

Eisenbahn
JOURNAL
Oktober
2017

Eisenbahn JOURNAL

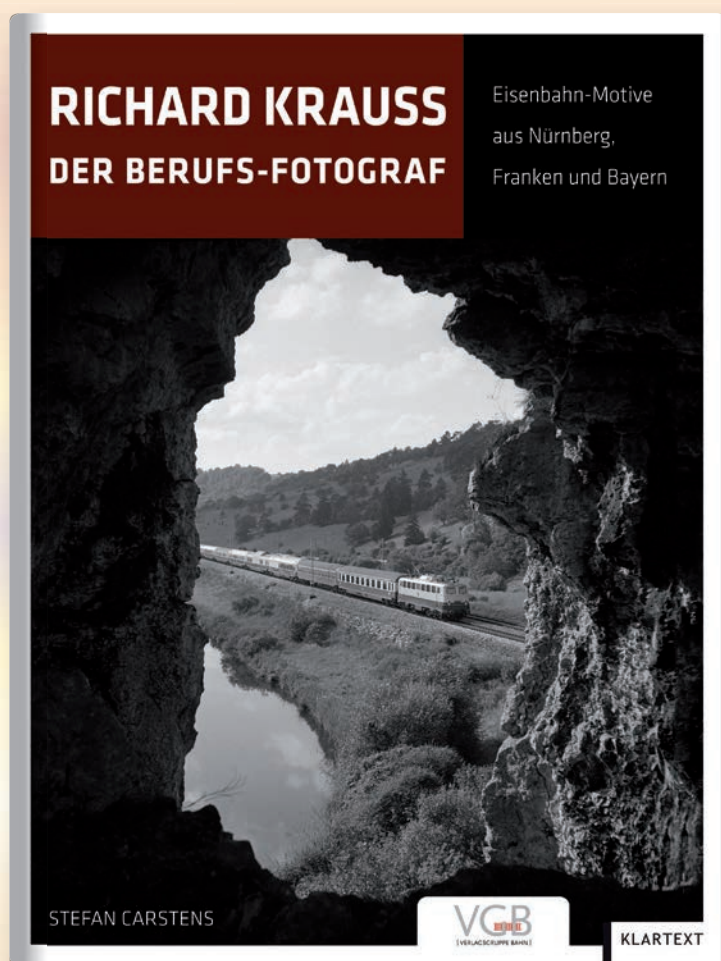
Die große Zeit der Eisenbahn



ET 56 und ET 30 der DB

„Elektro- Eier“

Impressionen: BR 65 in Dillenburg
Dampflokomporträt BR 05: Der man das Rückgrat brach
H0-Anlage „Mitten in DB-Land“: Schlüchterns sehenswerte Museumsanlage



Richard Krauss – Der Berufs-Fotograf

Eisenbahn-Motive aus Nürnberg, Franken und Bayern

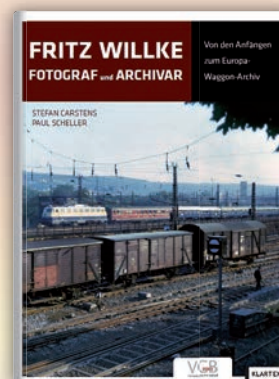
Richard Krauss war ein Nürnberger Industrie- und Werbefotograf mit einem Faible für die Eisenbahn. In seinen Bildern sorgte er nicht nur für die perfekte Präsentation von Loks und Zügen. Er setzte diese oft auch mit „Statisten“ aus dem Familien- und Freundeskreis in Szene. Ausflüge führten ihn zu fränkischen Nebenbahnen und bayerischen Bahnknoten, auf Urlaubsreisen hatte er stets seine Kamera zur Hand. Ab Anfang der 1960er-Jahre war Richard Krauss zudem für den Nürnberger Modellbahnhersteller Fleischmann tätig. Als Vorlage für die Modellkonstruktion fertigte er eine Reihe von Lokporträts und zahlreiche Detailaufnahmen von Lokomotiven und Wagen an.

Aus dem erhalten gebliebenen Fundus des einst umfangreichen Archivs von Richard Krauss hat Stefan Carstens diesen Bildband mit vielen bislang unveröffentlichten Eisenbahnmotiven zusammengestellt. Die Palette reicht von Anfang der 1960er-Jahre entstandenen Schwarzweißfotos über Farbnegative bis hin zu Dias aus den 1970er-Jahren – überwiegend im Mittelformat aufgenommen.

176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover-Einband,
mit über 280 historischen Farb- und Schwarzweiß-Fotos

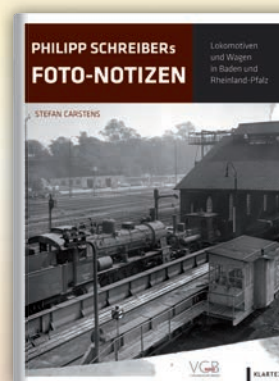
Best.-Nr. 581732 | € 29,95

Weitere Bücher aus dieser Reihe



Fritz Willke – Fotograf und Archivar

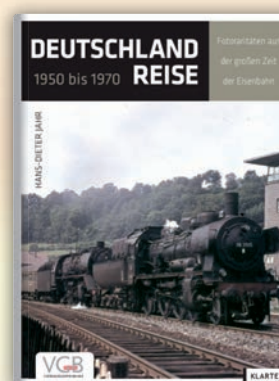
Von den Anfängen zum Europa-Waggon-Archivar
176 Seiten, Hardcover-Einband, Format 22,3 x 29,7 cm,
ca. 340 historische Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581515 | € 29,95



Philipp Schreibers Foto-Notizen

Fahrzeuge und Bahnanlagen in Mainz
und Umgebung

176 Seiten, Format 22,5 x 29,6 cm, Hardcover-
Einband, ca. 250 historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581403 | € 29,95



Deutschlandreise 1950 bis 1970

Fotografien aus der großen Zeit der Eisenbahn
176 Seiten, Format 22,5 x 29,6 cm, Hardcover-Ein-
band, ca. 250 historische Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581404 | € 29,95



4



30



14



38



58



70



78



84



92



88

VORBILD

4 Impressionen

Baureihe 65 beim Bw Dillenburg

16 Titelthema

ET 56 und ET 30: Elektro-Eier

28 Bild des Monats

Class 77 im Westerwald

30 Zeitreise

Lübeck-Reecke 1981

36 Momente

Die Burg zu Alzey

38 Dampflokomporträt

BR 05: Der man das Rückgrat brach

47 Galerie

Bilder von Andreas Ritz

MODELL

58 Anlagenporträt

Schlüchtern – mitten in DB-Land

70 12. Modellbau-Wettbewerb, Folge 12

Generationentreffen

78 Wagenbeladung

Stroh – drauf, was geht

84 Gebäudegestaltung

Schwamm auf der Mauer

88 Anlagengestaltung

Schrankenlos übers Gleis

92 Anlagengestaltung

Wasser für alle Fälle

RUBRIKEN

10 Kurz-Gekuppelt

Tagebuch, Einst & Jetzt u.v.m.

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Leserpost und Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum



Ungeliebtes Rangierquartett

TEXT UND FOTOS: HORST KOWALSKI

ERINNERUNGEN AN DIE BAUREIHE 65 BEIM BAHNBETRIEBSWERK DILLENBURG



LINKS: 65 010 hat sich am 21. Juni 1967 auf Höhe der Bahnsteige ans Ende eines langen Güterzuges gesetzt, um ihn über den weit entfernten Ablaufberg zu drücken.

UNTEN: Am 26. März 1968 rangiert die bereits umgezeichnete 065 011 im Personenbahnhof.

Als ich auf einer Fotosafari mit der Bezirkswochenkarte 242 am 21. Juni 1967 nach Dillenburg kam, erwartete ich hier die Baureihen 50 und 94 vor Güter- und Reisezügen sowie die 55er im Rangierdienst. Umso größer war die Überraschung, die sich mir bot: Im Rangierdienst des damaligen Knotenbahnhofs waren mehrere Exemplare der Baureihe 65 im Einsatz!

Gerade als ich einem Personenzug aus Siegen entstieg war, setzte sich 65 010 in Höhe der Bahnsteige ans Ende eines langen Güterzuges, um ihn über den weit entfernten Ablaufberg zu drücken. Eine weitere 65 war mit einer kurzen Rangiereinheit unterwegs.

Warum die im Rahmen des Neubauprogrammes der DB für den Streckendienst entwickelte Baureihe 65 im Rangierdienst ein-

gesetzt wurde, erschloss sich mir zunächst nicht. Erst als es mich 1968 durch einen Arbeitsplatzwechsel in die Nähe von Dillenburg verschlug, konnte ich dieser Frage nachgehen.

So erfuhr ich in Gesprächen auf der Lokleitung des Bw Dillenburg, dass von der bis 1967 im Rangierdienst dominierenden betagten Baureihe 55 (pr. G 8.1) Anfang dieses Jahres nur noch drei betriebsfähige Exemplare vorhanden waren, die zum Bw Gießen überstellt wurden. Als Ersatz dafür bekam Dillenburg vier Loks der Baureihe 65 zugewiesen, für die man in den bisherigen Heimat-Bw keine Beschäftigung mehr gefunden hatte.

Den Anfang machte 65 008 vom Bw Darmstadt, die am 20. Januar 1967 nach einem Aufenthalt im AW Trier in Dillenburg ihren Dienst antrat. Es folgten 65 010 am



2. März 1967, 65 011 am 18. Mai 1967 und 65 009 am 28. Mai 1967, alle vom Bw Limburg kommend. Sie wurden mit einer Rangierfunkanlage ausgestattet, äußerlich erkennbar durch die an der rechten Führerhausvorderwand angebrachte Topfantenne.

Man hatte sich bei der DB offensichtlich gescheut, die relativ jungen Loks dauerhaft abzustellen, und hoffte, sie im Rangierdienst sinnvoll beschäftigen zu können. Bereits früher durchgeführte Untersuchungen bezüglich ihrer Eignung zum Befahren von Ablaufbergen mit Scheitel- und Fußrundungen von 300 Metern waren positiv verlaufen – eine wichtige Voraussetzung für den Einsatz in Dillenburg.

Bei den Lokpersonalen in Dillenburg, die den jahrzehntelangen Dienst auf der G 8.1 gewöhnt waren, fanden die 65er jedoch keine Gegenliebe. Zu enger Führerstand und unzumutbar heiß bei hohen Außentemperaturen waren die hauptsächlichen Kritikpunkte, man rangierte fast immer mit offenen Führerhaustüren. Es wurde



Dillenburg liegt an der Strecke Siegen – Wetzlar/Gießen.

auch bemängelt, dass es bei starker Beanspruchung während einer Schicht notwendig werden konnte, Wasser zu nehmen, was bei der G 8.1 wegen des größeren Vorrates nie nötig gewesen sei.

Pro Schicht waren werktäglich zwei Loks im Einsatz, wobei eine neben Aufgaben im Rangierbahnhof auch für die Bereitstel-

lung und das Abstellen von Reisezuggarnituren im Personenbahnhof zuständig war. Nach meinen Feststellungen waren die 65er in Dillenburg bis auf wenige Ausnahmen nur im Rangierdienst eingesetzt.

Bei zwei dieser Ausnahmen konnte ich die 65 008 beobachten, die inzwischen die Nummer





065 008-5 trug. Am Nachmittag des 29. Mai 1968 war sie mit einem Güterzug aus Oberscheld, wo bis zum 30. April 1968 noch ein Hochofen in Betrieb war, auf dem Niederschelder Viadukt nach Dillenburg unterwegs. Kurze Zeit später erreichte sie den Haltepunkt Niederscheld nach der Bedienung eines Gleisanschlusses an der Strecke. Am frühen Morgen des 3. Juli 1968 überquerte dieselbe Lok den Niederschelder Viadukt gegen 5 Uhr in Richtung Oberscheld mit einem Güterzug. Kurz danach kehrte sie mit dem Packwagen als Lpaz nach Dillenburg zurück.

Dem ungeliebten Rangierquartett war in Dillenburg kein langes Dasein beschieden. Bereits am 10. November 1967 wurde 65 009 aufgrund eines Rangierunfallendes z-gestellt und am 12. März

1968 ausgemustert. Es folgte mit derselben Ursache die bereits umgezeichnete 065 011-9, die am 4. April 1968 z-gestellt, am 1. Juli 1968 noch nach Limburg abgegeben und dort am 2. Oktober 1968 ausgemustert wurde. Ebenfalls nach einem Rangierunfall schied 065 010-1 am 26. Juli 1968 mit der z-Stellung aus dem aktiven Dienst aus und wurde am 11. Dezember 1968 ausgemustert.

Lediglich 065 008-5 überlebte ihre Zeit in Dillenburg, wurde am 30. September 1968 zunächst nach Darmstadt abgegeben, nach einer weiteren Umstationierung nach Aschaffenburg und dort erst am 12. April 1972 z-gestellt und am 15. August 1972 ausgemustert.

Die 1968 durch die Abstellung der 65er entstandenen Lücken wurden durch drei vom Bw Gießen kommende 55er geschlossen, die

weiter dieser Dienststelle zugeordnet blieben.

Die 1965 abgeschlossene Elektrifizierung der hauptsächlich dem Güterverkehr dienenden Strecke von Hagen über Siegen – Dillenburg – Gießen nach Süddeutschland wirkte sich 1968 zunehmend negativ auf den Rangierbedarf in Dillenburg aus. Die in der Dampflokära notwendigen Lokwechsel, meist verbunden mit der Neubildung der Güterzüge, waren anfänglich teilweise auch noch nach der Elektrifizierung beibehalten worden, wurden aber im Laufe des Jahres mehr und mehr durch Langläufe ersetzt, die mit den E-Loks nun möglich waren.

Da Dillenburg als Knotenbahnhof auch für die Bedienung der Nachbarbahnhöfe Herborn und Haiger und der von diesen ausgehenden Nebenstrecken im

OBE: 065 008 stellt am 16. April 1968 eine Reisezugarnitur im Personenbahnhof Dillenburg ab.

LINKS: 065 008 rangiert am 14. August 1968 im Güterbahnhof.

Güterverkehr zuständig war, wurden die mit überregionalen Zügen ankommenden Wagen zu Nahgüterzügen (Ng) zusammenrangierte, die mit Dillenburg 50ern zu den Bestimmungsorten gebracht wurden.

Von Herborn ausgehend waren das in westlicher Richtung die Strecke in den Westerwald über den Spitzkehrenbahnhof Erdbach, nach Rennerod/Westerburg und die östlich abzweigende Nebenbahn Richtung Gladenbach. Von Haiger aus wurde die Nebens Strecke nach Breitscheid bedient. Auf der ebenfalls in Haiger von der Hauptbahn abzweigenden Strecke nach Betzdorf verkehrte 1968 werktäglich noch ein Güterzugpaar mit Betzdorfer 44ern nach und von Dillenburg. Die von Dillenburg aus direkt bedienten Streckenäste nach Ewersbach und Oberscheld waren eine Domäne der Baureihe 94 (pr. T 16.1).

Am Spätnachmittag kamen dann die Ng von diesen Strecken und Bahnhöfen wieder im Rangierbahnhof Dillenburg an, wo die unterwegs eingesammelten Güterwagen für den Weitertransport in überregionalen Zügen umrangierte werden mussten. Der auch auf diesen Strecken bereits 1968 bemerkbare Rückgang des Güterverkehrs auf der Schiene wirkte sich mit entsprechend reduzierenden Auswirkungen auf die oben beschriebenen Rangierabläufe in Dillenburg aus.

Diese Entwicklung führte dazu, dass man in Dillenburg zunächst mit den drei bereits genannten 55ern auskam und ab dem Fahrplanwechsel am 29. September 1968 sogar zwei von Gießen kommende Dieselloks der Baureihe V 60 ausreichten, um den verbliebenen Rangierbedarf im Güterbereich abzudecken. Für den Verschub im

Personenbahnhof reichte die fabrikneu angelieferte 333 313 aus.

Die letzten drei 55er blieben zunächst noch als Reserve vor Ort, bis zwei von ihnen am 2. Mai 1969 nach Duisburg-Wedau abgegeben wurden. Allerletzte der in Dillenburg eingesetzten G 8.1 wurde 55 3528, die sich vor einem Sonderzug am 27. Juli 1969 gleichzeitig als Letzte ihrer Baureihe in der BD Frankfurt aus dem aktiven Dienst verabschiedete.

Lohnendes Fotoziel blieb Dillenburg jedoch auch weiterhin wegen zwar nur noch weniger Loks der Baureihe 50, vor allem aber wegen der weiterhin aktiven Maschinen der Baureihe 94.5, die noch bis 1972 in Betrieb blieben.

Am 5. April 1969 passierte wohl zum letzten Mal eine 65er den Bahnhof Dillenburg. Es war die 065 013-5 des Bw Limburg vor einem Sonderzug des Freundeskreises Eisenbahn Köln (FEK). □

Einer der seltenen Streckenausflüge: Gegen 5 Uhr früh am 3. Juli 1968 ist 065 008 auf dem Niederschelder Viadukt mit einem Nahgüterzug nach Oberscheld unterwegs (Bild unten). Mit derselben Leistung war die Lok auch am 29. Mai 1968 im Einsatz und setzt hier (Bild rechts) nach dem Wagentausch in einem Gleisanschluss in unmittelbarer Nähe des Viadukts die Rückfahrt nach Dillenburg fort.





Wohl zum letzten Mal durchfährt am 5. April 1969 eine 65er den Bahnhof Dillenburg. Es war die 065 013-5 vom Bw Limburg mit einem Sonderzug des Freundeskreises Eisenbahn Köln (FEK).

Oktober 1957: Nach den Wahlen zum Deutschen Bundestag, die eine Koalition aus CDU/CSU und FDP zur Folge haben, bleibt Hans-Christoph Seebohm Bundesverkehrsminister + + + Als zwölfte TEE-Verbindung wird der „Mediolanum“ München – Mailand eröffnet; zum Einsatz kommen zweiteilige Dieseltriebwagen der italienischen Staatsbahnen mit 980 PS Gesamtleistung und 140 km/h Höchstgeschwindigkeit. Zugleich handelt es sich um die erste Triebwagenverbindung von Italien über den Brenner und Österreich nach Deutschland



Oktober 1977, Stuttgart Hbf: neues Stellwerk, alte Loks.

Oktober 1967: Das „Deutsche Reisebüro“ (DER) wird fünfzig Jahre alt. Gründer waren die deutschen Staatseisenbahnen, der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie + + + In Hamburg wird mit dem Bau der City-S-Bahn begonnen + + + Elf europäische Eisenbahnverwaltungen gründen die „Intercontainer-Gesellschaft“ und erfinden damit die „Logistik“ im Güterverkehr: eine komplette Dienstleistung, die sich auf die gesamte Beförderungstrecke bezieht – einschließlich der Umladung der Transportcontainer, der



Oktober 1967: Elf europäische Bahnen gründen die „Intercontainer-Gesellschaft“.

Haus-Abholung und Haus-Zustellung, der Lagerung und der Rücksendung der leeren Container

Oktober 1977: Am 26. des Monats endet nach einem Hilfszug-Einsatz mit 043 903 im Raum Emden um 16.04 Uhr offiziell der Einsatz von Dampflokomotiven bei der DB. In den Folgejahren wird auf

DB-Gleisen ein umstrittenes Dampflokomotivverbot verhängt, das erst ab dem 150-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1985 wieder gelockert wird + + + Das Ausbesserungswerk München-Freimann wird 50 Jahre alt + + + In Stuttgart Hbf wird eines der größten Stellwerke Deutschlands in zwei Etappen in Betrieb genommen, es ersetzt zwölf Stellwerke älterer Technik und Bauart + + + Der Verband der deutschen Waggonindustrie wird 100 Jahre alt

Oktober 1987: Im Rahmen der dritten Bau- und Betriebsstufe der S-Bahn Köln wird auch die Hohenzollernbrücke über den Rhein um zusätzlich zwei S-Bahn-Gleise erweitert + + + Die Strecke Heidelberg – Würzburg wird 125 Jahre alt + + + Das Umwelt-Symposium „Europas Bahnen – Chance für die Umwelt“ unter der Schirmherrschaft von Bundespräsident Richard von Weizsäcker stellt fest, dass der Straßenverkehr Umweltsünder Nummer eins ist + + + Die Mittenwaldbahn wird 75 Jahre alt und bei der Bahnlinie München – Holzkirchen – Rosenheim wird das 130-jährige Jubiläum gefeiert

Oktober 1997: Am 3. des Monats wird die neue Stadtbahn Karlsruhe offiziell in Betrieb genommen + + + Durch Einhängen von Hakenkrallen in Oberleitungen sowie durch das Zersägen von Schienen verüben so genannte „Autonome Gruppen“ Anschlagsserien gegen die Castor-Transporte der DB AG + + + Die Dampf-

lokomotive 62 015 der Interessengemeinschaft Bw Dresden-Altstadt e.V. (Eisenbahnmuseum Dresden) hat Fristablauf und wird zum nicht betriebsfähigen Ausstellungsstück

Oktober 2007: Die DB AG wird mit dem Negativpreis „Big Brother Award“ in der Kategorie „Wirtschaft“ ausgezeichnet. Kritisiert wird unter anderem der Trend, beim Verkauf von Fahrkarten nicht-anonyme Bezahlmethoden zu forcieren sowie die unnötige Sammlung von Fotos und Geburtsdaten bei BahnCard-Kunden + + + Bei der DB AG erfolgt die Ausschreibung neuer ICE-Viersystem-Triebzüge (Baureihe 407) + + + Die SPD beschließt auf ihrem Hamburger Parteitag, dass der nach wie vor geplante Bahn-Börsengang mit der Ausgabe von Volksaktien einhergehen soll



Oktober 2007: Ausschreibung für die Viersystem-ICE (BR 407).

WERBEPAUSE

RÜCKFAHRKARTEN
nach jedem Ziel zu jeder Zeit

10-35% Ermäßigung

DEUTSCHE BUNDESBahn

Bundesbahn-Werbung aus den 50ern.



INTERNET-BILD DES MONATS

In den Stunden schwachen oder nicht vorhandenen Tageslichtes wird seit 2015 der Viadukt über die Lenne bei Werdohl-Ütterlingsen feierlich illuminiert. Initiiert hatten diese Attraktion an der Ruhr-Sieg-Strecke die Gemeinde sowie örtliche Heimat- und Eisenbahnfreunde. Am frühen und fast windstillen Morgen des 11. April 2015 rauschen zwei 151er mit einem Autozug von Ingolstadt nach Emden über dieses „Glanzlicht“ im Sauerland. Mehr zur Geschichte und Gegenwart der Eisenbahn rund um Werdohl auf der Netzseite www.heimatverein-werdohl.de FOTO: HELMUT SOHRE

– 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

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Wir verbinden Bayern.

DB AG: Massive Kritik für Rastatter Chaos-Wochen

Beim Bau des Rastatter Tunnels (Länge 4270 m) der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel trat am 12. August gegen 11.00 Uhr eine Absenkung der Bestandsstrecke (Rheintalbahn) auf, die beiden Gleise hatten sich auf mehreren Meter Länge um bis zu einem halben Meter abgesenkt. In diesem Bereich wird die Rheintalbahn mit einer Überdeckung von nur fünf Metern unterquert. Der Zugverkehr auf dieser stark frequentierten Hauptabfuhrstrecke wurde sofort eingestellt. Der Baubeginn des Rastatter Tunnels war 2013, die Inbetriebnahme sollte im Jahre 2022 erfolgen.

Über die unmittelbaren Folgen sowie die noch nicht abgeschlossene Ursachenforschung dieses Bau-Unfalls haben regionale und überregionale Medien umfassend informiert. Zunächst sollte laut DB AG die weitgehende Beseitigung der Unfallschäden erfolgen, dann Anfang bis Mitte Oktober die Wiederinbetriebnahme der Rheintalbahn. Bis dahin werden alle Fernzüge im Güterverkehr weiträumig umgeleitet, für den Personenverkehr wurde ein abschnittsweiser Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Zum Management dieser „Großstörung“ im Netz der DB mit weitreichenden und langfristigen Auswirkungen insbesondere auch hinsichtlich des Schienengüterverkehrs wurden kurz darauf zahlreiche kritische Stimmen von Politik, Verbänden und Industrie laut. Allen gemeinsam ist, dass

ZITAT

„Das erste Jahr unter meiner Führung war das bisher beste Jahr seit der Bahnreform.“

(Hartmut Mehdorn, DB-Chef vom 16. Dezember 1999 bis 30. April 2009)

sie Versäumnisse in der Verkehrspolitik, eine mangelhafte Bauplanung sowie große Defizite im aktuellen Krisenmanagement der DB AG anprangern.

Noch vergleichsweise milde hinsichtlich der DB hat sich der Fahrgastverband „Pro Bahn“ geäußert, der vornehmlich die Verkehrspolitik in die Pflicht nimmt: „Die Probleme, die aus der notwendigen Streckensperrung bei Rastatt auf der wichtigen Nord-Süd-Magistrale erwachsen, machen die Versäumnisse der deutschen Verkehrspolitik bei Auf- und Ausbau des Schienennetzes in nie gekannter Dramatik deutlich. Die DB muss hier die Folgen einer jahrzehntelang verfehlten Verkehrspolitik ausbaden, in der – im Gegensatz zur Autobahnplanung – nie der Netzgedanke im Vordergrund stand.“ Während bei der

Fernstraßenplanung immer auch an Umleitungsstrecken gedacht wird, fehle dieser Ansatz bei der Schienenplanung völlig. So sei es unverständlich, dass eine Autobahn in Richtung Singen gebaut wurde, die parallele Gäubahn aber in großen Teilen einleisig blieb.

Mehr Kritik erhielt die DB von den Fahrgästen selbst. Credo: Ein Unfall könne passieren, aber der Umgang (Information, Betreuung) der gestrandeten Reisenden sei insbesondere in den ersten Tagen unzureichend bis miserabel gewesen. Auch könne es nicht angehen, dass eine ganze Strecke (Tübingen – Horb) für den Reiseverkehr gesperrt wird, um mehr Trassen für umgeleitete Güterzüge zu schaffen. Der wochenlange Umstieg auf langsame Busse sei indiskutabel, in der Folge eine auch längerfristige Abwanderung zahlreicher Pendler auf das Auto nicht auszuschließen. Dass nur unzureichende Ausweichstrecken für den Güterverkehr bereitstehen, liegt einem Sprecher des baden-württembergischen Verkehrsministeriums zufolge hingegen am Bund: Das Bundesverkehrsministerium habe über Jahrzehnte diese Nebenstrecken vernachlässigt, „doch nun rächen sich die Sünden der Vergangenheit“.

Noch deutlicher wurden indes die Medien und die kleine Lobby der Schienengüterverkehr-Branche: Die „Neue Zürcher Zeitung“ sprach von einem „Desaster für den Güterverkehr“ und fragte, was das alles für die gesamte Neubaustrecke im Rheintal bedeutet, die 2022 eröffnet werden soll. „Krisenkommunikation scheint weder die Stärke der Deutschen Bahn und des Netzbetreibers zu sein, noch von der



Stark betroffen vom Rastatter Bau-Unfall waren auch die Strecken im Mittelrheintal, beispielsweise wurden die Züge von SBB Cargo und BLS Cargo (hier im Bild bei Bingen) meist großräumig via Frankreich umgeleitet.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Regierung Baden-Württemberg oder der Bundesrepublik“, kritisierte auch die „Basler Zeitung“. Und laut SBB Cargo fehlt es an alternativen Gütertrassen, zudem stünden auf den Alternativrouten nicht genügend Lokomotiven und Lokführer zur Verfügung. Auch die Sprecherin der BLS Cargo stellte fest, es gebe von DB-Netz kein Umleitungskonzept. Dies bedeute, dass man zusammen mit Bahnpartnern im Ausland selber Alternativen erarbeiten müsse.

Die andauernde Unterbrechung der Rheintalbahn bringe den Güterverkehr auf einer der wichtigsten Verkehrsadern Europas in schwere Nöte. Die DB setze auf die großflächige Umfahrung des Bereiches, aber auch auf eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger wie das Binnenschiff oder den Lkw (!). Insgesamt gebe die DB vor, „ihren Kunden 200 Umleitungstrassen mit unterschiedlichen technischen Anforderungen“ anzubieten. Aber über die Frage, ob die DB für entstandene Schäden aufkomme, herrsche Unsicherheit. Der Schaden wird allein vom „Netzwerk Privatbahnen“ auf 12 Mio. Euro pro Woche geschätzt. Das Unternehmen „Hupac“ spricht von einem „gigantischen Umsatzausfall plus Mehrkosten wegen Ineffizienzen“.

Aus Sicht des „Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen“ (VDV) könne die Situation wegen der ohnehin schwierigen Kosten- und Erlössituation des Schienengüterverkehrs für einige Unternehmen sogar existenzbedrohend werden. Angesichts der andauernden Sperrung der Rheintalstrecke bei Rastatt fordert der Verband eine unbürokratische finanzielle Hilfe des Bundes für die betroffenen Eisenbahnunternehmen. „Der Streckenabschnitt ist ein neuralgischer Punkt für das gesamte europäische Eisenbahnnetz. Eine wochenlange Sperrung hat katastrophale Folgen insbesondere für die umfangreich betroffenen Güterbahnen“, so VDV-Geschäftsführer Dr. Martin Henke. Verschärft werde die ohnehin prekäre Situation dadurch, dass auch mögliche Umleitungsstrecken

von baubedingten Sperrungen betroffen sind. „Es gibt praktisch keine Verkehrsrelation, auf der die umzuleitenden Verkehre wirtschaftlich durchgeführt werden könnten. In der Folge wird der Verkehr auf andere Verkehrsträger abwandern, vor allem auf die Straße, und die Eisenbahnunternehmen verlieren massiv Kunden und bleiben auf den Fixkosten sitzen.“

Für die Schweizer „Alpen-Initiative“ ist es neben der unmittelbaren Bewältigung der Situation wichtig, Image-Schäden zu vermeiden und Lehren aus dem Vorfall zu ziehen. Es brauche ein flächendeckendes „Tracking“ im Schienengüterverkehr, damit die Spediteure wissen, wo ihre Container stecken. „Heute weiß ein Terminalbetreiber meist erst, wenn er aus dem Fenster schaut, dass der Zug ankommt.“ sagte Jon Pult, Präsident der Alpen-Initiative. Redundante Strecken mit gleichem Ausbaustandard seien enorm wichtig. Es brauche einen zusätzlichen Effort, um auch Umfahungsstrecken bezüglich Zuglängen, Vier-Meter-Eckhöhen und in Deutschland sogar teilweise auch bezüglich

Elektrifizierung zu harmonisieren. Auch die internationale Koordination von Baustellen müsse sich deutlich verbessern. Während in der Schweiz die Bautätigkeiten am Simplon und auf der Luino-Strecke aufeinander abgestimmt wurden, haben es die Infrastrukturbetreiber und die Bundesämter offenbar nicht geschafft, sich über die Grenzen hinweg zu organisieren. Dazu Manuel Herrmann,

Leiter Alpenschutzpolitik der Alpen-Initiative: „Die Arbeit in den internationalen Gremien muss sich stark verbessern, das hat dieser Sommer gezeigt.“ Das Image der Bahn werde bei solchen Vorkommnissen wie in Rastatt, auch wenn es Ausnahmesituationen sind, einen „gewissen Schaden“ davontragen. „Probleme sind da, um gelöst zu werden. Wir erhoffen uns, dass die Bahn in Zukunft positiver kommuniziert und Herausforderungen dementsprechend angeht.“ JS

WERBEPAUSE

Bundesbahn-Werbung aus den 70ern.

ABB.: SAMMLUNG SEYFERTH

DIE MODELLBAHN

DIE Ausstellung für Modellbahn und Zubehör!



Die Ausstellung für Modellbahnfans und alle, die es noch werden wollen.

Treffen Sie sich mit Modellbahnfreunden, Clubs und Herstellern zum Austausch und nehmen Sie reichlich Ideen für Ihre eigene Modellbahn mit!

**17. bis 19.
November 2017
MOC München**

Lilienthalallee 40, 80939 München

Weitere Informationen:

www.die-modellbahn.de

XUND&AKTIV

FORSCHA



spielwies'n

ET 56 UND ET 30

Elektro-Eier

Im Jahr 1952 hielt die werbewirksame Stromlinienform des VT 08.5 auch im Nahverkehr der DB Einzug: Sieben elektrische Oberleitungs-Triebwagen ET 56 wurden in Betrieb genommen. Ab Ende 1955 folgten 24 Einheiten des Typs ET 30, die überwiegend für den Nahschnellverkehr im Ruhrgebiet beschafft wurden

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI



Aerodynamische Vorteile waren im Nahverkehr eher gering, aber die ET 56 sahen gut und modern aus. Ihr Einsatz währte von 1952 bis Mai 1986.

FOTO: ANDREAS RITZ





Nach der Währungsreform vom Juni 1948 wurde die kriegsbedingt zum Erliegen gekommene Elektrifizierung wieder in Angriff genommen. Einen Schwerpunkt bildeten dabei Strecken in den Großräumen Nürnberg und Stuttgart, auf denen sich ein lebhafter Vorortverkehr abspielte. Häufige Halte und anschließend möglichst flotte Anfahrten sprachen für den Einsatz von Elektrotriebwagen, da diese wegen ihres günstigeren Verhältnisses der Antriebsleistung zum Fahrzeuggewicht besser beschleunigen können als relativ schwere lokbespannte Züge, prinzipiell sind auch höhere Bremsverzögerungen möglich. Außerdem lassen sich die Züge durch den Einsatz mehrerer Einheiten in Vielfachsteuerung rasch den wechselnden Verkehrsbedürfnissen anpassen, womit natürlich auch die verfügbare Traktionsleistung dem Bedarf entsprechend variiert.

Allerdings waren Elektrotriebwagen bei der Reichsbahn (West) bzw. der jungen Bundesbahn knapp. Anfangs behalf man

sich mit dem Wiederaufbau und Umbau von Vorkriegsfahrzeugen, so einiger ET 25 und ET 31 (nach Umbau ET 32). Allein dadurch konnte der Bedarf nicht abgedeckt werden. Deshalb leitete das Eisenbahnzentralamt München die Entwicklung neuer elektrischer Nahverkehrstriebwagen ein.

Aufgrund der Vorgaben des EZA München fertigten die Waggonfabriken Fuchs (Heidelberg) und Rathgeber (München) 1951/52 die ersten elektrischen Oberleitungs-Triebwagen der Nachkriegszeit in der werbewirksamen Stromlinienform des VT 08.5, die Mittelwagen kamen von der Maschinenfabrik Esslingen. Die aerodynamischen Vorteile waren bei den nur 90 km/h schnellen ET 56 eher zu vernachlässigen, wohl aber konnten durch die Vereinheitlichung der Wagenkästen Entwicklungskosten gespart werden.

Im Gegensatz zum modernen Fahrzeugteil entsprach die elektrische Ausrüstung der sieben Neubauzüge nicht dem aktuellen Stand der Technik. Vielmehr griff die federführende Firma BBC in Koopera-

tion mit AEG und SSW auf altbrauchbare Teile ausgemusterter ET 25 und ET 31 sowie Lagerbestände der DB zurück. Dank des Leichtbaus bei Wagenkästen und Drehgestellen warteten die dreiteiligen ET 56 trotzdem mit besseren Fahrleistungen auf. Die Innenausstattung mit Polstersitzen auch in der 3. Klasse übertraf den bis dato im Nahverkehr üblichen Standard. Um einen raschen Fahrgastwechsel zu gewährleisten, bekamen die Endtriebwagen und die antriebslosen Mittelwagen jeweils drei Einstiegsräume.

Zur Technik: Wagenkastenaufbau und Gestaltung glichen weitgehend dem VT 08.5, die Raumaufteilung mit Mitteleinstiegen ähnelte aber mehr dem VT 12.5. Die Stirnpartie unterschied sich von jener der Dieseltriebwagen auffällig durch die größeren Führerstandsfenster. Auf den pfeilförmigen anthrazitfarbenen Anstrich verzichtete man, abgesehen von der Umlackierung eines Fahrzeugs in Ozeanblau-Beige behielten die Elektrotriebwagen ihr rotes „Gesicht“. Das Triebdrehgestell mit 3600 mm



LINKE SEITE: ET 56 002 vom Bw Tübingen in Esslingen (Oktober 1967).

LINKS: Die 194 186 zieht am 26. Mai 1985 mit einem aus den historischen „Rheingold“-Wagen gebildeten Sonderzug in Neckarelz am 456 003 vorbei.

UNTEN: Als Motiv bei Fotografen beliebt war das aus der Länderbahnzeit stammende Stellwerk in Mosbach (Baden): Der 456 003 rollt im Mai 1985 an den Bahnsteig heran.

FOTOS: ROLF HAHMANN, CHRISTOPH KIRCHNER (2)



Achsstand war eine aus Blechträgern zusammengeschweißte Neukonstruktion der Firma Fuchs, die Laufdrehgestelle glichen vollkommen denen des VT 08.5.

Die beiden Triebdrehgestelle an den Kopfenden besaßen je zwei Tatzlagermotoren mit 255 kW Stundenleistung bei einer Geschwindigkeit von 77 km/h. Die Transformatoren von je 410 kW Traktionsleistung und 90 kW Heizleistung hatten im Niederspannungsteil 14 An-

zapfungen, von denen zwölf der Speisung der Fahrmotoren und die übrigen zwei der elektrischen Widerstandsheizung dienten.

Die Ausstattung der Fahrgasträume entsprach dem Zeitgeschmack der Fünfziger und setzte im Nahverkehr neue Komfortmaßstäbe: mit blaugrauem Kunstleder bezogene Sitzbänke und mit Leinentapete bespannte Wände in den Abteilen 3. Klasse, mit braungestreiften Plüschpolstersitzen und mit afrikanischem Birnbaum furnier-

te Wände in den Abteilen der damaligen 2. Klasse. Durch die komplett unterflurige Installation der Fahrzeugtechnik stand bei ähnlichen Wagengrundrissen mehr Raum für den Fahrgastbereich zur Verfügung als im VT 12.5. Wie bei diesem lautete die Sitzanordnung in beiden Wagenklassen 2 + 2. Nachstehend ist die ab Sommer 1956 gültige Hochstufung der 3. zur 2. bzw. der 2. zur 1. Klasse berücksichtigt: Im ET 56a lag hinter dem Führerstand ein Gepäckabteil. Das



RECHTS: Nur ein ET 56 erhielt noch eine ozeanblau-beige Lackierung: 456 006 (Neckarelz, 1979).
GROSSES BILD: Ein 456 auf der Neckartalstrecke (Herbst 1984).
FOTOS: DIETER KEMPF, ANDREAS RITZ



folgende Achterabteil sowie sieben auf die beiden Trieb- und den Mittelwagen verteilte Großräume boten 238 Sitzplätze 2. Klasse. Außerdem befand sich im Mittelwagen ein Großraum mit 24 Sitzplätzen 1. Klasse. Von den Mitteleinstiegsräumen aus war jeweils eine Toilette zugänglich.

Die ET 56 wurden als fest gekuppelte dreiteilige Einheiten abgeliefert und blieben, abgesehen von Neuzusammenstellungen in der Schlussphase, vereint. Die ET 56 001 und 002 kamen nach ihrer Abnahme im Mai und August 1952 zum Bw Nürnberg Hbf. Zum Bw Tübingen gelangten im September/Oktober 1952 die ET 56 003 bis 005. Im Dezember 1952 erhielt das Bw Nürnberg Hbf die ET 56 006 und 007, dafür gab es die zwei erstgelieferten Einheiten nach Tübingen ab. Die beiden Nürnberger Triebzüge erreichten ab Sommer 1953 planmäßig Bamberg, Regensburg und Treuchtlingen. Nach Anlieferung neuer ET 30 an das Bw Nürnberg Hbf kamen die ET 56 006 und 007 im Mai 1956 ebenfalls zum Bw Tübingen, das nun alle sieben ET 56 beheimatete. Auf der Stammstrecke zwischen Stuttgart und Tübingen liefen sie als Eiltriebwagen (Et), Nahschnellverkehrstriebwagen (Nt) oder einfach nur als Personenzüge. Im Jahr 1965 gingen die Leistungen auf der Stammstrecke teilweise auf die neuen ET 27 über, dafür übernahmen die ET 56 Leistungen im Stuttgarter Vorortverkehr sowie auf dem Streckenabschnitt Bietigheim – Heilbronn.

Im Juli 1970 wurden die seit 1968 in 456.1/856.0/456.4 umgezeichneten Triebzüge nach Heidelberg umstationiert, wo sich die Einsätze anfangs auf das Rhein-Neckar-Gebiet um Ludwigshafen/Mannheim/Heidelberg, im Rheintal bis Karlsruhe sowie auf die Stichbahn Baden-Oos – Baden-Baden beschränkten. Nach Änderung der Getriebeübersetzung ließ die DB Mitte der 1970er Jahre die Fahrzeuge für 110 km/h zu, was einen vielseitigeren Einsatz ermöglichte. Ihr Aktionsradius erweiterte sich bis Offenburg und Kehl und via Neckarelz bis

Weitere elektrische „Eierköpfe“ ab 1955: die ET 30

Osterburken. Ab Sommer 1981 erreichte eine 456-Einheit als E 3217 von Neckarelz aus Würzburg, südlichster Wendebahnhof war eine Fahrplanperiode lang Lahr (Schwarzwald).

Der zum Winter 1983/84 aufgestellte sechstägige Umlaufplan im Mix mit der Baureihe 455 enthielt u.a. den montags bis freitags als Doppelgarnitur gefahrenen E 3210 Osterburken – Ludwigshafen. Nach dem Ausfall einer Einheit aufgrund von Rostschäden am Mittelwagen 856 004 ging der sechste Plantag aber bereits Ende 1983 auf eine 798-Garnitur (!) über. Ab Sommer 1984 verblieben den 456ern vier Plantage, die Leistungen nach Karlsruhe, Kehl und Offenburg entfielen. Für den dreitägigen Umlauf im Winter 1985/86 standen nur noch drei Einheiten zur Verfügung, so dass bei Ausfällen eine Wendezuggarnitur einspringen musste. Nach weiteren, teils durch Brandschäden bedingten Abstellungen bildete man notgedrungen zwei „schief“ gekuppelte Einheiten aus den noch betriebsfähigen Einzelfahrzeugen 456 103, 856 003 und 456 105 sowie dem ozeanblau-beigen 456 106 zusammen mit den roten 856 001 und 456 403. Die letzten beiden Einheiten hielten bis zum Ende der Fahrplanperiode am 31. Mai 1986 durch, dann wurden auch sie abgestellt. Von den ET 56 alias 456 blieb kein Exemplar erhalten.

Weitere „elektrische Eierköpfe“ beschaffte die DB 1955/56 vor allem für den Ruhrschnellverkehr. Neben der Elektrifizierung der Strecke Düsseldorf – Duisburg – Hamm finanzierte das Land Nordrhein-Westfalen auch 18 der insgesamt 24 dreiteiligen ET 30 mit einem Kredit. Die sechs übrigen Einheiten waren für den Nürnberger Raum bestimmt. Die Firmen Fuchs, Düwag, MAN und Westwaggon sowie WMD (nur Mittelwagen) bauten die Wagenkästen. Hohe Ansprüche musste die für den elektrischen Teil verantwortliche

RECHTS: Die ET 30 beschleunigten den Nahverkehr im Ruhrgebiet ab 1957 ganz erheblich. Sechs Züge waren hingegen bis 1972 im Großraum Nürnberg im Einsatz (Nürnberg Hbf, April 1972).
UNTEN: Im Führerstand des ET 30.
FOTOS: UDO GEUM, DB/SLG. BRINKER







Brown, Boveri und Cie AG (BBC, Mannheim) erfüllen: Die Bundesbahn verlangte eine Anfahrbeschleunigung von $0,7 \text{ m/s}^2$ und im Hinblick auf den Einsatz auch im Fernverkehr eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h . Um die dafür nötige Leistung auf nur vier Achsen pro Triebzug verteilen zu können, entwickelten BBC und AEG einen Reihenschlussmotor mit

440 kW Nennleistung bei 84 km/h . Um den Fahrgastwechsel weiter zu verbessern, erhielten die Trieb- und Mittelwagen besonders breite Mitteleinstiege mit vierflügligen Zwillingsfalttüren.

Zur Technik: Beim wagenbaulichen Teil griff man wiederum auf die Konstruktion des VT 08.5 zurück. Wie schon bei den Motorwagen VT 12.5 waren die Wagenkäs-

ten der Endtriebwagen jedoch etwas länger. Außerdem wurden die Wagenübergänge gegenüber dem VT 08.5 (und ET 56) leicht verkürzt. Die Stirnfrontgestaltung entsprach jener des ET 56. Sowohl Trieb- als auch Laufdrehgestelle waren Neukonstruktionen. Beim Triebdrehgestell mit 3600 mm Achsstand wurde durch Tiefanlenkung des Drehzapfens beim Anfahren die Entlastung

Am 2. Juni 1957 wurde auf der Strecke von Düsseldorf über Duisburg nach Hamm der elektrische Betrieb aufgenommen: ET 30 015 als N 2842 bei Mülheim-Styrum (19. Juni 1957).

FOTO: C. BELLINGRODT/SLG. BRINKER



des vorderen Radsatzes gemindert und somit der Schleuderneigung entgegengewirkt. Die Abfederung des Wagenkastens über Wiegenfedertröge mit Dämpfungen und Lagern aus Metall/Gummielementen optimierte die Laufeigenschaften. Als Laufdrehgestell mit 2500 mm Achsstand kam die gemeinsam vom BZA München und Wegmann entwickelte Bauart München-Kassel zur Anwendung.

Die von BBC und AEG entwickelten Tatzlagermotoren in Reihenschluss-Schaltung brachten es auf eine Dauerleistung von 400 kW. Dies ermöglichte es, die Fahrmotoren mit Rücksicht auf die niedrige Fußbodenhöhe nur in den äußeren Drehgestellen des Zuges unterzubringen und trotzdem die geforderte Dauerleistung von insgesamt 1600 kW zu erreichen. Dementsprechend gaben die ölgekühlten Transformatoren der Endtriebwagen eine Traktionsleistung von je 800 kW ab; sie besaßen 26 Anzapfungen für die Motorstromkreise und zwei für die elektrische Heizung. Wie beim ET 56 ermöglichte die Vielfachsteuerung das Fahren von drei Triebzügen von einem Führerstand aus. Und wie bei allen „Eierköpfen“ kuppelte die Scharfenbergkupplung auch die elektrischen und pneumatischen Leitungen zwischen den Einheiten.

Die vierflügeligen Zwillingsfalttüren waren an den Wagenübergängen einfach und in Wagenmitte doppelt angeordnet, wobei die ET über zwei Mitteleinstiegsräume und der EM über einen Mitteleinstiegsraum mit doppelt angeordneten Türen verfügten. Hinter dem Führerstand des ET 30a befand sich das Gepäckabteil. In den beiden Trieb- und im Mittelwagen waren insge-

„Eierkopf“-Treffen in Bielefeld: Links der Dieseltriebwagen 613 604 als E 3704 aus Braunschweig und rechts steht der 430 415 zur Fahrt als E 3622 nach Hamm bereit (23. März 1981).

FOTO: LUDWIG ROTTHOWE



samt sieben Großräume mit 192 Sitzplätzen 2. Klasse in der Anordnung 2 + 2 vorhanden. Im Mittelwagen gab es auch zwei Großräume mit zusammen 30 Sitzplätzen 1. Klasse in der Anordnung 1 + 2. Alle Wagen besaßen jeweils an die mittleren Einstiegräume angrenzende Toiletten.

Die Auslieferung der ET 30 begann im Spätherbst 1955. Als komplette Einheiten jeweils eines Herstellers wurden nur die ETa/EM/ETb 30 002 bis 017 geliefert. Bei den EM 30 001 und EM 30 018 bis 024 weichen die Herstellerangaben von denen der entsprechenden ET ab. Außer EM 30 001 waren sie zumindest anfangs nicht mit den nummernmäßig zugehörigen ETa/b gekuppelt. Zuerst abgenommen wurde am 17. März 1956 der ET 30 023, ihm folgte am 23. März der ET 30 001. Diese beiden und sieben weitere Triebzüge traten ihren Dienst beim Bw Nürnberg Hbf an. Weil die Strecke Düssel-

dorf – Duisburg – Hamm noch nicht elektrisch befahrbar war, kamen die anderen 15 bis zum Dezember 1956 abgenommenen Züge (ET 30 003, ET 30 005 bis 017 und ET 30 021) zunächst zum Bw München Hbf. Die Münchner Fahrzeuge liefen im Nah- und Bezirksverkehr rund um die bayerische Landeshauptstadt, drei Einheiten (ET 30 014, 016 und 017) waren kurzzeitig dem Bw Freilassing zugeteilt. Beim Bw Nürnberg Hbf übernahmen die ET 30 auch Leistungen der zwei an das Bw Tübingen abgegebenen ET 56. Im Nah- und Bezirksverkehr wendeten sie u.a. in Bamberg, Würzburg, Treuchtlingen, Burgthann und später sogar in Plattling. Zwischen Nürnberg und Würzburg war im Sommer 1957 der sonntägliche D 37 zu fahren.

Zur Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs im Ruhrgebiet am 2. Juni 1957 gab das Bw München Hbf seine ET 30 geschlossen an das Bw Dortmund Bbf ab, außerdem wechselten die ET 30 002, 004 und 022 von Nürnberg nach Dortmund. Wie vorgesehen, bedienten 18 Triebzüge nun die Relation Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dort-

mund – Hamm wechselweise über Essen-Steele oder Wattenscheid. Der Fahrzeigewinn gegenüber den Dampfzügen betrug bis zu 47 %. Im Sommer 1957 erreichten die ET 30 an der Ruhr monatliche Laufleistungen von 20 000 bis 24 000 km, für ausschließlich im Nahverkehr eingesetzte Fahrzeuge sehr respektable Werte.

Mit dem Anschluss des Inselnetzes im Ruhrgebiet an das süddeutsche Netz im April 1959 sowie der Elektrifizierung weiterer Strecken vergrößerte sich das Einsatzgebiet der ET 30 beträchtlich. Im Nahschnellverkehr erreichten sie nun auch Köln. Hinzu kamen beispielsweise die Strecken Essen – Gelsenkirchen – Wanne-Eickel – Recklinghausen (ab 1963) und Oberhausen – Emmerich (ab 1966). Zum Sommerfahrplan 1967 teilte die DB die „Ruhr-Triebzüge“ dem Bw Hamm zu, um die dortigen Werkstattkapazitäten besser auslasten zu können. Starleistung der 1968 in 430.1/830.0/430.4 umgenummernten ET 30-Einheiten war ab Winterfahrplan 1969/70 das Zugpaar Dt 812/813 „Westfalenland“ auf der Route Bielefeld – Hagen – Siegen – Frankfurt (Main).

Drei ET 30 waren kurzzeitig dem Bw Freilassing zugeteilt und fuhren auch nach Berchtesgaden (Frühjahr 1957).

FOTO: DB/SAMMLUNG ASMUS





Der 430 121 wartet am 12. Juni 1976 im Hauptbahnhof Dortmund auf Fahrgäste nach Witten.
FOTO: LUDWIG ROTHOWE

Nach Auflösung des Nürnberger Bestands zum Winterfahrplan 1972/73 waren alle ET 30 bzw. nun 430 beim Bw Hamm konzentriert. Das Einsatzgebiet reichte im Sommer 1973 bis Köln, Mönchengladbach, Millingen, Emmerich, Rheine, Löhne und Warburg. Ferner verkehrten die Triebzüge noch bis 25. Mai 1974 als D-City 919/918 „Westfalenland“ zwischen Bielefeld und Frankfurt (Main). Auf den ab 1974 eröffneten S-Bahn-Linien lösten 420er die „Eierköpfe“ ab, deren Einsatzschwerpunkt verlagerte sich ins östliche Ruhrgebiet.

Ende Januar 1980 wurde die erste Einheit (430 107/830 007/430 407) aufgrund schwerer Korrosionsschäden ausgemustert. Die Untersuchungen im AW Stuttgart-Bad Cannstatt mit Neuanstrich in Ozeanblau-Beige liefen 1980 aus, so dass etliche Fahrzeuge bis zum Schluss rot blieben. Im Sommer 1981 enthielt der 18-tägige Umlaufplan fast nur Leistungen innerhalb des Direktionsbezirks Essen, darüber hinaus noch einige Züge nach/von Mönchengladbach. Ab Sommer 1982 strich das Bw Hamm den Laufplan drastisch auf zwölf, zum Winterfahrplan 1982/83 auf neun und ab Sommer 1983 auf sechs Tage zusammen. Letztmalig

Ähnlichkeit nicht zufällig ...

Die Deutsche Reichsbahn in der DDR stellte 1965 einen als ET 25 201 bezeichneten vierteiligen Triebzug in Dienst. Er war in den Raw Berlin-Schöneweide und Dessau durch Umbau von Fahrzeugen ehemaliger niederländischer Gleichstromzüge entstanden, die sich bei Kriegsende in Mecklenburg befanden. Die vollkommen neu gefertigten Kopfparten ähnelten frappierend den „Eierköpfen“ der DB. Zum Zeitpunkt der 1970 erfolgten Umzeichnung in 285 201 fuhr der Zug nur noch dreiteilig, im Jahr 1972 wurde er ausgemustert.

FOTO: HANS DÖRSCHEL



waren im Winter 1983/84 vier Einheiten planmäßig unterwegs. Immerhin kamen sie noch bis Mönchengladbach, Bielefeld und Altenbeken, ansonsten pendelten sie meist zwischen Witten und Dortmund.

Ende Juli 1984 schieden die verbliebenen ET 30 aus dem Bestand. Im Jubiläumsjahr 1985 ließ die DB den ozeanblau-beigen Triebzug 430 114/830 014/430 414, ergänzt durch den Mittelwagen 830 012, betriebsfähig aufarbeiten und wieder rot lackieren. Danach gehörte er zu den am häufigsten eingesetzten DB-Museumsfahrzeugen. Wegen schlechter Substanz kam mit Fristablauf Ende 1996 das Aus. Nach jahrelanger Abstellzeit in Koblenz-Lützel wurde der Zug größtenteils zerlegt, erhalten blieb nur der leihweise der Schienenverkehrsgesellschaft Stuttgart überlassene ehemalige ET 30 014b alias 430 414. □

Der vierteilige 430 114/830 014/830 012/430 414 gehörte zu den am häufigsten eingesetzten Museumsfahrzeugen der DB (hier bei Schweinfurt, Oktober 1992).

FOTO: HELMUT SCHEIBA

Technische Daten ET 30 und ET 56

Baureihe	ET 30	ET 56
Bezeichnung bis 1967	ET 30a/EM 30/ET 30b	ET 56a/EM 56/ET 56b
ab 1968	430.1/830.0/430.4	456.1/856.0/456.4
Hersteller	Mechanteil Fuchs/Westwaggon/Düwag/ MAN/WMD	Fuchs/Rathgeber/ MF Esslingen
elektrischer Teil	BBC/AEG/SSW	BBC (mit AEG/SSW)
Indienststellung	1956	1952
Radsatzanordnung	Bo'2' + 2'2' + 2'Bo'	Bo'2' + 2'2' + 2'Bo'
Raddurchm. Treibräder/Laufräder	1 100/950 mm	980/930 mm
Länge über Kupplung (ET+EM+ET)	80 360 mm	79 970 mm
Wagenkastenlänge		
ET	26 275 mm	26 025 mm
EM	25 760 mm	25 760 mm
Länge der Wagenübergänge	665 mm	720 mm
Gesamtradsatzst. ET bzw. EM	22 050/21 500 mm	22 050/21 500 mm
Radsatzst. Trieb-/Laufdreigest.	3 600/2 500 mm	3 600/2 500 mm
größte Wagenkastenbreite	2 814 mm	2 814 mm
größte Höhe über SO	3 900 mm	3 900 mm
Dienstgewicht	148,0 t	121,0 t
größte Radsatzlast	20,7 t	17,1 t
Stundenleist. der 4 Fahrmotoren	1760 kW (bei 84 km/h)	1020 kW (bei 77 km/h)
Art des Antriebs	Tatzlagerantrieb	Tatzlagerantrieb
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	90/110 km/h ^{*)}
Sitzplätze	1. Klasse 30 2. Klasse 192	1. Klasse 24 2. Klasse 238

Anmerkung:

^{*)} 110 km/h nach Änderung der Getriebeübersetzung



ENTDECKEN SIE DIE FASZINATION DER Eisenbahn-Klassik

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



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

Schwerpunkt-Thema der aktuellen **BAHN*Epoche*** ist das Finale der Dampftraktion bei der Deutschen Bundesbahn im Herbst 1977. Damit endete eine Ära des Maschinenzeitalters, die ihren Anfang mit dem ersten Zug im Dezember 1835 nahm. Nach aufwändigen Recherchen und Gesprächen mit den letzten Dampflokpersonalen des Bw Emden zeichnen wir die letzten Tage und Monate einschließlich des 26. Oktober 1977 nach. Die DB schuf unnachlässigbar Tatsachen und verbot weitere Streckeneinsätze. Welches Meinungsbild herrschte unter den Dampflokfreunden vor? **BAHN*Epoche*** fragt acht von ihnen, was das rigorose Dampf-Ende bei der DB für sie bedeutete.

Weitere Themen dieser Ausgabe:

- Stramme Jungs: Wassertürme der Bahn – ihre verschiedenen Bauarten
- Schönes Biest: Die riesige T1 der Pennsylvania Eisenbahn – und ihre mögliche Wiederauferstehung
- Schmerzliche Statistik: Der Niedergang des DB-Güterverkehrs
- Schweres Gerät: Der Abzug der russischen Streitkräfte in Deutschland
- Und vieles mehr!

NEU

BAHN*Epoche* 24 • Herbst 2017

Best.-Nr. 301704

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

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

**Jetzt als eBook
verfügbar!**



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

Je eBook € 9,99

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



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

Nutzen Sie die Abovorteile

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

Und als exklusives Begrüßungsgeschenk schicken wir Ihnen entweder

- die DVD: **Fernzüge der 1950er Jahre**
Video-DVD, Laufzeit 31 Minuten
- oder
- das Buch: **Fritz Willke – Fotograf und Archivar**
176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



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



Class 77
auf sonnigen
Westerwald-Höhen



Wegen Bauarbeiten an der Unterwesterwaldbahn zwischen Staffel und Steinefrenz wurden zwischen 14. August und 15. September 2017 die bekannten Tonzüge zwischen Siershahn und Limburg (Lahn) weiträumig umgeleitet. Dabei wurden die Züge anstatt der sonst planmäßigen Gravita-Loks mit imposanten sechssachsigen Class 77 (Baureihe 247) von ECR bespannt. Eine der Umleitungsrouten führte über die Oberwesterwaldbahn nach Altenkirchen und von dort aus weiter über die Holzbachtalbahn nach Siershahn. Am Nachmittag des 28. August 2017 entstand an der Oberwesterwaldbahn bei Berzhahn diese Aufnahme von 247 029-2 mit dem Tonzug EK 63024 auf der Fahrt von Limburg (Lahn) nach Siershahn.

FOTO: JOHANNES MARTIN CONRAD



ZEITREISE

Lübeck-Reecke 1981



Die Hansestadt Hamburg liegt schon weit hinter uns. Wir nähern uns Lübeck, der nächsten Hansestadt, und genießen schon die ganze Fahrt über in unserem durch die Weite rollenden Eilzug das erhabene Gefühl, mitten auf der großen Vogelfluglinie zu sein. Das liegt hauptsächlich an unserem Zugpferd, einer klassisch roten V 200, die da vorne dieselst und farblich mit den zahlreichen Klinkerhäuschen entlang der Strecke wetteifert. Denn die Front-Silhouette dieser Diesellok-Legende zierte in den Sechziger- und Siebzigerjahren nicht nur die Titelseite jedes DB-Prospektes, der diese internationale Strecke bewarb, sondern auch fast jedes Motiv mit dem bekannten „Kleiderbügel“, der zwischen 1960 und 1963 erbauten kombinierten Eisenbahn-/Straßenbrücke über den Fehmarnsund.

Reinfeld – die letzte Station vor Lübeck und gleichzeitig der Beginn jenes Streckenabschnittes, den wir besuchen wollen. Hier gibt es saftige Wiesen, sanft gewellte Rapsfelder, wildkrautbesetzte Bahndämme und einsame Bahnübergänge, von denen der besetzte Posten 43 am Ortsrand des Lübecker Ortsteils Reecke buchstäblich hervorsteht, denn er befindet sich auf einem kleinen, aber rund drei Meter hohen Hügel neben der Strecke. Er ahmt damit in Wirklichkeit ganz selbstlos und bescheiden zwar nur im Kleinen, aber dennoch die Altstadt der alten Hansestadt nach, die ebenfalls auf einem Hügel liegt. Drei Meter Landschaftserhebung sind hier schon beinahe eine touristische Attraktion, für die Lokomotiven auf den schnurgeraden oder höchstens im weiten Bogen gekrümmten Bahnstrecken des Ostholstei-

ner Hügellandes jedoch nur eine Spielerei.

Es ist früher Morgen an einem schönen Spätfrühlings-tag im Mai des Jahres 1981 und an einem einsamen Bahnübergang rauscht E 3006 von Hamburg nach Lübeck vorbei, ganz überraschend von einer 220 geschoben. Jawoll, geschoben! Denn obwohl eine solch stolze Maschine in optischer Hinsicht gehört, wurde sie mit Wendezugsteuerung ausgerüstet und erinnert in ihren letzten Be-



triebsjahren rund um Lübeck auch an die Sechziger- und Siebzigerjahre, in denen zwischen Hamburg und Lübeck noch viel mehr Wendezüge mit der V 200.0 verkehrten. Als Besonderheit führten diese Züge neben Eilzugwagen der Gattung yl bis 1977 Doppelstockwagen der früheren Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) mit. Die Strecke Hamburg – Lübeck war damals die einzige Strecke der Deutschen Bundesbahn, auf der Doppelstockwagen eingesetzt wurden, bevor dieser praktische Wagentyp nach der Wende überall im Westen Fuß fasste.

Mit einer weiteren, wenn auch umstrittenen Besonderheit kann hier der Eisenbahnfreund im Frühling 1981 rechnen: mit Ostereiern oder Badewannen. Denn so wurden die drei 220er (012, 023, 060) genannt, die den türkis/beigen Farbtopf über sich ergehen lassen mussten und sich, ihres stolzen „V“ und ihrer Erscheinung im vornehmen Weinrot entledigt, jetzt mitunter Fluch und Spott aussetzten mussten. Selbst die Jäger und Sammler unter den Eisenbahnphotogra-

Spätfrühling im Ostholsteiner Hügelland: Am Posten 43, knapp hinter dem Ortseingang der Hansestadt Lübeck im Stadtteil Reecke gelegen, huscht eine 220 als Lokzug 87851 über die schmale Ortsstraße (26. Mai 1981).



fen mussten zugeben, dass dieses Farbkonzept ausgerechnet dieser Baureihe am wenigsten stand und beispielsweise die auf dem Rücken liegende 220 023 tatsächlich wie eine Badewanne aussah. Und – Schreck lass nach! – genau diese Maschine grummelt am grau bewölkten Abend des 25. Mai 1981 mit dem Durchgangsgüterzug 62673 auf unserer Strecke umher.

Am nächsten Tag – an dem wie oben beschrieben die 220 026 „Schiebung“ hat – sieht

die Welt schon wieder anders aus: ein taufrischer sonniger Tagesbeginn und eine Strecke, bei der sowohl Hauptstrecken als auch Diesellok-Freunde voll auf ihre Kosten kommen. Denn mit den Baureihen 212, 218 und 220 beherbergt das nahe Bahnbetriebswerk Lübeck nahezu einhundert „Brummer“: von der V 100 rund zwanzig Maschinen, von der Baureihe 218 gar fünfzig Loks (davon mehr



Auch auf einem aus dem Jahre 1965 stammenden DB-Prospekt über die Vogelfluglinie ist die V 200 natürlich präsent.

als die Hälfte nigelnagelneue Maschinen mit 400er-Ordnungsnummern) und von der V 200.0 noch rund dreißig Exemplare. Das ist wahrlich genug, obwohl so mancher immer noch der stärkeren V 200-Variante, also der V 200.1 oder Baureihe 221, hinterhertrauert, die ab 1963 mit rund zwanzig Lübecker Exemplaren die Star-Lokomotive der Vogelfluglinie war, ab 1977 sukzessive wieder an andere Bahnbetriebswerke abgegeben wurde und ihr letztes Gnadenbrot im Ruhrpott rund um Gelsenkirchen-Bismarck verdiente.

Am 26. Mai 1981 ist die Strecke also fest in der Hand der Diesellokomotiven – logisch, denn erst sieben Jahre später sollte sie elektrifiziert werden. Vor dem geschobenen E 3006 war noch eine 218 mit einem Durchgangsgüterzug gen Lübeck unterwegs, danach nageln die 220 030 mit dem E 3017 und die 220 017

mit dem E 3021 im Berufsverkehr nach Hamburg. Zwischen diesen beiden Zügen röhrt die noch junge 218 485 mit einem Güterzug in die gleiche Richtung. Wenig später wird die 218 336 mit der abschnittswisen Bespannung des D 235 von Paris nach Kopenhagen beehrt und kurz darauf eilt die 220 023 (Badewanne) mit ihrem E 3025 entgegengesetzt ins rund fünfzig Kilometer entfernte Hamburg, gleichzeitig Stadt sowie ein Land der Bundesrepublik Deutschland und somit ein so genannter Stadtstaat.

Inzwischen später Vormittag geworden, garnieren ein paar erste Quellwolken den Himmel und unterbrechen zeitweise das erste Hitzeblimmern über dem Schotterbett dieser norddeutschen Magistrale. Die Schrankenbäume eines vom Posten 43 fernbedienten Bahnübergangs senken sich erneut und in der Ferne taucht 218 491 mit einem Güterzug



Zwischen Reinfeld und Lübeck befördern die 220 015 und die 220 007 in Doppeltraktion den Schnellgüterzug 62672, die hintere Lokomotive ist heute bei „Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck e.V.“ museal und betriebsfähig erhalten (26. Mai 1981).

LINKS: Neben den Baureihen 218 und 220 sind vor allem im Berufsverkehr auch 212 anzutreffen, insgesamt rund zwanzig Maschinen der V 100 sind im Bw Lübeck beheimatet (Reinfeld, 25. Mai 1981).

Wendezüge fahren hier natürlich auch, sogar geschoben von der V 200! Hier 220 026 mit E 3006 (26. Mai 1981).

Einer der „Star-Züge“ zwischen Hamburg und Lübeck ist der IC 132 „Merkur“, hier mit 218 486 und 218 323 am Posten 43 in Lübeck-Reecke (26. Mai 1981).



Rot-weiße Eisenbahnromantik in üppiger Natur: Zugpause an einem Bahnübergang zwischen Lübeck und Reinfeld (26. Mai 1981).



nach Lübeck auf. Damit nicht genug: Es folgen 220 015 und 220 007 in Doppeltraktion mit dem Schnellgüterzug 62672 gen Lübeck und 218 485 mit einem weiteren Güterzug in die gleiche Richtung. Die hintere Lok der Doppeltraktion, also die 220 007, ist der Nachwelt übrigens erhalten geblieben und das liest sich beim Besitzer, „Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck e.V.“, unter anderem so:

„Im Jahre 1984 erfolgte die Ausmusterungswelle der Diesellokbaureihe 220 in ihrem letzten Heimatbahnbetriebswerk in Lübeck. Viele Jahre hatte diese Lokgattung die ihr übertragenen Aufgaben zu voller Zufriedenheit erfüllt. Es wurde der Entschluss gefasst, eine 220 in Lübeck zu erhalten. Zu dieser Zeit hatten sich bereits einige Lokführer, Schlosser und Elektriker bereit erklärt, eine 220 zu hegen und zu pflegen und diese betriebs-

fähig zu erhalten. Doch welche Lok sollte man nehmen? Nach schweren Entscheidungen fiel die Wahl auf die 220 007. Aufgrund ihres guten Allgemeinzustandes und der Tatsache, dass sie eine der ersten Serien-V 200 nach der V 200 006 war, erschien sie gut für eine museale Erhaltung geeignet. Somit war die BSW Gruppe V 200 007 im Bw Lübeck geboren. Als ersten Schritt für eine Erhaltung sowie Restaurierung erhielt die 220 007 im Februar 1984 einen neuen Anstrich. Die Maschine wurde dabei äußerlich in den Zustand bis 1965 zurückversetzt. Beschriftet wurde die Lok mit der bis 1968 gültigen Betriebsnummer V 200 007. Nunmehr ging es an eine gründliche Renovierungs-, Restaurierungs- und Aufarbeitungsphase der Lok. Es wurden Führerstände, Maschinenraum, der motortechnische Bereich, der maschinentechnische und laufwerkstechnische Bereich überholt.

1986 stand die V 200 007 dann zur Hauptuntersuchung an. Diese wurde anstandslos vom damaligen Verkehrsmuseum Nürnberg genehmigt und sofort im Ausbesserungswerk Nürnberg durchgeführt. Somit stand die V 200 007 für weitere acht Jahre im Betrieb zur Verfügung. Die Jahre vergingen so schnell, dass nach zweimaliger Verlängerung der Hauptuntersuchung im Jahr 1997 wieder eine Hauptuntersuchung anstand. Größtenteils konnten die Arbeiten unter fachkundiger Leitung in Lübeck vorbereitet und die letzten technisch relevanten Arbeiten im Ausbesserungswerk Nürnberg vorgenommen werden.

Nach einer gründlichen Herz- und Nierenprüfung durch das Ausbesserungswerk Nürnberg wurden der Lok weitere acht Jahre Betrieb ge-

nehmigt. In dieser Zeit folgten Einsätze vor Sonderzügen jeglicher Art. Dann wurde es ruhig um die V 200 007. Am 22. November 2006 feierte unsere V 200 007 ihren fünfzigsten Geburtstag. Eine Hauptuntersuchung wurde akribisch vom Verein verfolgt und konnte im Juni 2010 erfolgreich abgeschlossen werden. Unsere V 200 007 steht nun wieder für Sonderfahrten bereit.“

Inzwischen ist es Mittag geworden und wir haben den Posten 43 entdeckt, der ganz



knapp noch im Lübecker Stadtgebiet liegt und zum Ortsteil Reecke gehört. Natürlich lädt diese Lokalität zum stundenlangen Verweilen ein, denn der auf einem Minihügel befindliche Posten ist buchstäblich einer der Höhepunkte dieser Strecke. Das die Schienen querende Sträßchen zum Ort ist nur schwach befahren, so dass bei geschlossenen Schranken oft gar kein Straßenverkehrsteilnehmer aufgehalten wird und die ganze Szenerie fast unwirklich leer erscheint. D 438 mit 218 461 an der Spitze fegt über die gesperrte Straße, gefolgt vom Lokzug 87897, der aus den beiden Lokomotiven 220 026 und 220 010 besteht.

Überhaupt ist ja hier die V 200-Dichte frappierend, mindestens jeder zweite Zug ist mit dem „Roten Elch“ bespannt, wie die Modellbahnfirma Fleischmann zwar nicht die V 200.0, aber die äußerlich identisch wirkende V 200.1 (BR 221) einmal in typischer Werbemannier benannt hat. Denn erneut sind die Schranken unten und beinahe hätte nicht viel gefehlt, dann wären sich genau hier die beiden Nahgüterzüge 65868 und 65865 mit 220 058 und 220 015 begegnet. Doch dann ist mal wieder die 218 dran: Zwei Durchgangsgüterzüge rattern und poltern mit ihr gen Hamburg. Zwanzig Minuten später erscheint dann einer der Star-Züge der Strecke auf der Bühne: Intercity 132 „Merkur“ mit 218 486 und 218 323 an der Zugspitze. Ihr noch relativ sauberes türkis/beiges Farbleid passt ausnahmsweise zu den Wagen dieser Zugart, die vor gerade einmal zwei Jahren ihre ausschließliche Erstklassigkeit abgelegt hat und nun sehr erfolgreich auch das „normale Publikum“ befördert.

Der schmale Feldweg, auf dem wir uns in unmittelbarer Nähe und Sichtweite des Postens 43 niedergelassen haben, duftet nach Wildkräutern und beginnendem Sommer, Insekten sausen durch die Luft oder krabbeln auf dem aufgewärmten Kameragehäuse herum. Die Schrankenbäume recken sich in den Himmel und in der Ferne tuckert ein Traktor. Zugpause. Mitunter die schönsten Momente an der Strecke, weil sich Besinnung und Vorfreude vereinen.

Die wieder geschlossenen Schranken vertauschen die Besinnung zwischen Bahndamm und Feldrain in neugierige Erwartung und die Vorfreude wird in der nächsten Stunde

kompromisslos erfüllt: Gleich sechs 220er brummen in dieser Zeit vorbei, eine solo als Lz 87851 in Richtung Reinfeld, die nächste mit einem Ganzzug, dann wiederum als Solo-Vorstellung (Lz 85570) die 220 050 und zu guter Letzt noch der Lokzug 87870 mit Drillingen: vorne die „Badewanne“ 220 023, dahinter die weinroten 220 045 und 220 027. Ja, noch gibt es keine albernsten Trassenpreise, da können die Loks nach Lust und Laune alleine umher-sausen, auch wenn das für Außenstehende manchmal sinnlos erscheint.

Das war der Diesel-Tag bei Lübeck-Reecke. Nicht umsonst trugen viele Lokomotiven ihr stolzes „V“ auf der Brust, was an diesem Tag nicht nur „Verbrennung“, sondern auch „Victory“ bedeutet hat. Denn noch sind zum Beginn der Achtziger diese Lok-Legenden mit den großen Maschinenraumfenstern, durch die schon unzählige Reisende und Kinderaugen einen neugierigen Blick geworfen haben, im ostholsteinischen Hügelland unentbehrlich. Das belegt auch die abschließende Streckenwanderung nach Reinfeld, bei der uns wieder die Pendlerzüge von der großen in die kleine Hansestadt entgegenkommen – fast ausnahmslos gezogen oder geschoben von – natürlich der V 200. Victory! □

MITTE: Vom „kleineren“ Lübeck in die riesengroße Hansestadt gekommen: 220 007 mit E 3040 abfahrbereit in Hamburg Hbf (1. Februar 1984).

RECHTS OBEN: Drillinge auf der Vogelfluglinie, vorneweg die „Badewanne“ 220 023, dahinter 220 045 und 220 027 – als Lz 87870 einer von vielen Lokzügen zwischen Lübeck und Hamburg (26. Mai 1981).

RECHTS UNTEN: Container und Kombierter Verkehr hinter dem „Osterei“: 220 023 mit Schnellgüterzug 62673 auf ausnahmsweise gekrümmter Strecke zwischen Reinfeld und Lübeck (26. Mai 1981).



MOMENTE

Die Burg zu Alzey

TEXT UND FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Wer im rheinhessischen Alzey und seinem eher gemäßigten Hügelland eine Burg besichtigen wollte, musste nicht weit laufen: Am nördlichen Ende des Bahnhofs „thronte“ auf Gleisniveau das Wärterstellwerk „An“ (Alzey Nord) und bewachte neben Weichen und Signalen die wellige Umgebung gen Armsheim sowie das Weichbild der eigenen Rheinhessen-Metropole. Wie eine Trutzburg stand es da, die Mauern tatsächlich meterdick, die schmalen Fenster des Spannwerk-Raums im Untergeschoss glichen Zinnen, darüber im Obergeschoss gab es sogar einen herausragenden Ausguck für den Burgherren, der freilich „nur“ ein Weichenwärter war und möglichst den Anweisungen des Fahrdienstleiters zu folgen hatte, der vierhundert Meter weiter im Stellwerk „Af“ saß.

Waren wir kein Feind, durften wir an der nicht vorhandenen Zugbrücke vorbei sogar eintreten: Gleich hinter dem Eingang eine weitere Tür, diejenige zum Spannwerksraum. Wir aber tippelten die schmale Wendelstiege mit steinernen Stufen hinauf, am Ende empfing uns ein erstaunlich langer Stellwerksraum, optisch gestreckt noch durch die lange Hebelbank und die fast fensterlose rückwärtige Wand. Pflanzen wie in einem botanischen Garten girlandeten sich an den Fenstern sowie an vertikalen Einrichtungsgegenständen bis hoch zur Decke, rotorgroße Ventilatoren kündeten von sommerlichen Klimaproblemen, unter uns knarrten fast ein Jahrhundert alte und dementsprechend viel strapazierte Holzdielen. In der Mitte der gleisseitigen Fensterfront der Erker für den Wärter, der „Ausguck“. Hier befand sich der Schreibtisch, auf ihm plastikummantelte Kommunikationsgeräte, die im epochalen Kontrast zur jahrhundertealten und stahlharten Sicherungstechnik standen: ein Tastentelefon, ein Faxgerät sowie ein Radio. Letzteres von Vorschrift und Bahnhofsleitung prinzipiell nicht erlaubt, aber bei Kontrollbesuchen entweder stillschweigend geduldet oder gar vorsorglich versteckt.

Mehrere Weichenhebel wurden – rummms – – rummms – – rummms – umgelegt, der Blockkasten rasselte, noch ein roter Signalhebel – rummms! Mit einer rund viertelstündigen Zugdichte war hier mehr los als auf so mancher elektrifizierten Hauptabfuhrstrecke, dafür sorgte schon zum Zeitpunkt unserer Stippvisite das vorzügliche Angebot des Rheinland-Pfalz-Taktes, das zumindest damals nicht immer adäquat genutzt wurde, denn insbesondere in den Tagesrandlagen ließen viele leere Sitzreihen in den 628ern und dieselbespannten Doppelstockzügen die Eisenbahner am Sinn ihrer Arbeit zweifeln.

Dafür waren die meisten Burgherren von „An“ fit wie ein Turnschuh und bekamen den Gang in ihre Mucki-Bude sogar noch bezahlt: Während die Stellwerks-Kollegen an so manchem Druckasten-Stelltisch oder gar in einem elektronischen Stellwerk vor den Bildschirmen ihr Sitzfleisch und Gesamtgewicht vergrößerten, hat-



ten die Weichenwärter in Alzey an der langen Hebelbank ihre Muskeln zu trainieren und vom ständigen Geleier der Kurbel am Blockkasten wurden die Arme immer länger. Vom Treppauf und Treppab, vom Weichenschmieren und vom Putzdienst ganz zu schweigen.

Das alles gab es noch im jungen neuen Jahrtausend, im Dezember 2005. Doch das ein Jahr früher in Betrieb genommene elektronische Stellwerk (ESTW) im fernen Neustadt an der Weinstraße streckte bereits seine Fernsteuer-Fangarme auch nach Rheinhessen aus, bis 2007 wurden acht ESTW-Modulgebäude in den Stationen Eppelsheim, Armsheim, Sprendlingen, Saulheim, Nieder-Olm, Mainz-Marienborn, Mainz-Gonsenheim und eben auch hier in Alzey errichtet, welche seither die Fernsteuer-Impulse aus Neustadt an die neuen Signal- und Weichenanlagen weiterleiten. Ein oder zwei Computer-Arbeitsplätze in der Südpfalz ersetzten ganze Heerscharen von Fahrdienstleitern und Weichenwärttern in



Rheinhessen; alle Flügelsignale sowie viele Schrankenbäume gingen den letzten Weg alten Eisens und die Türen der meisten Stellwerke wurden für immer abgeschlossen, die meisten dieser Gebäude alsbald abgerissen. Und die Bauern verloren ihre grüßenden und wohlbekannten Wegbegleiter, denn an den neuen Anrufschraken krächzt ihnen heute höchstens eine anonyme Stimme entgegen, mit der man freilich nicht mehr über die misslungene Ernte und das fiese Wetter klagen kann.

Auch die Burg zu Alzey wurde abgerissen. Im Jahre 1927 in Betrieb genommen, hielten am 15. Februar 2008 selbst ihre meterdicken Mauern dem anrückenden Bagger nicht stand. Das benachbarte Fahrdienstleiter-Stellwerk „Af“, das übrigens mit der neuen E43-Technik ausgestattet war und die Blockabhängigkeiten mit „An“ mit einer so genannten „Wuppertaler Schaltung“ herbeiführte, war bereits ein halbes Jahr früher dem Erdboden gleichgemacht

worden. Der Abrissbagger hatte jetzt also auch mit der „Burg“, die von niemandem gekauft oder erhalten werden wollte, ein leichtes Spiel und nahm sogar eine alte Wunde im Stellwerks-Stahl in den großen Haufen von Schutt und Eisen mit: Im stählernen Unterbau des Blockkastens klappte seit dem Zweiten Weltkrieg ein mehr als daumendickes und gut sichtbares Einschussloch, doch Kugeln und Geschütze konnten den eisern armierten Stellwerkseinrichtungen der Burg letztlich nichts anhaben.

Ein einziger Bagger dann eben schon und kaum ein Reisender merkte fortan bei der Ein- oder Ausfahrt in Alzey, dass auch hier in Rheinhessen ein Kapitel Eisenbahngeschichte zu Ende gegangen war. Die Suche nach einer neuen Burg hier im gemäßigten Hügel-land muss erneut begonnen werden, doch das Glück, eine solche bereits auf Gleisniveau zu finden, wird uns wohl nicht mehr vergönnt sein. □

Der man das Rückgrat brach

Manchmal reicht eine Veränderung der Sicht auf die Dinge, um sie neu zu betrachten. Für die Baureihe 05 lohnt dies, hätte ihr als gelungenem Wurf doch eine angemessene Zukunft zugestanden.

Ein Perspektivenwechsel von Hendrik Bloem und Fritz Wolff

Kein Spaß war es an diesem nasskalten Herbstmorgen des Jahres 1955 gewesen, als 05 002 mit ihrem D 121 nach Bad Harzburg die Bielefelder Gummibahn verließ, jene Umgehungsstrecke, über die der Reisezugverkehr den Schilddescher Viadukt seit dessen Zerstörung im Jahre 1945 umfuhr. Denn kurz zuvor war man die gehörige Steigung aus dem Johannisstal heraus zwar noch mit Schwung angegangen, allerdings nur so, wie es eben möglich war bei einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von gerade mal 60 Stundenkilometern. Schlüpfzig waren die Schienen gewesen und die Steigung lag noch dazu in einer langen Linkskurve. Mit der 05 und einem 450-Tonnen-Zug absolut kein berauschendes Gefühl, und natürlich wusste das Personal, dass seine Planlok damit schlichtweg überfordert war. Es hatte dann auch nicht lange gedauert, als sie mit gut 30 Stundenkilometern auf die Schleudergrenze zurückgefallen war und ein Donnerergrollen die Lok erzittern ließ. Aber man war vorbereitet...

Den Bruchteil einer Sekunde zuvor hatte unser Lokführer das Unheil kommen sehen und geistesgegenwärtig den Regler an sich gerissen, um diesen, gleich nachdem sich die Maschine beruhigt hatte, unter Kraftanstrengung wieder zu öffnen, nur so ließ sie sich abfangen, würde sie wieder Tritt fassen können. Gleich darauf wieder

ein Donnerergrollen, erneut rutschte die Lok durch... Ein nicht enden wollender Kampf hatte nun begonnen! Und unserem Lokführer waren im ständigen kraftzehrenden Wechselspiel zwischen Öffnen und Schließen des Reglers bald die Arme schwer geworden. Das zwischenzeitliche Sanden zum richtigen Zeitpunkt mit der anderen Hand hatte ein Übriges dazu beigetragen. Begleitet vom immer wieder einsetzenden infernalischen Grollen der Maschine, wenn das Triebwerk erneut durchging, hieß es: Regler zu! Sanden! Regler auf und dann die Maschine wieder abfangen...

Irgendwann war der Heizer auf die rechte Seite gesprungen und hatte die Sandstreuer-Ventile übernommen. Unmöglich eigentlich, hier den Zehn-Wagen-Zug noch am Laufen zu halten, unmöglich jedenfalls mit der 05 und ihren 2,30 Meter hohen Treibrädern. Aber es musste gelingen, wollte man nicht ganz zum Stehen kommen, ein Liegenbleiben und anschließendes Wiederanfahren unter diesen Bedingungen und mit dieser Lok: Das wäre die Hölle gewesen und man hätte es besser ganz sein lassen. Wie so manches Mal hätte eine Schiebelok aus Bielefeld kommen müssen oder man hätte Vorspann aus Brake angefordert – so oder so, eine Zuglaufstörung schien unvermeidlich! Irgendwann war es dann aber doch gelungen, die 05 fing sich wieder, hat-

te Tritt gefasst; unendlich langsam war man wieder in Fahrt gekommen. Schweißgebadet justierte unser Lokführer die Steuerung nun Stück für Stück in kleinen Prozenten nach und wie ein angeschlagenes riesiges Tier schlich die Maschine mit geöffneten Zylinderhähen und in Dampfchwaden gehüllt mit ihrer langen Wagenschlange doch noch dem Bahnhof Brake entgegen, wo es wieder auf die alte Hauptstrecke gehen würde...

Die 1944/45 im Zeichen zunehmender alliierter Bombenangriffe vorsorglich und hastig errichtete sogenannte „Bielefelder Gummibahn“ umfuhr den im März 1945 tatsächlich noch zerstörten und oben erwähnten Viadukt, der nach einer behelfsmäßigen Instandsetzung wenige Jahre später lediglich für den Güterverkehr wieder freigegeben war. Auf dieser Strecke rollte man ab dem Block „Meier zu Eissen“ ins Tal, um dann, eine starke Steigung bewältigend, aus diesem wieder herauszufahren.

Bis 1964 nahmen alle Reisezüge zwangsläufig den Weg über die Gummibahn, so auch der D 121 von Köln über Hamm, Bielefeld, Hannover nach Bad Harzburg, der einige Zeit zu den Planleistungen der Hammenser 05 gehörte. Eigentlich kein Problem für einen ausgewachsenen D-Zug in jenen Jahren, wenn er denn mit 01 oder 01.10 bespannt war. Bei der

Nicht ihr Metier, aber auch da musste sie ran:
05 003 mit Schnellzug Richtung Osten hinter
Mülheim/Ruhr Stadt.
FOTO: WILLI MAROTZ/EISENBAHNSTIFTUNG





F 1 „Hanseat“ auf der Fahrt von Köln nach Hamburg nahe Lauenbrück bei Rotenburg (7. Juni 1954).

Auch nicht 05-typisch, aber keine „Eintagsfliege“: 05 003 mit britischem Militäurlauberzug in Arnheim/Niederlande (16. Mai 1952). FOTOS: EISENBAHNSTIFTUNG (2)



Bespannung mit 05 sah das ganz anders aus und die hier geschilderte Begebenheit wäre ein gutes Beispiel für das zwiespältige Image, das die Baureihe bis heute bei Eisenbahnfreunden hat: eine riesige, hochhaxige Versuchslok, die zwar einen Weltrekord eingefahren hatte, im täglichen Betrieb aber nicht zu gebrauchen war.

Allein: So war es nicht. Mit der 05 wurde eine ausgesprochen und ungewöhnlich gut gelungene Konstruktion auf die Schienen gestellt, die die in sie gesetzten Erwartungen weit übertraf: Weniger als Versuchslok, sondern als Lok für den Regelbetrieb vor sehr schnellen, aber leichten Zügen, so wie für das seinerzeitige FD-Zug-Programm der Deutschen Reichsbahn gefordert, was nichts anderes als Züge mit drei, vier oder maximal fünf Reisezugwagen meint. Ihre Kesselleistung waren phänomenal und die Leistungskurve ihrer Zugkraft am Zughaken im Gegensatz zu allen anderen Einheitsloks selbst jenseits der Höchstgeschwindigkeit (175 km/h) noch im Steigen begriffen. Mit diesen Eigenschaften gelangten die beiden 05 im Mai 1936 (05 001) und Oktober desselben Jahres (05 002) nach Ende der erfolgreichen Erprobung in den FD-Plandienst und rannten fortan vom Heimat-Bw Hamburg-Altona aus vornehmlich zwischen der Hansestadt und Berlin mit einer Buchfahrplangeschwindigkeit von 145 (!) Stundenkilometern.

Aber es ist so, wie es häufig ist: Auch die Dampflok stand zeit ihres Lebens im Zusammenhang verkehrspolitischer Entscheidungen, technischer Unwägbarkeiten und daraus resultierender Einsatzphilosophien. Deshalb gilt das Gesagte für die 05 auch leider nur bis zu ihrer Aufarbeitung zur Wiederinbetriebnahme durch die junge DB im Jahre 1950/51.

Als einstige Geschwindigkeitsrekordhalterin geriet die 05 zudem in das bekannte gesellschaftspolitische Medienecho der 1930er Jahre, das letztendlich ihr verfehltes Image als „nur“ Rekord- und Versuchlokomotive bis heute begründet. Namhafte Ingenieure und Autoren wie Witte, Quellmalz oder Gottwaldt (in dieser chronologischen Reihenfolge) haben anschaulich versucht, dieses kurzgegriffene Image der 05 von den Füßen auf den Kopf und wieder zurück zu stellen. Dennoch hält es sich, verbunden mit

einer Faszination für die Größe der Lok, bis heute beharrlich.

Als Autoren wollen wir bei dieser Literaturlage auch nicht die gesamte Entwicklungsgeschichte der 05 mit ihrer hinlänglich bekannte Rekordfahrt oder dem gescheiterten Versuch mit Kohlenstaubfeuerung und Frontführerstand (05 003) zum wiederholten Male nachzeichnen, sondern einen kurzen und knappen Perspektivenwechsel anbieten, der genau dort ansetzt, wo trotz ihrer Rückkehr in den Betriebsdienst ein dunkler Schatten auf die Baureihe fällt, nämlich in ihrer frühen DB-Zeit. Jene Zeit verdeutlicht sehr schön den Bruch zwischen Konstruktionsprinzip und Einsatzphilosophie und beleuchtet gleichzeitig, welch glückliche Hand die Reichsbahn mit der Konstruktion der beiden ersten 05 und dann nochmals beim Rückbau der Verbrennungskammerlok 05 003 (1945) zur regulären Einheitslok gehabt hatte.

WUNSCHLOK FÜR DAS F-ZUG-NETZ

Bei Gründung der Deutschen Bundesbahn 1949 stellte sich die Baureihe 05 mit gerade einmal drei (nicht betriebsfähigen, immer noch in Hamburg-Altona beheimateten) Exemplaren als Splittergattung dar, was nach den damaligen Unterhaltungsrichtlinien eigentlich zu ihrer Ausmusterung hätte führen müssen. Indessen entschied die Hauptverwaltung anders, was in der Literatur auf die Einflussnahme des Konstruktionsdezernenten Friedrich Witte vom (damaligen) Reichsbahn- bzw. Bundesbahnzentralamt Göttingen zurückge-

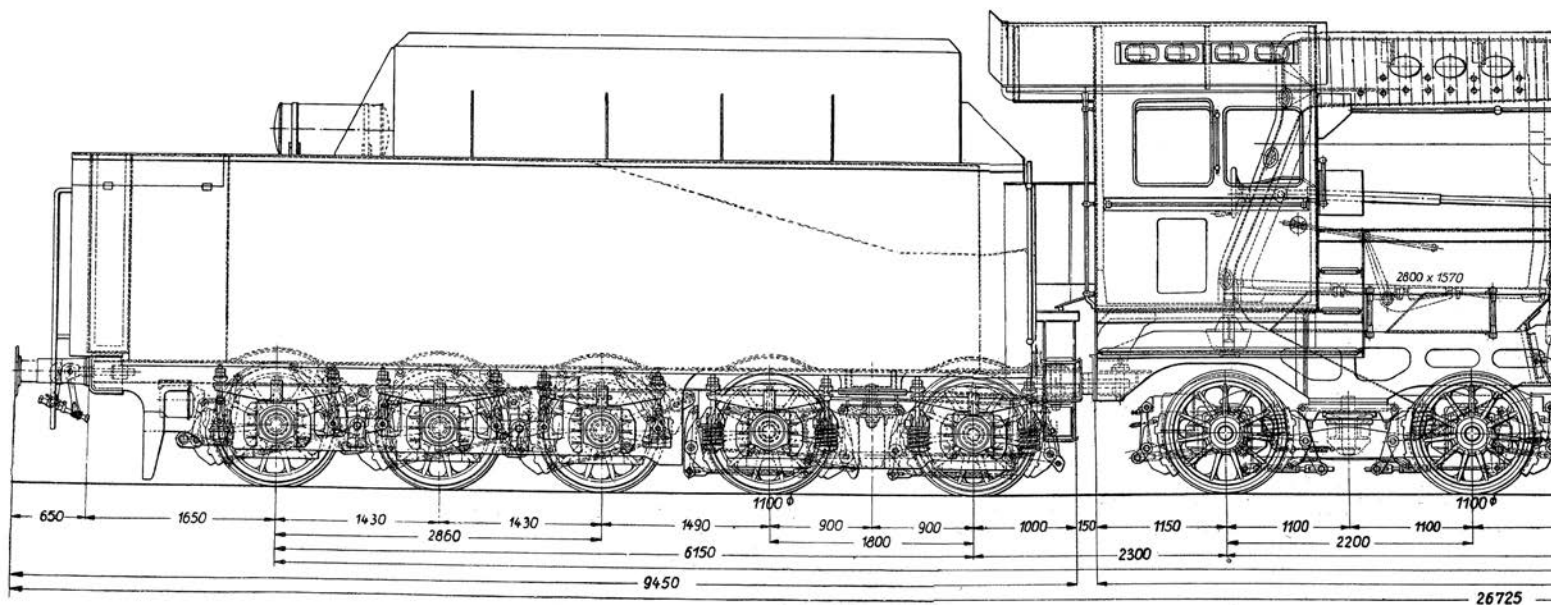
führt wird. Witte soll dabei insbesondere auf eine außerordentliche Beliebtheit der Lokomotiven beim Betriebsdienst, nicht zuletzt auf die Beliebtheit der Lok 05 003 beim Bw Hamm während ihres dortigen Intermezzos im Jahr 1947 verwiesen haben, was allerdings nicht darüber hinwegtäuschen sollte, dass die zu diesem Zeitpunkt schon weit gediehenen Pläne der Hauptverwaltung zur Einführung eines bundesweiten F-Zug-Netzes mit Beginn des Sommerfahrplans 1951 am 20. Mai 1951 eine gewichtige Rolle gespielt haben dürften. Immerhin war beabsichtigt, den bevorstehenden Schnellverkehr im Interesse eines optimalen Reisekomforts so weit wie möglich mit laufruhigen Dreizylinderlokomotiven abzuwickeln. Die für den schweren Schnellzugdienst längst wieder unentbehrlich gewordenen 01.10 standen hierfür nicht zur Verfügung. Von daher machte es Sinn, den hierfür bereitstehenden 03.10 die mit ihrer beeindruckenden Laufruhe in guter Erinnerung gebliebenen einstigen FD-Zug-Renner zur Seite zu stellen.

Im April 1950 wurden deshalb alle drei 05er der Firma Krauss-Maffei in München zur Aufarbeitung im Rahmen einer Hauptuntersuchung L4 zugeführt. Hintergrund der Beauftragung gerade dieser Lokschmiede war der Umstand, dass die Konstruktionsunterlagen weitgehend durch Kriegseinwirkung verloren gegangen waren, der seinerzeit bei Borsig tätig gewesene Chefkonstrukteur der 05, Dipl.-Ing. Adolf Wolff, nun aber bei Krauss-Maffei beschäftigt war.



Nach getaner Arbeit: 05 001 hat den F 1 bis Hamburg-Altona gebracht und rollt rückwärts ins dortige Bw (9. Juli 1954).

FOTO: WALTER HOLLNAGEL/EISENBAHNSTIFTUNG



Von der Exotin zurück in die Wirklichkeit: 05 003 war Anfang 1945 zur „normalen“ Dampflokomotive zurückgebaut worden. ABB.: SAMMLUNG MICHAEL BERGMANN



Die Schnellfahrlokomotive in ganzer Schönheit: 05 003 kurz nach ihrer Vollaufarbeitung bei Krauss-Maffei.

FOTO: WILLI MAROTZ/
EISENBAHNSTIFTUNG

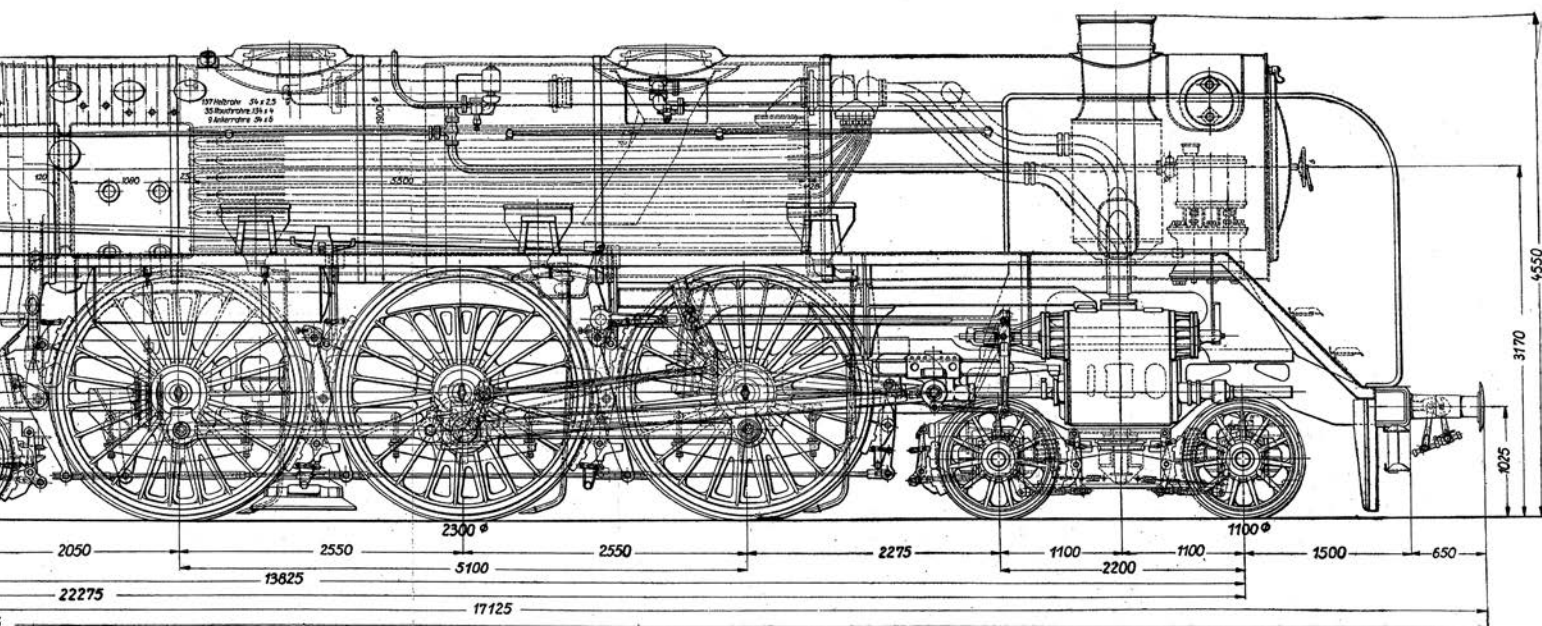
In diesem Beitrag kann die Aufarbeitung der Maschinen nicht im Detail dargestellt werden, bei 05 001 und 05 002 wurden aber u.a. die abgängige Stromlinienverkleidung von Lok und Tender entfernt, die durch die Verkleidung bedingte vordere Abschrägung der Rauchkammer beseitigt, der Speisewasservorwärmer vor den Schornstein verlegt, eine Kesselbekleidung, Windleitbleche sowie eine Schürze, analog zur 05 003, angebracht. Bei 05 003 verhielt es sich mit den Bauartänderungen naturgemäß etwas anders: Die Entfernung der Stromlinienverkleidung und die Anbringung einer Kesselbekleidung hatte schon Anfang 1945 stattgefunden (siehe oben),

die Rauchkammerabschrägung mit daraus folgender Anordnung des Vorwärmers hinter dem Kamin hatte es bei ihr nicht gegeben. Ihre Windleitbleche Wagner'scher Bauform wurden mit solchen der Bauart Witte getauscht.

Im Rahmen dieses Umbaus fielen die Maschinen nun außerdem einer ganz grundsätzlichen Entscheidung der DB-Hauptverwaltung anheim, die fortan das weitere Leben dieser Baureihe maßgeblich beeinflussen sollte: Wegen der bekannten Probleme mit dem spröden und schweißempfindlichen Kesselbaustoff St47K reduzierte man bei ihnen den maximalen Kesseldruck von 20 auf nur noch 16 bar; eine

unter Sicherheitsaspekten nachvollziehbare Entscheidung, die für die 05 aber folgenswer war.

Bei der sorgfältigen und ohne Zeitdruck erfolgten Konstruktion der 05 als zukünftige Schnellfahrlokomotive hatte die Deutsche Reichsbahn aus wohlüberlegten Gründen einen Kesseldruck von 20 bar gewählt, weil man bei 2,30 Meter großen Treibrädern und den aus Gründen der Triebwerksschonung erforderlichen kleinen Zylindern als Korrektiv die Möglichkeit eines höheren Schieberkastendruckes benötigte. Dieses war bei 20 bar Kesseldruck gegeben und es ist nicht übertrieben, der so betriebenen 05 ein perfekt abgestimmtes Verhältnis von Triebwerk



und Dampferzeuger bei ungewöhnlicher Laufruhe zu bescheinigen.

Auch das für die Verdampfungsfreudigkeit des Kessels nicht unproblematische Verhältnis von Strahlungs- zu Berührungs- oder Rohrheizfläche bei 05 001 und 05 002 (Wagner'scher Langrohrkessel mit einer Rohrlänge von sieben Metern bei mäßiger Strahlungsheizfläche) verlor bei 20 bar Kesseldruck seine Problematik großenteils: Auch bei höchsten Geschwindigkeiten gab es keine Erschöpfung des Kessels, die Leistungskurve der Lokomotive blieb ungewöhnlicherweise ansteigend und die maximal erreichbare indizierte Leistung lag erstmals bei Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn jenseits der 3000 PSi.

Als die unglücklich konstruierte Kohlenstaulokomotive 05 003 im Jahre 1945 zur Normalausführung zurückgebaut war, dürfte sich die Leistung der 05 nochmals erhöht haben: Der erstmals mit einer Verbrennungskammer ausgerüstete Kessel mit

dadurch bedingten verkürzten Rohren von nun noch 5500 mm soll gemäß dokumentierten Niederschriften Wittes ein sehr guter Dampfmacher gewesen sein, bedauerlicherweise fanden fundierte vergleichende Untersuchungen insbesondere im Bereich des Brennstoffverbrauchs zwischen der Verbrennungskammer-Maschine und den beiden Loks mit herkömmlichen Kesseln aber nicht mehr statt. Ihr Einsatz in den letzten Kriegstagen vom Bw Hamburg-Altona aus, der sich in Stunden bemessen lässt, bleibt dabei eine Randnotiz. Als die Maschine aber 1947 auf Veranlassung der Reichsbahngeneraldirektion in Bielefeld zumindest für kurze Zeit (und mit 20 bar Kesseldruck) wieder ins Laufen kam, schwärmten die Personale von deren Leistung, Laufruhe und geringem Verbrauch.

Dies alles änderte sich schlagartig mit der Herabsetzung des Kesseldrucks bei der DB: Die für 16 bar nun viel zu kleinen Zylinder harmonierten bei höheren Geschwin-

digkeiten weder mit dem übrigen Triebwerk noch mit dem Dampferzeuger, bei dem seinerseits der verminderte Kesseldruck zu Problemen beim Saugzug und damit der Feueranfischung führte. Ohne Frage hatte man der Maschinen mit dieser Maßnahme zumindest als Schnellfahrlok das Rückgrat gebrochen und sie gelangte eigentlich nur deswegen noch zu befriedigenden Betriebsergebnissen, weil die DB sich anfangs sehr zögerlich an höhere Geschwindigkeiten im F-Zug-Verkehr heranwagte.

Wie auch immer, im Oktober 1950 wurde 05 003 unter dieser Prämisse fertiggestellt, ihr folgten im Dezember 1950 05 001 und im April 1951 05 002.

Alle drei wurden dem Bw Hamm zugewiesen, das für die beabsichtigte Verwendung der Maschinen im F-Zug-Dienst mit besten Einsatzbedingungen punkten konnte, weil so insbesondere das Fahren der F-Züge Hamburg – Köln und Hannover – Köln „aus der Mitte heraus“ mög-



Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

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



Seminartermine 2017/18

27./28. Oktober	Kurs 54	Auhagen BaukastenSystem-Seminar "Bau einer alten Stuhl-Fabrik"
25. November	Kurs 56	Vollmer-Modellbau-Steinkunst-Seminar mit Jörg Schurig
08./09. Dezember	Kurs 57	HekiLandschaftsbau-Seminar "Burgruine"
19. Dezember	Kurs 58	Uhlenbrock - Intellibox Basic II & LocoNet mit D.Richter
19. Dezember	Kurs 59	Uhlenbrock - Lokdecoder/ Lissy+Marco/ Trackcontrol

Bitte melden Sie sich via E-Mail, im Laden, Brief, Fax oder über den webShop an. Mehr Information über diese Kurse finden Sie auf www.modelleisenbahn.com unter Termine

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT GmbH und Co.KG - Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen-Beinstein
Tel.: 07151 93 79 30 - Fax: 07151 3 40 76 - E-Mail: ets@modelleisenbahn.com - Homepage: www.modelleisenbahn.com

lich wurde. Und so waren die 05 dann ab Sommerfahrplan 1951 vor den in diesen Relationen verkehrenden lokbespannten Fernschnellzügen im Einsatz, beförderten den „Hanseat“, das „Sachsenroß“ und den „Dompfeil“, meist im Durchlauf nach und von Köln mit kurzem Halt in ihrem Heimatort Hamm zwecks Wassernehmens und Personalwechsels. Im Sommerfahrplan 1953 stand gar ein Durchlauf von Hamburg über Hamm – Köln nach Frankfurt/Main mit dem „Merkur“ auf dem Programm: mit 703 Kilometern einer der längsten Durchläufe bei Dampflokomotiven.

Unvermeidlich war übrigens die häufige Gestellung von Ersatzlokomotiven der (zweizylindrigen) Baureihe 01, da man für die drei 05 einen Dreitageplan (!) aufgestellt hatte, der naturgemäß nicht immer durchzuhalten war. Zu ernsthaften Schwierigkeiten führte das freilich nicht, da die Höchstgeschwindigkeit der planmäßig 05-bespannten Züge 120 Stundenkilometer auf keinem Streckenabschnitt überschritt.

Ob unter diesen Umständen von einer hinreichenden Auslastung der Schnellfahrlokomotiven der Baureihe 05 gesprochen werden kann, mag man so oder so sehen. Ein Missgriff war ihr Einsatz sicherlich nicht, denn gewiss entsprachen die leichten – drei bis fünf Wagen starken – Fernschnellzüge genau dem der 05 ursprünglich zugeordneten Anforderungs-

profil. Allerdings endete dieses für die besondere Konstruktion der Schnellfahrlok keineswegs bei einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, setzte ab diesem Wert jedoch einen Kesseldruck und damit einen erzielbaren Schieberkastendruck von 20 bar voraus. Überlieferte Äußerungen der beteiligten Hammenser Personale belegen indes, dass man im F-Zug-Dienst jener Jahre auch auf der „druckreduzierten“ 05 gerne gefahren sei, völlig anders habe sich die Sache aber dann dargestellt, wenn man der 05 in bewusster Abweichung von ihrem eigentlichen Anforderungsprofil schwere Schnellzüge mit zahlreichen Unterwegshalten zumutete. Und hiermit kommen wir zum zweiten Dilemma der 05 in ihren DB-Zeiten.

Die Bespannung auch schwerer Züge wurde zur Regel, als die DB immer stringenter eine Einsatzphilosophie verfolgte, die einen klaren Wirtschaftlichkeitsgedanken fokussierte: Längere Stillstände der Lokomotiven waren unter allen Umständen zu vermeiden, die (teure) Dampflok sollte Geld verdienen! Und so wurden in die Umlaufpläne der Hammenser 05 auch immer wieder ausgewachsene Schnellzüge von bis zu 500 Tonnen Last mit vielen Unterwegshalten eingelegt, in einem vorliegenden Umlaufplan vom 22. Mai 1955 beispielsweise der D 121 (Köln – Bad Harzburg).

Die beschriebene Ausbildung des Triebwerkes der 05 – kleiner Zylinderdurchmesser bei 2,30 Meter großen Treibrädern – verlangte aber bei schwerem Anfahren und bei Langsamfahrt unter hoher Last zwingend nach einem hohen Schieberkastendruck, den sie in ihrer druckreduzierten Version nicht hatte. Anders ausgedrückt: Die 05 lahmt beim Beschleunigen schwerer Züge im unteren Geschwindigkeitsbereich, was wegen des längeren Verharrens im Bereich diesseits der Reibungsgeschwindigkeit auch zusätzliche Schleudergefahren mit sich brachte. So wurde eben auch das geschilderte Befahren der bei den Hammensern berühmt-berüchtigten Bielefelder Gummibahn regelmäßig zu einer Nervenprobe.

In ihren angestammten Diensten hingegen liefen die Maschinen anstandslos und erbrachten beständig monatliche Laufleistungen jenseits der 20 000-Kilometer-Marke, übrigen beim Bw Hamm beheimatet und nicht, wie oft fälschlich dargestellt beim Bw Hamm P; die Aufgliederung des Bw Hamm in Hamm P und Hamm G erfolgte (für einige Jahre) erst im zweiten Halbjahr 1957.

Unterdessen nahm der Strukturwandel bei der DB immer mehr Fahrt auf und es konnte nicht verwundern, dass die Baureihe 05 besonders rasch ins Abseits geriet: Zahlmäßig war sie nach wie vor eine Splitter-

Zu guter Letzt noch ein Klassiker: 05 001 rollt mit F 16 „Sachsenroß“ durch Wuppertal-Oberbarmen (9. Oktober 1954). FOTO: BELLINGRODT, SLG. DAHLHAUS



gattung und die von ihr beförderten Züge waren nun einmal überwiegend öffentlichkeitswirksame Renommierzüge, die man deshalb gerne mit dem Modernsten zu bespannen gedachte, was zur Verfügung stand. Und anders als bei vielen im Dampfbetrieb erbrachten Leistungen stand hier eine Nachfolgerin in den Startlöchern, die ohne jede Schwierigkeit die 05-Leistungen übernehmen konnte, weil sie für genau das gleiche Anforderungsprofil konstruiert worden war: die V 200. Eine dauerhafte Umsetzung der 05 in andere Aufgabenbereiche als den F-Zug-Verkehr kam aus erläuterten Gründen nicht in Frage.

Im letzten Quartal 1956 wurden dem Bw Hamm die ersten vier fabrikneuen V 200 zugewiesen, der Zustrom weiterer Loks dieser Gattung setzte sich 1957 fort. Immerhin hielten sich die drei 05 aber noch eine Weile neben ihren Nachfolgerinnen; erst fast ein Jahr später, im Herbst 1957, mochte man auf sie verzichten, nachdem 05 001 sogar noch mit Datum vom 31. März 1957 im AW Braunschweig eine L2-Zwischenausbesserung mit „umfangreichen Arbeiten am Triebwerk“ erhalten hatte. Die z-Stellungen erfolgten am 24. Oktober 1957 (05 003), 18. November 1957 (05 002) und 3. April 1958 (05 001).

Mit der HVB-Ausmusterungsverfügung vom 14. Juli 1958 (nicht 16. Juni 1958; Quellmalz) wurde der Schlussstrich unter das Leben dreier echter Schnellfahrlokomotiven gezogen, die an der Schwelle zum lokbespannten FD-Zugverkehr eigentlich eine große Zeit vor sich hatten. Die Wirklichkeit meinte es anders mit dieser Baureihe und als sie unerwartet eine zweite Chance bekam, war diese keine mehr: aus technischen und verkehrspolitischen Gründen. Geduckt, wie eine muskelbepackte, aber lahrende Katze, versah sie dann noch ihren Dienst. Sie war eben die, der man das Rückgrat brach. □

Technische Daten 05 001 und 002 (in Klammern 05 003) nach Umbau 1950/51

Bauart	2' C2' h3
Betriebsgattung	S 37.19
Höchstgeschwindigkeit vor-/rückwärts	km/h 175/50
Indizierte Leistung	PSi 2360 (2400)
Effektive Leistung	PSe nicht bekannt
Zylinderdurchmesser	mm 450
Kolbenhub	mm 660
Treib- und Kuppelraddurchmesser	mm 2300
Laufraddurchmesser vorn/hinten	mm 1100/1100
Kesseldruck	kg/cm² 16
Anzahl der Heizrohre	106 (137)
Heizrohrdurchmesser	mm 70 (54)
Anzahl der Rauchrohre	24 (35)
Rauchrohrdurchmesser	mm 171 (143)
Rohrlänge zw. den Rohrwänden	mm 7000 (5500)
Überhitzerrohrdurchmesser	mm 30 (38)
Rostfläche	m² 4,70 (4,40)
Heizfläche der Feuerbüchse	m² 18,5 (22,66)
Heizfläche der Heiz- und Rauchrohre	m² 237,5 (205,24)
Überhitzerheizfläche	m² 90,0 (81,90)
Achsstand Lok mit Tender	mm 22075 (22275)
Länge über Puffer Lok mit Tender	mm 26265 (26725)
Reibungsgewicht	t 57,6 (56)
Dienstgewicht Lok	t 129,9 (124)
Mittlere Kuppelachslast	t 19,2 (18,7)
Wasserkasteninhalt	m³ 37 (38,5)
Kohlenkasteninhalt	t 10 (12)

Faszination Modellbau

**Internationale Messe für
Modellbahnen und Modellbau**

3.-5. November 2017

**MESSE
FRIEDRICHSHAFEN**



**Willkommen auf dem
weltweit größten Modellbau-Event!**

Öffnungszeiten:

Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr

www.faszination-modellbau.de

f [facebook.com/faszination.modellbau](https://www.facebook.com/faszination.modellbau)

i [instagram.com/faszination.modellbau](https://www.instagram.com/faszination.modellbau)

y [youtu.be/nGwLbJPHD10](https://www.youtube.com/channel/UCnGwLbJPHD10)

Jetzt auch mit: www.echtdampf-hallentreffen.de

f [facebook.com/EchtdampfHallentreffen](https://www.facebook.com/EchtdampfHallentreffen)



NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

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



Berlin und seine Verkehrswege

Berlin lässt sich mit keiner anderen europäischen Hauptstadt vergleichen. Im Jahre 1871 Hauptstadt des Deutschen Reiches geworden, fasziniert vor allem die Entwicklung zur größten Industriestadt Europas bis zum Ersten Weltkrieg. Das damals entstandene Nahverkehrssystem aus Stadt-, Ring- und U-Bahnen sowie Straßenbahn- und Buslinien verband auf weltweit einzigartige Weise Wohn-, Industrie- und Erholungsgebiete miteinander. Und alle Regionen des Reiches wurden bald mit leistungsfähigen Hauptbahnen angeschlossen, Berlin war Verkehrsmetropole Deutschlands. Dem Ersten Weltkrieg folgten die Weimarer Republik, das Dritte Reich, der Zweite Weltkrieg mit den furchtbaren Zerstörungen, die Besetzung durch die Alliierten in ihren zuvor abgesteckten Sektoren; dann die Teilung in Ost- und West-Berlin, die Blockade, der 17. Juni 1953 und schließlich der Mauerbau. Berlin war letztlich von 1945 bis 1989 Symbol der Teilung Deutschlands und Europas.

Dieses Werk führt Sie mit 520 seltenen, meist unveröffentlichten Abbildungen vor allem durch die schwierigen Vor- und Nachkriegsjahre sowie die Zeit der Teilung bis in die Wendezeit. Dem bekannten Freiburger Redakteur und VGB-Bestsellerautor Gerhard Greß ist wieder ein großartiges Buch gelungen, in dem sich das von Wirtschaftskrisen, Kriegen, Wiederaufbau und Strukturwandel geprägte 20. Jahrhundert widerspiegelt. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den schienengebundenen Verkehrsmitteln. Der Luftverkehr und insbesondere auch das riesige Busnetz spielen natürlich ebenfalls eine Rolle.

**248 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
520 Farb- und Schwarzweißfotos,
Best.-Nr. 581734 | € 39,95**



www.vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



Die Filmprofis



Die außergewöhnlichsten Loklegenden in tollen Filmporträts

Sie sind Kult und leider vom Aussterben bedroht: die diesel-elektrischen Reihen 72000/72100 der französischen Staatsbahn SNCF, die zu den stärksten Motorloks gehören, die in Europa je gebaut wurden. Ab 1968 waren die teilweise 160 km/h schnellen Boliden die Stars auf französischen Gleisen. Nun verschwinden diese soundstarken Maschinen aus dem hochwertigen Dienst und Eisenbahnfreunde aus Nah und Fern pilgerten zu deren letzter großer Einsatzstrecke zwischen Paris und Belfort. Unser Team hat die imposanten Loks seit über 15 Jahren immer wieder mit der Kamera aufgespürt. Das Ergebnis sind nicht nur herrliche Zugszene, sondern auch interessante Blicke hinter die Kulissen – unter anderem im Heimat-Betriebswerk Chalindrey, wo sämtliche Aggregate getauscht werden können, so auch die Elektro- und Dieselmotoren.

**Laufzeit 72 Minuten
Best.-Nr. 6386 • € 16,95**



Best.-Nr. 6380 • € 16,95



Best.-Nr. 6381 • € 16,95



Best.-Nr. 6382 • € 16,95



Best.-Nr. 6385 • € 16,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · RIOGRANDE-Video · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53481-0 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.riogrande.de



www.facebook.de/vgbahn

Andreas Ritz

Fotografie war in unserer Familie immer ein Thema. Die Großmutter fotografierte schon in den 1930er Jahren mit großem Engagement und entwickelte die Filme und Papiervergrößerungen – mangels Dunkelkammer – in der verdunkelten Küche. Meine Eltern entschieden sich für eine Arbeitsteilung: Die Mutter machte für die Fotoalben der Kinder Schwarzweißfotos mit einer zweiäugigen Rolleiflexkamera (Aufnahmeformat 6x6 cm), der Vater verwendete in seiner Praktika-Spiegelreflexkamera Farbdiafilme, damit die Urlaubserinnerungen in Großformat auf die Leinwand projiziert werden konnten. 1971, als ich zehn Jahre alt war, kaufte sich die Familie das erste Auto. Zuvor waren Tagesausflüge und Urlaube stets mit Bahnfahrten verbunden. Ging es von München aus ins Gebirge Richtung Bayrischzell, war bis 1967 den Zügen noch eine Dampflok vorgespannt; das war ganz offensichtlich prägend. Ein guter Freund aus Nürnberg führte mich 1973 ins dortige Dampflokparadies ein – München war zu jener Zeit schon dampffrei. Das Bw Nürnberg Rbf wurde besucht, wir fuhren an Streckenabschnitte mit Dampfbetrieb wie z.B. nach Erlenstegen oder an die Etzelwanger Steige. 1975 schenkte mir mein Vater zur Konfirmation seine Praktika und ich ging nun mit der Kamera auf die Dampflokjagd, zunächst in Deutschland und in Österreich. Zwei Jahre später kam eine erste Pentacon Six hinzu



(Aufnahmeformat 6x6 cm), die mir im Sommer 1978 auf einer Interrail-Reise nach Portugal, Spanien – wo das obenstehende Selbstporträt mit Schaffner entstanden ist – Jugoslawien und Ungarn gute Dienste leistete. Später verlagerte sich der Fotoschwerpunkt auf Altbau-Elektroloks, Nebenbahnen und Gebirgsbahnen, denen seit der Lektüre von Ascanio Schneiders Buch "Gebirgsbahnen Europas" auch heute noch ein ganz besonderes Interesse gilt. Seit

1987 ist eine Nikon FM2 der treue Begleiter, für Mittelformataufnahmen steht eine Exakta 66 mit zahlreichen Objektiven von Carl Zeiss Jena aus DDR-Produktion zur Verfügung. In der Redaktion des Eisenbahn-Journals gehört seit 35 Jahren auch die Auswahl von Fotografien für Druckzwecke zu meinem Berufsalltag. In dieser Zeit habe ich sehr unterschiedliche Fotostile kennen- und schätzensgelernt. Nicht wenige

Fotografen lieben dokumentarische Lokaufnahmen, andere bevorzugen Zugaufnahmen mit attraktivem Hintergrund. Manche schwören auf Sonnenlicht im Rücken des Fotografen, viele sind aber auch auf der Suche nach besonderen Lichtstimmungen. Hauptsache das Festhalten von Eisenbahnszenen mit der Kamera – oder inzwischen auch mit dem Handy – bereitet Freude, denn das ist der Sinn unseres Hobbys.



Das imposante Massiv des Wettersteingebirges (mit der Zugspitze über der Lok) bildet einen attraktiven Hintergrund für diese Aufnahme vom September 1980. Die 194 113 passiert mit einem kurzen Güterzug von Garmisch-Partenkirchen Richtung München bei Farchant einen beschränkten Bahnübergang mit Bahnwärterhaus.







Auch Formsignale bedürfen dann und wann einer Reinigung. Im Mai 1997 waren die Signale des Abzweigbahnhofs Inzigkofen an der Reihe, wo die Strecke nach Tübingen von der Donautalbahn Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen abzweigt.

Der Abschnitt Kalteneck – Tittling Markt im Bayerischen Wald wurde ab 1972 nur noch aus strategischen Gründen betriebsfähig vorgehalten. Bei einem Besuch der Bahnmeisterei in Kalteneck im April 1993 erhielt der Fotograf den Tipp, dass am nächsten Tag frühmorgens ein Arbeitszug in Kalteneck starten würde, um die Wassergräben zu kontrollieren. Bei Witzmannsberg schiebt sich die 212 135 im Gegenlicht ins Bild.





Fotos, die
in dichtem
Schneetreiben
entstanden sind,
weisen oft eine
ganz besondere
Stimmung auf.
Am 22. Februar
1993 schneite es
im Oberallgäu
sehr ergiebig, das
Richtungsgleis
Lindau – Immen-
stadt der Allgäu-
bahn ist bei
Harbatshofen nur
noch schwach
zu erkennen.
Ohne große
Mühe befördert
die 218 411 den
kurzen N 4705
über die Steigung.





MODELLNEUHEITEN



MÄRKLIN

Güterzuglok BR 58.10 der DRG. H0, Variante, Epoche II. Modell einer schon mit elektrischer Beleuchtung ausgestatteten Lok von Mitte der 30er-Jahre. Viele Details, sehr gute Laufeigenschaften, üppige Soundausstattung, schaltbare hintere Kupplung. UVP: 430 Euro*)



STARLINE MODELS

Reisebus Setra S 12 der DB. H0, Formneuheit, Epoche III/IV. Schön detailliertes und hervorragend bedrucktes Modell, vertrieben von Brekina. Auch in Varianten lieferbar. UVP: 35 Euro



EXACT-TRAIN

Güterwagen Gmrhs30 der DB. H0, Variante, Epoche III. Sehr gut detailliertes Modell mit überarbeiteter Kurzkupplungs-kinematik und Federpuffern. UVP: 39 Euro



BRAWA

Gedeckter Güterwagen K2 der SBB. H0, Variante, Epoche III. Modell eines für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassenen Wagens, sehr detailreich und filigran. UVP: 40 Euro



MODEL SCENE

Wartehäuschen. H0, Neuentwicklung, Epoche II – IV. Filigraner Bausatz aus lasergeschnittenem Holz, erhältlich auch in N und TT. UVP: 6 Euro. www.langmesser-modellwelt.de

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

PIKO

Schnellzuglok E 04 der DB. H0, Variante, Epoche IIIb. Detailreiches und mit vollständiger Dachausstattung versehenes Modell einer Münchener Maschine aus den 60er-Jahren, erhältlich für Gleich- und Wechselstrom. UVP: 200 bzw. 230 Euro

**MODEL SCENE**

Blühende Wiese Frühsommer. H0, Neuentwicklung. Grasmatte zur Darstellung einer Blumenwiese, Maße 19 mal 29 Zentimeter. UVP: 15 Euro. www.langmesser-modellwelt.de

**BREKINA**

Unimog 402 mit Anhänger. H0, Variante, ab Epoche III. Gut detailliertes Modell mit großem Rungenanhänger und Schwartenbunde-Ladung. UVP: 24 Euro

**AUHAGEN**

Sheddach. H0, Formneuheit, ab Epoche I. Ergänzende Dachform für das Baukastensystem, auch für rote Ziegel lieferbar. Inhalt reicht in Länge und Breite für vier Wandelemente. UVP: 17 Euro

**NOCH**

Fahrbare Viehverladerampe. H0, Neuentwicklung, Epochen I – IV. Filigranes Modell aus lasergeschnittenem Karton, leicht zu bauen. UVP: 10 Euro



PIKO

Schnellzuglok 112 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Modell einer der 1968 gebauten E 10-Varianten für 160 km/h mit Regeldrehgestellen. Vorbildgerechte Formänderungen, lupenrein bedruckt. Erhältlich für DC und AC. UVP: 155 bzw. 185 Euro



KIBRI

Liebherr-Mobilkran LTM 1050-4. H0, technische Variante, ab Epoche V. Kunststoffbausatz für ein LED-beleuchtetes Modell des von vielen Gleisbaufirmen eingesetzten Zweiwegefahrzeugs. Stirn-, Heck- und Rundumleuchten vormontiert. UVP: 50 Euro



BREKINA

Lastwagen DAF F 900. H0, Variante, Epoche IV. Mittelschwerer Lkw, zusammen mit Saviem, Magirus-Deutz und Volvo entwickelt („Viererclub“). UVP: 20 Euro



BUSCH

Unimog U 5023 als Tanklöschfahrzeug (TLF) der Feuerwehr. H0, technische Variante, Epoche VI. Mit funktionsfähigen Blaulichtern, Scheinwerfern und Rückleuchten ausgestattetes Modell, anschlussfertig. UVP: 40 Euro



MODEL SCENE

Herbstliche Lärchen. H0, Varianten. Bäume in Höhen von ca. 30, 50, 200 und 250 Millimetern, je nach Größe in unterschiedlicher Menge verpackt. Preise zwischen 13 und 26 Euro. www.langmesser-modellwelt.de



PIKO

Ellok 1110 der ÖBB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Schönes Modell mit zahlreichen freistehenden Teilen und kompletter Dachausstattung, lupenrein bedruckt. Lieferbar in Ausführungen für Gleich- und Wechselstrom. UVP: 170 bzw. 200 Euro



VISSMANN

Niederbordwagen mit Antrieb. H0, Neuentwicklung, Epoche V. Macht motorlose (Bahndienst-) Fahrzeuge beweglich. Unterflurmotor, sehr langsam fahrend, mit mehreren Geräusch- und Lichtfunktionen. Nur DC/DCC, auch in Braun erhältlich. UVP: 230 Euro

STARLINE MODELS

Hanomag L 28 der Firma Continental. H0, Variante, Epoche III. Modell des ab 1955 gebauten Typs mit vorne angeschlagenen Türen. Lupenrein bedruckt, Vertrieb Brekina. UVP: 35 Euro



AUHAGEN

Mehrfamilien-Wohnhaus. H0, Variante, ab Epoche V. Umgebautes ehemaliges Fabrikgebäude mit Anbau-Balkonen, Stahlschornstein, Mülltonnen usw. UVP: 56 Euro



Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats Oktober: Salonwagenzug 1992

Für den „Golden-Mountain-Pullman-Express“ beschaffte 1931 die „Compagnie Internationale des Wagons-Lits et Grand Express Européens“ vier meterspurige Pullmanwagen. Die RhB erwarb 1939 die vier Erst-/Zweitklasswagen. Mit einem gleichaltrigen Gepäck- und Dienstwagen zeigt sich der Salonzug am Kaeserberg im Zustand von 1992. Seit 1999 ist er – total erneuert und königsblau – als „Alpine Classic Pullman Express“ mit einem Krokodil Ge 6/6 I unterwegs.

Lok: Ge 6/6 I, 1074 PS, 66 t, Last: 18 Achsen, 128 Plätze, 85 t, $v_{\max}$ 55 km/h

www.kaeserberg.ch



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

Kurz vor dem Distelrasentunnel begegnen sich zwei D-Züge. Das Doppelsignal im Vordergrund zeigt, dass dieser Streckenabschnitt auch in Falschfahrt genutzt werden kann.

Der Übergang am Schlüchterner Bahnhof. Während die bis zum Signal vorgezogene 44er auf Ausfahrt wartet, hoppelt ein R 4 noch schnell über die Gleise.



MITTEN IN DB-LAND

Zur Zeit der alten Bundesrepublik lag das hessische Städtchen Schlüchtern so ziemlich in der Mitte. Seinen Bahnanschluss hat es an der damals wichtigsten DB-Magistrale, der berühmten Nord-Süd-Strecke. Eine bemerkenswerte Modellbahnanlage erinnert an diese Zeit

TEXT: ANDREAS FRICK ♦ FOTOS: HELGE SCHOLZ







Die Anlage rund um den Bahnhof Schlüchtern ist eine Schauanlage – aber keine von der Sorte, auf der x-beliebige Züge mit vielen bunten Wagen ihre Kreise ziehen und alle Viertelstunden eine Armada Feuerwehrautos ausrückt, um die weniger bahnaffinen Besucher zu entzücken. Sie steht im Schlüchterner Heimatmuseum und wurde von einem Team erfahrener Modellbahner initiiert, geplant und gebaut, dem auch EJ-Autor Andreas Mock angehört.

Nachgebildet ist ein Streckenabschnitt der Bahnlinie Frankfurt–Fulda zwischen dem Bahnhof Schlüchtern und dem durch sein aufwendiges Portal bekannten Distelrasentunnel. Hauptmotiv ist die dazwischenliegende Rampe, die auf 2,5 Kilometern Strecke 32 Meter Höhendifferenz überwindet. Dies entspricht einer Steigung von fast 13 Promille, was zur Dampflokezeit die Maschinen oft an die Leistungsgrenze brachte.

Gestaltet ist die Anlage im Zustand von 1985, als der Bahnhof Schlüchtern noch seine vielen Nebengebäude besaß und es noch einen beschränkten Bahnübergang daneben gab. Bei den Zügen gibt es jedoch keine Beschränkung auf dieses Jahr, es verkehren sowohl Dampffzüge der 60er Jahre als auch dann und wann ein ICE. Der

Schwerpunkt liegt allerdings in der Epoche IV mit ihrem noch vielfältigen Güter- und Personenverkehr.

Die Modellbahnanlage hat eine Gesamtfläche von rund 42 Quadratmetern. Im für die Zuschauer einsehbaren Bereich beträgt die Länge der Gleise etwa 100 Meter, im verdeckten Bereich ist sie wegen der umfangreichen Schattenbahnhöfe viermal so lang.

Verlegt wurde K-Gleis von Märklin, wobei gezielt große Radien gewählt wurden, um einen möglichst flüssigen Streckenverlauf zu erhalten. Beim rollenden Material haben sich die Betreiber am Anfang in den Wechselstrom-Sortimenten aller einschlägigen Hersteller versorgt. Wegen der enormen Laufleistungen, die die kleinen Züge erbringen – die ältesten eingesetzten Loks haben mittlerweile knapp 4000 echte Kilometer abgefahren –, hat sich in zwischen die Spreu vom Weizen getrennt. Es hat sich herausgestellt, dass auf die Dauer nur Märklin-Produkte den dauerhaften Belastungen eines solchen Anlagenbetriebs gewachsen sind. Dies trifft aber nur für Lokomotiven aus den 90er Jahren zu. Modernere Konstruktionen mit C-Sinus-, Hochleistungs- und ähnlichen Motoren mögen auf normalen Privatanlagen zuverlässig funktionieren – mehrere hundert Kilometer zu fahren halten sie genauso wenig durch wie die



Das Portal des Distelrasentunnels (auch Schlüchterner Tunnel genannt) war ein sehr aufwändig zu bauendes Modell.

Der Schlüchterner Bahnhof im Überblick. Die große Rampe rechts vom Empfangsgebäude diente beim Vorbild zwar vor allem dem Bedarf des Militärs, wurde aber auch von Zirkussen gerne genutzt.

– Anzeige –



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

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



ÖBB

NSB

WEITERE INFOS ERHALTEN SIE IM
FACHHANDEL UND AUF UNSERER WEBSITE:

WWW.BRAWA.DE

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

Ab 384,90 €*



Abb. zeigt Best.-Nr. 40808

*Unverbindliche Preisempfehlung



Ein schwerer Güterzug
rollt durch die rechts-
seitigen Ausläufer
des Schlächterner
Bahnhofs. Für die
anstehende Rampen-
fahrt benötigt sogar die
Zuglok der Reihe 150
Vorspann.





Aggregate anderer Hersteller. Keine Probleme gibt es dagegen auch nach zehn Jahren Anlagenbetrieb mit vermeintlichen Verschleißteilen wie Mittelschleifern, Pukos oder Weichenantrieben. Vor allem Letztere funktionieren nach wie vor tadellos.

Gesteuert wird die Anlage vollautomatisch über einen PC mittels der Software Win-Digipet. Die Besucher können die Anlage per Knopfdruck selbst in Betrieb setzen, was eine ständige Personalpräsenz unnötig macht. Lediglich regelmäßige Wartungs- und Kontrollarbeiten sind durchzuführen.

MODULE ALS BASIS

Der mit einer Fläche von elf mal 19 Metern recht üppig bemessene Anlagenraum im Dachgeschoss des Museums der Stadt Schlüchtern konnte von den Erbauern natürlich nur zum Teil für die Anlage genutzt werden. Zum Einen liegt er in der Dachschräge, zum Anderen musste auch für die Besucher Platz bleiben. Die Anlagenfläche hat daher „nur“ einen Umfang von 15 mal acht Metern in Form eines liegenden S. Ihr Untergestell besteht aus Modulen, die aus zwei Zentimeter starken Brettern gefertigt sind. Die Rahmenhö-

he über dem Boden beträgt 70 Zentimeter, gelagert ist der Rahmen auf Vierkanthölzern mit Verstellerschrauben, um die Anlage genau waagrecht ausrichten zu können. Auf den durch Quer- und Längsträger verstärkten Modulrahmen liegt die Ebene für den Schattenbahnhof und die Servicegleise. Sie sind auf einen Zentimeter starken Sperrholzplatten verlegt, die zudem eine Korkauflage zwecks Schalldämmung tragen.

Die sichtbaren Bereiche der Anlage sind in Spantenbauweise erstellt. Jede Spante besteht wieder aus Ein-Zentimeter-Sperrholz, ist 30 Zentimeter hoch und wurde senkrecht auf den Anlagenrahmen geleimt. Auf diesen Spanten liegt die Gleistrasse des Oberbaus, die aus dem gleichen Material besteht. Um diese richtig dimensionieren zu können, wurde der Gleisplan erst am Computer entworfen. Dann wurde er von den Erbauern im Maßstab 1:1 ausgedruckt und auf den zunächst noch lose auf den Spanten ruhenden Sperrholzplatten befestigt. Anschließend wurden die Gleisverläufe auf die Platten übertragen und die Trasse ausgesägt. Während sie im plan liegenden Bahnhof einfach nur auf den Spanten verschraubt werden konnte, musste die Trasse im Steigungsbereich zum Tunnel hin unterfüttert werden.



Züge mit knapp 30 Wagen sind auf Modellbahnanlagen eine Seltenheit. In Schlüchtern sind sie problemlos einsetzbar, da Radien und Steigungen der Anlage für solche Garnituren entworfen sind. Hier zieht eine 151 mit einem Schotterzug an einer am Bahnsteig haltenden Nahverkehrsgarnitur vorbei.

Eine 290 rangiert zwei Gaskesselwagen zur Abfüllanlage. Die Strecke vorne führt im Original nach Elm.



Nachdem die Trasse fixiert war, wurden alle Spanten des Oberbaus dort, wo sich darunter keine Schattenbahnhofsgleise befinden, neben der Trasse bis auf Höhe des Anlagenrahmens zurückgeschnitten. So konnte später das Gelände, das in vielen Abschnitten unterhalb der Trasse beginnt und zu dieser hin ansteigt, realistisch aufgebaut werden.

Das Modell stellt den Streckenabschnitt vom Schlüchterner Bahnhof bis zum Distelrasentunnel in der Länge verkürzt dar. Völlig realistisch ist aber der Blick von einer der beiden Brücken zur Tunnелеinfahrt. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass die beliebteste Stelle der Anlage für den Zuschauer der Blick aus der Tunnelröhre auf die Brücken ist.

DUCK-UND-DURCH

Beim Anlagenbau war die Nachbildung des Portals sowie der charakteristischen Brücke davor sehr arbeitsintensiv. Pläne beider Bauwerke gab es nicht, so musste alles vor Ort vermessen und fotografiert werden. Vom Tunnelportal wurde erst ein Urmodell angefertigt, dann eine Negativform hergestellt und diese abgegossen.

Auch die Brücke wurde bis auf den letzten Stein abgelichtet und vermessen sowie als Einzelstück aus Kunststoff, Sperrholz und Pappe nachgebaut.

Das Tunnelportal und die Brücke waren die ersten Bauwerke, die auf der Anlage installiert wurden. Sie wurden schon im Rohbau probeweise aufgestellt, um testen zu können, ob die Züge sie einwandfrei passieren würden. Dazu gehört beispielsweise, dass die Fahrleitungen wie beim Original an beiden Bauwerken deutlich niedriger angebracht sind. Die Stromabnehmer der Elloks werden an diesen Stellen fast um ein Drittel zusammengedrückt, und es war am Anfang nicht klar, ob dies immer reibungslos funktioniert.

Direkt vor der Tunnелеinfahrt befindet sich eine Abfüllanlage für Gas. Das Gas wird in Kesselwagen vom Bahnhof Schlüchtern zur Station gebracht und dort in Flaschen abgefüllt. Per Lkw geht es dann weiter an die Abnehmer. Auch dies ist auf der Anlage nachgebildet, inklusive des Straßenverkehrs. Eingebaut ist das System von „Mader-Magnet-Truck“. Die Lastwagen kommen dabei aus Richtung Schlüchtern, queren die Strecke nach Elm und biegen auf den Fahrweg zur Gasstation ein. Dort folgt ein kurzer Halt und dann fahren sie wieder nach Schlüchtern zurück.



Eine V 200 vor einer blauen F-Zug-Garnitur legt sich in die Kurve. Sie gehört zu der Generation von Märklin-Modellen, die sich im Anlagen-einsatz als besonders robust herausgestellt hat. Manche dieser Loks sind schon weit über tausend Kilometer gefahren.

Schön gestaltete Kuhweide an einem Hang unterhalb der Strecke. Die einzeln stehenden Grasbüschel sind durchaus naturgetreu: Kühe fressen eben auch nicht alles.





Der Plan der 15 Meter langen und acht Meter breiten Anlage, links daneben ausgeklappt die zweite Anlagenebene.

Die Modellbahn im Museum befindet sich im Lauter'schen Schloßchen in der Schlossstraße 13 in Schlüchtern. Sie kann von April bis Oktober täglich von 14 bis 18 Uhr besichtigt werden, Montag ist Ruhetag. Von November bis März ist nur Freitag bis Sonntag geöffnet, ebenfalls 14 bis 18 Uhr.

www.modellbahn-im-museum.de

rischen Kniff angewandt: Einige Wälder im Vordergrund sind niedriger gehalten und der dichte Originalbewuchs ist durch Bäume ersetzt worden, die einen Durchblick zulassen. Wenn ortskundigen Besuchern die „falschen“ Bäume auffallen, gibt es immer eine praktische Ausrede: „1985 war das so.“

Ein Kapitel für sich ist der Bahnhof Schlüchtern. Auf der Anlage ist er das Gegenstück zum Distelrasentunnel. Sein Original entstand 1868 im Zuge des Baus der Bahnstrecke Kassel–Frankfurt. Noch heute liegt er außerhalb des seinerzeit noch viel kleineren Städtchens. Damals war er noch nicht von Wald umgeben, sondern für seine idyllische Aussicht bekannt. Diese gefiel beispielsweise dem russischen Zaren Alexander II. so gut, dass er es auf seinen alljährlichen Reisen zur Kur nach Bad Homburg nicht versäumte, ein Frühstück oder Abendessen in der Bahnhofsgaststätte einzunehmen.

PENDLER, PANZER, ELEFANTEN

Seit jeher ist Schlüchtern ein Haltepunkt für Personen- und Eilzüge. Vor allem Pendler aus der ganzen Umgebung fahren von hier aus nach Frankfurt oder Fulda zur Arbeit. Entsprechend sieht die Umgebung des Bahnhofs heute aus: Parkplätze und ein Busbahnhof haben die früher vorhandenen Grün- und Güteranlagen ersetzt. Letztere

Eine Besonderheit der Strecke zwischen Bahnhof Schlüchtern und Gasstation ist, dass sie beidseitig befahren wird. Alle Züge können in sogenannter „Falschfahrt“ verkehren. Daher sind auch alle Signale für beide Fahrtrichtungen vorhanden. Im Automatikbetrieb werden solche Fahrten aus Sicherheitsgründen aber nicht durchgeführt, nur unter Aufsicht. Man weiß ja nie!

Bestimmendes Landschaftselement rund um den Distelrasentunnel ist der Wald. Wo man hinschaut, sind Bäume – auch auf der Anlage. Dieser waldreichste Abschnitt der Anlage ist bei der Ausgestaltung der Landschaft zuerst in Angriff genommen worden. Erst wurden alle Bäume gesetzt. Anschließend wurden sie wieder entfernt und die Pflanzlöcher durch Zahnstocher markiert. Dann begann die Gestaltung des Waldbodens. Nach dessen Fertigstellung waren alle Bäume ausreichend gesupert und konnten endgültig gepflanzt werden. Tatsächlich ist der Wald so dicht, dass die Modellzüge an manchen Stellen durch Wald fahren und für die Zuschauer für kurze Zeit nicht zu sehen, dafür aber zu hören sind. Um dies nicht zu übertreiben – schließlich handelt es sich um eine „Schau-“, nicht „Hör-“Anlage –, haben die Erbauer einen gestalte-

umfassten eine große Laderampe, denn Schlüchtern war NATO-Bahnhof. Über die Rampe wurden zur Manöverzeit Panzer der amerikanischen Streitkräfte und der Bundeswehr verladen. Diese waren nicht wenige, denn Schlüchtern liegt direkt in der sogenannten „Fulda Gap“, dem angenommenen Haupteinfallstor des Warschauer Pakts in Richtung Westen. Auch gastierende Zirkusse nutzten gerne die Rampe, um ihre Tiere und Wagen auszuladen.

Weitere Bahnbauten waren ein Wohnhaus direkt neben dem Bahnübergang, eine große Jugendstilvilla, in der die Bahnmeisterei ihren Sitz hatte, sowie eine Signalmeisterei. All diese Gebäude sind Ende der 80er Jahre abgerissen worden, auch der beschränkte Bahnübergang ist damals verschwunden. Auf der Anlage ist alles im Modell nachgebildet, denn 1985 gab es die Vorbilder ja noch.

Ende der 80er wurden auch die Gleisanlagen umgestaltet. Ein neuer Bahnsteig am ehemaligen Überholgleis entstand, dafür musste die gusseiserne Bahnsteigüberdachung kleinen Kabäuschen aus Beton weichen. Das Stumpfgleis für die Züge nach Gemünden verschwand. Geblieben sind zwei Rangier- und zwei Abstellgleise, auf denen Bauzüge geparkt werden. □



Generationentreffen auf der Modellbahn: Ein Zug der Epoche V, zusammengestellt aus Fahrzeugen der Epoche III und benannt nach dem Schema der Epoche IV, passiert Museumsfahrzeuge aus den Epochen I und II.



Begegnung des V 36-bespannten Museumszugs mit einem auf Ausfahrt wartenden Regionalzug.

12. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 12

Generationen-treffen

Fahrzeuge unterschiedlicher Epochen zusammen auf einer Anlage einzusetzen, gilt bei „ernsthaften“ Modellbahnern stets als Spielbahnerei. Mit dem richtigen Anlagenthema lässt sich dies vermeiden

VON MARCUS FROHRIEB

Das Städtchen Burgthann liegt im Frankenland zu Füßen einer Burgruine. Sein Ortsbild wird von Fachwerkhäusern geprägt. Von der alten Befestigungsmauer, die die Altstadt umgibt, sind noch größere Abschnitte erhalten und in gutem Zustand.

Etwas unterhalb der Altstadt befindet sich der Bahnhof. Er umfasst drei Gleise und ist Endstation einer altbayerischen Lokalbahnlinie. Diese schlängelt sich direkt un-

terhalb der Stadtmauer entlang. Anders als die meisten anderen Nebenbahnen der Gegend ist die Strecke noch in Betrieb.

Die eingesetzten Regionalzüge der DB AG bestehen meist aus Lokomotiven der Baureihe 216 mit erneuerten Silberlingen, doch kommen bereits Triebwagen der Reihe 648 zum Einsatz. Vereinzelt sieht man auch noch eine 212. Der Güterverkehr dagegen wurde schon seit Langem aufgegeben, die dazu nötigen Anlagen abgerissen.

Dass die Strecke noch existiert, verdankt sie vor allem den Pendlern. Aber auch bei Wanderern ist die Verbindung sehr beliebt, die die nahe gelegene fränkische Schweiz erkunden möchten.

Im ehemaligen Lokschuppen des Bahnhofs Burgthann hat sich die „Museumseisenbahn Franken“ angesiedelt. Ihr Prachtstück ist eine bayerische B VI, die auf abenteuerlichem Weg die Zeitläufte überstanden hat. Obwohl nur noch rollfähig, ist



Hoch erhebt sich das teilweise noch von einer Wehrmauer umgebene Städtchen über den Bahnanlagen.

Mit dem Triebwagen der Baureihe 648 rollt die nächste Generation von Schienenfahrzeugen an, die 212 und 216 bald selbst museumsreif werden lässt.





Einfahrt einer 216 in den Bahnhof. Das Flügelsignal links gehört schon zum Museumsgelände.

Der einständige Lokschuppen ist groß genug, um die drei kleinen Bayern-Raritäten des Vereins aufzunehmen. Für die V 200 reicht der Platz nicht.





Das Prunkstück der Museumseisenbahn Franken ist die letzte bayerische B VI. Sie wird nur an besonderen Tagen aus dem Schuppen gefahren.

Ganz oben: Neben zwei typischen Lokalbahnloks – einer GtL 4/4 und einer PtL 2/2 – gehört auch ein altfränkischer Kühlwagen zur Sammlung des Vereins.

Auch wenn die Lok noch längst nicht fertig ist, soll wenigstens das „Gesicht“ der V 200 für die Fotografen schön sauber sein.





- Anzeige -

die Lokomotive in vielen ehrenamtlichen Stunden vorbildlich restauriert worden. Bei besonderen Gelegenheiten wie dem alljährlichen Altstadtfest oder am „Tag der offenen Lokschanten“ wird die urtümliche Schnellzuglok ins Freie geschoben, um den Fotografen Gelegenheit zu bieten, sie ablichten zu können.

Auf dem kleinen Freigelände zu sehen sind dann auch eine bayerische GtL 4/4 (Baureihe 98.8) sowie eine PtL 2/2 (Baureihe 98.3), auch als „Glaskasten“ bekannt. Beide Lokomotiven sind restauriert, jedoch nicht betriebsfähig.

Derzeitiges Hauptprojekt des Vereins ist die betriebsfähige Restaurierung einer V 200, die abgedeckt unter einer Plane neben dem Lokschanten steht. Durch Vermietung dieser großen Diesellok soll in Zukunft die Finanzlage des Vereins verbessert werden. Erfreulicherweise haben die Eisenbahnfreunde einige spendable Industrielle aus der Umgebung als Sponsoren gewinnen können, denn mit den Eintrittsgeldern für das Museum oder den Einnahmen aus Sonderfahrten wäre ein solch ehrgeiziges Projekt nicht zu schaffen.

Diese Sonderfahrten werden zum Einigen mit einem VT 98 mit Beiwagen durch-

Die historische Zuggarnitur vor geschickt kombinierter Kulisse aus Faller-Stadtmauer und Noch-Steg.



ATTRAKTIV UND EINMALIG

Die Wunderwelt der Bahnen am Kaeserberg, ein technisches Juwel für grosse Reisen auf kleiner Spur, begeistert Jung und Alt.

Das frei erfundene Stück Deutschschweiz mit einer Ecke Graubünden fasziniert im Massstab 1:87 mit tausend feinen Szenen. Auf 600 m² und bis ins Kleinste liebevoll gestaltet, wird der

Alltag der 90er Jahre zur Gegenwart. Gut 100 Züge, ein Dampfschiff und über 6000 Figuren beleben einen Freitag, Anfang Herbst. Es ist 11 Uhr, und der Circus ist eben angekommen.

Der Besuch beginnt mit einem Film. Danach ist man frei. Die im Mittel knapp zwei Stunden Aufenthalt, schenken Kurzweil, Staunen und Freude.

**Chemins de fer du Kaeserberg
Impasse des Ecureuils 9
CH 1763 Granges-Paccot FR**

**5 Busminuten ab Bahnhof
Fribourg oder 3 Autominuten
vom Anschluss Freiburg Nord.
Parkplätze sind vorhanden.**



Typisch Museumsbahn: Lok- und Wagenraritäten, die auf ihre Aufarbeitung warten.

geführt, zum Anderen mit einer Garnitur von drei alten Einheits-Nebenbahnwagen aus den Dreißigern. Sie werden mit einer alten V 36.4 bespannt. Die Fahrten finden in den Sommermonaten an jedem Wochenende statt und erfreuen sich großer Beliebtheit bei Jung und Alt.

Außerdem unterhält der Verein noch eine betriebsfähige Köf II. Mit ihr werden die notwendigen Rangierarbeiten am Endbahnhof durchgeführt und bei Bedarf die nicht selbst fahrfähigen Lokexponate aus dem Schuppen gefahren.

GETEILT IN MODULE

Diese Anlage ist mein Erstlingswerk. Mangels Platz wählte ich als Grundriss ein L mit einer Schenkellänge von zwei Metern und einer Breite von 40 Zentimetern. Das für den Betrieb nötige Kehrschleifenmodul hat eine Größe von 90 mal 90 Zentimetern.

Auf dem langen Anlagenteil ist der Kopfbahnhof mit den drei Betriebsgleisen und dem Lokschuppen untergebracht. Darunter befindet sich ein ebenfalls dreigleisiger Schattenbahnhof. Um ihn, falls notwendig, leichter transportieren zu können, wurde dieser Anlagenteil in zwei Module geteilt.

Die Altstadt mit der Burgruine ist auf dem Kehrschleifenmodul platziert. Im vorderen Teil verläuft die Kehre sichtbar um

die Altstadt herum. Die hintere Hälfte der Strecke verschwindet darunter. Hier ist auch die Abzweigung zum Schattenbahnhof untergebracht. Der Höhenunterschied von gut neun Zentimeter wird mit Hilfe einer einfachen Wendel überwunden.

Die Anlage wird digital mit einer Zentrale LH100 von Lenz gesteuert. Alle Gleise sind mit Rückmeldemodulen ausgestattet, die ebenfalls von Lenz stammen. Somit kann ein abwechslungsreicher automatischer Betrieb durchgeführt werden.

Als Gleismaterial habe ich Roco-Produkte verwendet und sie auf einer Korkunterlage verleimt. Die Signale sind von Viessmann. Signale und Weichen werden durch Lenz-Decoder angesteuert.

Bei den Gebäuden handelt es sich um Bausatzmodelle der bekannten Hersteller. Sie wurden größtenteils gealtert. Zur Begrünung dienten Materialien verschiedener Hersteller, wobei die Kiefern im Eigenbau mittels der Draht-Drill-Methode entstanden sind.

Die Fahrzeuge stammen von Roco (212, V 200), Brawa (216), Trix (648) und Lenz (V 36.4 und Köf II). Um die Abdeckplane der V 200 darzustellen, ohne die Lok auf ewig zu verunstalten, wurde diese zunächst in Frischhaltefolie sicher eingepackt. Anschließend habe ich ein Papiertaschentuch daraufgelegt und dieses vorsichtig

mit einem weichen Pinsel mit verdünntem Holzleim getränkt. Als das Taschentuch gut durchgetrocknet war, wurde die „Plane“ behutsam abgehoben und lackiert. Den überstehenden Rest habe ich vorsichtig abgeschnitten und fertig war die passgenaue Abdeckung. □

Im Rahmen des 12. Modellbau-Wettbewerbs erschienen bisher:

- 1) „Ziegel, Züge, Erdbeeren“ von den Modulbaufreunden Ladenburg in EJ 8/2016
- 2) „Dampflok-Klinik“ von Friedel Helmich in EJ 9/2016
- 3) „Dampfloks am Gletscher“ von Axel Rohde in EJ 10/2016
- 4) „Von Kopf zu Kopf“ von Ernst Barnet in EJ 12/2016
- 5) „Nummer 15 lebt!“ von Ulrich Skowronek in EJ 1/2017
- 6) „Rund um Kringelburg“ von Sabine Schnetzer in EJ 2/2017
- 7) „Opas Betriebswerk“ von Christian Weber in EJ 3/2017
- 8) „Epoche III für drei“ von Udo Broermann in EJ 4/2017
- 9) „Brauerei-Anlage“ von Rudolf Gärtner in EJ 5/2017
- 10) „Zwischen Wein und Wanderern“ von Thomas Freese in EJ 6/2017
- 11) „Schwaben-Dampf made in USA“ von Bruce Metcalf in EJ 8/2017

Ätztechnik

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

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

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

Bäume und mehr
finden Sie in unseren Shops unter:

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

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

www.modellbahn-schildhauer.de

Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin

MODELLBAHN UMSCHAU

Bahn Welt 

Im Internet auf www.bahnwelt.tv

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

PAULO

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



Besuchen Sie www.paulo.de

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

1965 ____ 35 Jahre ____ 2000

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



30 Jahre ASOA
www.asoa.de

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
Geberggrundblick 16, 01728 Gastritz 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

besserePreise  bewährt vielfältig günstig

Viessmann 

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

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

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

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



stangel
MODELLBAHNBAU

www.stangel.pl

Gebäude-
modelle
Dioramen
Anlagenbau
Zubehör

Airbrush-Kurse für Modellbahner
mit Fachbuchautor
Mathias Faber

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

Microrama  **Magispray & Magiflor**
bei uns im Sortiment
DE 01187 Dresden
Würzburger Str.81
www.mbs-dd.com
Tel: 0351 27979215

modellbahn-schildhauer

www.modellbau-kaufhaus.de
Der Spezialist für Ätzteile in H0

Ätzteile haben viele, wir haben die feinen Sachen.



Rainer@modellbau-kaufhaus.de

07141/973 0534

www.SOMMERFELDT.de

Die SOMMERFELDT Aufbauanleitung

www.SOMMERFELDT.de

Die SOMMERFELDT Aufbauanleitung

Inland Katalog: 3,50 €, Aufbauanleitung 10,00 €
Katalog + Aufbauanleitung: 12,00 €, inkl. Versandkosten

Ausland Katalog: 5,50 €, Aufbauanleitung 15,00 €
Katalog + Aufbauanleitung: 17,00 €, inkl. Versandkosten

Sommerfeldt Oberleitungen • Sommerfeldt GmbH
Tel. +49 (0) 7164/3135 • Fax. +49 (0) 7161/5786 • info@sommerfeldt.de

Ein mit Stroh vollgepackter Rungenwagen wird ans Ladegleis eines städtischen Güterbahnhofs geschoben. Die Ladung mitsamt sicherndem Heubaum überragt das Bremserhaus des Wagens daneben deutlich. FOTO: THERESA HÖLLERER



Beladungskunst aus Großvätertagen: 1934 wurde in Gutach an der Schwarzwaldbahn ein Rungenwagen mit Heu beladen – bis an die Grenze des Zulässigen, aber sehr ordentlich geschichtet.

FOTO: THEO FELTEN, SAMMLUNG CHRISTIAN GERECHT

Drauf, was geht

Mit Stroh beladenen Rungenwagen ist Aufmerksamkeit sicher. Weil die leichte Fracht das maximale Ladegewicht der Wagen ohnehin nie erreichte, wurden sie bis an die Grenzen des Lichtraumprofils bepackt

VON CHRISTOPH KUTTER

Bei der Suche nach Vorbildfotos zum Thema „Strohverladung“ gefiel mir ein Bild besonders gut, das 1934 im Bahnhof Gutach auf der Schwarzwaldbahn aufgenommen wurde: Zwei Männer packen Heu von einem Ochsenfuhrwerk auf einen schon abenteuerlich vollen Rungenwagen älteren Baujahrs. Nicht nur oben wird das Lichtraumprofil rigoros aus-

gereizt, auch seitlich quillt die Ladung zwischen den ohnehin schon nicht mehr ganz senkrecht stehenden Rungen hinaus. Eine Szene, die in unserer Containerwelt nicht mehr vorstellbar ist.

Weil vom Bau der Strohballenladung (siehe Dezember-Journal 2016) noch ein langer Zopf Dichtungshanf übrig war, wurde für die Modellnachbildung das Ladegut



von Heu ins etwas gröbere Stroh verwandelt. Für Heu wären synthetische Grasfasern nötig gewesen, die sich aber nicht so leicht verarbeiten lassen. Für die Sicherung der Fracht spielt das keine Rolle, es gelten dieselben Vorschriften.

WAGEN-DUMMY

Hauptproblem für die Herstellung einer Wagenladung Stroh ist, dass ein von Natur aus lockeres Material in eine bestimmte Form gebracht werden muss, darin halten soll, dies dem Betrachter aber nicht auffallen darf. Beim Vorbild verhinderten das Eigengewicht sowie die Niederbindung, dass die Halme wild in der Gegend herumfliegen. Im Modell muss Wasser-Weißleim-Mix diesen Part übernehmen.

Weil man vom Klebemittel (gemischt etwa 5:1) relativ viel braucht und der zu be-

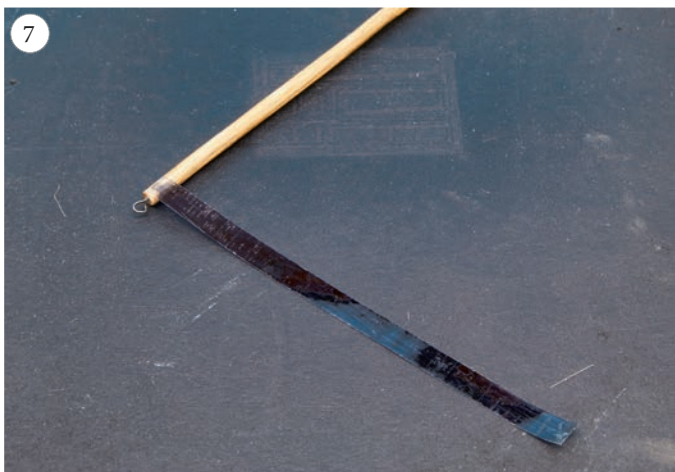


frachtende Wagen nicht verschmiert werden soll, wird die Ladung in einer Form gefertigt. Deren Maße entsprechen dem verwendeten Wagen, sind also von diesem abzunehmen. Aus Kunststoffplatten (hier von Auhagen) entsteht zunächst eine Rechtecksform von der Größe der Ladefläche. Der Stabilität halber sollte die Höhe der Seitenwände etwa der des Rungenwagens entsprechen. Dann überträgt man die Position der Rungen auf die Seitenwände und klebt zuvor ausgeschnittene Kunststoffstreifen in Rungenlänge und -breite an.

Zu beachten ist, dass die Böden vieler Modellrungenwagen viel höher liegen als beim Vorbild. Dies ist auch beim hier verwendeten Rr Stuttgart von Märklin der Fall. Der Boden der Form muss daher angehoben werden, beispielsweise durch Einsetzen (nicht Einkleben) einer oder mehrerer Kunststoffplatten (Bild 1).



Strohbindel werden in einen R Stuttgart geschichtet. Der Zustand der Rungen dürfte der Kriegszeit (1942) geschuldet sein. Deutlich zu erkennen ist im Vergleich mit dem Foto links oben der Unterschied in der Struktur von Stroh und Heu. FOTO: RVM, SAMMLUNG CHRISTIAN GERECHT





Die Herstellung des Ladeguts orientiert sich am Vorbild. Erst wird eine größere Menge Fasern vom Hanfzopf abgeschnitten. Ihre Länge sollte knapp zwei Zentimeter betragen. Zu beachten ist, dass die Fasern möglichst gleichmäßig ausgerichtet fallen (Bild 2).

LADEN WIE BEIM ORIGINAL

Bündelweise schichtet man die Fasern dann so in die Wagenform, dass sie dick gepackt zwischen den Rungen ein oder zwei Millimeter herausstehen (Bild 3). Auch beim Vorbild wurde so verfahren, wie auf dem zweiten Originalfoto zu sehen ist, das 1942 entstand.

Hat man etwa 1,5 Zentimeter Schichtstärke erreicht, werden die Fasern mit Fließverbesserer besprüht und gut mit Wasser-Weißleim-Mix getränkt. Wichtig ist, die Fasern mit dem Finger so zusammenzudrücken, dass der Leim zwischen ihnen gleichmäßig verteilt wird und sie später sicher verbindet (Bild 4). Diese Arbeitsschritte werden wiederholt, bis der Strohaufen im niedergedrückten Zustand die Höhe der Rungen überragt. Zu weit abstehende Fasern zupft man ab und klebt sie oben wieder an.

Der diesem Beladungsvorschlag zu Grunde liegende Auszug aus der DB-Beladungsvorschrift von 1954.

SAMMLUNG CHRISTIAN
GERECHT

Eventuell mit Fasern verklebte Rungen werden mit einem Holzstäbchen, Kunststoffprofil oder Ähnlichem freigelegt (Bild 5).

Dachförmig nach oben spitz zulaufend folgt nun eine Strohschicht nach der anderen. 5,9 Zentimeter über der Schienenoberkante sollte Schluss sein, hier endet laut NEM 102 in H0 die Profilverfreiheit. Wählt man wie hier die Ladungssicherung durch einen aufgelegten Heubaum, muss auch dieser berücksichtigt werden.

Nun kann man sich dabei die Arbeit etwas erleichtern: Anstatt wie unten immer abwechselnd links und rechts ein leicht zwi-

schen den Rungen herausragendes „Stroh-bündel“ zu platzieren, kann man nun die Fasern einfach quer über den Wagen packen. Nur an den Enden sind des Aussehens wegen kurze Fasern von höchstens einem Zentimeter Länge zu verkleben (Bild 6). Nicht irritieren lassen darf man sich von einzelnen, wild zur Seite wegstehenden Exemplaren: Sie fallen zum Schluss der Schere zum Opfer.

Für die letzte Schicht packt man die Hanffasern in kleinen Bündeln auf den Haufen. Dann wird ein Balken-Ersatz aus Kunststoff aufgelegt und mit Gummibän-

§ 32
Heu, Stroh, Tabak, Baumwolle, Baumrinde und dergleichen
(1) Heu, Stroh, Tabak, Baumwolle, Baumrinde und dergleichen sollen, wenn möglich, auf Wagen mit hohen Wänden oder hohen Rungen verladen werden.
(2) Das Ladegut (lose, gepreßt oder in Ballen) ist durch zwei Seile oder Ketten quer zur Längsachse des Wagens und ein Seil oder eine Kette in der Längsachse des Wagens niederzubinden (Bild 43).
Wenn die Ladung mit Decken bedeckt ist und in der Höhe die Wände oder Rungen übersteigt, so ist sie durch drei gespannte Seile kreuzweise nach Abs (1) über den Decken niederzubinden.
(3) Ist das Ladegut lose, so kann auch ein Heubaum verwendet werden. Er muß auf die Ladung niedergezogen und an beiden Enden mit Seilen oder Ketten an den Puffern oder anderen Stellen sicher befestigt sein.
(4) Bei Verladung in Ballen muß die oberste noch an den Rungen oder Wänden anliegende Ballenreihe von ihnen mindestens bis zur halben Ballenhöhe gefaßt sein.
(5) Werden Ballen über die Seitenwände oder Rungen in der Höhe hinaus geladen, so müssen die Ballenreihen oberhalb der Wände oder der Rungen um etwa 10 cm von den Wänden oder Rungen zurückgesetzt werden. Bei Wagen ohne Wände oder ohne Rungen ist den äußeren Ballen der untersten Schichten durch Unterlegen von Heu- oder Strohpolstern eine Neigung nach innen zu geben; von der vierten oder fünften Schicht an sind die äußeren Ballen um etwa 10 cm zurückzusetzen.



FOTO: THERESA HÖLLERER

dern locker fixiert. So lässt man die Ladung stehen, bis sie völlig durchgetrocknet ist. Bei normalem Wetter kann das zwei oder drei Tage dauern, im Winter auf der Heizung oder im Sommer in der prallen Sonne etwa die Hälfte.

HÖLZERNER SAHNEKLECKS

Der oben auf dem Strohhack liegende Heubaum ist gleichsam die Krönung dieser Ladung und der Blickfang, der sie von allen anderen Ladegütern unterscheidet. Geeignet ist jedes naturfarbene Rundholz mit zwei bis drei Millimetern Stärke. Das verwendete stützte ursprünglich einen Tomatensetzling und besaß gleich die richtige Farbe.

Die Länge des Baumes richtet sich nach der des Wagens. Allzu neu wirkendes Holz (beispielsweise von einem Schaschlikstäbchen) wird mit verdünnter Schmutzfarbe auf „benutzt“ getrimmt. In die Stirnseiten bohrt man zwei 0,3-Millimeter-Löcher und klebt darin je eine zuvor mit Hilfe einer spitzen Zange gebogene Drahtöse fest.

Will man den Baum des besseren Aussehens wegen noch mit zwei Eisenmanschetten an den Enden versehen, findet man optimalerweise ein Kunststoffröhrchen passenden Durchmessers zum Darüberchieben. Findet man keines, schneidet man sich mit dem Skalpell aus Tesafilm zwei etwa vier Zentimeter lange und einen halben Zentimeter breite Streifen. Diese werden mit sanftem Zug um den Rundstab gewickelt (Bild 7). Vor dem Verarbeiten färbt man Röhrchen respektive Tesafilm mit einem Permanentstift schwarz. Wer mag,

kann auch noch ganz behutsam ein paar Rostspuren anbringen.

Wenn der Strohhack ganz durchgetrocknet ist, naht die Stunde der Wahrheit: Es muss sich zeigen, ob das Ladegut tatsächlich in den Rungenwagen passt. Allerdings ist die Wahrheit auch hier manipulierbar, zumindest etwas.

Klebt das Stroh zu kräftig an der Form, muss diese zerstört werden. Mit etwas Biegen derselben sollte sich der Ladungsberg aber befreien lassen (Bild 8). Beim anschließenden Einsetzen in den Rungenwagen muss eventuell etwas Druck ausgeübt werden. Das Ergebnis dürfte zunächst enttäuschen: Anstatt wie Stroh zu wirken, erinnert das Ladegut eher an ein unfrisiertes Wollhaarnashorn (Bild 9). Aber das bleibt nicht lange so.

Mit den Fingern oder einer kleinen spitzen Zange wird das Stroh so zurechtgezupft, dass es von hinten dicht an die Rungen anliegt, diese aber nicht von Stroh abgedeckt werden. Zu lange Stränge kappt man mit einer scharfen kurzen Schere oder einem Seitenschneider. Dann und wann muss auch mal ein Strohbündel ins Innere der Ladung gedrückt werden (Bild 10).

MIT HAKEN UND ÖSEN

Ist das Stroh in Form gebracht (Bild 11), fehlt nur noch die Ladungssicherung. Der Heubaum kann mit Ketten oder Seilen fixiert werden. Zwar hat man beim Vorbild vermutlich die billigeren und leichter verfügbaren Seile verwendet, im Modell machen sich aber Ketten besser. Lieferant dafür ist Weinert (9318).

Als erstes biegt man sich aus feinem Draht vier S-förmige Haken. Einen davon fädelt man an ein Kettenende, dann schlingt

man die Kette wie in der Beladungsvorschrift vorgesehen um einen Pufferschaft und hakt den Haken in eine der Kettenösen. Anschließend legt man den Heubaum auf die Ladung, misst, wieviel Kette benötigt wird, zwickt ein entsprechend langes Stück ab und zieht es durch eine der Stirnösen des Baums. Wie am ersten Puffer befestigt man dann die Kette am zweiten (Bild 12). Am anderen Wagenende wird ebenso vorgegangen. Leider kann sich diese einfach klingende Bastelei als nervige Fummelei entpuppen, wenn sich eingehängte Haken lösen oder die Ketten wieder von den Puffern rutschen. Sinnvoll ist daher, jede Kontaktstelle mit einem Tröpfchen Sekundenkleber zu sichern. Optimalerweise üben die Ketten einen leichten Zug auf den Heubaum aus und drücken ihn wie beim Vorbild etwas auf das Ladegut.

Damit ist eine Wagenladung fertig, die an jedem Ladegleis und in jedem Güterzug einen Hingucker liefert, sich aber dennoch ganz harmonisch ins Bild der guten alten Eisenbahnzeit fügt (Bild 13). □

Ladung macht Laune

Güterwaggons mit vorbildgerechten Ladegütern auszustatten, kann süchtig machen. Für alle, die sich diesem „Hobby im Hobby“ widmen wollen, gibt es jetzt das Buch dazu: „Ladegüter für die Bahn“ von EJ-Autor

Christian Gerecht präsentiert über zwei Dutzend Wagenladungen und ihre Nachbildung. Erhältlich für 19,95 Euro bei bestellung.vgbahn.de



Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by vedes

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



Schwamm auf der Mauer

In der Mauer ist Schwamm, der sogenannte Mauerschwamm, ein schlimmer Schädling, der bekämpft werden muss. Auf oder vielmehr an der Mauer sind Schwämme jedoch sehr nützlich, vor allem beim Patinieren

VON EMMANUEL NOUAILLIER



In dieser Artikelserie wurden schon mehrfach Techniken gezeigt, um abblätternde Farbschichten darzustellen. Diesmal geht es darum, mit Acrylfarben auf einer vorbehandelten Oberfläche verwaschene Anstriche nachzuahmen.

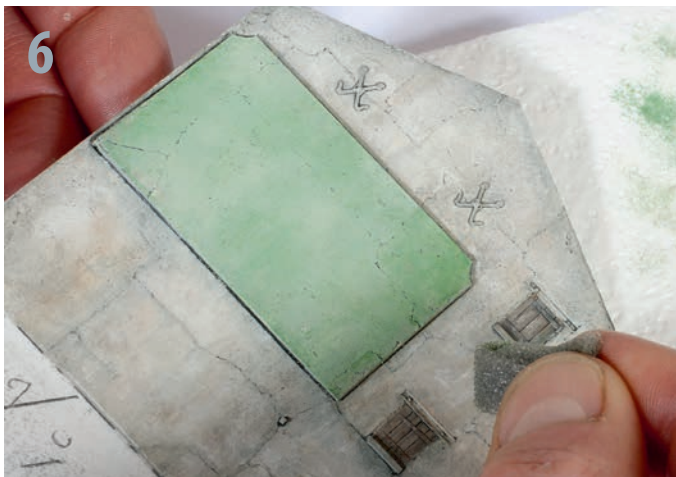
Wie schon öfter verwende ich dazu Produkte von AK Interactive, die eigentlich dazu gedacht sind, im Militärmodellbau Fahrzeuge zu patinieren, die sich aber ebenso gut für Modellbahnzwecke eignen. Der besondere Vorteil dieser Farben ist, dass sie schnell trocknen. Innerhalb von Minu-

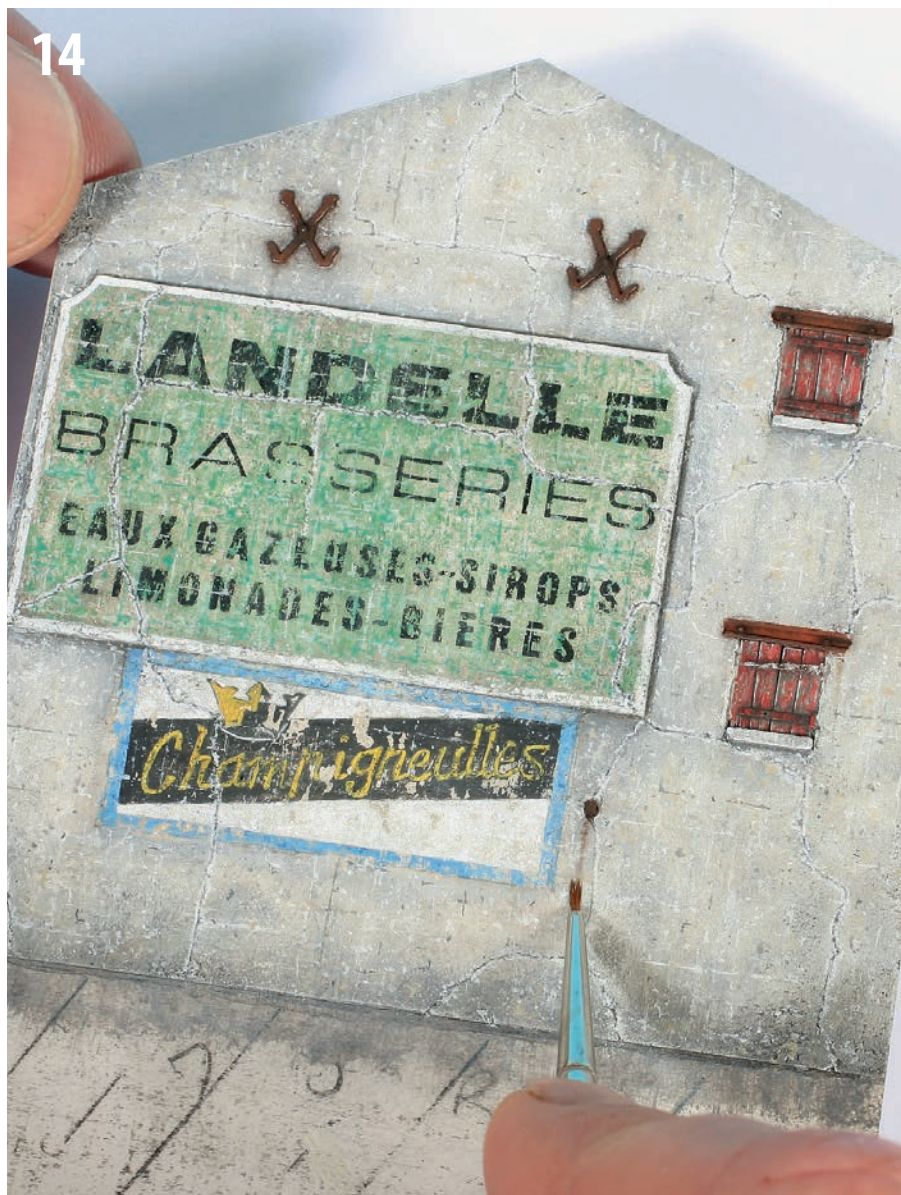
ten lässt sich das Ergebnis des Patinierungsprozesses betrachten, den man danach aber noch durch weitere Bearbeitungsschritte ergänzen sollte.

Bild 1 zeigt das Vorbild: eine mit den Jahren kaum noch entzifferbare alte Wandwerbung, unter der mindestens eine noch ältere zum Vorschein kommt.

Basis der Hauswand war eine dünne Hartschaumplatte (Forex), die mit Gips überzogen wurde (Bild 2). Sie gehört zu einem Ensemble bereits fertiger Gebäude, das ich „Rund um die Brauerei“ nenne.

In Vorbereitung auf die eigentliche Bemalung wurde die Fassade mit unterschiedlichen Emailfarben von Humbrol grundiert. Dies geschah durch Auftupfen mit Pinseln und kleinen Stückchen Haushaltsschwamm, um bereits den Eindruck beginnenden Verfalls zu erzeugen. Ein Washing mit stark verdünnter mattschwarzer Acrylfarbe betont diesen Effekt. Auch die zwischenzeitlich angefertigten weiteren Fassadenelemente (beispielsweise eine Ziegelmauer) wurden mit Acrylfarben bemalt (Bild 3).





Die große Werbeanzeige habe ich als Erstes auf Millimeterpapier gezeichnet, wobei natürlich ganz genau die Maße der Fläche zu beachten waren, die sie ausfüllen sollte. Für die kleine Anzeige einer Biermarke konnte praktischerweise auf ein fertig erhältliches Abziehbild zurückgegriffen werden, nach dessen Vorbild die Werbung später auf die Wand gemalt wurde (Bild 4).

Zuvor jedoch war auf der Wand der Effekt abblättrender Farbe zu erzeugen. Dazu habe ich die Anzeigenflächen zweimal mit „Worn Effects“ von AK Interactive (Nr. 088) gestrichen (Bild 5).

Sobald die acrylbasierte Flüssigkeit oberflächlich trocken war, wurde die Fläche mit zwei unterschiedlichen Grüntönen eingefärbt. Um abrupte Übergänge von einer Farbe zur anderen auszuschließen, geschah dies nicht mit dem Pinsel, sondern mit kleinen Schwammstücken (Bild 6). Anschließend habe ich mit einem Pinsel

der Größe 0 den weißen Rahmen um die Anzeige gezogen.

Im nächsten Schritt wurde dann der erwünschte Abblätter-Effekt erzielt: Nachdem die ganze Fläche der Landelle-Werbung behutsam mit sauberem Wasser eingefeuchtet worden war, habe ich begonnen, die aufgetragene Schicht Acrylfarbe teilweise wieder abzuschaben. Dafür kamen ein alter Pinsel, eine Nadel sowie ein Zahnstocher zum Einsatz (Bild 7). Diese Arbeitsschritte habe ich bei der kleinen Champigneulles-Werbung wiederholt. Wie viel Farbe man wieder abträgt, sollte sich am gewünschten Zustand der Wand darunter orientieren. Diese Technik funktioniert übrigens auch gut bei porösen Oberflächen, sofern man sie vorher mit Emailfarben behandelt.

Mit der Nachahmung abgeblätterter Fassadenfarbe ist es aber nicht getan. Um eine wirklich realistische Gestaltung zu erzielen, sind weitere Bearbeitungsschrit-

te nötig. Der erste war, die eben behandelte Fläche mit einem dünnen Washing aus schwarzer Acrylfarbe zu überziehen, das die Risse betont (Bild 8).

Danach kam endlich die Wandwerbung selbst an die Reihe. Bei der großen „Landelle“-Anzeige habe ich Abreibebuchstaben verwendet, die exakt in den auf dem Millimeterpapier festgelegten Abständen angebracht wurden. Die kleine „Champigneulles“ habe ich mit Farben von Vallejo und Prince August aufgemalt, wobei mir das Abziehbild als Vorlage diente (Bild 9).

Natürlich mussten auch die viel zu neu wirkenden Anzeigen bearbeitet werden, um die Wirkung der vorangegangenen Arbeitsschritte zu verstärken. Mit einem Pinsel der Größe 00 wurden winzige Striche und Punkte über die Anschrift der Landelle-Werbung gemalt, wobei ich die dunklere der eingangs verwendeten zwei grünen Basisfarben mit Weiß oder Elfenbein abgetönt habe, um feinere Abstufungen im Ton zu erhalten. Erstmals habe ich für diesen Schritt des „Micropainting“ ein Stahllineal als Anschlag verwendet, um der Übermalung eine waag- und senkrechte Ausrichtung entsprechend der angenommenen darunterliegenden Ziegellagen zu verleihen (Bild 10).

Nachdem die Farben durchgetrocknet waren, wurden die Anzeigen mit kleinen Stücken 600er-Schleifpapier von oben nach unten leicht abgeschliffen. An manchen Stellen führte das dazu, dass die Emailgrundierung wieder sichtbar wurde. Der entstandene Staub wurde abgepinselt (Bild 11).

Anschließend wurden die Kanten der Risse im Putz durch behutsames Bemalen mit weißer und elfenbeinfarbener Acrylfarbe optisch hervorgehoben. Arbeitsmittel war wieder der 00er-Pinsel (Bild 12).

Damit waren die beiden Werbeanzeigen fertig. Nur der Rest der Fassade musste ihnen noch in seinem Verwitterungszustand angepasst werden. Dafür habe ich eine Reihe von Acrylfarben in Tönen von gebrochenem Weiß über Dunkelgrau bis Steingrau verwendet. Ebenso vielfältig waren die angewendeten Techniken: Granieren, Tupfen mit dem Schwamm, Micropainting. Auf diese Weise ließ sich ein überzeugendes Ergebnis erzielen (Bild 13).

Als Abschluss wurden wie immer die kleineren Details der Fassade bemalt. Dazu gehörten auch die hölzernen Fensterläden, die den gleichen roten Anstrich bekamen wie die hölzerne Ladenfront im Erdgeschoss auf der Straßenseite. Nicht vergessen werden durften auch die Rostspuren, die von allen Metallelementen aus die Wand hinunterlaufen (Bild 14). Danach konnte ich die Wand aufstellen und mit den bereits fertigen Gebäuden kombinieren. □



SCHRANKENLOS ÜBERS GLEIS

Heute sind sie eher selten geworden, vor der Vollmotorisierung der Gesellschaft waren sie allgegenwärtig: unbeschränkte Bahnübergänge. Für Anlagen der Epoche III sind sie ein ganz typisches Zeitmerkmal

VON WOLFGANG LANGMESSER





Der Übergang aus dem ersten Stock eines Nachbarhauses gesehen. Beachtenswert ist das Andreaskreuz am Feldweg, das noch durch einen rechtsweisenden Pfeil ergänzt werden könnte.

Die Gestaltung eines Bahnübergangs erfolgt, wenn die Gleise endgültig verlegt und eingeschootert sind und auch die kreuzende Straße fertig gestaltet ist. Während deren Bau wird die Gleistrasse durch Abdeckband gegen Verschmutzung gesichert (Bild 1).

Bis auf etwa zwei Zentimeter wird die Straße auf beiden Seiten an die Gleise herangeführt. Dann füllt man den Zwischenraum mit zwei Streifen aus einer Drei-Millimeter-Hartschaumplatte (Bild 2). Diese ist vorsichtig so zu biegen, dass ihre eine Kante der Wölbung der Straße folgt, die andere waagrecht auf den Schwellenenden des Gleises liegt. Der Abstand zur Schienenoberkante sollte etwa einen Millimeter betragen. Dann leimt man mit Alleskleber einzelne „Bohlen“ aus Furnierholz auf den Schaum (Bild 3).

Wenn beide Seiten fertig verbrettert sind, ist der Raum zwischen den Schienen an der Reihe. Hier wird zunächst aus dem Furnierholz eine Unterlage geschnitten, die genau zwischen die Kleiseisen des Gleises passt (Bild 4). Auf sie klebt man dann wieder einzelne Bohlen. Dabei ist auf jeden Fall

zu beachten, dass seitlich ausreichend Platz für die Spurkränze der Eisenbahnräder bleibt, die im Modell ja deutlich kräftiger dimensioniert sind als beim Vorbild. Dass deswegen zwischen Füllbohlen und Schienen ein Spalt offen bleibt, den es bei der großen Bahn nicht gibt, muss hingenommen werden. Er fällt allerdings am fertigen Übergang auch in keiner Weise auf.

Wichtig für Mittelteilerfahrer ist, dass die Pukos in jedem Fall über die Füllbohlen hinausstehen müssen. Ansonsten wird der Schleifer abgehoben, die Fahrt des Zuges nimmt ein jähes Ende und der Bahnübergang muss umgebaut werden.

Häufig vergessen werden Bleche oder Bretter, die verhindern sollen, dass eventuell herabhängende Wagenkupplungen sich am Ende der Bohlen verfangen, was zu schweren Schäden am rollenden Material und am Bahnübergang führen kann. Ein kleines Stück dünne Pappe oder, wie in diesem Fall, anthrazitgrau gefärbtes Riffelblech wird rechts und links der Holzbohlen zwischen die Schienen geklebt. Etwas rostbraune Farbe lässt das Blech alt und leicht verwittert aussehen (Bilder 5 und 6).

Graniert man dann noch die Bohlen mit gebrochenem Weiß, schaut der Bahnübergang aus, als hätte er schon jahrzehntelang Wind und Wetter getrotzt (Bild 7). Letzter Bastelschritt ist das Anbringen der diversen Warnschilder und -tafeln (Bild 8). Dabei darf außer der aus dem Alltag bekannten Straßen- auch die Bahnseite nicht vergessen werden. Mindestens Pfeiftafeln sollten vorhanden sein, eventuell auch Läufetafeln. Werden sie vom Modell-Lokführer pflichtgemäß beachtet, entwickelt sich im Zeitalter der Soundloks das simple Befahren eines unbeschränkten Bahnübergangs zum akustischen Spektakel – ganz wie einst beim Vorbild. □

Materialbedarf

- Furnierholz
- Alleskleber
- Dünne Hartschaumplatte
- Riffelblech oder Karton
- Weiße Farbe
- Warnschilder für Straße und Bahn (z.B. von Weinert)

Die Spezialisten



Zum Saisonstart bringt die MIBA-Redaktion wieder ein Planungs-Spezial. Der Schwerpunkt liegt diesmal auf einem gewissen Pragmatismus, denn was nützt ein schön gezeichnetes Wolkenkuckucksheim, wenn die Platzverhältnisse in den eigenen vier Wänden eine ganz andere Sprache sprechen.

Im Grundlagenbeitrag stellt Gideon Grimmel die Möglichkeiten der Planungssoftware Wintrack vor. Als Beispiel dient ihm die berühmte MIBA-Anlage „Vogelsberger Westbahn“, die wir daher zum ersten Mal in 3D präsentieren können. Dazu gibt es eine Filmsequenz als Führerstandsmitfahrt im Schienenbus zum Download!

Ivo Cordes stellt eine Zungenanlage vor, die für einen quadratischen Raum gedacht ist und wie immer mit einem hochdetaillierten Plan vorgestellt wird. Die Allroundtalente Ingrid und Manfred Peter zeigen zum einen die Bockerlbahn von Eggmühl nach Langquaid und die heutige Museumsstrecke Ebermannstadt–Behringersmühle. Beide Themen sind in verschiedenen Varianten durchgeplant, sodass sie in unterschiedlichste Räumlichkeiten passen werden.

Gerhard Peter erstellte auf der Basis eines Spur-1-Entwurfs eine ähnlich gestaltete Anlage in H0 und ergänzte sie mit einem Bahnbetriebswerk. Sebastian Koch nahm sich den Bahnhof Asendorf vor; zudem wird die Geschichte dieser Bahnlinie ausführlich erläutert. Dies gilt auch für die Strecken im Trusetal, die Linie Murnau–Oberammergau und viele weitere Vorschläge. Ein prallvolles Heft also, das so recht die Vielfalt unseres Hobbys widerspiegelt!

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 200 Abbildungen
Best.-Nr. 120 11417 | € 12,-

Weitere noch lieferbare Titel aus der Reihe MIBA-Spezial:



MIBA-Spezial 104
**Anschlussgleise
Gleisanschlüsse**
Best.-Nr. 120 10415



MIBA-Spezial 105
**Details am Gleis
... und anderswo**
Best.-Nr. 120 10515



MIBA-Spezial 106
**Planung mit
Ahnung**
Best.-Nr. 120 10615



MIBA-Spezial 107
**Patina mit
Perfektion**
Best.-Nr. 120 10716



MIBA-Spezial 108
**Schnittstelle Schiene
– Straße**
Best.-Nr. 120 10816



MIBA-Spezial 109
**Arkaden, Viadukte
und Portale**
Best.-Nr. 120 10916



MIBA-Spezial 110
**Kleine Welt –
meisterlich geplant**
Best.-Nr. 120 11016



MIBA-Spezial 111
Gelungene Gleise
Best.-Nr. 120 11117



MIBA-Spezial 112
Modellbahn mobil
Best.-Nr. 120 11217



MIBA-Spezial 113
Animierte Anlagen
Best.-Nr. 120 11317

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,-



Jetzt als eBook verfügbar!



MIBA-Spezial 78
Best.-Nr.
12087808-e



MIBA-Spezial 91
Best.-Nr.
12089112-e

Je eBook € 8,99

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



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





Wasser für alle Fälle

Auf der Spielwarenmesse 2017 präsentierte Importeur Liliput das Wasserimitat-Programm von Woodland Scenics. Es ermöglicht, Gewässer jeglicher Art mit Materialien aus einer Hand nachzubilden

VON KARL GEBELE



Die verwendeten Woodland-Produkte:

C1211 Realistic Water,
CW4510 Wassereffekt klar,
CW4520 Wasserfärbung türkis,
CW4533 Grundfarbe moosgrün,
CW4515 Riffleffekt,
CW4516 Wellengangeffekt,
CW4529 Wildwassereffekt,
CW4539 Dust Dabber

Erstes Einsatzgebiet war der Bach, dessen Bett ich bereits angelegt hatte. Zum Einsatz kamen die Woodland-Artikel

CW4510 Wassereffekt klar,
CW4520 Wasserfärbung türkis,
CW4533 Grundfarbe moosgrün,
CW4515 Riffleffekt und
CW4529 Wildwassereffekt.

Mit der moosgrünen Grundfarbe wurde der Untergrund gestrichen, da die Bachufer bewachsen sein sollten und sich das viele Grün im Wasser spiegelt (Bild 1). Natürlich kann ein solcher Anstrich auch mit Acryl- oder Dispersionsfarben erfolgen.

Eine Schicht Wassereffekt klar sollte dann das Wasser nachbilden. Bei diesem



Zwei mit Woodland-Material gestaltete Gewässer: ein Mühlbach mit eher kleineren Wellen (oben) und ein See mit Motorboot (linke Seite).

Produkt handelt es sich um ein Zwei-Komponenten-Gießharz, dessen Verarbeitung etwas aufwändiger ist als bei den bekannten Wasserimitaten. Um nicht Lehrgeld zahlen zu müssen, sollte man sich die umfangreiche Gebrauchsanleitung aufmerksam durchlesen, bevor die Verarbeitung losgeht. Gewöhnungsbedürftig ist vor allem, dass der Wassereffekt vor dem Vermischen etwa zehn Minuten lang in warmem Wasser angewärmt werden muss.

Praktischerweise enthält das Wassereffekt-Set mit Ausnahme des Anwärmswassers alles, was zum Verarbeiten notwendig ist: zwei Mischbecher, Schutzhandschuhe, Rührstäbchen usw. Sobald man die benötigte Harzmenge für den Bachlauf über-

schlagsweise berechnet hat, werden anhand der beiliegenden Mischtablette Basismittel und Aktivator genau abgemessen (Bild 2). Beide werden zusammengegossen und sind mindestens fünf Minuten lang durch ständiges Rühren zu mischen.

Will man die Gießmasse mit einer der dafür angebotenen Farben einfärben – hier leicht bläulich, weil sich bei Sonnenschein auf fast jeder Wasseroberfläche der blaue Himmel spiegelt –, sollte die Anleitung „Einfärbung des Modellwassers“ befolgt werden. Die Farbe ist so intensiv, dass einige Tropfen reichen (Bild 3).

Ganz wichtig ist, vor dem Eingießen der Wassermischung das Bachbett komplett abzudichten. Das Wasserimitat ist mindes-

tens so flüssig wie das echte nasse Element und findet garantiert jedes noch so kleine Loch. Gibt es kein Loch, ist das Material nach etwa 24 Stunden ausgehärtet und zeigt eine glänzende Oberfläche.

Um die Bewegung des Wassers im Bach nachzubilden, eignen sich die Woodland-Produkte Riffel- und (bei größeren Wellen) Wildwassereffekt. Beim Bach wurde mit einem Pinsel dick Riffleffekt auf das Wasser gestrichen (Bild 4).

Diese zähe, klare Paste beginnt bereits nach etwa einer Stunde hart zu werden. In der Zeit davor können mit einem Holzstäbchen oder ähnlichem Gerät Wellenbewegungen, Wasserspritzer etc. gestaltet werden (Bild 5). Schon nach gut 24





Stunden ist der Riffleffekt getrocknet und glasklar hart.

Mit einem fast trockenen Pinsel werden dann mit dem Wildwassereffekt oder weißer Acrylfarbe Reflexionen auf die Wellen graniert (Bild 6). Zu guter Letzt kann man, wenn der Bachlauf mit Gräsern, Schilf, Blumen usw. bepflanzt ist, die Wasserfläche nochmals mit einer sehr dünnen Schicht Wassereffekt klar überstreichen und so effektvolle Glanzpunkte schaffen (Bild 7).

Nachdem die Nachbildung kleinerer Wasserbewegungen mit dem Riffleffekt voll überzeugend ausgefallen war, folgte die Gestaltung größerer Wellen auf einem See mit dem Gel Wellengangeffekt CW4516 (Bild 8). Der See war auf meiner Anlage bereits weitgehend angelegt. Wassertiefe wurde mit Acrylfarben simuliert, eine dünne Schicht 2K Wasser-Gel von Noch erzeugte eine spiegelglatte Wasseroberfläche. Nur die Wellenbewegungen fehlten noch (Bild 9).

Wie ein Test ergab, vertragen sich Noch-Wasser und Woodland-Wellen bestens. Also wurde zunächst eine dicke Schicht Wellengang-Paste gleichmäßig auf die Wasserfläche gepinselt. Mit einem zweiten, kleineren Pinsel wurden anschließend die Wellen geformt. Da und dort musste dabei auch zusätzlich Paste auftragen werden (Bild 10).

Da die Paste relativ zäh ist, fallen einmal geformte Wellen nicht mehr in sich zusammen. Je nach Raumtemperatur trocknen sie innerhalb einer Stunde, bis dahin kann nachgeformt werden. Auch der Wellengangeffekt ist nach 24 Stunden völlig ausgehärtet. Je nach Lichteinfall wirkt das Wasser beinahe wie echt (Bild 11)!

Ein ähnliches Ergebnis brachte die Überarbeitung eines schon vor einiger Zeit mit den Water-Drops von Noch ziemlich mühevoll angelegten Gebirgsbachs. Er wurde mit einem Rest des türkis eingefärbten Wassereffekts vom Ausgießen des Bachlaufs überstrichen. Nach eintägiger Trocknungszeit war der gewünschte Eindruck eiskalten, kristallklaren Wassers erzielt.

LICHT UND SCHATTEN

Es ist sicherlich ein mutiger Schritt der auf ihrem Heimatmarkt dominierenden Marke für Landschaftsbaumaterial, auf dem mit ähnlichen Produkten wohlgefüllten europäischen Markt ein weiteres System für die Wassergestaltung unterbringen zu wollen. Dabei ist das Rückgrat dieser Produktlinie, das Gießharz Wassereffekt klar und trüb, eher deren schwächstes Element. Zwar kann es durch seine geringen Ausdünstungen, sein neutrales Verhalten ge-

genüber Hartschaum-Untergründen und den relativ schnellen Trocknungsprozess Punkte sammeln, doch ist die Handhabung eher umständlich. Hier hat die Konkurrenz Materialien im Programm, die einfacher zu verarbeiten sind.

Anders die übrigen Woodland-Materialien: Vor allem die Pasten Riffel- und Wellengangeffekt sind hervorragende Produkte, die bisher gänzlich fehlten. Bachmann-Liliput wäre gut beraten, sie auch außerhalb der Modellbahnbranche zu vermarkten, beispielsweise bei den Kunststoffmodellbauern oder den Krippenbastlern. Bei beiden Pasten gab es keinerlei Probleme hinsichtlich der Kombination mit Fremdprodukten. Ebenfalls eine sinnvolle Ergänzung des Sortiments sind die speziell für das Einfärben von Wasser konzipierten Farben.

Dringend verbesserungsbedürftig sind leider die teilweise irreführenden Anleitungen und Produktbeschreibungen. So ist beispielsweise der Artikel CW4529 Wildwassereffekt nichts anderes als weiße Farbe zur Betonung der Wellenspitzen. Bei den Grundfarben wird empfohlen, die Wasseroberfläche zu versiegeln. Gemeint sein dürfte vermutlich, dass man den Gewässerboden einfärben soll. Bei einigen Produkten fehlt eine klare, aussagekräftige deutsche Anleitung ganz. □

PREUSSENS BESTE TENDERLOK

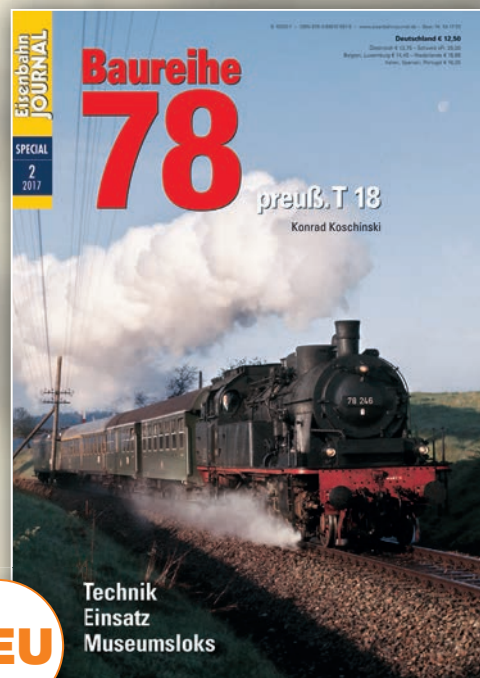
Vor über 100 Jahren lieferte die Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Vulcan die erste pr. T 18 (Baureihe 78) als „8401 Stettin“ aus. Bis 1927 wurden insgesamt 534 Maschinen beschafft. Mit ihren 100 km/h, die sie vorwärts und rückwärts fahren konnte, war sie über 50 Jahre lang die Universallokomotive im Nahschnellverkehr. In der neuen Sonderausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion schildert Konrad Koschinski die Entwicklung und Technik der T 18 und lässt ihre Einsätze und ihren Verbleib bis hin zu den erhalten gebliebenen Museumsloks Revue passieren.

92 Seiten, Klammerbindung, 150 Abbildungen

Best.-Nr. 541702 | € 12,50



www.facebook.com/vgbahn



Technik
Einsatz
Museumsloks

**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.vgbahn.de

Traumanlage in Traumkulisse



Exklusive Neuausgabe über ein Museum und eine beeindruckende Modellbahn-Anlage, die seit zwei Jahren das Publikum in ihren Bann ziehen. Das Hans-Peter Porsche TraumWERK in Anger präsentiert auf 7.500 qm Ausstellungsfläche nicht nur die weltweit einzigartige Blechspielzeug-Sammlung von Hans-Peter Porsche, sondern zeigt in wechselnden Sonderausstellungen 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 Abbildungen, inkl. Video-DVD mit ca. 25 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 631702 | € 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

Friedrichshafen billiger

Herbstzeit ist Bodenseezeit! Vom 3. bis 5. November lädt die „Faszination Modellbau“ nach Friedrichshafen. Erstmals wird diese Messe für Modellbauer und Modellbahner zusammen mit dem Echtdampf-Hallentreffen veranstaltet. Besondere Attraktion ist daher die nach Angaben der Veranstalter weltweit längste Fünf-Zoll-Hallenanlage für Echtdampfbetrieb mit knapp sechs Kilometer Streckenlänge. Au-

ßerdem zu sehen sein werden faszinierende Anlagen in den Baugrößen IIm, I, H0, TT, N und Z.

Wie immer in Friedrichshafen dabei ist auch unsere Verlagsgruppe Bahn. Am Stand in Halle A3 können Sie unser aktuelles Sortiment an Zeitschriften, Videos und Büchern ansehen und erwerben. Sollte ein Artikel vergriffen sein, schicken wir ihn Ihnen gerne nach Hause.

Damit Ihnen der Besuch in Friedrichshafen noch mehr Vergnügen bereitet, gewährt die Messe den Lesern des Eisenbahn-Journals auch 2017 wieder einen Rabatt von drei 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.

MESSE FRIEDRICHSHAFEN
ERMÄSSIGUNGSGUTSCHEIN*

Faszination Modellbau
03. Nov. – 05. Nov. 2017

Eisenbahn JOURNAL

Fr: 9 – 18 Uhr | Sa: 9 – 18 Uhr | So: 9 – 17 Uhr

Name: statt € 15,-
Straße:
Land/PLZ/Ort: **€12,-**

*Gegen Vorlage dieses Coupons an den Tageskassen erhalten Sie eine ermäßigte Eintrittskarte

€3,- GUTSCHEIN

Sparen mit dem Eisenbahn-Journal: Einfach diesen Gutschein am Eingang vorzeigen (keine Kopie!) und drei Euro weniger zahlen.



JETZT ZUM KENNENLERNEN!
Unsere digitalen Bibliotheken

Vergriffene und aktuelle Magazine und Bücher gibt's als eBook im VGB-Online-Shop oder im BAHN-Kiosk für Tablets und Smartphones.



Das eBook des Monats

EISENBAHN JOURNAL
Kompaktkurs Anlagenbau

Best.-Nr. 680704-e
für nur **€5,99**
(statt €11,99)

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

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100
www.vgbahn.de




www.facebook.de/vgbahn

10. Internationale

MODELL BAUMESSE

14. - 15. Okt. 2017 9 - 17 Uhr

MESSE RIED i.I.



3.000 m²
MODELLEISEN-BAHN-HALLE

NEUE
Anbieter
& Anlagen

150
Jahre
MESSE
RIED

 /modellbaumesseriend

www.modellbau-ried.at

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

www.modellbahnboerse-berlin.de
24.09.: 12679 Berlin, „Freizeit-Forum“ Marzahn. Sa. 14.10.: 08056 Zwickau, Stadthalle Zwickau. 15.10.: 01069 Dresden, „Alte Mensa“. Jeweils 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

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

01.10.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, Autos und Blech in der Orangerie, 10–16 Uhr, mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer, 06246/9069847.

01.10.: Ingolstädter Modelleisenbahn- + Spielzeugmarkt von 10–15 Uhr, in der Nibelungen Halle, 85098 Großmehring, Dammweg 1. N. Westphal, Tel.: 08405/846, www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.
01.10.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese.


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

22.10.: Fulda/Petersberg, Propsteihaus, Rathausplatz. 29.10.: Stadtallendorf, Mehrzweckhalle, Am Bärenbach. Jeweils 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

03.10.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, 24768 Rendsburg, Nordmarkhalle, Willy-Brandt-Platz 1. Info-Tel.: 040/6482273.

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

08.10.: Modelleisenbahn- und Modellautobörse inkl. reparier Café des Modell-Eisenbahn-Club Gernsheim e.V., 10–16 Uhr, Stadthalle, Georg-Schäfer-Platz in 64579 Gernsheim, Info-Tel.: 06158/7476510 oder www.mec-gernsheim.de

14.10.: DB-Casino, Richelstr. 3, 80634 München, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–15 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

15.10.: Großer Modellbahn-, Modellauto- u. Spielzeugmarkt, 11–16 Uhr, in Ulm-Messe. Info: M. Höpfer, Tel.: 07543/3029064, www.spielzeugmarkt-ulm.de

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

15.10.: Freisinger Modellbahnboerse, von 9–13 Uhr in der Mehrzweckhalle Freising-Attaching, 85356 Freising-Attaching, Am Sportplatz 3. Info: www.mec-freising.de/modellbahnboerse/info

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

15.10.: Heusweiler Modellbahnmarkt, 10–16 Uhr, im Sport- und Kulturhaus, Im Dorf 11, 66265 Heusweiler OT Wahlschied. Info: MEF Heusweiler, Tel./Fax: 06806/83493 G. Ziegler.

21.10.: 10–15 Uhr, Große Modellbahn- und Modellautobörse, 78315 Radolfzell - Milchwerk. Info: B. Allgaier, Tel.: 07551/831146, www.spielzeugboerse-radolfzell.de

21.10.: Modellbahnboerse von 10.30–16 Uhr, TV 1864/04-Halle, Weisenheimer Str. 56, 67245 Lamsheim. Info: ModellEisenbahnFreunde Frankenthal e.V., Thomas Kurtz, Tel.: 06241/789447, t.kurtz@mef-frankenthal.de, www.mef-frankenthal.de

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

28.10.: 75. Naumburger Modellbahn-Tauschmarkt, von 8–13 Uhr in der Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelder Str., 06618 Naumburg. Info: NMC 1963 e.V., Tel./Fax: 03445/201826, kwunschick@arcor.de

29.10.: 9. Modelleisenbahnboerse, 11–16 Uhr, im HefeHof in Hameln. Spur Z bis G, neu und gebraucht. Eintritt und Parken frei. Mehr unter www.efhm.de

18.11.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de

26.11.2017 + 21.01.2018: Modellbahnboerse BUTZBACH, Autos + Spielzeug, 10–16 Uhr, 35510 Butzbach, Bürgerhaus. Info: A. Baum, 06033/7483390.

Besuchen Sie uns auf den Messen

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

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

**17.11.–19.11.17
Messe München**


[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

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

www.modellbau-chocholaty.de

Eisenbahn-Sammler-Börse EUST, 04.11.2017, 10–17 Uhr, im Bürgerhaus, 04509 Delitzsch, mit Ausstellung „Die Mitropa und die Bahnhofswirtschaften“, 19 Uhr: Sammlerstammtisch. Infos: Tel.: 034202/61361, E-Mail: schoettge@t-online.de.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Werkzeug für den Bau einer Modelleisenbahnanlage: M+F Spritzpistole, Bastei-Kreissäge und -Stichsäge mit Zubehör, kleine Bastei-Bohrmaschine, Bohrzweig mit sehr viel Zubehör (Schleifscheiben, Trennscheiben usw.), teilweise noch originalverpackt, 2 LötKolben. Einwandfreier Zustand, nur wenig gebraucht. Preis auf Anfrage. Tel.: 089/879384 oder E-Mail: heim-walter@web.de

Für Sammler: 6 Lithografien, DB-Bahnhöfe, Foto Siebdruck v. d. Gehring, DIN A3.4 Frachtbr./Eilbr. von 1916, Empfangsbfb.: Westerhausen, Empfänger: Fa. Elmeyer+Hülsmeier Bad Oeynhausen. Werbemittel der Deutschen Reichsbahn, Direktion Berlin: runde Aufkleber, 1–10 cm

Durchmesser, Anstecknadel, Kugelschreiber, Flaschenöffner, Streichhölzer, Farbpostkarten historische Bahnhöfe, alles mit Aufdruck = Deutsche Reichsbahn = DR. Notizzettel-Palette (Wende) mit Aufdruck = DR/DB =, Preis = VB. Tel.: 02761/837608 oder 0175/9052380.

www.lok-doc-wevering.de

Mini-Metall Drehbank DB 2500 A-Rexon, Spitzenweite 250 mm + Zubehör, wenig benutzt, für € 250,-, Selbstabholer. Tel.: 0671/79493866.

Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken unter <https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html>

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 12/2017: 05.10.2017

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):

Kreditinstitut (Name und BIC)

— — — — |
IRAN

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

☐ Betrag liegt bar bei

Keine
Briefmarken
senden!

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

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

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

www.spur-0.de

Biller-Bahn, Güterzug im Karton, Nr. 230, 25 Waggon, 2 Loks, 1x Batterie, Gleise u. Zubehör, kpl. € 720,-, Fleischmann 0, Dampflok U 320, 7 Waggon, Gleise, € 150,-, keine Neuware, Liste anfordern unter Tel.: 02841/42073.

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-pietsch.com

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.puerner.de

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

www.mbs-dd.com

www.modellbahnritzer.de

www.menzels-lokschuppen.de

Biete neu OVP: Märklin/Trix DCC, 22428 Diesellok BR 132 (Ludmilla) € 150,-; Märklin/Trix DCC, 22918 Diesellok BR 218 € 150,-, Piko 59580-5 DC, Diesellok BR 118 € 70,-, Roco 72588 DC, E-Lok Re 6/6 SBB grün € 80,-, Gebraucht OVP: Roco 43538 DC, Ce 6/8 SBB grün € 100,-; Roco 43539 DC, Ce 6/8 SBB braun € 100,-, Alfred Denzer, Tel.: 06535/7049, E-Mail: allidenzer@web.de.

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

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

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

www.augsburger-lokschuppen.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.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-keppler.de

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.jbmodellbahnservice.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

Zu verkaufen: Modelleisenbahn in H0, Lokomotiven, Wagen, Wagen-Sätze, Gleise, Weichen, auch amerikanische Modelle. Einige 0 Spur. Nie auf Anlagen gefahren, einige noch in Originalverpackung. Bitte Liste anfordern: Ksmarsch@usa.net.

www.modelleisenbahn.com

www.suchundfind-stuttgart.de

www.moba-tech.de

Privater H0-Nachlass-Verkauf: Loks Sondermodelle, Raritäten, Waggon, Gleise, Gebäude, Zubehör usw., fast alles neu, Bilder. Infos und Kontakt www.modellbahn-verkauf.de.

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

www.Modellbau-Gloekner.de

Umfangreiches Modellbahn-Zubehör (H0): 1 Anlagen-Teilstück (Gleise u. Ausstattung) ca. 1,80 x 0,90 m, 3 Bahnhöfe (Calw, Altbund und Steinheim), 1 große „historische Feuerwehr“, 1 Karton Häuser, ca. 500 Bäume, Sträucher, Streumaterial, Bastelmaterial, Kleinteile, Original-Bausätze von Kibri und Preiser. Sehr guter Zustand, teilweise noch originalverpackt. Gleismaterial (Peco-Weichen u.a. mit Antrieben), Oberleitungsmaterial (Sommerfeldt). Mit Anleitungen für den Anlagen-Bau. Preis nach Anfrage. Tel.: 089/879384, E-Mail: heim-walter@web.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.zuz-modellbahn.com

www.modelltechnik-ziegler.de

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-keppler.de

www.modellbahnservice-dr.de

**Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur I
www.hack-bruecken.de**

Verkäufe Literatur, Video, DVD

Zu verkaufen: Modellbahnzeitschriften, Bücher auch über USA. Kataloge der Firmen Roco, Märklin, Rivarossi, Rokal (TT), Fleischmann und andere ab 1956. Bitte Liste anfordern: Ksmarsch@usa.net.

www.bahnundbuch.de

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-keppler.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.

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

Biete EJ komplett 1994–2013 inkl. Extra- und Sonderhefte, Preis VB, sowie gratis viele Einzelhefte EK, MIBA, MEB u.a., Abgabe nur komplett. Tel.: 0174/3395270.

Gesuche Dies + Das

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

Kleinanzeigencoupon anfordern unter 08141 / 53481-152 oder E-Mail e.freimann@vgbahn.de

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: annedetlefgerth@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, Fabrikschilder, 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 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

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

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

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

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

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

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel.: 02762/9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de.

Suche Liliput Reichsregierungswagen, Flakwagen usw., mit und ohne Tarnfarben. Bitte alles anbieten! Tel.: 0203/583697.

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

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

Suche in H0 von Piko Leipziger S-Bahn-Zug, komplette Packung oder auch einzelne Wagen. Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, 08321 Zschorlau. Tel.: 03771/479181.

Suche von A.M.C.E. das Wagenset 1, Art.-Nr.: 55071 Wetterstein und das Wagenset 2, Art.-Nr.: 55072 Wetterstein. Wer kann helfen? Tel.: 02255/959444.

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

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

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 Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. 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: albue@t-online.de.

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

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

Suche 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.

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

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.

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

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

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

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.

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 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 –

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

Vermiete 2 Ferienwohnungen für 6 Personen und für 4 Personen im Erzgebirge. Es befinden sich die Pressnitztalbahn (Entfernung 5 km) und die Fichtelbergbahn (10 km) in unserer Nähe. Kontakt: Tel.: 037343/7056 o. 21510, www.ferienwohnungbraeuer.de – inge.braeuer@t-online.de.

www.fewo-wildfeuer.de

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

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.

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.

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

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

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

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

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

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.



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 Dampflokb-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,-



Modellbahn-Kalender 2018

Meisterfotos von Anlagen der Spitzenklasse



12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 49,0 x 34,0 cm

Best.-Nr. 16284176 | € 12,95

Modellbahn-Impressionen 2018

Ausgewählt von der MIBA-Redaktion

Modellbahn vom Feinsten, kompromisslos und technisch perfekt eingefangen von den Spitzenfotografen der bekannten Modellbahnzeitschrift „MIBA-Miniaturbahnen“ für einen Monatskalender, der mehr ist als ein bloßer Wandschmuck für kahle Hobbyräume. 13 meisterhaft inszenierte Motive, entstanden auf Anlagen der Extraklasse, wiedergegeben im Großformat, laden Monat für Monat aufs Neue zum Träumen und Genießen ein.



12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt auf hochwertigem Bilderdruckpapier, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 49,0 x 34,0 cm

Best.-Nr. 551702 | € 16,95

Modellbahn-Träume 2018

Meisterwerke von Josef Brandl

Wenn eine Modellbahn-Anlage von Josef Brandl gebaut wird, hat sie den Status eines Gesamtkunstwerks. Von der Streckenführung mit ihren Brücken und Kunstbauten über die Landschaftsgestaltung und die individuell gefertigten Gebäude bis hin zur liebevollen Detailausstattung – alles trägt die unverwechselbare Handschrift des bekanntesten deutschen Modellbahn-Anlagenbauers. Einige der schönsten Motive und Szenen finden sich in diesem exklusiven Monatskalender, der Modellbahn-Träume wahr werden lässt.



14 Blätter, eines davon mit Bildlegenden, auf schwerem Kunstdruckpapier im Großformat 47,5 x 33,0 cm, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

Best.-Nr. 951701 | € 19,99

Traumanlagen 2018

von Modellbahnprofis

Traumanlagen, fotografiert von Meistern ihres Fachs für die Zeitschrift „Modelleisenbahner“: Bekannte Fotografen wie Jörg Chocholaty, Helge Scholz, Martin Fürbringer und Markus Tiedtke setzen Modellbahnen und Landschaften realistisch und lebendig in Szene.



Weitere Kalender finden Sie unter www.vgbahn.de/kalender

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

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

28865 Lilienthal b. Bremen

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

49078 Osnabrück

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

67655 Kaiserslautern

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

10318 Berlin

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

30159 Hannover

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

52062 Aachen

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

69214 Eppelheim/Heidelberg

MODELLBAHN 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.Lokschuppen.com
FH EUROTRAIN®

63654 Büdingen

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

72657 Altenriet bei Stuttgart

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

73431 Aalen MODELLBAU SCHAUFFELE Wilhelm-Merz-Str. 18 Tel.: 07361/32566 Fax: 07361/36889 www.schauffele-modellbau.de FH/RW/Märklin Shop in Shop	84307 Eggenfelden MODELLBAHNEN VON A BIS Z Roland Steckmaier Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550 www.steckmaier.de steckmaier@steckmaier.de FH/RW EUROTRAIN®	90478 Nürnberg MODELLBAHN Helmut Sigmund Schweiggerstr. 5 Tel.: 0911 / 464927 EUROTRAIN®	97070 Würzburg ZIEGLER MODELLECHNIK Textor Str. 9 Tel.: 0931 / 573691 www.modellechnik-ziegler.de FH/RW EUROTRAIN®
75339 Höfen DIETZ MODELLECHNIK + ELEKTRONIK Hindenburgstr. 31 Tel.: 07081 / 6757 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de FH/RW/H	85567 Grafing ZÜGE & ZUBEHÖR Trains & Accessoires Inh. Steffen Schmidt Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25 www.zuz-modellbahn.com FH/RW/H/A	93455 Traitsching-Siedling MARGARETE V. JORDAN Inh. Neudert Lina Am Berg 12 Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256 www.jordan-modellbau.de FH	99830 Treffurt LOK-DOC MICHAEL WEVERING Friedrich-Ebert-Str. 38 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646 www.lok-doc-wevering.de simiwe@t-online.de RW
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 LK	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 Hauptstr. 27 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



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,-



VORSCHAU NOVEMBER

Mit DVD!



VORBILD

Dampflokomporträt

Baureihe 41

Jubiläum

125 Jahre Bahnhof Krumbach

Impressionen

Kilometersteine

MODELL

Anlage vom Meister

Brandis Bahnhof Lauterhofen

Anlagengestaltung

Gepäckaufzüge für Bahnsteige

Fahrzeugumbau

Brawa-Steuerwagen für Wechselstromer

EJ 11/17 erscheint am 19. Oktober 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, Konrad Koschinski, Bernd Keidel, Horst Kowalski, Christian Gerech, Hendrik Bloem, Fritz Wolff, Andreas Frick, Helge Scholz, Marcus Frohrieb, Emmanuel Nouaillier, Wolfgang Langmesser, Karl Gebele

Redaktionssekretariat

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



Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung

Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

Verlagsleitung

Thomas Hilge

Anzeigenleitung

Bettina Wilgermeir (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout

Evelyn Freimann (-152)

Vertriebsleitung

Elisabeth Menhofer (-101)

Vertrieb und Auftragsannahme

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

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

Marketing

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

Außendienst, Messen

Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV GmbH & Co. KG,

Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,

Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,

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

Abo - Service

FUNKE direkt GmbH & Co. KG,

Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,

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

Erscheinungsweise und Bezug

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

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

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

Bildbearbeitung

Fotolito Varesco, Südtirol

Druck

Vogel-Druck, Würzburg

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

ISSN 0720-051X 43. Jahrgang

NEUE SONDERHEFTE



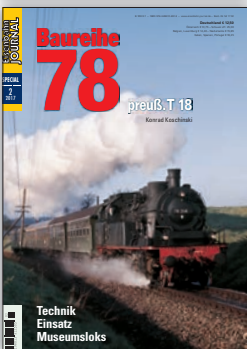
(Treibbild vorläufig!)



(größeres Heftformat!)

In Kürze am Kiosk!

WEITERE SONDERAUSGABEN



(größeres Heftformat!)





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 Gebrauchtwarengeschäft schließt 15 Minuten früher

Ohmann

Aufgaben

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

BUCI

ESU

FALLER

fischer-modell

ELEISCHMANN

Heki

HERIS

herpa

VOLLMER

Voss

Uhlenbrack

TRIX

WILLI TT

SOMMERFELD

Modelleisenbahn Schirmer

BRUNNEN

Roco

DMT

Preiser

PIKO

NOCH

HOBBYTRAIN

JÄGERDORFER COLLECTION

KATO

kibri

KRES Modelle

vehn

LEMKE

LEGO

L.S. Models Exclusive

märklin

MINIS Maßstab 1:120

Eisenbahn-Romantik Reisen 2018

Alle Reisen inklusive Fahrt im Komfortreisebus ab/bis **Dresden, Leipzig und Dortmund**, begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Hotelübernachtungen und Halbpension!

**Letzte Chance
vor dem Brexit!**

Isle of Man

26.04.-04.05.2018 ab 1.998 €

- East Lancashire Railway
- Manx Electric Railway
- Snaefell Mountain Railway
- Isle of Man Steam Railway
- Groudle Glen Railway
- Eisenbahnmuseum York

Dampf in Schottland

23.07.-31.07.2018 ab 1.898 €

- Bo'ness and Kinneil Railway
- Jacobite Steam Railway
- Strathspey Railway
- Keith & Dufftown Railway
- Royal Deeside Railway
- Caledonian Railway
- Tanfield Railway
- Loch Ness, Edinburgh
- Urquhart Castle, Fort George

Südengland Dampfbahnen & Gärten

28.05.-04.06.2018 ab 1.598 €

- Romney & Hythe Railway
- Bluebell Railway
- Spa Valley Railway
- Kent-Sussex-Railway
- Sittingbourne's Steam Rlw
- Sissinghurst Castle
- Royal Pavilion
- Hever Castle, Leeds Castle
- Canterbury



Schmalspurparadies Wales

26.09.-03.10.2018 ab 1.598 €

- Bala Lake Railway
- Welsh Highland Railway
- Ffestiniog Railway
- Snowdon Mountain Railway
- Llanberis Lake Railway
- Fairbourne Steam Railway
- Talylllyn Railway
- Welshpool & Llanfair Light Railway
- Llangollen Railway
- Eisenbahnmuseum York

Museumsbahnen in Irland

29.08.-08.09.2018 ab 1.998 €

- Waterford & Suir Valley Rlw
- Downpatrick Steam Rlw
- Giants Causeway Railway
- Lartigue Monorailway
- Dublin & Belfast

*Schweiz, Österreich,
Normandie - Belgien,
Norwegen, Indien*

**Weitere Reisen
auf Anfrage sowie
im Internet.**



10. Dresdner Dampfloktreffen "Große Spur trifft kleine Spur" 5. - 8. April 2018

3 Übernachtungen mit Frühstück im Ibis Hotel Dresden

Bustransfer und Fahrt mit Schmalspur-**Preßnitztalbahn** (Charter), Fotohalte geplant.

Individueller Besuch **Dresdner Dampfloktreffen** und **Verkehrsmuseum**.

Transferfahrt und Besuch der **Dampfloktreffen-Nachtfotoparade**.

Stadtrundfahrt durch Dresden mit örtlichem Reiseleiter.

Halbtägige **Dampf-Sonderfahrt** (geplant Tharandter Rampe).

Preis p. P.

im DZ: 398 €

EZ-Zuschlag: 69 €

Mindestteilnehmer: 25 Personen. Veranstalter: Eisenbahn-Romantik Reisen, ein Produkt und eingetragenes Warenzeichen des Reisebüros Rainer Maertens.

Reisebüro Rainer Maertens



☎ **0351 - 56 39 39 30**

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden

Mo-Fr: 09.00-19.00 Uhr, Sa: 09.00-16.00 Uhr

f facebook.com/EisenbahnRomantikReisen

www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de