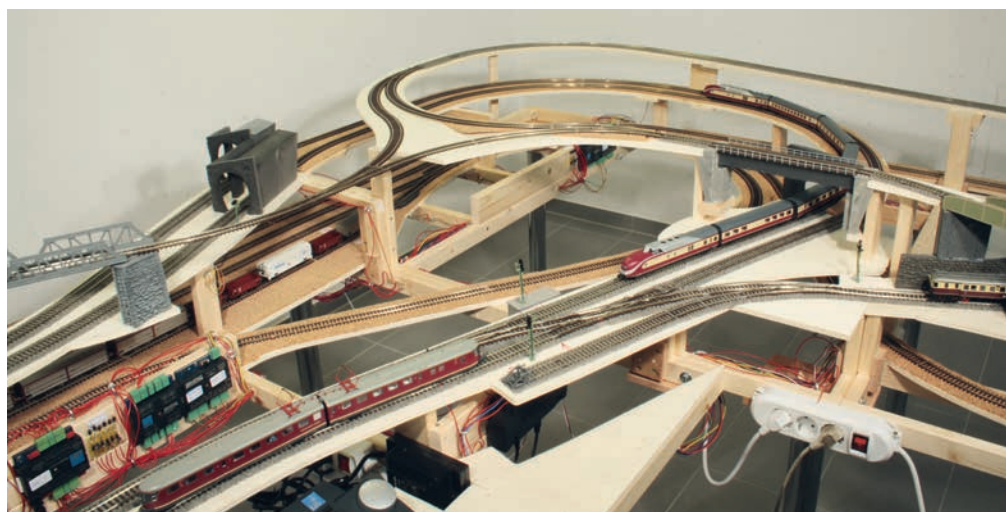
Aller Anfang ist klein: Die ersten Rahmenteile der neuen Anlage entstehen unter tatkräftiger Mithilfe von Karl Gebeles Enkel.



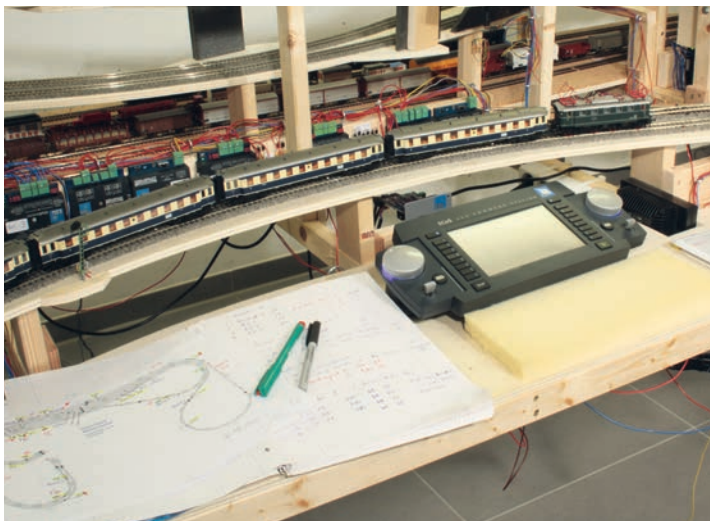
Es wurde zwar schon oft gezeigt, aber es lohnt sich immer wieder: Die einfache Konstruktion aus altem Wagen, Brettchen mit Loch und Stift ist alles, was man braucht, um Trassenbretter sauber anzuzeichnen.

Karl Gebele hat im Laufe der letzten Jahrzehnte viele Anlagen im Kundenauftrag gebaut. Mit zunehmenden digitalen Möglichkeiten bei der Modellbahn wünschten auch die Auftraggeber verstärkt die Nutzung der verschiedenen Techniken, besonders, wenn es um das Fahren ging. Bald wurden aber auch die Wünsche nach digitalem Schalten und Melden größer. Anlagen, die für den Betrieb auf Messen vorgesehen waren, sollten gar völlig automatisch funktionieren.

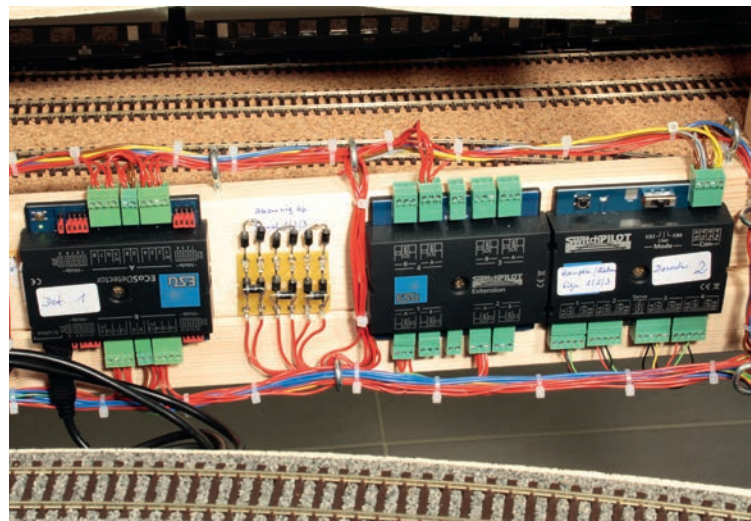
Dabei konnte Karl Gebele dem Fahren mit digitalen Loks schon immer viel abgewinnen – echter Mehrzugverkehr auf einem Gleis ist etwas, was sich Generationen von Modellbahnern gewünscht hatten. Dieser Wunsch ging seit den 1990ern mit der Digitaltechnik in Erfüllung. Karl Gebe-



Hier ist die „Neue“ weit gediehen. Alle Gleise liegen, jetzt gilt es, in unzähligen Probefahrten die Betriebssicherheit zu testen und die automatischen Abläufe aufzubauen.



Während des Baus sind eine ganze Reihe von Testfahrten vorzunehmen, bis die Technik so eingerichtet ist wie gewünscht. Aktuell geht es um den automatisierten Blockstellenverkehr.



Links ist der Gleisbesetzmelder „Det. 1“ zu erkennen, in der Mitte eine Diodenkaskade für das ABC-Bremsen und rechts ein Schaltdecoder mit Relaisverstärkung für Signale und Fahrstromabschnitte. Mehrere solcher Bausteingruppen bilden die technische Basis der Anlage.

Eine Impression von der doppelgleisigen elektrifizierten Hauptstrecke: Die E 94 von Esu macht eine gute Figur vor dem gemischten Güterzug.



le konnte dies mit ein oder zwei Handreglern nutzen, automatisches Fahren z.B. per Streckenblock war jedoch auf seiner Anlage „nicht drin“.

Auch schien ihm das digitale Schalten und Überwachen anfänglich wenig sinnvoll für seinen persönlichen Modellbahnbetrieb. In die Ausstellungsanlagen, die im Kundenauftrag entstanden, baute er mit Reedrelais und Magneten unter den Fahrzeugböden robuste und jahrzehntelang bewährte Automatisierungstechniken ein. Den Kunden war es recht, Hauptsache der Betrieb lief sicher.

Private Auftraggeber waren jedoch bald nicht mehr so „einfach“ zufriedenzustellen, sondern forderten digital schaltbare

Weichen und Signale sowie den Einbau von Meldern, um festzustellen, ob Gleise – besonders nicht einsehbare – belegt oder frei seien. Einige wenige verwendeten auch einen Computer, um Abläufe auf den Gleisen zu automatisieren, die Mehrzahl wünschte sich so etwas jedoch von ihrer Zentrale.

Stück für Stück freundete sich auch Karl Gebele mit der „neuen“ Technik an. Als dann nach 36 Jahren der Neubau seiner privaten Anlage anstand und er die verschiedensten Betriebswünsche aller Beteiligten – seine Enkel sind inzwischen aktive Mitspieler – zusammentrug, konnte er aus seinem Erfahrungsschatz schöpfen und eine digitale Heimanlage schaffen, die Vorbildcharakter für vergleichbare Projekte hat.

Zentrales Steuergerät ist eine ECoS von Esu, die nicht nur zum Fahren der Züge, sondern auch zum Einstellen von Fahrstrassen am Bildschirm verwendet wird. Um im Fehlerfall nur einen Ansprechpartner zu haben, setzte Karl Gebele auch bei den weiteren Digitalkomponenten auf Esu-Technik: Melder und Zubehördecoder kommen genauso aus Neu-Ulm wie weitere nun mobile Fahrregler. Nur bei den Dingen, die Esu nicht selbst liefern konnte, entschied er sich für Produkte anderer Anbieter oder baute sie kurzerhand selbst wie die ABC-Bremsbausteine.

Wie genau er seine Anlage aufbaute, wie die Verdrahtung und Zuordnung der Melde- und Bremsstellen erfolgt ist und na-



„St. Ulrich im Allgäu“ ist eine ländliche Unterwegsstation an der Nebenstrecke. Hier bewahrt man Brauchtum und Tradition und führt sonntags die besten Gewänder aus.



Der Endbahnhof der Nebenstrecke wurde hauptsächlich zum Rangieren angelegt. Hier können ein oder zwei Mitspieler die anfallenden Bewegungen auf den Gleisen direkt per Handregler durchführen.

(Modellbahn-) betrieblicher Mittelpunkt des Endbahnhofs ist die Drehscheibe vor dem Lokschuppen. Sie wird nicht digital gestellt, sondern über das mitgelieferte Bedienteil von Roco. Damit beim Drehen der Scheibe keine Kurzschlüsse entstehen, muss ein Kehrschleifenbaustein eingesetzt werden.



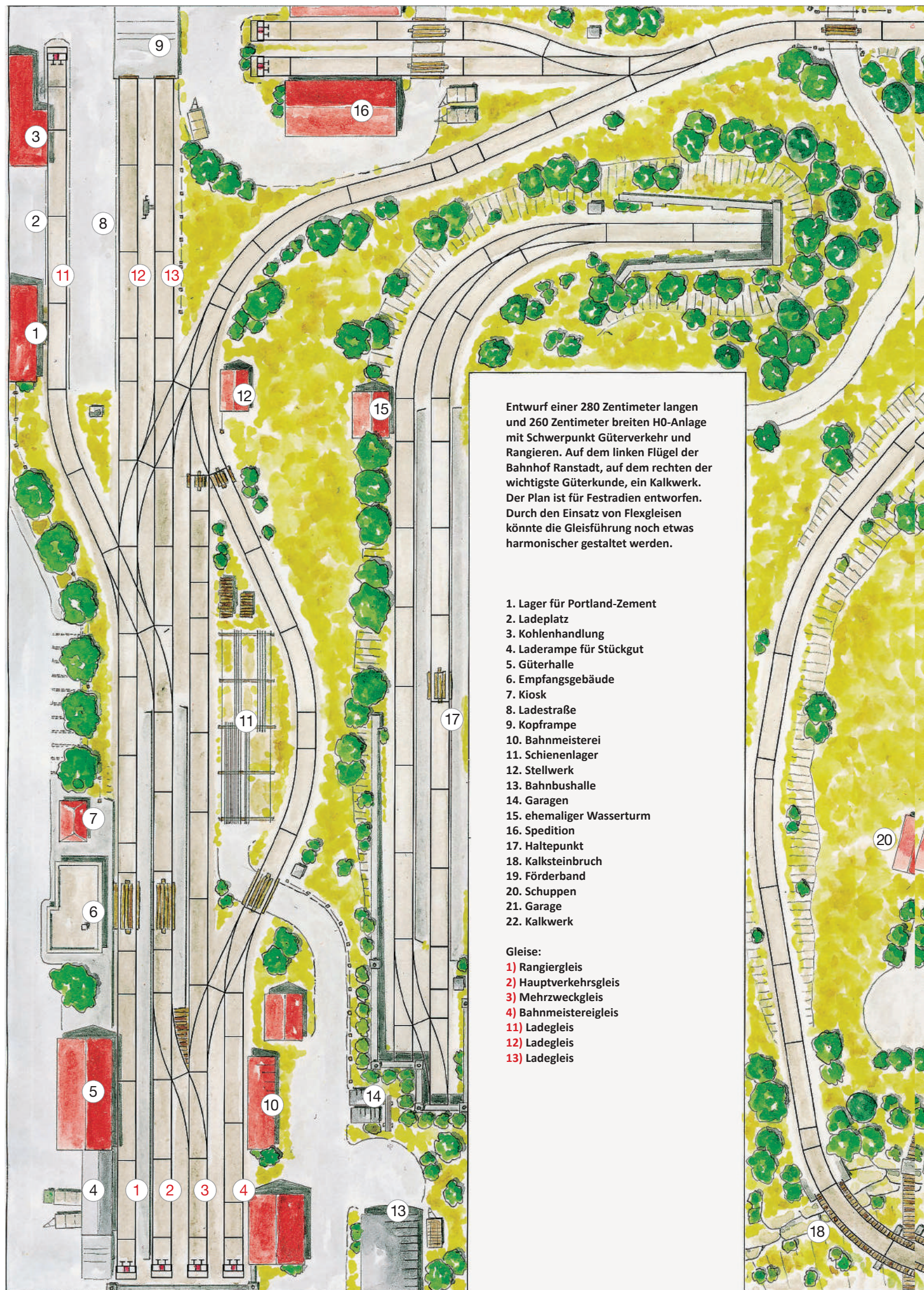
türlich auch, wie die Steuerung in der ECoS aufgebaut ist, hat Karl Gebele aufgeschrieben und bildlich dokumentiert. Lesen Sie seine Erfahrungen im demnächst erscheinenden Heft „Digital mit Karl“ ... tp



Digital mit Karl
100 Seiten, 15 €.
Ab Oktober im Handel

Die komplette Anlage wird von einer ECoS aus gesteuert. Dort sind Gleispläne der beiden Anlagenteile „Hauptbahn“ und „Nebenbahn“ hinterlegt. Durch die eingetragenen Schaltelemente, Signale und Züge kann man die Bildschirmdarstellung wie ein Gleisbildstellpult nutzen.





Entwurf einer 280 Zentimeter langen und 260 Zentimeter breiten H0-Anlage mit Schwerpunkt Güterverkehr und Rangieren. Auf dem linken Flügel der Bahnhof Ranstadt, auf dem rechten der wichtigste Güterkunde, ein Kalkwerk. Der Plan ist für Festradien entworfen. Durch den Einsatz von Flexgleisen könnte die Gleisführung noch etwas harmonischer gestaltet werden.

1. Lager für Portland-Zement
2. Ladeplatz
3. Kohlenhandlung
4. Laderampe für Stückgut
5. Güterhalle
6. Empfangsgebäude
7. Kiosk
8. Ladestraße
9. Kopframpe
10. Bahnmeisterei
11. Schienenlager
12. Stellwerk
13. Bahnbuschhalle
14. Garagen
15. ehemaliger Wasserturm
16. Spedition
17. Haltepunkt
18. Kalksteinbruch
19. Förderband
20. Schuppen
21. Garage
22. Kalkwerk

Gleise:

- 1) Rangiergleis
- 2) Hauptverkehrsgleis
- 3) Mehrzweckgleis
- 4) Bahnmeistereigleis
- 11) Ladegleis
- 12) Ladegleis
- 13) Ladegleis



GÜTER-PARADIES

Früher war das Rangieren auf der Modellbahn eine eher umständliche Angelegenheit. Die Entwicklung digital schaltbarer Kupplungen für Loks und sogar einzelne Wagen hat dies geändert. Grund für den Entwurf einer Anlage mit Schwerpunkt Güterverkehr

VON CHRISTIAN GERECHT UND INGO PUSCHKAT

Der Bahnhof dieses Anlagenentwurfs hat einen Namen: „Ranstadt“. Einen Bezug zum gleichnamigen Ort in der Wetterau gibt es jedoch nicht. „Rangierstadt“ hätte nur etwas dümmlich geklungen, etwa so wie die unzähligen „Niedlingens“ auf den Modellbahnanlagen dieses Landes. „Rangierstadt“ wäre aber der passende Name gewesen, denn diese Anlage ist genau das Richtige für Freunde von Anschlussgleisen, Einzelwagenladungen und Übergabezügen.

Ranstadt ist Endpunkt einer eingleisigen Hauptbahn. Wiedergegeben werden soll die Zeit Anfang der 60er-Jahre, Epoche III also. Der Bahnhof liegt am Stadtrand, der Ort selbst wird fast nur auf der Kulisse angedeutet. Entsprechend dem Anlagenkonzept siedeln in Ranstadt einige Gewerbe- und Industriebetriebe, die den Großteil ihrer Transporte noch der Bahn anvertrauen.

Ein wichtiger Bahnkunde ist eine Spedition, die gleich über zwei eigene Anschlussgleise bedient wird. Außerdem gibt es eine Brennstoffhandlung, ein Lager für Portland-Zement und den Ladeplatz einer Kistenfabrik. Alle drei sind über das erste Gleis des Ladehofs angebunden. Auch am Ladehof selbst ist Güterwagenverkehr zu erwarten, denn mehrere Kleinbetriebe schlagen hier ihre Waren um. Bedeutend ist die Kopframpe, an der sogar zwei Gleise enden.

Auch die Güterabfertigung ist noch von größter Wichtigkeit, denn das Stückgutaufkommen des Ortes und seiner Umgebung ist so hoch, dass täglich drei oder vier Stückgutwagen abgefertigt werden müssen. Außerdem verfügt Ranstadt über eine eigene Bahnmeisterei mit angeschlossenem Schienen- und Schwellenlager.

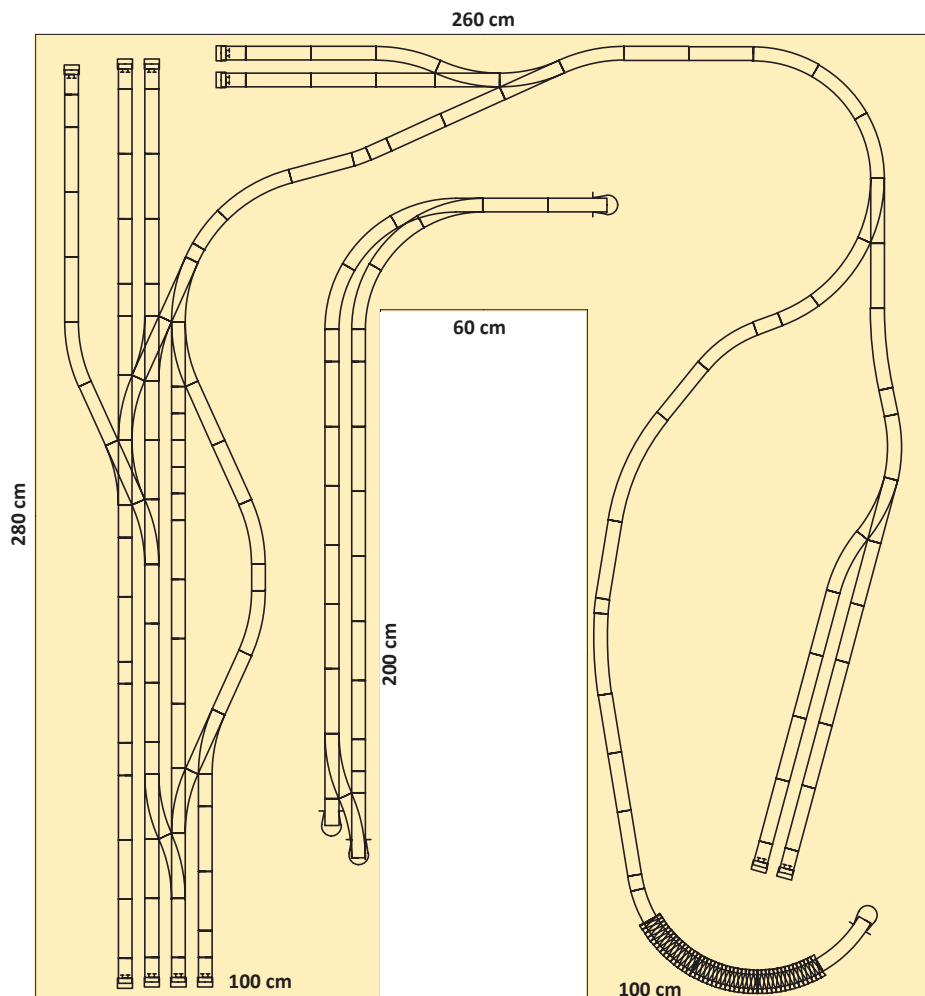
Der größte Bahnkunde ist jedoch der auf der rechten Anlagenzunge gelegene Kalksteinbruch. Über seine beiden Anschlussgleise verlädt er vor allem Kalk-Fertigprodukte wie Kalksteinmehl, Stückkalk, Löschkalk, Feinkalk und Kalkasche.

Die Eisenbahnstrecke führt durch einen zum Teil recht karstigen Mittelgebirgsausläufer. Auf der linken Anlagenzunge, direkt unterhalb des Bahnhofs, verlässt die hier zweigleisige Strecke die Schattenbahnhofsebene durch versetzt angeordnete Tunnelportale. Zweigleisig ist sie, weil hinter den Tunnels schon die als Wendeschleife ausgeführte Zufahrt zum Schattenbahnhof beginnt, verkaufen lässt sich diese Anordnung als Einmündung in eine imaginäre zweigleisige Hauptbahn.

Unmittelbar vor den Tunnels folgt noch im zweigleisigen Abschnitt der Haltepunkt Ranstadt Süd. Die Bahnlinie führt weiter durch eine enge Kurve in einen zweiten Tunnel, quert unterirdisch Teile des Kalkwerks, um am Beginn des Steinbruchs abermals ins Freie zu gelangen.

Nun steigt die Trasse beständig an. Noch auf dem rechten Anlagenflügel zweigt das Gleis zu den Verladeanlagen des Kalkwerks ab. Da das Anschlussgleis an dieser Stelle ein kurzes Gefällestück aufweist, kommt es ohne Schutzweiche aus.

Nach diesem Abzweig führt das Streckengleis zunächst durch ein Wäldchen und dann weiter ansteigend auf den Endbahnhof zu. Dazwischen zweigt das Anschlussgleis zur Spedition ab, das ebenfalls durch eine Gleissperre gesichert ist. Über eine enge Kurve wird der Endbahnhof erreicht. Noch innerhalb der Einfahrkurve liegen rechterhand die beiden Gleise des Ladehofs.



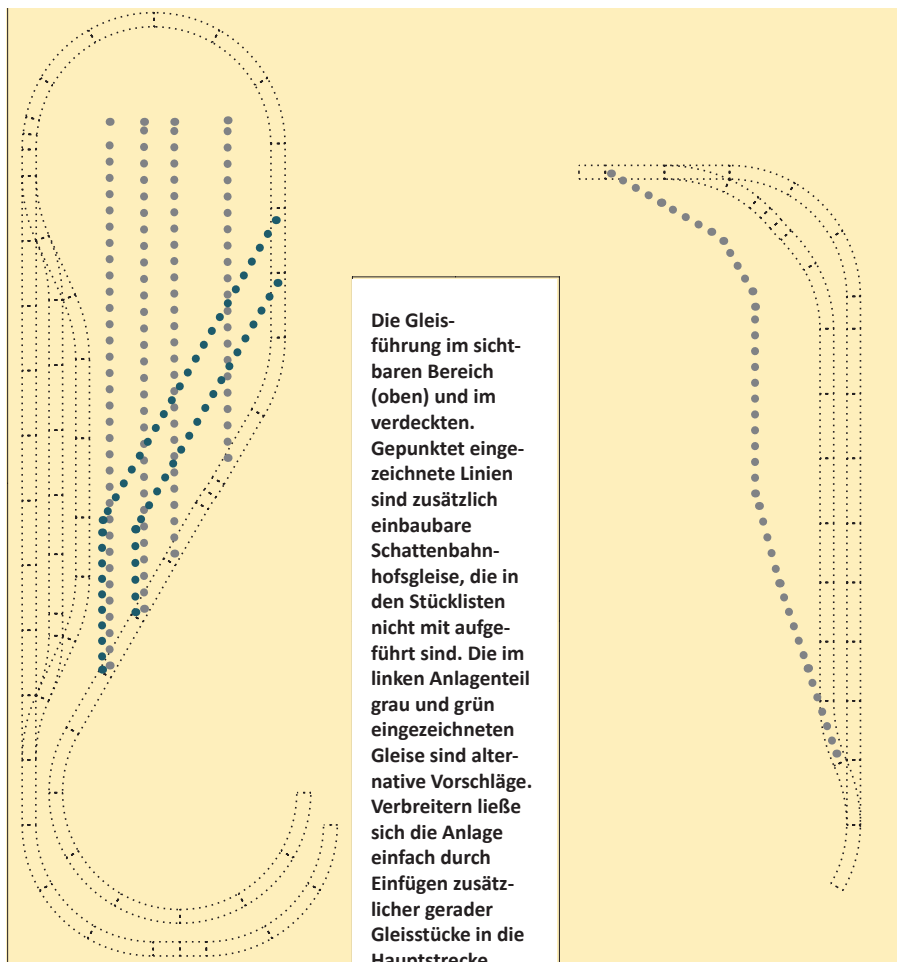
Im Bahnhof Ranstadt sind die Gleise übersichtlich angeordnet. Gleis 1 dient als Zufahrt zur Güterhalle und zur Stückgutrampe. Es ist ein reines Rangiergleis und kann nicht für Ein- und Ausfahrten genutzt werden. Gleis 2 ist das Hauptverkehrsgleis und steht für fast alle Zugfahrten zur Verfügung. Gleis 3 hingegen wird als Umfahrgleis, Güterzugaufstellgleis oder sogar Behelfsbahnsteiggleis genutzt. Auch auf ihm kann signalmäßig ein- und ausgefahren werden. Bleiben noch Gleis 4, das als Zufahrt zu Bahnmeisterei und Schienenlager dient, sowie die Ladegleise 11, 12 und 13.

Stückliste für Märklin-C-Gleis

- 4 x 24064 Gleis gerade 64,3 mm
- 14 x 24077 Gleis gerade 77,5 mm
- 11 x 24094 Gleis gerade 94,2 mm
- 38 x 24172 Gleis gerade 171,7 mm
- 69 x 24188 Gleis gerade 188,3 mm
- 4 x 24229 Gleis gerade 229,3 mm
- 35 x 24130 Gleis gebogen 1/1 R 360 mm
- 2 x 24115 Gleis gebogen 1/2 R 360 mm
- 2 x 24107 Gleis gebogen 1/4 R 360 mm
- 3 x 24230 Gleis geb. 1/1 R 437,5 mm
- 4 x 24215 Gleis geb. 1/2 R 437,5 mm
- 1 x 24530 Gleis geb. 1/1 R 643,6 mm
- 10 x 24224 Gegenbogen für Weichen
- 2 x 24912 Gegenb. für schlanke Weichen
- 9 x 24206 Gleis geb. Ergänzungsstück
- 11 x 24611 Weiche links
- 9 x 24612 Weiche rechts
- 1 x 24671 Bogenweiche links
- 2 x 24620 Doppelte Kreuzungsweiche
- 8 x 24977 Prellbock
- 3 x 24978 Prellbock mit Beleuchtung

Stückliste für Fleischmann-Profigleis

- 10 x 6107 Gerades Gleis 10 mm
- 7 x 6103 Gerades Gleis 100 mm
- 4 x 6102 Gerades Gleis 105 mm
- 72 x 6101 Gerades Gleis 200 mm
- 5 x 6110 Ausgleichsstück 80 – 120 mm
- 7 x 6106 Gerades Flexgleis 800 mm
- 13 x 6120 Geb. Gleis 36° R 356,5 mm
- 2 x 6122 Geb. Gleis 18° R 356,5 mm
- 14 x 6125 Geb. Gleis 36° R 420 mm
- 6 x 6127 Geb. Gleis 18° R 420 mm
- 9 x 6131 Geb. Gleis 18° R 483,5 mm
- 2 x 6133 Geb. Gleis 18° R 547 mm
- 8 x 6138 Geb. Gleis 18° R 647 mm
- 11 x 6172 Normalweiche links
- 8 x 6173 Normalweiche rechts
- 1 x 6176 Bogenweiche links
- 1 x 6177 Bogenweiche rechts
- 2 x 6166 DKW linkskreuzend
- 5 x 6116 Prellbockgleis
- 6 x 6117 Prellbock mit Gleisperrsignal





Loks mit digital schaltbaren Kupplungen wie die V 100 von Brawa (hinten) oder die V 36 von Roco sind für eine Rangieranlage ideal.

Unterhalb von Ranstadt ist ein dreigleisiger Schattenbahnhof vorgesehen, dazu ein Ausweichgleis im rechten Anlagenflügel. Sie sind für vier Zuggarnituren ausgelegt: zwei Güterzüge, einen Triebwagen und einen Wendezug. Folgt man dem unten skizzierten Verlauf eines Güter-Tags, fällt einer der beiden Personenzüge weg, da ein Gleis zum Abstellen von Güterwagen gebraucht wird. Allerdings sind die verdeckten Gleisanlagen ausbaufähig: Unter dem rechten Anlagenschenkel ließe sich locker noch ein drittes Gleis unterbringen und im Bereich der Wendeschleife unterhalb von Ranstadt sind weitere zwei Durchgangs- oder vier

längere Stumpfgleise möglich. Letztere könnten je nach Bedarf mit Güterwagen, einzelnen Lokomotiven, Wendezuggarnituren oder Triebwagen bestückt werden.

Der Personenverkehr in Ranstadt sollte wegen des hohen Rangieraufwands möglichst einfach und schnell abgewickelt werden. Was passt da besser als Triebwagen? Ein VT 98 oder ein ETA 180 dürften ausreichen. Wer es komplizierter mag, verwendet Gespanne, bei denen der Triebwagen für die Rückfahrt umgesetzt werden muss, also den VT 95 oder die älteren VT 70 und VT 75.9.

Will man auf lokbespannte Personenzüge nicht verzichten, sollte der Rangier-

aufwand im Güterverkehr etwas verringert werden. Eine V 100 mit vierachsigen Umbauwagen passt optimal in die 60er-Jahre, ebenso natürlich Dampflok-Baureihen 64, 65, 75, 78 und 86. Als Alternative zum Triebwagen bietet sich ein Wendezug aus V 36 und Triebwagen-Steuerwagen oder Baureihe 78 und Donnerbüchsen an.

Im Güterverkehr kommen außer den Dampflok-Baureihen 64, 65, 75, 86, 93 und 94.5 die Dieselloks V 36 und V 60 zum Einsatz, auch V 80, V 100 oder V 90 sind geeignet. Ideal sind Modelle mit digital schaltbarer Kupplung, wobei sich solche Kupplungen auch nachrüsten lassen.

–Anzeige –

Wir haben umgebaut

© Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

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

16./17. September 2017
Eisenbahn-Herbstfest
im Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT
Biegelwiesenstr. 31 - D-71334 Waiblingen
mehr Informationen unter
www.modelleisenbahn.com

**Bei schlechtem Wetter findet
die Veranstaltung im
Ladengeschäft statt**

Speis und Trank
Festbetrieb unserer 2000m² großen
Gartenbahnanlage
Außerdem sind auf unserer Minimesse
folgende Firmen mit Ständen und Infos
vertreten:
Tillig, Brio, Vollmer, Viessmann, Kibri,
Lemke, Mehano, Kato, MiNiS, LS-Models,
Hobbytrain
Noch, Falter, Joswood, DBK, GES, Roter
Flitzer und viele mehr!



Mit dem Triebwagen an die Rampe: Der VT 69.9 von Liliput erspart das Rangieren von Wagen. BEIDE FOTOS: THERESA HÖLLERER

Wer unbedingt eine Schlepptenderlok braucht, findet in den Baureihen 54, 55 und 56 die richtige Bespannung. Entlastung fürs Rangierpersonal bringt der VT 69.9 von Liliput, dessen markante Anschrift „Stückgut-Schnellverkehr“ alles über sein Einsatzgebiet sagt. Den Rangierdienst in Ranstadt übernimmt eine Köf II.

OHNE PERSONENZÜGE

Der Entwurf einer rangierorientierten Anlage wäre nicht komplett ohne die Beschreibung, wie ein Güter-Tag ablaufen könnte. Wohl gemerkt ein Güter-Tag, denn Personenzugleistungen sind darin noch gar nicht enthalten. Je nach persönlicher Fahrplandichte können sie den armen Ranstädter Fahrdienstleiter (= den Anlagenbetreiber) noch zusätzlich ins Schwitzen bringen.

Der erste Güterzug des Tages – imaginär so etwa um sechs Uhr anzusetzen – bringt ausschließlich Wagen für den Kalkbruch. Er macht Kopf in Ranstadt, die Bedienungsfahrt zum Werksanschluss findet als geschobene Rangierfahrt mit der Zuglok statt. Zurück nach Ranstadt gedampft, fährt die Zuglok leer zum Knotenbahnhof (einem der Schattenbahnhofsgleise), um dort den zweiten Güterzug zu übernehmen. Der besteht aus allen übrigen für Ranstadt bestimmten Güterwagen. Während die Zuglok leer zurückfährt, beginnt in Ranstadt das Rangieren. Etwa zwei Stunden würde es bei der großen Bahn dauern, bis sämtliche Wagen an ihren vorgesehenen Ladeplätzen stehen. Dabei werden die Güterabfertigung

und die Spedition zuerst bedient. Dann folgt der Ladehof und zuletzt die Bahnmeisterei.

Im Anschluss stellt die Köf die vom Vortag verbliebenen Waggons und etwaige Schadwagen am vorderen Teilstück von Gleis 1 zusammen und bildet damit den ersten Teil des ersten Nahgüterzugs von Ranstadt zum Knotenbahnhof. Sofort danach werden die ersten drei oder vier beladenen Wagen aus dem Anschluss des Kalkwerks abgezogen. Die Köf chauffiert sie nach Gleis 3 und umfährt sie dort. Nun holt die Köf noch den auf Gleis 1 hinterstellten ersten Zugteil, setzt ihn an die Spitze der Wagen auf Gleis 3 und schon ist der erste Nahgüterzug zur Rückfahrt in den Knotenbahnhof fertig.

Sobald dessen Zuglok eingetroffen ist, rangiert sie von Gleis 2 aus an die Spitze des Zuges. Etwa zur angenommenen Mittagsstunde verlässt der Nahgüterzug Ranstadt.

Noch bevor die Mittagspause der Rangiermannschaft beendet ist, erreicht der dritte Nahgüterzug auf Gleis 3 einfahrend Ranstadt. Er bringt „in Rest geratene“ Wagen und bei Bedarf auch noch ein paar Leerwagen für das Kalkwerk. Jetzt beginnt das Rangiergeschäft von vorne. Meist handelt es sich um einen Wagen für die Spedition, einen Bedarfsstückgutwagen, einen übrig gebliebenen Kohlewagen oder einen Flachwagen mit Baufahrzeugen. Sie alle werden von der Köf zugestellt, die dabei schon entladene oder beladene Fahrzeuge ausrangiert und dort hinterstellt, wo noch Platz ist. Die Zuglok sucht sich währenddessen in Ranstadt ein ruhiges Plätzchen, wo sie weder den Rangier- noch den Personenverkehr stört.

Gegen 15 Uhr wird der Kalkbruch noch einmal bedient. Dabei schiebt die Bahnhofs-Köf gleich die Leerwagen aus dem Nachmittags-Güterzug in den Werksanschluss. Das Rangieren dort dauert meist nicht lange. Allerdings überfordern die abgehenden Wagen oft die Köf, so dass der Anschluss zweimal angefahren werden muss. Die mit Kalkprodukten beladenen Waggons bilden den Stamm des nächsten Nahgüterzugs. Ihm werden noch die abgehenden Stückgutwagen vorangestellt, dann geht es zurück zum Knotenbahnhof.

FEIERABEND-DIESEL

Für die Rangiermannschaft beginnt nun der Endspurt. Die Köf räumt den Ladehof und rangiert alle abgehenden Wagen erst mal auf Gleis 12. Alle abgefertigten Waggons rangiert die Köf dann nach Gleis 3 und umfährt sie. Bei Bedarf werden noch die Wagen der Bahnmeisterei abgezogen, zuletzt die der Spedition. Deren Waggons müssen nun noch an die Spitze des Zuges rangiert werden. Damit ist der letzte Nahgüterzug des Tages fertig gebildet. Seine Zuglok steht schon vor dem Einfahrsignal. Während sie zurückstößt und ankuppelt, fährt die Köf in den Bahnmeisterei-Stutzen. Hier befindet sich eine provisorische Tankstelle mit Diesel „vom Fass“.

Nach der Bremsprobe dampft oder brummt der Nahgüterzug in Richtung Knotenbahnhof. Der Güter-Tag ist gelaufen, ab jetzt gehört Ranstadt den Pendler- und Nachtzügen. □

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 Höpfer
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



42? Wow, geil!

Beim Test der neuen Baureihe 42 von Märklin im Juni-Journal wurde kritisiert, dass bei diesem Modell der Sound aus dem Tenderende tönt und die Lok ein kultiviertes Anfahren aus dem Stand vermissen lässt. Beides lässt sich ohne großen Aufwand ändern

VON MANFRED GRÜNIG



Fahreigenschaften und der Sound an der richtigen Stelle: So macht die Märklin-42 im Einsatz einen optimalen Eindruck. FOTO: THERESA HÖLLERER

Märklins in diesem Jahr neu vorgestellte Baureihe 42 ist ein durchaus gut gelungenes Lokmodell, bei dem nur wenige Wünsche offen bleiben. Diese werden deutlich, wenn man die Soundvariante 39042 aufs Gleis stellt und den Regler aufdreht: Erst tut sich nichts, dann macht die Lok einen (kleinen) Satz und rollt los. Einmal in Fahrt, tönen Auspuff- und Pfeifgeräusche nicht wie beim Vorbild aus der Region Zylinder/Blasrohr, sondern aus dem hintersten Tendereck. Mag man dies bei einer kleinen Tenderlok mit wenig Platz noch hinnehmen, so ist die unpassende

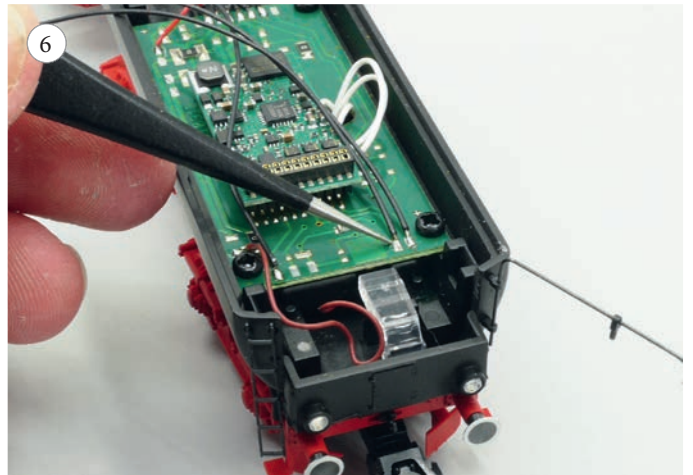
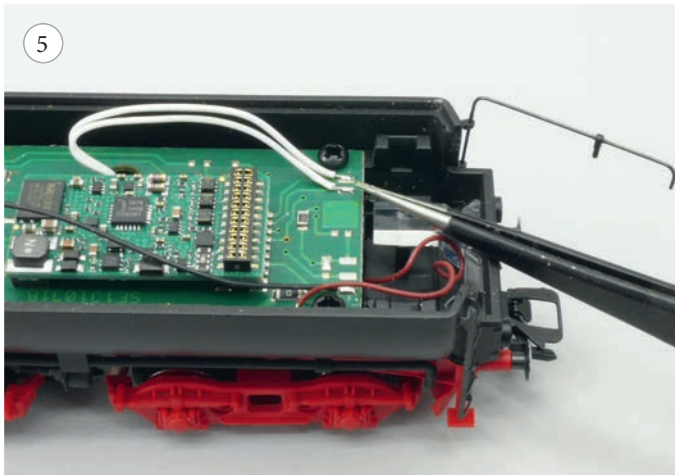
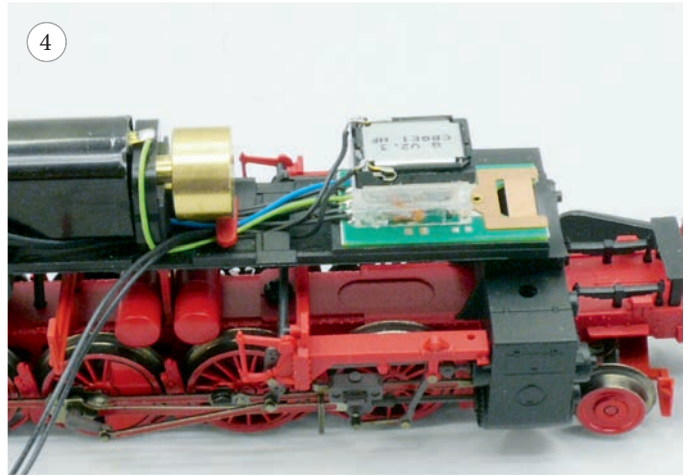
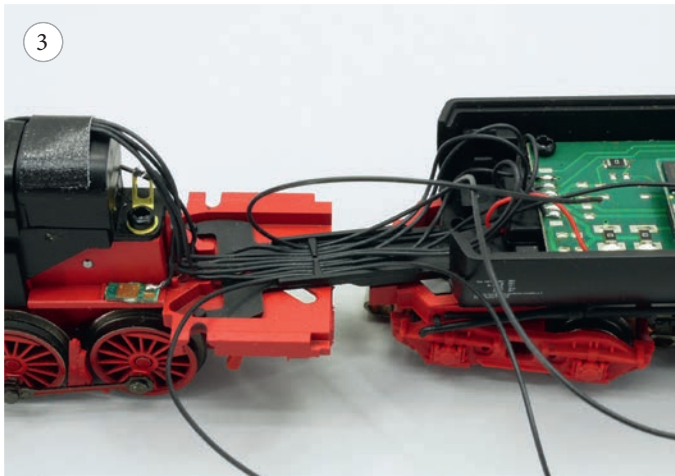
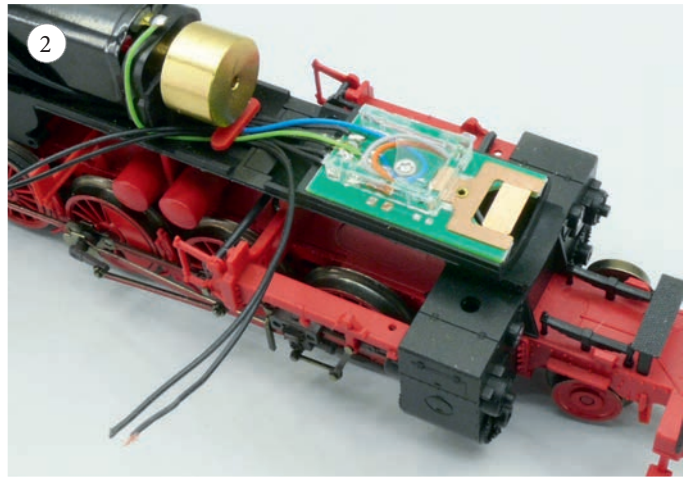
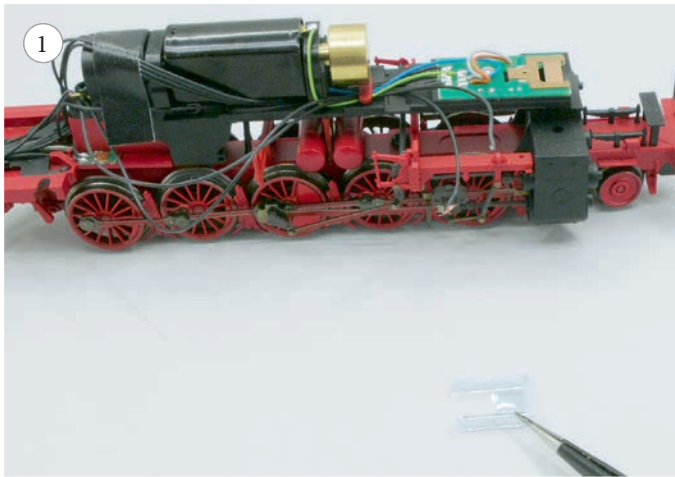
Geräuschquelle bei einer großen Schlepp-tenderlok nur störend. Dabei böte der große Kessel der 42er ausreichend Platz, um zwischen dem Motor und der Halterung für den Raucheinsatz einen Minilautsprecher in den Maßen 10 mal 15 Millimeter mit Schallkapsel unterzubringen.

Auch das An- und Langsamfahrverhalten der Lok lässt sich verbessern. Wird er vom Decoder richtig angesteuert, läuft der von Märklin verwendete Motor auch mit wenig Umdrehungen seidenweich und ruckfrei.

Für den Umbausind Lok und Tender zu öffnen, was bei Märklin-Modellen traditio-

nell kein Problem darstellt. An der Lok sind lediglich die beiden Kreuzschlitzschrauben neben den Zylindern und die beiden Schrauben unterhalb des Führerstands zu lösen. Der Kohlenkasten wird mitsamt Wannendach einfach abgeklipst. Vorher sollte jedoch die Nachbildung des Handlaufs hinten seitlich verschwenkt werden.

Damit der Lautsprecher sicher verklebt werden kann, wird eine U-förmige Aufnahme benötigt. Diese habe ich aus einer defekten Schallkapsel gefertigt (Bild 1). Die Aufnahme wird mit Sekundenkleber auf der Platine fixiert, wobei die Öffnung zu den Kabellötunkten zeigen muss (Bild 2).



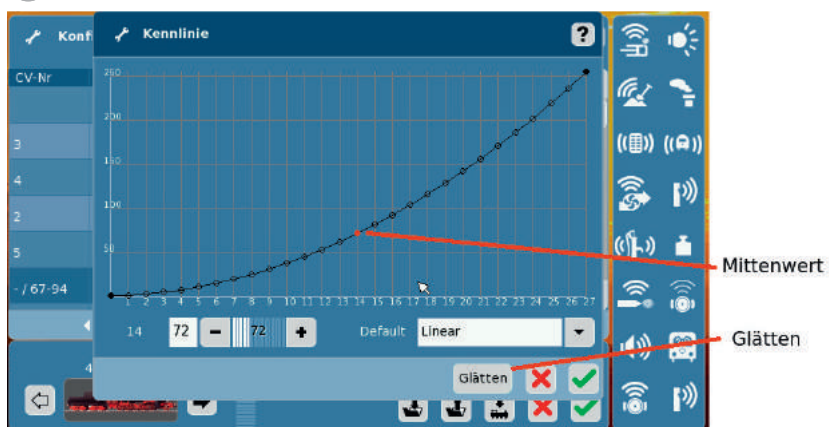
8



9



10



Als nächsten Schritt verlegt man die Kabel vom Tender bis zum Lautsprecher. Zufällig ist in der Führung der Kupplungsdeichsel genau noch Platz für zwei dünne Litzen, die damit sauber und unsichtbar untergebracht sind (Bild 3). Sind die Kabel verlötet und der Lautsprecher angeklebt, müssen die Kabel möglichst nahe am Motor verlegt werden, da sich sonst das Gehäuse nicht mehr schließen lässt (Bild 4).

Als abschließenden Schritt lötet man am Decoder die Kabel des Originallautsprechers ab und die des vorderen Laut-

sprechers an (Bilder 5 und 6). Der Lautsprecher selbst kann an seinem Platz bleiben, er stört dort nicht. Bild 7 zeigt die fertig ausgerüstete Lok. Beide Lautsprecher gemeinsam zu betreiben, wäre nicht nur akustisch sinnlos, sondern auch ein technischer Fehler, da der Decoder minimal einen Acht-Ohm-Lautsprecher verkraftet. Bei Parallelbetrieb würde die Impedanz (der elektrische Widerstand auf ein Signal) auf vier Ohm sinken, was den Tod der Endstufe im Soundteil zur Folge hätte. Anschließend kann man Lok- und Tendergehäuse wieder

schließen und die Lok Probe fahren lassen. Optisches und akustisches Bild passen jetzt zusammen und harmonisieren die vorbildgerechte Wirkung der kräftigen Maschine.

SOUND NACH VORN

Damit auch noch das Anfahrverhalten der Lok harmonisch wirkt, ist eine Central Station 2 von Märklin oder eine ähnliche Zentrale vonnöten, die die CV-Werte auslesen kann. Um das Getriebe „geschmeidig“ zu machen, wird die Lok zunächst pro Fahrtrichtung etwa eine Viertelstunde lang eingefahren. Dann liest man die CV-Werte aus. Dabei kann man sehen, dass als Anfahrverzögerung werksmäßig in die CV 2 der Wert 5 eingetragen und die Motorkennlinie linear angelegt wurden. Beides ist nicht recht nachzuvollziehen, weil die Lok damit mit schlechteren Fahreigenschaften ausgeliefert wird, als sie ohne Mehraufwand und -kosten haben könnte. Zudem hat die 42 eine viel zu hohe Endgeschwindigkeit, weil der typische Märklinfahrer das ja seit Jahr und Tag angeblich so haben will. Ob das je gestimmt hat und ob das heutzutage immer noch so ist, sei mal dahingestellt.

Um das Anfahrverhalten zu verbessern, muss der CV-Bearbeitungsmodus aufgerufen werden. Danach den Reiter „Motor“ auswählen (Bild 8). Nun werden die CV-Werte angepasst. Ich habe folgende Werte ermittelt:

CV 2 = 2

CV 5 = 136 (Bild 9)

Danach sind die Geschwindigkeitstabelle anzuklicken und der Mittenwert auf 72 einzustellen. Drückt man dann auf „Glätten“, wird die Kennlinie progressiv angepasst (Bild 10). Abschließend können die Werte für die Anfahr- und Bremsverzögerung nach eigenem Geschmack verändert werden. Ich habe für CV 3 = 50 und CV 4 = 25 gewählt. Damit fährt die Lok nicht nur sanft aus dem Stand an, sondern insgesamt sehr viel geschmeidiger. Das „Wow, geil!“, das der Märklin-42 beim EJ-Test noch versagt blieb, wäre jetzt durchaus angebracht. □

Materialbedarf

- ◆ Zimo-Lautsprecher mit Schallkapsel LS10X15 oder vergleichbar 10 mal 15 Millimeter, Impedanz acht Ohm
- ◆ eine defekte Schallkapsel oder Vergleichbares
- ◆ Sekundenkleber
- ◆ dünne schwarze Litze, ca. zweimal 20 Zentimeter
- ◆ LötKolben mit dünner Spitze, Lötzinn,
- ◆ Pinzette
- ◆ Kreuzschlitzschraubenzieher



Eisenbahn JOURNAL



Wenn Nuancen entscheiden: Auhagen-Geschäftsführer Michael Hofmann und EJ-Redakteur Tobias Pütz diskutieren, flankiert von Auhagen-Marketing-leiter Markus Hillig und Modellbauer Matthias Börner (rechts).

Die Wahl

„Der König ist tot – es lebe der König!“ Mit dieser Formel verkündete man einst in Frankreich das Ableben eines Monarchen und das Nachrücken seines Erben. Auch beim Wettbewerb „Dioramenkönig“, den die Firma Auhagen und das Eisenbahn-Journal ausrichten, wanderte die Krone

FOTOS: ANDREAS STIRL



Dioramenkönig

Andreas Galgon, Hohenhameln

1. Stellvertreter

Sven Dockhorn, Berlin

2. Stellvertreter

Sven Schneider, Radeburg

Auhagen und das Eisenbahn-Journal danken allen Teilnehmern für ihr Engagement. Die nicht zur Ausstellung am Auhagen-Stand ausgewählten Dioramen werden im Oktober an ihre Erbauer zurückgeschickt.

Um es gleich vor auszuschicken: Natürlich ist bei der Neuwahl des Dioramenkönigs niemand gestorben. Ganz im Gegenteil: Klaus Fischer, vor vier Jahren klarer Sieger, war auch diesmal mit einem sehr gelungenen Diorama dabei. Dass es für ihn nicht zur Wiederwahl reichte, lag einzig an der sehr starken Konkurrenz.

Klar, dass es für die Mitglieder der Jury Mitte Juni nicht einfach war, eine Entscheidung zu treffen: Unter 25 eingesandten und in der Auhagen-Fertigung aufgebauten Dioramen (Foto) hatten Auhagen-Geschäftsführer Michael Hofmann, Marketingleiter Markus Hillig, Modellbauer Matthias Börner sowie EJ-Redakteur Tobias Pütz zu wählen, wer am 30. September ab 15.30 Uhr auf der Messe „modellbau-spiel-hobby“ in Leipzig zum „Dioramenkönig“ gekrönt werden soll.

Doch nicht nur der König selbst war zu küren, auch seine zwei „Stellvertreter“ mussten gefunden werden. Die meisten der jeweils 65,5 cm langen und 33 cm tiefen Dioramen waren von beeindruckender baulicher Qualität. In den natürlich anonym durchgeführten Auswahlrunden entschieden oft Kleinigkeiten der farblichen Gestaltung oder Detaillierung über das Weiterkommen. Überzeugen konnten durchweg die Kreativität und handwerkliche Versiertheit, womit die Leser des Eisenbahn-Journals und Auhagen-Kunden ans Werk gegangen waren.

Ein Wiedersehen gab es für die Jury dabei nicht nur mit Klaus Fischer. Sein Nachfolger auf dem Thron des Dioramenkönigs, Andreas Galgon, war 2013 ebenfalls mit dabei gewesen – und schon damals in den Rang eines „Ersten Stellvertreters“ (2. Platz) gewählt worden. Nun gelang ihm

der Griff nach der Krone. Auch der diesjährige „Zweite Stellvertreter“ (Platz 3) ist ein alter Bekannter: Sven Schneider, 2013 Mitglied des damaligen „Hofstaats“ (Plätze 4 bis 9). Beide haben ihr gestalterisches Können mit Dioramen der Baugröße N unter Beweis gestellt. Für die zahlreichen Neubewerber um Krone und Szepter des Dioramenkönigs steht dagegen Sven Dockhorn, dem aus dem Stand der Sprung auf den Platz des „Ersten Stellvertreters“ gelang.

Die Dioramen des Siegertrios werden in diesem und im kommenden Jahr in repräsentativer Aufmachung mit dem Namen des Erbauers auf den Messen in Leipzig, München, Nürnberg, Dresden und Dortmund am Auhagen-Stand zu sehen sein. Außerdem werden sie und viele andere Dioramen des Wettbewerbs im Eisenbahn-Journal sowie auf den Internetseiten von VGBahn und Auhagen vorgestellt. **ku**

Zimmeranlage

digital gesteuert



Der bekannte Anlagenbauer und Eisenbahn-Journal-Autor Karl Gebele hat seine neue kompakte Zimmeranlage von Anfang an für Digitalbetrieb mit mehreren Mitspielern ausgelegt. Wie die Ausstattung mit Digitaltechnik konkret erfolgte, schildert er umfassend in der aktuellen Ausgabe der EJ-Reihe „1x1 des Anlagenbaus“.

Zentrales Steuergerät ist eine ECoS von ESU, die nicht nur zum Fahren der Züge, sondern auch zum Einstellen von Fahrstraßen am Bildschirm verwendet wird. Karl Gebele zeigt, wie die Verdrahtung und Zuordnung der Melde- und Bremsstellen erfolgt und natürlich auch, wie die Steuerung in der ECoS aufgebaut ist. Begleitende Kapitel befassen sich mit der Planung dieser Anlage, dem Rahmen- und Trassenbau, dem Verlegen der Gleise und der Verdrahtung.

Ein praxisnaher Ratgeber für alle, die bei der Anlagensteuerung auf zeitgemäße Digitaltechnik setzen!

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 250 Abbildungen

Best.-Nr. 681703 | € 15,-

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



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,-



Feuerwehr
auf der Modellbahn
Best.-Nr. 681702 - € 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

MESSE-VORSCHAU

Leipzig günstig genießen

Dieses Jahr kurz vor dem Tag der Deutschen Einheit lädt die Messe Leipzig vom 29. September bis 1. Oktober die Modellbahnfreunde zur „Modell Hobby Spiel“. Mit dabei ist wieder die VGBahn mit fast dem kompletten aktuellen Sortiment an Zeitschriften, Videos und Büchern. Außerdem wird am Samstag dem 30. September um 15.30 Uhr am Stand der Firma Auhagen der neue „Dioramenkönig“ gekrönt. Damit Ihnen der Besuch in Leipzig noch mehr Vergnügen bereitet, bekommen EJ-Leser einen Rabatt von bis zu 4,60 Euro. Sie brauchen nur an der Kasse den Gutschein unten im Original vorzulegen (ausgeschnitten oder im Heft), um in den Genuss der Vergünstigung zu kommen.

Besonders viel sparen kann, wer online auf www.modell-hobby-spiel.de seine Eintrittskarte bestellt. Hier vertrödelt man nicht nur keine Zeit mit Schlängestehen, das Onlineticket ist ohnehin gegenüber dem Kassenspreis um zwei Euro billiger.

Doch es geht noch besser: Geben Sie beim Buchen einfach den Code

MHS17EJ

ein, dann sparen Sie zusätzlich bis zu 4,50 Euro. EJ-Lesen lohnt sich eben!



29.09. – 01.10.2017
Ausstellung für Modellbau, Modelleisenbahn,
kreatives Gestalten, Handarbeiten und Spiel
www.modell-hobby-spiel.de

**GUTSCHEIN
EINTRITTSKARTE***

Öffnungszeiten
Freitag bis Samstag von 10:00 bis 18:00 Uhr
Sonntag von 10:00 bis 17:00 Uhr

BIS ZU
€ 4,60
ERSPARNIS

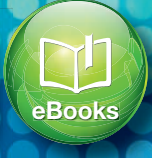
**JETZT
€ 9,90**

**Eisenbahn
JOURNAL**

*Gegen Abgabe des Original-Gutscheins an den Tageskassen der Leipziger Messe GmbH erhalten Sie eine rabattierte Tageskarte zum Preis von € 9,90

Sparen mit dem Eisenbahn-Journal: Einfach diesen Gutschein am Eingang vorzeigen (keine Kopie!) und bis zu 4,60 Euro weniger zahlen.

--- Anzeige ---



Bahn-Kiosk

Ihre mobile Bibliothek

Update 3.4

Sie suchen eine **vergriffene Ausgabe**? Jetzt auch **alle** Monatshefte zum Download

NEU



**MODELL-
EISENBÄHNER**

1952-2016

je € 0,99

Aktuelle Ausgaben 2017
je € 3,99



**Eisenbahn-
Journal**

1975-2016

je € 0,99

Aktuelle Ausgaben 2017
je € 6,99



**MIBA
Miniaturbahnen**

1948-2016

je € 0,99

Aktuelle Ausgaben 2017 je
€ 6,99

**nur je
€ 0,99**

eBooks sind im VGB-Online-Shop erhältlich (Registrierung erforderlich). Für alle PCs und Macs, Notebooks und Tablets mit pdf-Anzeige-Programm. 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-DOK MICHAEL WEVERING Friedrich-Ebert-Str. 38 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646 www.lok-doc-wevering.de simiwe@t-online.de RW
77948 Friesenheim Blaulichtmodelle FEUER1.de Schwalbenweg 2 Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845 www.feuer1.de • info@feuer1.de FH	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

MODELLEISENBAHNER
Digitales Archiv

SECHS JAHRZEHNTE AUF EINEN KLICK



Systemanforderungen: PC mind. Pentium IV,
1200 MHz, ab Windows Vista/7/8/8.1, 120 MB
freier Festplatten-Speicherplatz

Diese DVD-Edition macht sechs Jahrzehnte geballtes Eisenbahn- und Modellbahnwissen wieder zugänglich. Der MODELLEISENBAHNER ist eines der traditionellsten deutschsprachigen Eisenbahnmagazine. Seit 1952 freuen sich Eisenbahnfreunde allmonatlich auf sein Erscheinen – anfangs die Vorbild- und Modellbahnliebhaber vor allem in der DDR, seit der Wiedervereinigung in ganz Deutschland und im benachbarten deutschsprachigen Ausland. In mehreren hundert Monatsheften entdecken Sie die Modellbahngeschichte in Ost und West. Erleben Sie wie sich die Modellbahnscene in dieser Zeit veränderte: Prägen in den ersten Jahrzehnten Anleitungen zum Selbstbau den MEB, so wurden in jüngeren Jahren ausführliche Produkt-Tests immer bedeutender. Dieses sensationelle digitale Archiv beinhaltet sämtliche Monatsausgaben des MEB seit der ersten Ausgabe von 1952 bis Ende 2015 im praktischen pdf-Format. Eine Suchfunktion erlaubt es, gezielt nach Artikeln, Autoren oder Themen zu recherchieren – ein einzigartiges Nachschlagewerk.

3 DVDs in Multibox

Best.-Nr. 951602 | € 40,-



www.facebook.com/vgbahn

Direkt beim MEB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de
www.modelleisenbahner.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Modell
Eisen
Bahner

BÖRSEN + MÄRKTE

Termine

19.08.: Schlossbrauhaus, Gipsmühlweg 5, 87645 Schwangau, Modell-eisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

27.08.: Zwickauer Modellbahn-/Auto- und Spielzeug-Tauschmarkt, 9–14 Uhr, Haus der Modellbahn, Crimmit-schauer Str. 16, 08058 Zwickau. Info: www.mbc-zwickau.de

01./02.09.: Modellbahnausstellung/Börse in der Christus Gemeinde, 42277 Wuppertal-Langerfeld, Windhukstr. 102. Fr. 16–21 Uhr, Sa. 9–16 Uhr. Info: E. Schnütgen, 0202/710243, mobil 0152/02051469. Christliches Modellbahn Team, www.cmt-ev.de



Wormser Modellbahnboerse
67547 Worms, Klosterstr. 23
EWR-Kesselhaus (Nähe Obi)
Sonntag 24.09. von 11–16 Uhr
Veranstalter: Michels Modellbahnboersen
Michael Günther, Osthofen, Tel.: 06242/1253
www.modellbahnboersen.de

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

09.09.: Modellbahnboerse, 10–16 Uhr, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. 2. Museums-Öffnungstag 2017. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de

Modellbahn-, Auto-Tauschboerse. 09.09.: Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr. 9, 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

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

09./10.09.: 08371 Glauchau, Lokschau + Modellbahnmarkt, 9–17 Uhr, im BW, Scheermühlenstr. 5.

www.modellbahnboerse-berlin.de
10.09.: 01069 Dresden, Alte Mensa.
24.09.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. Jeweils 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

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

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

23.09.: Modellbahnmarkt in 09111 Chemnitz, Moritzhof-Sparkasse, von 10–14 Uhr, Bahnhofstr. 51. Info-Tel.: 03763710902 (ab 20 Uhr).

23./24.09.: Modellbahn-Kombi-Ausstellung in 56412 Stahlhofen. Versch. Spurweiten u. Maßstäbe, im Dorfgem. Haus, auf 2 Etagen + 3. Tag

d. off. Tür bei „MOMs Modellbahn-Traum“, gegenüber DGH u. Kinderbasteln, Zubehör, priv. Tauschboerse!

24.09.: Ratskellersaal, Wernersgrüner Str. 32, 08228 Rodewisch, Modell-eisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

24.09.: 49. Modellbahn- u. -autobörse von 10–16 Uhr in 66386 St. Ingbert, Im Schmelzerwald 51a, Schulturnhalle Leibniz-Gymnasium. Info: 06897/4254 oder mec-igb@gmx.de

24.09.: Modellautotausch- und Modelleisenbahnboerse, von 11–17 Uhr, im Zentrum für „Automobilkultur SchuppenEins“, Konsul-Smidt-Str. 20–26, 28217 Bremen. Infos und Anmeldungen: Manfred@Nauland.de

08.10.: 43. Regensburger Modellbahnboerse, 10–15 Uhr, ESV-1927-Sporthalle, Dechbettener Brücke 2, 93051 Regensburg. Info: B. Heinrich, Tel.: 0157/76415997, info@rswe.de, www.rswe.de

MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

Verkäufe Dies + Das

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe 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

www.modellbau-chocholaty.de

Biete H0 2L= Gützold BR 119 u. V 240 (Messe). Suche Gütz. E-Lok BR 252 DR analog (mögl. nur Tausch). Biete Gützold BR 80 alt € 35,-; BR 38 DDR € 60,-. Gehäuse Piko E 44 mit Bügel € 10,-. Tillig Meterware Neusilbergles H0 à € 1,-. 0175/1682651.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

www.lok-doc-wevering.de

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

Verkaufe 3 Modellbahnregale für H0-Fahrzeuge je € 50,-, auch einzeln, (BxHxT) 145cmx183x7,5, 22 Reihen, Höhe 7 cm, 140 cm nutzbare Länge; 2. 200x157x7,5, 19 Reihen, 194 cm; 3. 220x115x7,5, 13 Reihen, 214 cm. 03337/40358, hjengwicht@t-online.de.

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

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

LGB RhB Ge 2/4 2045 neu € 250,-; Bauzuglok 2033 neu € 80,-; Delton US-Schienenbus, Galopping Goose neu € 100,-. Tel.: 02327/86592, mobil 0151/52295439.

Verkaufe Spur 1 Loks und Waggons, Vitrinmodelle, Dingler, KM1, Hübner, Bitte nur seriöse Angebote. Anfragen an: trade-hermann@a1.net.

www.spur-0.de

www.vgbahn.de

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-pietsch.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Olsenbande in H0 Tresorwagen € 36,-; Olsenbandefigurenset € 8,50; Chevrolet Bel Air € 25,50. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin. Tel.: 0385/2004211, fsegebarth@hotmail.com.

www.mbs-dd.com

www.menzels-lokschuppen.de

Märklin: BR 23014 (3005) OV € 50,-; BR 381182 (3098) Plakat OV 80,-; BR 89 (3029) OV € 25,-. Primex: Orientexpresslok 230 € 100,-. Fleischmann: BR 01164 (4169) OV € 70,-; BR 65014 (1324) € 80,-; BR 537752 (4124) OV € 30,-. 02454/6350.

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

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Verkaufe meine Sammlung Messingmodelle von Micro Metakit, Micro Feinmechanik, Lemaco, Trix FineArt, Fulgurex und andere. Anfragen und Listen über christa-1@live.de.

www.carocar.com

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

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.lokraritaetenstuebchen.de

Verkaufe: Roco BR 501815 neu Ok € 145; BR 01111 neu OK € 145; BR E 18 014 neu OK € 125. Piko BR E 43576 neu OK € 150. Gützold BR 56 2617 neu OK € 120; BR 64 neu OK € 85. Liliput BR 781304 neu OK € 110. Tel.: 0385/5559076.

www.modelleisenbahn.com

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

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

[illegible]

ANZEIGENSCHLUSS EJ 11/2017: 06.09.2017

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

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

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

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

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

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____

Abbuchung (nur Inland):

Keine
Briefmarken
senden!

Kreditinstitut (Name und BIC)

— — — — |
IRAN

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

☐ Betrag liegt bar bei

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

www.Modellbau-Gloekner.de

H0-2L-Rollmat. ROCO, FLM., RÖWA, TRIX, sehr interessante Containerwagen, Kessel-, Erz-, Kohle-, Schiebewand-, 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.puerner.de

www.modellbahnritzer.de

S-Bahn Dresden, 2-teiliges Doppelstockwagen mit Innenbeleuchtung € 160,-. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin. Tel.: 0385/2004211, fsegebarth@hotmail.com.

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

Kleinanzeigencoupon anfordern unter 08141 / 53481-152.

www.modellbahn-kepler.de

Umfangreiche H0-Modellbahnsammlung, überwiegend Reisezugwagen in OV, zu verkaufen. Anfragen, Besichtigung, Selbstabholung. frank.nyskog@web.de.

www.jbmodellbahnservice.de

www.suchundfind-stuttgart.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

Roco: BR 93 DR € 80,-. Flm.: BR 56 Länderbahn € 60,-. Piko DDR: BR 52 Kond. DR € 40,-, BR 55 € 30,-, 2-achs. Güterwagen Stk. € 3,-, bei 10 Stk. € 2,50, Y D-Zugwagen DR € 6,-. Alles + Porto. Tel.: 03335/31076, 0152/53410126 (nach 20 Uhr).

www.zuz-modellbahn.com

www.modelltechnik-ziegler.de

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Verkäufe komplette N-Großanlage, Abmessung 3,60 x 1,74 x 0,88 m, 40 Loks, 240 Wagen, 70 m Gleis, 40 Weichen, 8 Brücken, 14 Signale, Drehscheibe, 130 Modellautos, 40 Gebäude usw. Kretzer Dieter, 99086 Erfurt, Tel.: 0361/7313825.

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-kepler.de

Spur-0-Weichen zu verkaufen, R = 250 cm. 3 Sinohara, Federzungen, 2 li. ca. 36 cm je € 30,-. 1 Dreiwege ca. 42 cm € 40,-. 3 Roco-Weichen, ca. 43 cm, 2-teilig, gegossenes Herzstück. 2 Li-, 1 Bogenweiche je € 25,-. Tel.: 07472/21809.

www.modellbahnservice-dr.de

Weinert-Signale H0, exakt zusammengebaut, ohne Antriebe, nie auf einer Anlage gewesen, 12 Gleissperr-, 1 Vorsignal, 3 Doppelflügelssignale, komplett für € 250,- zu verk. Einzelverkauf wesentlich teurer. Tel.: 05731/1531051 (abends).

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

Verkäufe Literatur, Video, DVD

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

www.modellbahn-kepler.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 LGB Depeschen. Ich habe folgende Nr. 4, 14/15, 17-137, die Depeschen bis Nr. 75 sind gelocht und im Aktenordner abgelegt. Alle Depeschen sind in einem sehr guten Zustand. VB € 110. Nur Abholung möglich, 99974 Mühlhausen. Tel.: 0172/3447018 oder E-Mail an h.ahne@arcor.de.

www.bahnundbuch.de

MEB 1970-2010 € 120,-; MEB Spezial, 17 Hefte € 30,-; MBI 2009-2016 € 20,-; Züge 2000-2009 € 20,-. Nur Abholung. Zu erfragen Tel.: 03691/841032.

Gesuche Dies + Das

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.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.

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

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

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

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

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

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

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.

Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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.

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

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin-H0-Sammlung/Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche und verkaufe:
us-brass

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

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

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.

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

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 + Selbst-abholer. 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.

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

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

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.

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.

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom-Sammlung/Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

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: zschoeche.nic@freenet.de – Danke.

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

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.

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur-Z- oder N-Sammlung/Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

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

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

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

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 2x Hintergrund-Szenerie von Mamos DDR. Im Katalog v. 1975/76 mit Kat.-Nr. 5456560/160/007 angeg. Nur guter bis sehr guter Zustand, € 25,- pro Stück. Steffen Gerhardt, Rühlower Str. 19, 17034 Neubrandenburg. Tel.: 0174/9534403.

Gesuche Literatur, Video, DVD

Suche M+F-Journal 2/1975. Verkaufte Heft 1/1975 + Modellbahnrevue 1/68. hans-joachim.knupfer@t-online.de, Tel.: 07152/351530.

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

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

Anzeigenschlusstermine

nur für die Kleinanzeigen (Fliebsatztext)

11/2017 = 06.09.2017 Erstverkaufstag 18.10.2017

12/2017 = 05.10.2017 Erstverkaufstag 15.11.2017

1/2018 = 06.11.2017 Erstverkaufstag 13.12.2017

www.menzels-lokschuppen.de

Parkbahn im Südschwarzwald. Wer hat Interesse am weiteren Ausbau, der Mitgestaltung und am Betrieb der Liliput-Eisenbahn Hasel? Camping auf dem Gelände möglich. Weitere Infos unter: www.liliput-eisenbahn-hasel.de.

www.puerner.de

Urlaub, Reisen, Touristik

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUTI“ für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ***/* ab € 35,-/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Eisenbahnromantik pur am Bodensee. Direkt am Lindauer Bahnhof, schöne neue Maisonettewohnung, 96 qm, 2 sep. Schlafzimmer, gr. Balkon mit Blick auf Gleise und den See! Erstbezug 2017! Ab € 145,-/Nacht unter Tel.: 07146/407567 von privat zu mieten.

Alter Bahnhof am Bähle-Radweg im Hochschwarzwald an Reisegruppen bis 8 Pers. zu vermieten: www.bahnhof-kappel-gruenwald.de. Tel.: ++49(0)15785098902, E-Mail: info@bahnhof-kappel-gruenwald.de.

Ideal für Eisenbahnfans! FeWo in Radebeul (bei Dresden) zu vermieten. 2 Pers. € 45,-/Nacht, 4 Pers. € 65,-/Nacht inkl. Endreinigung. Direkter Blick auf die Bahnstrecke Dresden-Leipzig u. der dampfbetriebenen Schmalspurbahn Radebeul-Moritzburg, Parkmöglichkeiten auf dem Grundstück vorhanden, Einkaufs- und Ausflugsmöglichkeiten in der Nähe. Tel.: 0175/2417050, 07021/49355. E-Mail: boehme2@web.de.

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.

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

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

Liebevoll eingerichtete FeWo im ehem. Verwaltungsgebäude der GHE am Bhf. der Selketalbahn in Gernrode/Harz. 2-3 Pers., nicht behindertengerecht, Nichtraucher. Ab € 40,-. Tel. 017623917323, E-Mail: ferienwohnung@selketalbahn.de.

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

VGB-Kalender 2018

jetzt bestellen!

www.vgbahn.de

Modellbahn-Schule

Erstklassige Ideen und Expertentipps



Auf vielen Modellbahnanlagen darf ein mehr oder minder großes Bw nicht fehlen. Doch Halt: Wird bei den Modellfahrzeugen Wert auf Vorbildtreue bis ins letzte Detail gelegt, drücken viele Betreiber bei der Bw-Ausstattung beide Augen zu. Die neue Modellbahn-Schule der MEB-Redaktion setzt sich deshalb intensiv mit den häufigsten Fehlern bei der miniaturisierten Nachbildung von Dampfblok-Behandlungsanlagen auseinander.

Markus Tiedtke, langjährig mit dieser Materie vertrauter Fachautor, stellt gelungene Anlagen vor, analysiert aber auch fehlerhafte Beispiele. Neben dem Schwerpunktthema bietet die Modellbahn-Schule erneut eine vielfältige Themenpalette rund um die Modelleisenbahn.

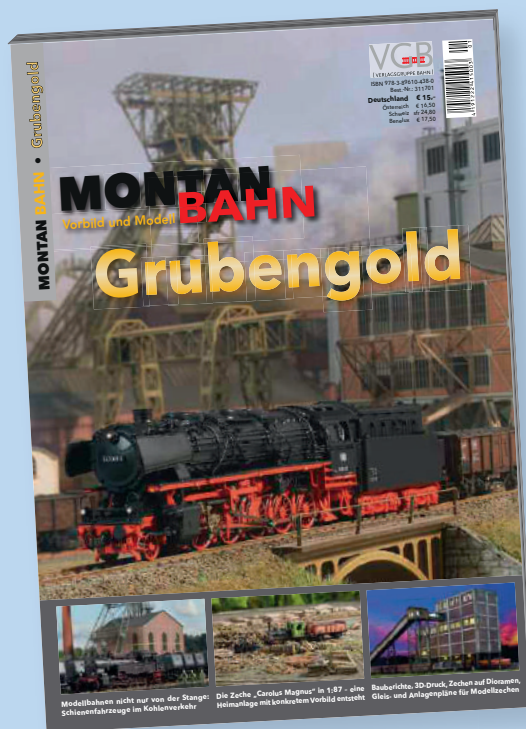
100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 920037 • € 12,-



www.facebook.com/vgbahn

EISENBAHN und KOHLE



Für den Modelleisenbahner gehört die Montanindustrie mit all ihren Facetten zu den interessantesten und abwechslungsreichsten Themen. Der erste Band einer kleinen Reihe „Montan Bahn – Vorbild und Modell“ befasst sich unter dem Titel „Grubengold“ mit dem Kohlebergbau. Modell-Kohlengruben – von der Kleinzeche über eine klassische Heimanlage bis zur großen Ausstellungsanlage – werden ebenso vorgestellt wie Modelle von Fördergerüsten, Kohlenwäschen oder Bandbrücken. Vorbildgerechte Gleispläne demonstrieren, wie sich das Thema stimmig ins Modell umsetzen lässt, von der platzsparenden Kleinzeche bis zu ausgedehnten Anlagen. Weitere Beiträge geben einen Überblick über das Angebot an Fahrzeugmodellen, Bau-sätzen und Zubehör.

Montan-Bahn 1: Grubengold
100 Seiten, Format DIN-A4, Klebebindung,
mehr als 250 Abbildungen

Best.-Nr. 311701 | € 15,-



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



www.facebook.com/vgbahn

Traumanlage in Traumkulisse



Exklusive Neuausgabe über ein Museum und eine beeindruckende Modell-bahn-Anlage, die seit zwei Jahren das Publikum in ihren Bann ziehen. Das Hans-Peter Porsche TraumWerk in Anger präsentiert auf 7.500 qm Ausstel-lungsfläche nicht nur die weltweit einzigartige Blechspielzeug-Sammlung von Hans-Peter Porsche, sondern zeigt in wechselnden Sonderausstel-lungen auch seltene Fahrzeug-Raritäten aus der Automobil-Geschichte. Frei zugänglich ist eine 1,6 km lange Parkeisenbahn. Das Highlight für Modellbahner ist jedoch eine über 400 qm große Anlage nach deutschen, österreichischen und Schweizer Vorbildern, die insgesamt 180 Märklin-Zuggarnituren Raum und Auslauf gibt.

116 Seiten, Format 23,0 x 29,7 cm, Klebebindung, über 150 Ab-bildungen, inkl. Video-DVD mit ca. 25 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 631702 | € 15,-

Erscheint Ende August 2017



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



www.facebook.com/vgbahn

VORSCHAU OKTOBER



VORBILD

ET 56 und ET 30

„Elektro-Eier“

Dampflokporträt BR 05

Der man das Rückgrat brach

Impressionen

BR 65 in Dillenburg

MODELL

Anlagenporträt „Mitten in DB-Land“

Schlückterns sehenswerte Museumsanlage

Beladungs-Tipp

Bis an die Grenze – Stroh bis zum Abwinken

Neues Produkt

Straßenmarkierungsset von Noch

EJ 10/17 erscheint am 20. September 2017

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Chefredakteur

Gerhard Zimmermann

Redaktion

Dr. Christoph Kutter, Tobias Pütz, Andreas Ritz

Gestaltung

Gerhard Zimmermann, Dr. Christoph Kutter

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Joachim Seyferth, Bernd Keidel, Axel Johanßen,

Stefan Pfütz, Konrad Koschinski, Michael Hubrich,

Martin Fürbringer, Frank Zarges, Christian Gerech,

Ingo Puschkat, Manfred Grünig

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 Schwarzendorfer (-105), Ingrid Haider (-108),

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

Marketing

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

Außendienst, Messen

Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Vertrieb Pressegrosso und Bahnhofsbuchhandel

MZV GmbH & Co. KG,

Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,

Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,

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

Abo - Service

FUNKE direkt GmbH & Co. KG,

Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,

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

Erscheinungsweise und Bezug

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

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

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

Bildbearbeitung

Fotolitho Varesco, Südtirol

Druck

Vogel-Druck, Würzburg

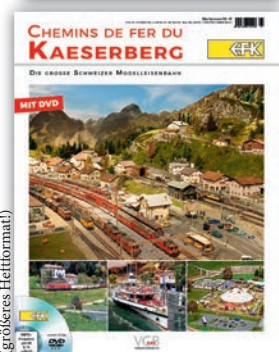
Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unverlangt eingesendetes Text- und Bildmaterial kann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

ISSN 0720-051X 43. Jahrgang

NEUE SONDERHEFTE



WEITERE SONDERAUSGABEN



EXPERTEN-TIPPS AUS DER PROFI-WERKSTATT

In den Bänden der VGB-Modellbahn-Bibliothek zeigen Meister ihres Fachs, wie Modellbahn-Anlagen entstehen und vorbildgerechter Modellbahn-Betrieb abläuft. Jeder Band behandelt auf 112 Seiten im Großformat 24,0 x 29,0 cm mit Hardcover-Einband ein abgeschlossenes Thema – von A bis Z, mit tollen Anlagenfotos und leicht nachvollziehbaren Schritt-für-Schritt-Anleitungen.



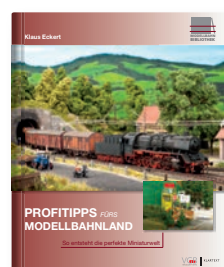
**JETZT
NEU**

„Güter gehören auf die Bahn“ – dieser alte Werbeslogan der Bundesbahn gilt für Modellbahner ganz besonders. Basierend auf der Artikelserie „Ladegut nach Vorschrift“ des Eisenbahn-Journals präsentiert dieses Buch mehr als zwei Dutzend unterschiedliche Ladegüter für Wagen der Epochen I bis IV. Die Bauvorschläge sind erprobt und ausführlich beschrieben, inklusive Sicherung der Fracht. Ladegüter basteln ist ein Hobby im Hobby – eines mit Suchtcharakter. Lassen Sie sich infizieren!

112 Seiten, über 300 farbige Abbildungen

Best.-Nr. 581727

nur € 19,95



Profitipps fürs Modellbahnland

- Anregungen und Bautipps für die Ausgestaltung von Anlagen und Dioramen

Best.-Nr. 581521
nur € 19,95



Brücken, Mauern und Portale

- Kunstbauten in verschiedenen Ausführungen schmücken die HO-Anlage

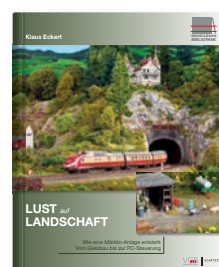
Best.-Nr. 581316
nur € 19,95



Starke Loks und schwere Züge

- Die Güterbahn in Vorbild und Modell
- Von der Dampflokzeit bis heute

Best.-Nr. 581304
nur € 19,95



Lust auf Landschaft

- Wie eine Märklin-Anlage entsteht
- Vom Gleisbau bis zur PC-Steuerung

Best.-Nr. 581305
nur € 19,95



Elegante Loks und schnelle Züge

- Reisezüge in Vorbild und Modell
- Von der Dampflokzeit bis heute

Best.-Nr. 581606
nur € 19,95

34. Internationale Modellbahn Ausstellung und 11. Märklin Tage



11. Märklin Tage



15.–17. September 2017

Alles rund
um die große und kleine
Eisenbahn auf 49.000qm,
Spiel und Spaß
– 3 Tage lang!



- Große LGB Schau in der EWS Arena
- Lokparade am Bahnhof
- Zugpendelfahrten am Samstag und Sonntag
- Einzigartige Märklin Exponate
- Über 100 Aussteller
- Tolles Kinderprogramm

Das MEGA-Familienevent in Göppingen 15. bis 17. September 2017

www.maerklin.de/ima2017

Fr. + Sa.: 9.00 - 18.00 und So.: 9.00 - 17.00 | Werksbesichtigung Märklin-Stammwerk Fr. + Sa.: 9.00 - 15.00 (per Shuttlebus)