

Mit DVD  
Film in Vollversion

Deutschland € 7,40 Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finn. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00  
B7539 E ISSN 0720-051 X

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



November  
2017

## Baureihe 41 Das Multitalent



**BR 41**  
Mikado für schnelle  
Güterzüge  
Laufzeit: 43 Minuten

Plus:  
Preisverleihung „Goldenes Gleis“ 2017  
Gesamtlaufzeit: 124 Minuten!



INFO-  
Programm  
gemäß  
§ 14  
JuSchG



Jubiläum: 125 Jahre Bahnhof Krumbach  
Anlage vom Meister: Brandls Bahnhof Lauterhofen  
Anlagengestaltung: Bahnsteig-Gepäckaufzüge

# Rollenprüfstände



Abbildungen zeigen Beispiel in Spur TT

Lieferung erfolgt ohne Lok

- Art.-Nr. 37-2001 - Mazer**  
Rollenprüfstand Spur N (240 mm), inklusive 2 Rollböcke und Etui
- Art.-Nr. 37-2002 - Mazer**  
Rollenprüfstand Spur N (330 mm), inklusive 2 Rollböcke
- Art.-Nr. 37-2003 - Mazer**  
Rollenprüfstand Spur N (540 mm), inklusive 2 Rollböcke
- Art.-Nr. 37-2004 - Mazer**  
Rollenprüfstand Spur N (1.000 mm), inklusive 1 Rollbock und zusätzlichem Mittelteil

Je 49,00 €

**Technische Daten...**

Alle Verbindungsteile sind aus unverwüstlichem POM Kunststoff gefertigt | Die Führungsstangen und der Mittelteil sind aus stabilem Edelstahl-Vollmaterial V2A | Die Rollbockachsen bestehen aus speziellem oberflächengehärtetem Stahl | Die Präzisions-Konturengleitlager sind aus speziellem Messing gefertigt



8,50 €

**Art.-Nr. 37-2005 - Mazer**  
Rollbock Spur N - Zum Aufgleisen einer Achse



79,00 €

**Art.-Nr. 37-2006 - Mazer**  
Geschwindigkeits-Messsystem „Max“ Spur N



9,00 €

**Art.-Nr. 37-2009 - Mazer**  
Seitenteil Spur N - Zur Stabilisierung bei besonders schweren Lokomotiven

## Lokdecoder von Doehler & Haass

Abb. zeigt Decoder Miniaturmotoren DH06A ohne Anschlussdrähte (6-polig)



Abb. zeigt Decoder DH10C NEM651 (6-polig) mit Flachbandkabel



Abb. zeigt Decoder DH16A PluX16 mit 9 Anschlusslitzen



Art.-Nr.	Bezeichnung	Digitalsystem	Maße (mm)	Spurweite	Preis
22-DH05C-0	Mikro-Lokdecoder DH05C ohne Anschlussdrähte (6-polig)	DCC, MM, SX1, SX2	13,2 x 6,8 x 1,4	Spurneutral	29,90 €
22-DH05C-1	Mikro-Lokdecoder DH05C NEM 651 (6-polig) mit Flachbandkabel	DCC, MM, SX1, SX2	13,2 x 6,8 x 1,4	Spurneutral	30,90 €
22-DH06A	Fahrzeugdecoder für Miniaturmotoren DH06A ohne Anschlussdrähte (6-polig)	DCC, MM, SX1, SX2	16,0 x 9,3 x 3,4	Spurneutral	24,90 €
22-DH12A	Fahrzeugdecoder DH12A PluX12	DCC, MM, SX1, SX2	14,5 x 8,0 x 3,0	Spurneutral	30,90 €
22-DH10C-0	Fahrzeugdecoder DH10C ohne Anschlussdrähte (6-polig)	DCC, MM, SX1, SX2	14,2 x 9,3 x 1,5	Spurneutral	27,90 €
22-DH10C-1	Fahrzeugdecoder DH10C NEM 651 (6-polig) mit Flachbandkabel	DCC, MM, SX1, SX2	14,2 x 9,3 x 1,5	Spurneutral	28,90 €
22-DH10C-3	Fahrzeugdecoder DH10C mit 6 Anschlusslitzen (145 mm)	DCC, MM, SX1, SX2	14,2 x 9,3 x 1,5	Spurneutral	29,90 €
22-DH16A-0	Fahrzeugdecoder DH16A ohne Anschlussdrähte (16-polig)	DCC, MM, SX1, SX2	16,7 x 10,9 x 2,8	Spurneutral	29,90 €
22-DH16A-2	Fahrzeugdecoder DH16A NEM 652 (8-polig) mit Anschlusskabel	DCC, MM, SX1, SX2	16,7 x 10,9 x 2,8	Spurneutral	32,80 €
22-DH16A-3	Fahrzeugdecoder DH16A mit 9 Anschlusslitzen (145 mm)	DCC, MM, SX1, SX2	16,7 x 10,9 x 2,8	Spurneutral	31,90 €
22-DH16A-4	Fahrzeugdecoder DH16A PluX16	DCC, MM, SX1, SX2	16,7 x 10,9 x 2,8	Spurneutral	31,90 €
22-DH18A	Fahrzeugdecoder DH16A Next18	DCC, MM, SX1, SX2	13,5 x 9,0 x 2,8	Spurneutral	30,90 €

Ab 50,- Warenwert liefern wir Ihnen die Ware innerhalb Deutschlands portofrei nach Hause. Modellbahnshop Sebnitz | Versandhandel | Lange Str. 62 | 01855 Sebnitz | info@modellbahnshop-sebnitz.de Tel.: 03 59 71-80 93 50 oder 80 50 9 | Fax: 03 59 71-80 45 8 | WhatsApp: 03 59 71-80 93 50





## VORBILD

### 4 Impressionen

Vergangene Wegzeichen

### 14 Titelthema mit DVD

Baureihe 41: Die über sich hinauswuchs

### 28 Zeitreise

Wiesbaden Hbf, 1971

### 36 Bild des Monats

Schluss mit Genuss im Saaletal

### 38 Jubiläum

125 Jahre Bahnhof Krumbach

### 44 Impressionen

Janas 4000-PS-Lok

### 47 Galerie

Bilder von Axel Johanßen

## MODELL

### 58 Neues Modell

Baureihe 152 in H0 von Piko

### 60 Anlagenporträt

Brandls Bahnhof Lauterhofen

### 70 Dioramenkönig II/Folge 1

So baut der *neue* König!

### 76 Detail-Bastelei

Luxus fürs Gepäck

### 82 Anlagengestaltung

Brücken mal anders

### 86 Anlagenausstattung

Faller Car System

### 92 Fahrzeug-Umbau

Wende-Pionier für Wechselstromer

## RUBRIKEN

### 10 Kurz-Gekuppelt

Tagebuch, Einst & Jetzt u.v.m.

### 54 Neuheiten

Modelle des Monats

### 98 Händler, Börsen & Mini-Markt

### 105 Leserpost und Messevorschau

### 106 Vorschau und Impressum



# Vergangene Wegzeichen



TEXT UND FOTOS:  
JOACHIM SEYFERTH



LINKE SEITE: Stille Idylle im Lahntal bei Gräveneck, begleitet vom Wegzeichen auf steinernem Thron (2. Juni 1983).

OBEN: Hausnummer für den Feierabend: Eisenbahner-Garten an der Abzweigstelle Waldstraße der Aartalbahn (6. Mai 1983).

LINKS: Momentaufnahme einer Streckenwanderung im Kinzigtal bei Ehlenbogen – noch 39,5 Kilometer bis Eutingen im Gäu (17. Juni 1981).

KLEINE BILDER: Steinerne Collage am Bahnsteig in Assmannshausen (27. März 1990) und Würfelstein bei Bleidenstadt (6. Mai 1982).

**N**ein, die Deutsche Bundesbahn war nicht arm, defizitär oder minderbemittelt. Sie war in Wirklichkeit steinreich. Denn neben den unzählbaren Schottersteinen, denen auch neumodische Erfindungen wie die betonhaltige Feste Fahrbahn ihren übergroßen Rang kaum streitig machen können, besaß sie Abertausende der akkurat behauenen und meist weiß bestrichenen Monolithen, die über die Jahrzehnte oder gar Jahrhunderte die zurückgelegte Schienen-Wegstrecke gemessen und den Standort markiert haben: die Kilometersteine. Auf den meisten Strecken längst durch die blechernen Kilometertafeln an Bahnstrommasten oder Betonpfählen ersetzt, fristeten sie zuletzt meist ungepflegt, zugewachsen und vergessen ihr steinaltes Schicksal, bis ein Gleisumbau oder eine Streckenmodernisierung sie für immer vom Rande des Schienenstrangs tilgte.

Ein paar davon sind noch übrig geblieben oder vergessen worden und sie sind Überbleibsel von Eisenbahnepochen, in denen noch Dampflokomotiven, Streckenläufer und Edmonson'sche Fahrkarten selbstverständlich waren. Lokführer, Heizer, Güterzugschaffner, Zugführer und andere Eisenbahner guckten bei der Orientierungssuche buchstäblich auf sie hinab und gaben ihre Ziffern an die Stellwerker weiter: „Ja, hier ist der Dg 6357 – wir stehen am Kilometer 83,6 und haben Dampfangel!“ Für den Streckenläufer bedeuteten immer die gleichen Steine das erlösende Ende der Lauferei und für viele Reisende boten sie die Grundlage für



eine Rechenaufgabe bezüglich der Zuggeschwindigkeit oder dem Pünktlichkeitsgrad bei der ersehnten Ankunft. Zahlreichen Eisenbahnern und Zulieferern gaben sie Arbeit: Bahnmeistereien, Steinbrüchen, Malern.

Und das schon ewige Zeit, vom Anbeginn der Eisenbahn überhaupt: Die ersten Kilometersteine besaßen lediglich aufgemalte Ziffern und jede Eisenbahn- bzw. Länderbahnverwaltung hatte eigene Formen und Beschriftungen. Nach den Zwanzigerjahren des 20. Jahrhunderts bekamen sie eine weitgehend vereinheitlichte Größe sowie eingravierte und schwarz ausgelegte Ziffern. Anschließend ging die Deutsche Reichsbahn dazu über, die Kilometersteine aus Stahlbeton zu fertigen, doch dadurch konnten beileibe nicht alle älteren Kilometersteine verdrängt werden, die teilweise noch bis heute die Zeiten überdauert haben – ihre größte Gefahr

sind nunmehr die Zeiten größerer Gleis-erneuerungen und Streckensanierungen. Anfang der Siebzigerjahre begann man sowohl bei der DR als auch bei der DB, aus Gründen einer besseren Sichtbarkeit die Kilometersteine durch Blechtafeln an Betonpfählen oder an den Oberleitungsmasten zu ersetzen, die alten Kilometersteine blieben meist in der unmittelbaren Nähe der neuen Tafeln stehen, die alle 200 Meter anzutreffen sind.

Die weißen Steinzwerge standen an allen Strecken, deren Länge mehr als einen Kilometer beträgt – sogar an Anschlussbahnen. Oben stand jeweils die Kilometer-, unten die Hektometerangabe. Steine mit der geraden Hektometerzahl standen links, die mit der ungeraden rechts des Gleises in Richtung der Kilome-

trierung. Im „Polizeireglement für die Eisenbahnen Deutschland“ hieß es dann mit Wirkung vom 1. Januar 1886 dazu auch: „Die Bahn ist mit Abteilungszeichen zu versehen, welche bei Tage vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind und Entfernungen von ganzen und 1/10 Kilometer angeben.“ Der Nullpunkt einer Kilometrierung lag (und liegt) übrigens in der Regel in Höhe Mitte des Empfangsgebäudes der Ausgangsstation – so mancher Reisende war ob der doch recht großen Markierung „00“ wohl etwas irritiert, konnte doch zumindest in unmittelbarer Nähe kein „stilles Örtchen“ entdeckt werden ...

In den Anfangstagen der Eisenbahn wurde nach dem Vorbild der Straßen und Chausseen freilich noch in Meilen gemessen – noch 1870 schwankten die Meilen-



LINKE SEITE OBEN: **Farbloser Stein und farblose Jahreszeit** (Moselweinbahn in Reil, 26. Dezember 1981).

LINKE SEITE UNTEN: **Stolzer Monolith an der Main-Weser-Bahn** zwischen Groß Karben und Dortelweil – 212 249 fährt allerdings nicht bis Kassel (20. Mai 1992).

RECHTS V.O.N.U.: **Vergangene Wegzeichen an der Hauptbahn** oben am Feldrand bei Eltville (17. August 1985), in der Mitte als „Triumphbogen“ für den Stelldraht (bei Hochheim am Main, 20. Oktober 1985) und unten als Opfer des Gleisumbaus zwischen Wiesbaden-Schierstein und Niederwalluf (24. Juli 1985).

LINKS: **Der Kleinste im Bunde** – typisches Nebenbahn-Ensemble an der Aartalbahn zwischen Chausseehaus und Eiserne Hand (21. Juli 1983).

längen in Deutschland zwischen 7,419 km in Bayern und 9,206 km in Kurhessen! Sinngemäß erschien bereits im Jahre 1835 in der Druckschrift „Die Eisenbahn zwischen Köln und Eupen“ folgender Wortlaut: „Sowohl zur Annehmlichkeit der Reisenden, als auch zur Beförderung der Regelmäßigkeit des Dienstes auf den Eisenbahnen ist es angemessen, die Bahn in Abtheilungen zu zerlegen, und durch stark ins Auge fallende Zeichen abzugrenzen. Die passendste Eintheilung ist die in Meilen und Theilen derselben mit Untertheilungen von hundert zu hundert Ruten in derselben Art, wie die Strecken auf den Chausseen abgetheilt und bezeichnet werden.“

Seitdem gaben diese Markierungen im Schotterbett Orientierung, unzähligen Eisenbahnern haben sie geholfen und die Dienstausbübung präzisiert. Für die Eisenbahnfreunde waren die Kilometersteine zwar auch Orientierungshilfe bei den einst so beliebten Streckenwanderungen, doch noch mehr wurden sie als pittoreske und fotogene Bestandteile der Streckenausrüstung angesehen, zu denen beispielsweise auch die rot-weißen Grenzzeichen und Schrankenbäume oder die Weichenlaternen gehörten – eben die „Kleinigkeiten“ am Rande des Schienenstrangs. Sie dienten vornehmlich dann als Motiv, wenn Flachlandstrecken fotografische Kreativität verlangten und der einzige Vordergrund weit und breit „nur“ der unscheinbare Kilometerstein war. Und natürlich waren sie nach langer Wanderung oder während zähen Wartens auf den ersehnten Zug eine willkommene und leidlich bequeme Sitzgelegenheit. Es soll sogar Eisenbahnfreunde geben, bei denen solch ein 150-Kilo-Brocken im Garten oder gar im Wohnzimmer steht!



**OBEN: Mehr Grenz- als Wegzeichen: Innerbetriebliche Zäsur an der alten Nord-Süd-Strecke bei Jossa (29. Juni 1991).**

**LINKS: Gebeugt und halb vergessen: Quader mit „Acht“ an der Ländchesbahn bei Wiesbaden-Igstadt (25. Juni 1994).**

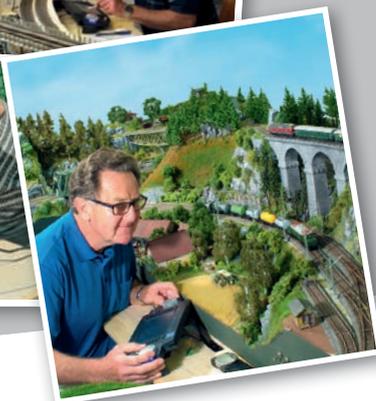
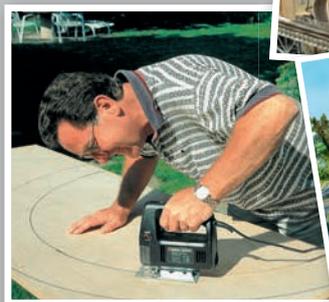
Die Aufgaben der Kilometersteine haben längst die uniformen Blechtäfelchen übernommen, die heutzutage alle 200 Meter an den Bahnstrommasten oder an Pfosten befestigt sind und von den Lokführern wesentlich besser gesichtet werden können als die aus dem Schotter herausragenden Vorgänger. Die steinernen Wegzeichen, von denen keiner wie der andere war, sind mittlerweile zu ihren eigenen Grabsteinen geworden und künden von einer Zeit, in der die Bewältigung einer Wegstrecke noch nicht so oberflächlich und selbstverständlich wie heute angesehen wurde. Sie haben nur einfache Zahlen getragen und können „posthum“ doch noch so viel vom Leben und Arbeiten mit der Eisenbahn erzählen! □

# Großer Traum auf kleinem Raum

NEU



★★★★★ »Karl Gebele begeistert und regt zum Bauen an.« KUNDENREZENSION VON PIER, AMAZON



## Kompakt-Anlagen

### Viel Modellbahn auf wenig Raum

Als routinierter Praktiker weiß Eisenbahn-Journal-Autor Karl Gebele, wie sich große Modellbahn-Träume mit wenig Platzbedarf realisieren lassen. Auf einzigartige Weise versteht er es, faszinierende Modell-Landschaften auf kleinstem Raum zu erschaffen - mit vielen liebevoll inszenierten Szenen, aber auch mit verblüffendem Modellbahn-Betrieb. Ein rundes Dutzend dieser kompakten Anlagen sind in diesem großformatigen, reich bebilderten Band vertreten. Karl Gebele zeigt nachvollziehbar, wie viel Modellbahn auf Flächen zwischen einem und vier Quadratmetern möglich ist - inklusive detaillierter Gleispläne und Stücklisten.

176 Seiten, Format 24,5 x 29,2 cm, ca. 500 farbige Abbildungen, Hardcovereinband

Best.-Nr. 581733 | € 29,95

Erscheint Ende November 2017

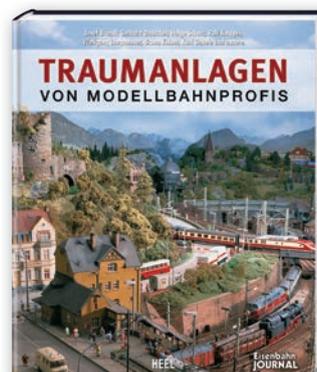
## Traumanlagen

### von Modellbahnprofis

Dieser Sammelband präsentiert die schönsten Modellbahn-Anlagen aus dem »Eisenbahn-Journal«: Josef Brandls exakt nachgebaute »Schiefe Ebene« in H0, Gerhard Dauschers und Michael Butkays »Modellbundesbahn« aus Bad Driburg, Rolf Knippers und Wolfgang Langmessers Hommagen an Industrie und Eisenbahn im Ruhrgebiet der 1960er-Jahre haben in Szenekreisen längst legendären Ruf. Mit seiner Fülle an wertvollen Expertentipps und kreativen Anregungen ist das hochwertig ausgestattete Buch eine einzigartige Informationsquelle und Ideenfundgrube für alle Modellbahner.

240 Seiten, Format 24,5 x 29,2 cm, 650 farbige Abbildungen, Hardcovereinband

Best.-Nr. 581104 | € 29,95



Eisenbahn  
JOURNAL

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt  
beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,  
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de

VGB  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

## 422/432: Frische Farben für den S-Bahn-Alltag

Der S-Bahn-Verkehr im Rhein-Ruhr-Gebiet wird künftig bunter: Ab Ende 2019 übernimmt Keolis den Betrieb auf den S-Bahn-Linien S 1 (Solingen – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund) und S 4 (Unna – Dortmund-Lütgendortmund). Hierfür führt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) ein neues Modell ein: Insgesamt 48 Einheiten der 84 Züge umfassenden 422/432-Flotte von DB Regio wurden bereits Ende 2015 an den VRR verkauft, der die Fahrzeuge wiederum zu diesem Termin dem neuen Betreiber zur Verfügung stellt. DB Regio NRW hingegen wird die Fahrzeuge im Auftrag des künftigen Eigentümers VRR „bis mindestens 2034 instand halten und die tägliche Verfügbarkeit garantieren“. Die Wartungsarbeiten werden dabei vornehmlich in der Werkstatt in Essen stattfinden.

Die neuen vertragsgemäßen Standards sehen einige Neuerungen vor, weswegen die

ZITAT

**„Nichts hat mir so viel Heimat beigebracht wie die Eisenbahn.“**

(der Schweizer Dichter und Schriftsteller Adolf Muschg)

gerade einmal zehn Jahre alten VRR-Einheiten bis zur Betriebsübernahme ein Redesign erhalten. Die Einheit 422 010 wurde dazu seit Mai im DB-Werk Krefeld-Oppum als Testobjekt umgestaltet. Nun ist sie fertig und wurde am 13. September der Presse vorgestellt. Der Zug erstrahlt an den Kopfenden und den Türen in hellem Grün, abgesetzt durch lichtgraue Fensterbereiche. Die Frontschürzen erhalten ein deutlich dunkleres Grün. Sehr auffällig sind die regiona-

len Bezüge – die Vielzahl eindrucksvoller Landmarken des Ruhrgebiets (z.B. „Tiger and Turtle“ in Duisburg, Zeche Zollverein oder der Oberhausener Gasometer) finden sich in stilisierter Form auch unterhalb der Fensterreihe an den Fahrzeugseiten wieder. 422 010 wurde anlässlich einer regulären Hauptuntersuchung modernisiert, umgestaltet und neu lackiert. Das wird bei den folgenden 47 Modernisierungen nicht mehr der Fall sein, da die nahezu gesamte 422-Flotte, die zwischen 2008 und 2010 in den Einsatz ging, mittlerweile in den vergangenen zwei Jahren neu revisioniert wurde. Das Oppumer Werk wird die Züge also unabhängig von den Werkstattfristen aus dem laufenden Betrieb in das Umbauprogramm einbinden und in einem jeweils rund sechswöchigen Prozess umgestalten. Dabei werden die Züge grundsätzlich lackiert und nicht etwa durch Folien „umgefärbt“.

Ab Herbst 2017 befinden sich jeweils drei Einheiten gleichzeitig in Arbeit, 2019 sollen alle zur Verfügung stehen. Neben der Überarbeitung des Innenraums, der sich künftig in Grautönen präsentiert, stechen die neuen Polster und Sitzbezüge durch bunte Farben ins Auge. In den Endwagen wird eine Reihe Klappsitze durch Haltestangen ausgetauscht, die sich zur Befestigung von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollstühlen eignen. Die Züge erhalten zudem dynamische Informationssysteme, die neben Anschluss- und Verspätungsprognosen in Echtzeit auch Infotainment-Inhalte darstellen können. In den Einstiegsbereichen werden dafür Monitore eingebaut. MWD

**Frische Farben außen wie innen: Am 13. September 2017 wurde der anlässlich einer Hauptuntersuchung modernisierte, umgestaltete und neu lackierte 422 010 für die S-Bahn im Rhein-Ruhr-Gebiet der Presse vorgestellt.**

FOTOS: MALTE WERNING (3)



Bundesbahn-Werbung anno 1968.

ABB.: SLG. SEYFERTH



### INTERNET-BILD DES MONATS

Niedriger Sonnenstand, hohe Luftfeuchtigkeit und die verblassenden Farben der Natur vereinen sich nur im Herbst zu einem derartigen Schauspiel, das am 22. September 2006 durch die 232 409 mit ihrem farblich angepassten Leerkohlezug nach Profen auf der Flutbrücke der Weißen Elster bei Tröglitz in Sachsen-Anhalt bereichert wird. Entnommen der Netzseite [www.dampf-ade.de](http://www.dampf-ade.de) FOTO: ANDREAS HEROLD

- 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](http://www.IGE-BAHN.de)**

**IGE**  
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Wir verbinden Bayern.

TAGEBUCH

**November 1957:** Mit der Elektrifizierung der Strecke Frankfurt (M) – Darmstadt können die Strecken Frankfurt – Basel und Frankfurt – München erstmalig durchgehend elektrisch befahren werden + + + Das neue Bundesbahn-Hochseefährschiff „Theodor Heuss“ wird zwischen Großenbrode-Kai und Gedser in Dienst gestellt + + + Die Schienenstöße sollen verschwinden: Mehr als 18 000 Kilometer Schienen sind derzeit durchgehend verschweißt

**November 1967:** Bundesverkehrsminister Georg Leber (SPD) erläutert sein „Verkehrspolitischs Programm“ in der Personalversammlung der DB-Hauptverwaltung + + + Das SED-Politbüro der DDR-Regierung sieht die Einsparung von 57.000 der 263.010 DR-Eisenbahner, die Schließung von 1350 der 2900 Güterbahnhöfe sowie die Umstellung von Dampf- auf Diesel- und Elektroantrieb der Lokomotiven vor + + + Am 1. des Monats wird



**November 1957: Kampf den Schienenstößen – mehr als 18 000 Kilometer sind verschweißt.**

das erste Feldbahnmuseum Deutschlands in Holm-Seppensen an der Heidebahn (Hannover – Buchholz) gegründet + + + Die letzten Maschinen der Baureihe 50.40 des Bw Hamm mit Franco-Crosti-Vorwärmer werden ausgemustert

**November 1977:** Der Bundesminister für Forschung und Technologie setzt die erste Ausbaustufe der neuen Versuchsanlage „Rollprüfstand“ in München-Freimann



**November 1977: DB-Erpresser „Monsieur X“ wird nach mehreren Anschlägen festgenommen.**



**November 1967: Plan für mehr Schienengüter.**

in Betrieb. Sie dient der experimentellen Untersuchung des Zusammenwirkens von Fahrzeugen und Fahrbahn im Rahmen des Forschungsvorhabens „Erforschung der Grenzen des Rad/Schiene-Systems“. In der Anlage können Geschwindigkeiten bis zu 500 km/h simuliert werden + +



**November 1997: Neue Richtlinie für Steilstreckenbetrieb.**

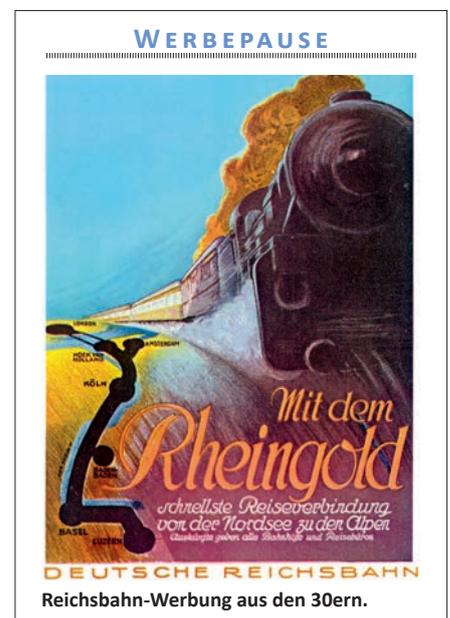
+ Der Bundesbahn-Erpresser „Monsieur X“ fordert nach bereits mehreren verübten Anschlägen auf Züge und Gleise der Rheintalbahn Karlsruhe – Basel 250.000 DM von der DB (der Täter wird drei Monate später nach einem Fahndungsaufwurf im ZDF festgenommen)

**November 1987:** Die ersten Vorserienzüge der Baureihe 270 der Berliner S-Bahn

werden für Probefahrten auf dem Ostberliner S-Bahn-Netz eingesetzt + + + Der österreichische Verkehrsminister Streicher präsentiert erste Projekte des Programms „Neue Bahn“, das wie die Schweiz die Philosophie „Nicht so schnell wie möglich, sondern so rasch wie nötig“ verfolgt + + + Anlässlich des Einsatzendes der Baureihe 41 in der Einsatzstelle Staßfurt des Bw Güsten wird die 41 1150 abgestellt und als Heizlokomotive nach Magdeburg-Rothensee geschleppt

**November 1997:** Die DB AG gibt die neue Konzernrichtlinie 465.0001 „Betrieb auf Steilstrecken; Besondere Vorschriften über das Bremsen“ heraus + + + Der kanadische Konzern Bombardier, der 1995 das Bahntechnik-Unternehmen Talbot in Aachen übernommen hat, wird auch Eigentümerin der Deutsche Waggonbau (DWA) und kommt auf einen Bahntechnik-Umsatz von 2,9 Mrd. DM; die übrige deutsche Bahntechnik wird überwiegend von Siemens kontrolliert + + + Am 20. des Monats entgleist der mit 155 103 bespannte Kesselwagen-Ganzzug KC 71153 von Stendell nach Nossen wegen überhöhter Geschwindigkeit im Bahnhof Elsterwerda; zwei Menschen sterben, acht werden verletzt

**November 2007:** Es wird bekannt, dass Union und SPD den für 2009 geplanten Börsengang der DB AG absagen wollen, vor allem die Union ist gegen die Privatisierung mit der Volksaktie + + + Die DB AG testet ein von Datenschützern umstrittenes neues Abrechnungssystem, wobei Handys von Fahrgast-Testpersonen Beginn und Ende einer Fahrt speichern und die Daten an die DB senden



FOTOS: J. SEYFERTH (2), SLG. SEYFERTH (2); ABB.: SLG. SEYFERTH

## Tunnel-Risiken auch bei „Stuttgart 21“?

Wenig überrascht zeigt sich das Stuttgarter „Aktionsbündnis K 21“ von der offensichtlichen Leichtfertigkeit, mit der die Deutsche Bahn Tunnelbauarbeiten unter einer der wichtigsten Hauptstrecken des deutschen Bahnverkehrs betrieben hat. Dass es keinen „Plan B“ für den Fall gibt, dass dabei etwas schiefgeht, zeige die Selbstüberschätzung der DB und nicht zuletzt das Versagen des aufsichtführenden Eisenbahn Bundesamtes, so der Bündnissprecher Dr. Norbert Bongartz. Keinen Pfifferling seien auch die vollmundigen Beteuerungen der Bahn wert, sie habe die Tunnelbauarbeiten mitten im Stadtgebiet Stuttgarts voll im Griff. Auch wenn in Stuttgart die Überdeckung bei den Tunnelbaustellen zu meist deutlich höher ist: Angesichts der besonderen geologischen Situation in Stuttgart müsse auch hier über die schon bekannten Schäden hinaus mit Bauproblemen ganz anderer Größenordnung gerechnet werden, so Bongartz. Von einfachen Geothermie-Bohrungen z.B. in Staufen und Böblingen wisse man, wie riskant Arbeiten in quellfähigem Gipskeuper sind. Bei Stuttgart 21 sollen 20 Kilometer Tunnel mit riesigen Maschinen gebohrt werden. Selbst bahneigene Gutachter sähen die Betriebssicherheit von Stuttgart 21 damit nicht gewährleistet. Zu erwarten seien regelmäßig langwierige Sperrungen zur Wartung und Reparatur der Tunnel. Dass die Bahn ohne mit der Wimper zu zucken riskiere, den gesamten Verkehr auf den Strecken durch Stuttgart einfach für Wochen einzustellen, sei am Beispiel Rastatt zu sehen. Ohne den Erhalt der Gäubahn-Panoramastrecke stünde in Stuttgart bei einer Sperrung z.B. des Tunnels nach Feuerbach nur noch die „Schusterbahn“ im Norden der Stadt zur Verfügung, die aber für den Gesamtverkehr völlig überfordert wäre und vor allem den Verkehr am Hauptbahnhof vorbei leiten würde. In Stuttgart werde gegen den Grundsatz „So wenig Tunnel wie möglich, so viel wie nötig“ verstoßen, so Bongartz. Im Unterschied zum Rastatter Tunnelbau würden die Tunnel in Stuttgart den Bahnbetrieb für alle Zukunft erheblich verschlechtern und in Zeiten von „Dieselgate“ und Klimakatastrophe massenhaft Verkehr auf die Straße verlagern. „Jetzt muss Schluss sein mit dem angestregten Wegschauen und Verdrängen von Politik und DB gegenüber den Risiken und Probleme von Stuttgart 21“, so der Bündnissprecher. Das Projekt bedürfe dringend der ehrlichen Bestandsaufnahme, bevor weiter sinnlos und gefährlich Geld verschleudert werde – zumal es mit „Umstieg 21“ ein weithin anerkanntes Alternativkonzept gebe, das besser und weit kostengünstiger zu realisieren sei und die bisherigen Bauarbeiten mit einbeziehe. JS



Am 14. September 2017 hatte 218 466-1 die Aufgabe, einige Fahrzeuge der Südostbayernbahn von Mühldorf (Oberbayern) zum Stillstandsmanagement nach Hamm Rbf zu überführen. Dabei handelte es sich neben der Zuglok um folgende Fahrzeuge: 218 445-5, 218 440-6, 218 402-6, 218 444-8, zwei n-Wagen und ein Steuerwagen (Karlsruher Kopf). Die Aufnahme entstand an der Dillstrecke zwischen Dillenburg und Sechshelden. FOTO: JOHANNES MARTIN CONRAD



Auf der Strecke Northeim – Bodenfelde wurden am 20. August im Rahmen von Bahnhofsfesten in Hardegsen und Uslar 640 021 („Hardegsen“) und 648 271 („Uslar“) getauft. Dazu gab es zusätzliche Pendelfahrten auf der Strecke. Als Kontrastprogramm wurden 772 140/141 der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn bei einem Zugpaar Nordhausen – Bodenfelde und zurück anstelle des planmäßigen 648 eingesetzt. Das Bild zeigt die „Ferkeltaxen“ fernab ihrer Heimat als RB Nordhausen – Bodenfelde im Haltepunkt Volpriehausen. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Gemütlich ging es selten zu: 41 341 vom Bw  
Limburg durchheilt Frankfurt-Höchst mit E 2407  
nach Limburg (27. Februar 1965).  
FOTO: ECKERT/EISENBAHNSTIFTUNG



BAUREIHE 41

# Die über sich hinauswuchs

Die einzige echte Mehrzweckdampflok kam erst nach dem Krieg so richtig ans Laufen. Schon bei der frühen DB verblüfte die Baureihe 41 mit einer stetigen Leistungsbereitschaft und einem Einsatzspektrum, das die Autoren *Hendrik Bloem* und *Fritz Wolff* abseits herkömmlicher Chronologien genau so unkonventionell nachzeichnen, wie die Lok selbst durch ihr aufregendes Leben fuhr



**E**ben noch hatte sich eine Dampfwolke über der sich weit hinten im westlichen Gleisvorfeld dahinwindenden Wagenschlange gezeigt. Diese ist nun abrupt abgebrochen. Der Zug kommt näher, rollt aber nur noch, soweit man das von hier, aus der riesigen Bahnhofshalle heraus, erkennen kann. Ein Blick in die Gegenrichtung offenbart dann auch den Grund: Die Ausfahrtsignale der Durchfahrtsgleise 3 und 4 stehen beide auf Halt. Es ist ein nasskalter Oktobertag im Jahr 1962, als wir uns in Bremen Hbf einen Überblick verschaffen. Den ganzen Tag schon passieren die Güterzüge das enge Nadelöhr des Hauptbahnhofes auf ihrem Weg von der Küste Richtung Süden und zurück. Es braucht länger als erwartet, bis der Zug heran ist. Da! Eben bricht kurz die Sonne zwischen den schweren Wolken hervor und streift die allesamt schneeweißen Waggons: Ein reinrassiger Seefische-Zug aus Bremerhaven, gute 30 Wagen, bestimmt an die 1000 Tonnen schwer, passiert den Hauptbahnhof. 41 295 liest man nun auf dem Rauchkammerschild der eben in die Halle einrollenden Zuglok. Es ist jene 41 der DB, die später aufgrund eines Formfehlers in der frühen Hobby-Literatur oftmals als Neubaukessellok unterschlagen werden wird, weswegen man davon ausgeht, es habe nur 102 Neubaukessel-41er gegeben. Tatsächlich sind es 103 Maschinen.

Immer noch ohne Auspuffschlag, aber wie ein sprunghafes Tier kommt die Maschine langsam mit ihrem Zug heran, das Rollen und Ächzen der Wagen erfüllt jetzt die Bahnhofshalle. Plötzlich halt ein ohrenbetäubender Auspuffschlag in den überdachten Raum, eine schwarz-graue Rauchsäule schnell gleichzeitg über den flachen Schlot der Lok in die Höhe und schon knallt uns der nächste Auspuffschlag um die Ohren, gefolgt von einer steil in den Hallenhimmel schießenden weiß-grauen Dampfwolke: Das Ausfahrtsignal wurde gezogen, der Heizer dürfte es in der Linkskurve der Bahnhofsausfahrt erspäht haben und die Maschine beschleunigt nun! Und wie sie das tut: Ein Auspuffschlag nach dem anderen knallt in immer kürzeren Abständen durch die Halle und weil die sich in ihrem Element befindliche 41 das Hallenende immer noch nicht erreicht

hat, hält sie gefühlt hundert Reisende in ihrem Bann. Im nächsten Moment aber hat die Lok den überdachten Raum verlassen, eiligst folgt ihr die herrlich anzusehende weiße Wagenschlange, das Dröhnen der unzähligen Achsen übertönt das Stakkato der Dampfmaschine draußen.

## HOCHBEANSPRUCHTE LOKBAUREIHE

Sekunden später aber, mit dem Entschwinden des letzten Wagens, ist alles vorbei: Eine schlagartige und geradezu unwirklich erscheinende Ruhe fällt uns an. Während sich unterm Hallendach noch die Rauchschwaden übereinanderlegen, reißt uns eine grell tönende Lautsprecherdurchsage aus unserer Andacht...

Gute sieben Jahr zuvor. Wir schreiben den 1. Mai 1955: Das deutsche Wirtschaftswunder brummt, die Güterzüge rollen Tag und Nacht und weil man seit gut einem Jahr wieder „wer ist“, reist man vermehrt durch ein sich neu erfindendes Land. Beides wirkt sich auch auf den schnellen Güterzugverkehr und den Reisezugverkehr der jungen Bundesbahn aus. Der Lokomotivbedarf ist immens und steigt von Monat zu Monat.

Zu dieser Zeit hat die DB die systematische Neuordnung der Beheimatung einer landauf, landab sehr begehrten Lokomotivbaureihe abgeschlossen: der Baureihe 41, jener einzigen wirklich echten und kräftigen Mehrzwecklok der Dampftraktion mit ihrem beeindruckenden Beschleunigungsvermögen, deren Einsatz als hochbeanspruchte Lokbaureihe bis zum Ende der Dampflokomotivzeit anhalten wird. Sie ist von nun an auf den wichtigsten Magistralen der DB nördlich der Mainlinie zu sehen und leistet dort anspruchsvollen, primär schnellen Güterzugdienst, in erheblichem Umfang aber auch Reisezugdienst, der ihr besonders dort auf den Leib geschrieben ist, wo erhöhte Zugkraft die entscheidende Rolle spielt. So sind mittlerweile in den an der Nord-Süd-Schlagader Hamburg/Bremerhaven – Hannover – Würzburg/





**Linke Seite:**  
41 158 vom Bw Hamburg-Eidelstedt zwingt den Streckenläufer kurz zur Seite, bevor er seine verantwortungsvolle Tätigkeit fortsetzen kann (um 1955).  
FOTO: HOLLNAGEL/  
EISENBAHNSTIFTUNG

**Links:**  
Der Fahrdraht hängt bereits: 41 363 Öl vom Bw Osnabrück Hbf kurz vor Aufnahme des elektrischen Betriebes in Belm bei Osnabrück auf eiliger Fahrt Richtung Kirchweyhe/Bremen, Sommer 1968.  
FOTO: ALFRED LUFT

**Unten:**  
41 096 vom Bw Hamburg-Eidelstedt bricht in einen kalten Wintermorgen auf (um 1955).  
FOTO: HOLLNAGEL/  
EISENBAHNSTIFTUNG



Frankfurt gelegenen Bw Hamburg-Eidelstedt, Bremerhaven-Geestemünde, Hannover Hgbf, Göttingen P und Fulda große 41er-Bestände aufgebaut, wobei das hier gelegene Bw Bebra seine wenigen 41er aus Gründen der Typenbereinigung verloren hat. Das Bw Hamburg-Eidelstedt ist übrigens auch für die

Beförderung vieler Schnell-, Eil- und Durchgangsgüterzüge auf der Rollbahn Hamburg – Ruhrgebiet zuständig, einer Magistrale, die durch die massive Aufstockung des Bestandes in Wanne-Eickel und die Schaffung eines kleineren Bestandes in Hamm nun auch von Süden her zum Betätigungsfeld der 41 geworden ist. Für die nicht minder bedeutende Magistrale Hannover – Ruhrgebiet hatte im Frühjahr 1950 auch das Bw Bielefeld 41er bekommen, die fast ausschließlich zwischen Hannover und Hamm pendeln. Dabei ist der Anteil der zu befördernden Personenzüge bei den in Göttingen P beheimateten Maschinen besonders hoch, weil die chronische Überlastung der Nord-Süd-Strecke im Abschnitt Hannover – Eichenberg für die Personenzüge, die die Streckendurchlassfähigkeit am meisten behindern, ein zügiges Anfahren besonders dringlich macht.

Von dieser notwendigen Einsatzphilosophie her hatten zuvor natürlich andere Bw als 41er-Heimatorte auszuscheiden; die allseits hochbeliebte 41 gab man, wie erwähnt, nur ungern her: Neben dem Bw Bebra waren dies die Bw Braunschweig Vbf, Paderborn, Wuppertal-Langerfeld und Warburg. Ausgeschieden war auch das Bw Siegen, das seine weitestgehend im Reisezugdienst auf der steigungsreichen Ruhr-Sieg-Strecke eingesetzten Loks allerdings gegen neue 23er eingetauscht hatte. Fast ausgeschieden war auch das Bw Mönchengladbach, dessen Maschinen ab 1949 noch maßgeblich das Bild der Reisezugförderung auf der Strecke Köln-Kaldenkirchen – Venlo (–Hoek van Holland) geprägt und dabei auch internationale Fernreisezüge wie „Rheingold“ und „Loreley-Express“ an den Haken genommen hatten. Auch hier gab es eine Ablösung durch neue 23er, woraus eine Umsetzung der 41er überwiegend be-

zirksintern zum Bw Köln-Eifeltor folgte. Letzte Mönchengladbacher 41er sind am Stichtag 1. Mai 1955 noch 41 018 und 349, im selben Monat werden sie Mönchengladbach verlassen.

Von einer Entspannung beim Lokbedarf auf den Magistralen kann trotzdem immer noch keine Rede sein, was die BD Hamburg zu spüren bekommt, als sie sich im Frühjahr 1955 um Zuweisung weiterer 41er bemüht. Diese sollen beim Bw Lübeck beheimatet werden, um dort, nach Ausbau der Strecke Lübeck – Großenbrode Kai zur Hauptbahn, von der Baureihe 50 die hochwertigen Reisezüge des Skandinavien-

Verkehrs zu übernehmen. Das Bemühen bleibt weitgehend erfolglos, da sämtliche von der Oberbetriebsleitung (OBL) West angesprochenen Direktionen erwartungsgemäß auf die Unabkömmlichkeit ihrer 41er pochten! Die BD Hamburg rekrutiert nun notgedrungen 41er überwiegend aus dem Bestand ihres eigenen Bw Hamburg-Eidelstedt. Die fast ausschließliche Verwendung der Lübeck zugeteilten 41er im hochwertigen Fernreiseverkehr („Alpen-Express“, „Paris-Skandinavien-Express“, „Nord-West-Express“ und andere) ist dann auch der Grund, dass diese ab Anfang 1956 als erste DB-41er Indusi erhalten.

Mitten hinein ins Geschehen sind wir gesprungen, als eine besonders vielseitige

## DIREKTIONEN POCHEN AUF UNABKÖMMLICHKEIT

sein, was die BD Hamburg zu spüren bekommt, als sie

sich im Frühjahr 1955 um Zuweisung weiterer 41er bemüht. Diese sollen beim Bw Lübeck beheimatet werden, um dort, nach Ausbau der Strecke Lübeck – Großenbrode Kai zur Hauptbahn, von der Baureihe 50 die hochwertigen Reisezüge des Skandinavien-



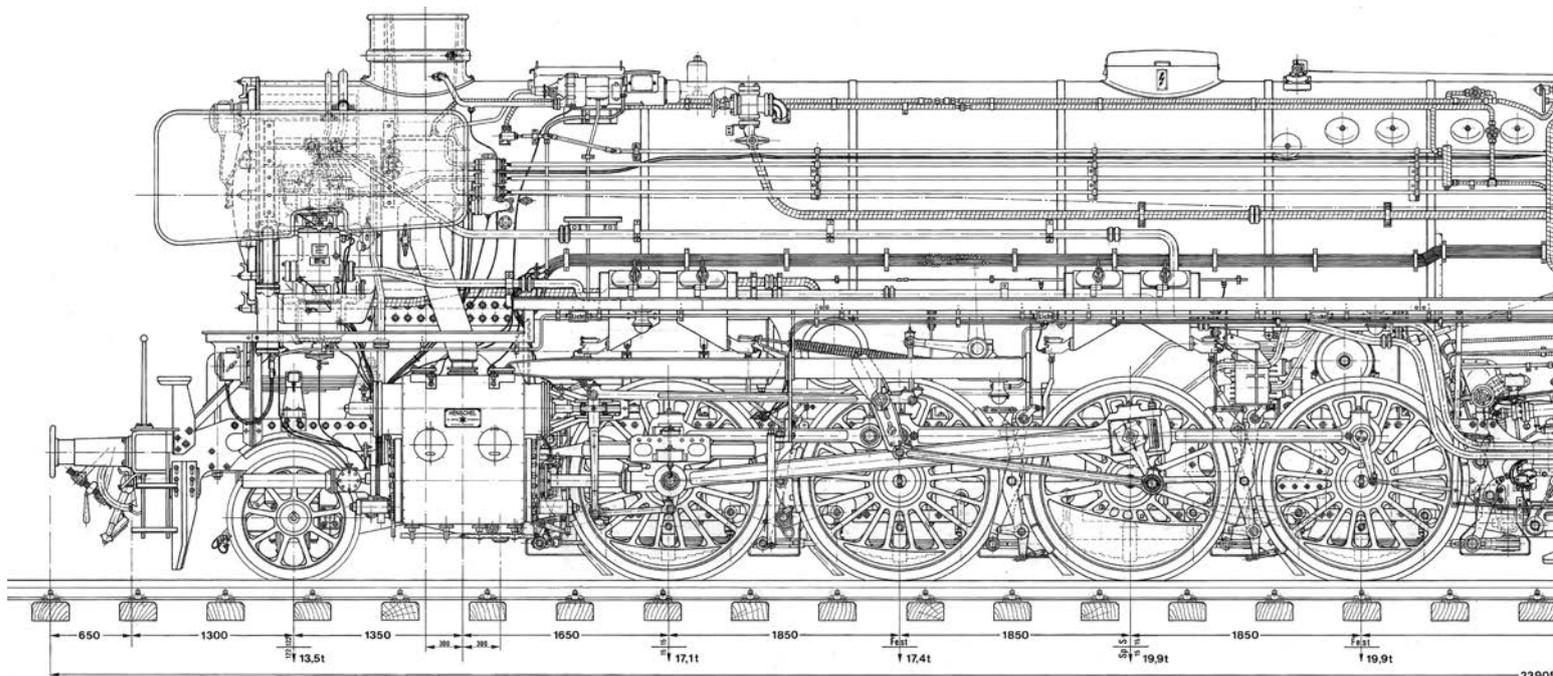
**Rechts:**  
41 199 vom Bw Kirchweyhe pausiert in ihrem Heimatort (31. August 1967). Wenige Wochen später wird sie nach Rheine umgesetzt.

FOTO: W. BÜGEL/EISENBAHNSTIFTUNG

**Rechte Seite:**  
Winter an der Ostsee: 41 259 vom Bw Lübeck im Fährbahnhof Großenbrode Kai (25. Februar 1958).

FOTO: HOLLNAGEL/EISENBAHNSTIFTUNG





Dampflokbaureihe den Güterzugverkehr beschleunigen half und unentwegt auf den Magistralen dem Wirtschaftswunder diente. Was war die 41 für eine Baureihe, was machte ihren Erfolg aus und wo kam sie her?

Eigentlich sollte sie die Nachfolgerin der preußischen G 8.2 werden, der 65 km/h schnellen 1' D h2-Güterzuglok Baureihe 56.20. Doch schon in ihrem Projektierungsstadium gewannen im Lok-Ausschuss der DRG die Verfechter einer in Leistung und Geschwindigkeit deutlich gesteigerten Nachfolgerin erheblichen Zuspruch. Neben den erwarteten und angestrebten Geschwindigkeitserhöhungen im Güterverkehr war maßgeblich, die neue Lokomotive auch vor Reisezügen im Hügelland einsetzen zu wollen. So entschied sich die Hauptverwaltung für die Bauart 1' D1' h2 bei einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h und einem Treibraddurchmesser von 1600 Millimetern nach Maßgabe eines Entwurfs der Firma Schwartzkopff, die dann auch Ende 1936 die beiden Baumusterloks 41 001 und 002 an die DRG lieferte.

Bei der technischen Durchbildung der Baureihe 41 führte man, wie auch bei der fast gleichzeitig erscheinenden Baureihe 45, erstmalig in Deutschland den veränderlichen

## ERSTMALIG VERÄNDERLICHEN ACHSDRUCK ANGEWANDT

Achsdruk ein, hier 20 oder 18 Tonnen. Dafür waren die Längsausgleichshebelle zwischen Laufrädern und Treibradgruppe in der Mitte mit zwei nebeneinanderliegenden Bohrungen versehen worden, wodurch die der Verbindung der Hebel mit dem Rahmen dienenden Gelenkbolzen alternativ in die hintere oder die vordere Bohrung ge-

steckt werden konnten, um die Gewichtsverteilung auf Lauf- und Treibachsen zu verändern.

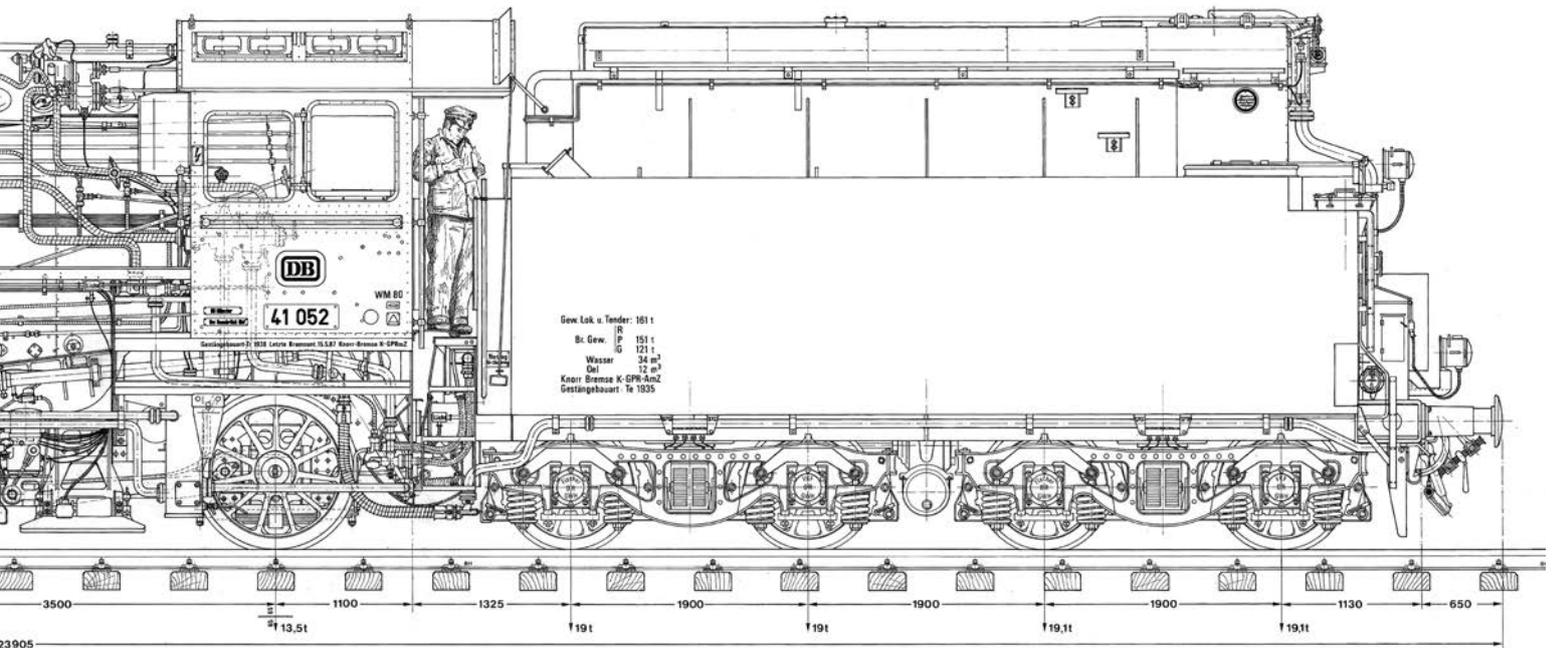
Der Kessel der Maschine entsprach im Wesentlichen dem der 03. Da allerdings der Kesseldruck im Streben nach verbesserter Wärmewirtschaft und sparsamerem Verbrauch auf 20 atü gesteigert worden war, war man, um einer Gewichtserhöhung durch Verwendung stärkerer Kesselbleche entgegenzuwirken, von dem herkömmlichen Kesselstahl St34 zu dem druck- und zugfesteren Baustoff St47K übergegangen, dessen Problematik erst später offenbar werden sollte; wegen des gesteigerten Kesseldrucks veränderte man im Bereich des Stehkessels außerdem die Stehbolzenfeldteilung. Nach Abschluss der Erprobungsphase der Baumusterloks beim Bw Schneidemühl Vbf, (nicht Schneidemühl Pbf!) begann im Januar 1939 die Auslieferung der 364 Serienmaschinen 41 003 – 366, von denen als Letzte im Juni 1941 41 352 der DR übergeben wurde.

Lange dauerte es nicht, da wurde die Freude an den leistungsstarken neuen Lokomotiven getrübt: Es traten an unterschiedlichen Stellen Kesselrisse auf, in Art und Anzahl stark differierend nach Herstellerwerken. Fertigungsmängel erschienen demnach wahrscheinlich, aber auch die Heraufsetzung des Kesseldrucks von 16 auf 20 atü wurde im Nachgang konstruktiv sowie material- und fertigungstechnisch als noch nicht voll beherrschbar angesehen. Brisant wurde es allerdings, als die Rissbildungen zum Schweißen zwangen und nun die gefährliche Schweißempfind-

lichkeit des Kesselbaustoffs St47K zu Tage trat. Das Reichsbahnzentralamt Berlin verfügte deshalb im August 1941 eine Herabsetzung des Kesseldrucks bei allen 366 Maschinen auf 16 atü. Aus dieser Problematik heraus wurden außerdem 41 Ersatzkessel von der Deutschen Werft in Hamburg und Krauss-Maffei in München zwischen 1943 und 1944 produziert, gefertigt aus dem herkömmlichen Kesselstahl St34 und von Beginn an mit 16 atü betrieben. Zum Einbau gelangten sie bis Kriegsende im Mai 1945 dann nur noch teilweise.

Anfänglich konsequent im hochwertigen Güterverkehr und in den Reisezugdiensten eingesetzt, in denen der Aspekt der geforderten Zugkraft den der geforderten Geschwindigkeit überlagerte, konnte von einem bestimmungsgerechten Einsatz der Baureihe 41 spätestens ab Ende 1943 kaum noch die Rede sein. Spätestens ab Ende 1944 schrumpfte aufgrund des zusammenbrechenden Unterhaltungswesens der Bestand an einsatzfähigen Maschinen von Woche zu Woche, so dass bei Kriegsende nicht einmal die Hälfte der auf dem Gebiet der späteren DB vorhandenen 220 Loks betriebsbereit war.

Immerhin gab es im Zuge der Neuordnung von Beheimatung und Unterhaltung am 1. Juli 1947 wieder einen Unterhaltungsbestand von 173 41ern im westlichen Deutschland, der sich auf die Eisenbahndirektionen Hannover (15), Münster (100), Wuppertal (18) und Kassel (40) verteilte. Der Unterhaltungsbestand vom 29. März 1949 dann hatte nach Ausmusterung der schwer kriegsbeschädigten 41 094, 104, 195 und 203 für gut 15 Jahre Gültigkeit: 216 41er, verteilt auf die Eisenbahndirektionen Han-



Die 41 052 mit Ölhauptfeuerung (heute in Aufarbeitung bei den Osnabrücker Dampflokreunden e.V.) als exzellente und völlig neu angefertigte Tuschezeichnung von *Bernard Huguenin*. Wirklich kein Detail fehlt. Der Leser sei eingeladen, jedes einzelne zu entdecken.

- ANZEIGE -

Ob im **Rangierdienst**, am **Ablaufberg** oder beim **Verschub**, ob im leichten **Güterzugdienst**, vor **Arbeitszügen**, ja sogar vor **Personenzügen** auf Nebenbahnen war die **V60 D** unverzichtbar.



HORNBY HELPLINE ☎ +49 (0) 8921094551

facebook facebook.com/Arnold.Modelleisenbahnen

YouTube www.youtube.com/hornbyinternational

**HN2354/HN2355 (DCC-Digital)** *Formneuheit*

Diesellokomotive V60 D der DR, in grau/roter Lackierung, Epoche III



**HN2356/HN2357 (DCC-Digital)** *Formneuheit*

Diesellokomotive BR 103 der DR, mit Lehrstromabnehmer in oranger Lackierung mit grauem Fahrwerk, Epoche IV



**HN2302/HN2303 (DCC-Digital)** *Formneuheit*

Diesellokomotive V60 D, der DR, in creme/roter Lackierung, Epoche III



Länge über Puffer 74 mm, 3-fach Spitzenlicht mit der Fahrrichtung wechselnd, Digitalschnittstelle nach NEM 662 (next18), Fahrgestell und Aufbauten überwiegend aus Metall gefertigt

**HN2300/HN2301 (DCC-Digital)** *Formneuheit*

3-tlg. Zugset der DB AG, bestehend aus einer Diesellokomotive BR 346 mit Lehrstromabnehmer, in oranger Lackierung, sowie zwei Flachwagen, beladen mit Kabeltrommeln, Epoche V



Länge über Puffer 246 mm, 3-fach Spitzenlicht mit der Fahrrichtung wechselnd, Digitalschnittstelle nach NEM 662 (next18), Fahrgestell und Aufbauten überwiegend aus Metall gefertigt, Flachwagen mit Kurzkupplungskinematiken an den Wagenenden, beladen mit Nachbildung von Kabeltrommeln

**Jetzt bei Ihrem Fachhändler erhältlich!**



Oeslauer Straße 36 • 96472 Rödental



E-Mail: office@hornby.com

Rechts:  
41 037 vom Bw  
Bremerhaven-  
Geestemünde ist auf  
Heimfahrt von Süden,  
vermutlich von Seelze  
kommend, als ihr in  
Bremen Hbf ein „Halt“  
zeigendes Hauptsignal  
einen Zwischenstopp  
verordnet  
(16. Mai 1961).

FOTO: CLAUS/  
EISENBAHNSTIFTUNG

Unten: Am Fuß der  
Steigung: 41 290 vom  
Bw Osnabrück Hbf  
überquert auf erst  
behelfsmäßig wieder-  
hergestellter Brücke  
den Mittellandkanal  
bei Bohmte. Gleich  
geht es das Wiehen-  
gebirge hinauf (Januar  
1950).

FOTO: QUEBE/  
EISENBAHNSTIFTUNG





**Oben:**  
Die Allererste: 41 001 vom Bw Mönchengladbach mit Reisezug Richtung Heimat in der Halle des Kölner Hauptbahnhofs (1952).  
FOTO: TODT/EISENBAHNSTIFTUNG

nover (48, Bw Braunschweig Hbf, Braunschweig Vbf, Göttingen P, Uelzen), Münster (77, Bw Osnabrück Hbf, Kirchweyhe, Rheine), Essen (7, Bw Wanne-Eickel, Paderborn), Wuppertal (35, Bw Hagen-Eck, Wuppertal-Langerfeld, Siegen, Warburg), Köln (10, Bw Mönchengladbach) und Kassel (39, Bw Kassel, Bebra, Marburg).

Als dann der Puls des Wirtschaftsaufschwungs immer deutlicher schlug und absehbar war, dass man die zukünftigen Verkehre nicht mehr ohne eine Anpassung von Verteilung und Beheimatung ganzer Triebfahrzeugbaureihen bewältigen konnte, wurden die Grundlagen dafür geschaffen, dass die Dampflok auf den Magistralen noch einmal zur Leistungsträgerin avancierte und sich in das immer schärfere Wirtschaftlichkeitsdenken einer Staatsbahn erfolgreich eintaktete.

Zurück zum Mai 1955: Die Materialprobleme mit den St47K-Kesseln der 41, die übrigens die Herabsetzung des Kesseldrucks von 20 auf 16 atü in Leistung und Wirtschaft weitaus besser „verkraftet“ hatte als die Baureihe 05 (siehe EJ 10/2017, „Der man das Rückgrat brach“), traten mit zunehmendem Alter der Kessel und den unweigerlich immer wieder anfallenden Schweißarbeiten immer deutlicher zutage. Und so schien für die besonders abge-

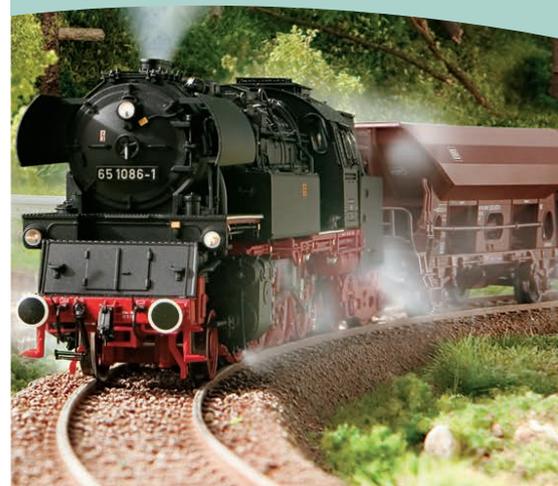
## ERNEUTER ÄRGER MIT DEM KESSEL

- ANZEIGE -

# 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](http://www.die-modellbahn.de)

XUND & AKTIV

FORSCHA



spielwies'n



wirtschafteten Dampferzeuger ein Ersatz durch Neubauten unabwendbar, wobei es sich nicht mehr um bloße Nachbauten, sondern um Neukonstruktionen nach Maßgabe der zwischenzeitlich erarbeiteten „neuen Baugrundsätze“ im Dampflokbau handeln sollte. Auf diese Weise wurde im Rahmen einer vom 6. August bis zum 24. September 1957 im AW Braunschweig durchgeführten L4-Hauptuntersuchung 41 331 des Bw Hamburg-Eidelstedt mit einem von Henschel unter der Fabriknummer 29639 gelieferten Neubaukessel versehen und am 25. September 1957 dem Betrieb übergeben. Bis Juni 1962 waren 102 weitere DB-41er mit Neubaukesseln ausgerüstet worden. Über die Bauartcharakteristika der Neubaukessel, mit deren Einbau das äußere Erscheinungsbild der Maschinen nachhaltig verändert wurde, ist bereits an anderer Stelle ausführlich berichtet worden. Es sei hier lediglich auf die konsequente Anwendung der Schweißtechnik, die vergrößerte Strahlungsheizfläche durch Anfügen einer Verbrennungskammer bei gleichzeitiger geringfügiger Reduzierung der Rostfläche, die reduzierte Berührungsheizfläche (Rohrheizfläche), den Mischvorwärmer und den Heißdampfregler mit Seitenzugbetätigung hingewiesen. Über die Probleme der Neubaukessel ist ebenfalls schon geschrieben worden. Hier sei nur erwähnt, was von jeher und bis zum Einsatz heutiger Museumsloks gilt: Unbestreitbar ist bei den

**Oben:**  
Auf Tour an der Ruhr: 41 027 vom Bw Wanne-Eickel mit Kohlezug in Herne-Bauckau (15. März 1960).  
FOTO: MAROTZ/  
EISENBAHNSTIFTUNG





DB-Neubaukesseln die Gefahr des Wasserreißen größer als bei den Ursprungskesseln. Ebenso klar ist aber auch, dass dieser Gefahr durch überlegte Feuerführung und Wasserhaltung wirkungsvoll begegnet werden kann, weswegen sie voll betriebs-tauglich sind und das Prädikat des Hochleistungs-kessels mit deutlich gesteigerter Verdampfungsleistung ohne Wenn und Aber verdienen.

## ÖLFEUERUNG NUR FÜR EINZELNE BW

Von der zwingenden Notwendigkeit, 41er in großer Zahl mit neuen Dampf-zeugern auszustatten, waren auch viele Maschinen des Bw Osnabrück Hbf betroffen. In diesem größten 41er-Bw der DB lief im zweiten Halbjahr 1957 gerade die Umrüstung der 01.10 auf Ölfeuerung an. Was lag da näher, als auch die kilometerintensiv auf der Rollbahn eingesetzten Osnabrücker 41er auf die neue Feuerungsart umzustellen? Aus technischen Gründen sollte das vorerst nur bei Loks mit Neubaukesseln geschehen und so schickte man die frisch umgebaute 41 224 am 30. November 1957 vom AW Braunschweig nicht zurück in die Heimat, sondern zu Henschel nach

Unten:  
Braunhäuser Tunnel bei Bebra:  
Die elektrifizierungsbedingten  
Aufschlitzarbeiten sind in vollem  
Gange, als ihn eine unbekannte  
41er auf ihrem Weg nach Norden  
durchquert (3. Mai 1962).

FOTO: FÖRST/EISENBAHNSTIFTUNG



- ANZEIGE -

# MODELL + TECHNIK

MESSE RUND  
UM MODELLBAU +  
ELEKTRONIK

EUROPEAN N-SCALE CONVENTION

MODELLBAHN - MODELLFLUG

SCHIFFSMODELLBAU

CARS AND TRUCKS



**Detailverliebtheit trifft Adrenalin**  
Freuen Sie sich auf atemberaubende  
Rennen, waghalsige Manöver  
und spektakuläre Anlagen.

**NEU** Technik-Neuheiten und  
aktuelle Produktrends aus den  
Bereichen Computer, Elektronik,  
Games und Fotografie

**23.-26.11.2017**  
Messe Stuttgart

Öffnungszeiten: täglich 10 - 18 Uhr  
[www.stuttgarter-messeherbst.de](http://www.stuttgarter-messeherbst.de)

\* **VORTEILSCOUPON: 2 Euro Ermäßigung.**

Bei Einlösung dieses Coupons erhalten Sie einen einmaligen Preisnachlass von 2 Euro auf die Tageskarte zur Modell + Technik 2017\*. Der Coupon kann nur online unter [www.messe-stuttgart.de/vorverkauf](http://www.messe-stuttgart.de/vorverkauf) eingelöst werden. Geben Sie in der gewünschten Ticketkategorie den Vorteilscode **eisenbahnjournal17** ein und klicken Sie auf „Code prüfen“. Im weiteren Bestellprozess wird der Preisnachlass vom Ticketpreis abgezogen.

## Technische Daten Baureihe 41

<sup>1</sup> = Lok mit Ursprungskessel, <sup>2</sup> = Lok mit Neubaukessel DB. Bei den auf Ölfuehrung umgestellten Maschinen mit DB-Neubaukessel weichen einige Werte geringfügig ab

Bauart		1'D1' h 2
Betriebsgattung		G 46.18/20
Höchstgeschwindigkeit vor-/rückwärts	km/h	90/50
Indizierte Leistung bei mittlerer Belastung	PSi	1900 <sup>1</sup> /1940 <sup>2</sup>
Zylinderdurchmesser	mm	520
Kolbenhub	mm	720
Treib- und Kuppelraddurchmesser	mm	1600
Laufreddurchmesser vorn/hinten	mm	1000/1250
Kesseldruck (ab 1941)	kg/cm <sup>2</sup>	16
Anzahl der Heizrohre	Stck.	85 <sup>1</sup> /80 <sup>2</sup>
Heizrohrdurchmesser	mm	70 <sup>1</sup> /54 <sup>2</sup>
Anzahl der Rauchrohre	Stck.	20 <sup>1</sup> /42 <sup>2</sup>
Rauchrohrdurchmesser	mm	171 <sup>1</sup> /143 <sup>2</sup>
Rohrlänge zw. den Rohrwänden	mm	6800 <sup>1</sup> /5200 <sup>2</sup>
Überhitzerrohrdurchmesser	mm	30 <sup>1</sup> /38 <sup>2</sup>
Rostfläche	m <sup>2</sup>	3,89 <sup>1</sup> /3,87 <sup>2</sup>
Heizfläche der Feuerbüchse	m <sup>2</sup>	15,90 <sup>1</sup> /21,22 <sup>2</sup>
Heizfläche der Heiz- und Rauchrohre	m <sup>2</sup>	187,25 <sup>1</sup> /156,32 <sup>2</sup>
Verdampfungsheizfläche gesamt	m <sup>2</sup>	203,15 <sup>1</sup> /177,54 <sup>2</sup>
Überhitzerheizfläche	m <sup>2</sup>	72,22 <sup>1</sup> /95,77 <sup>2</sup>
Achsstand Lok mit Tender 2'2' T 34	mm	20175
Länge über Puffer Lok mit Tender 2'2' T 34	mm	23905
Leergewicht Lok	t	92,6 <sup>1</sup> /93,2 <sup>2</sup>
Reibungsgewicht b. Achslast 18 t	t	70,0 <sup>1</sup> /74,5
Dienstgewicht Lok	t	101,9 <sup>1</sup> /101,5 <sup>2</sup>

Kassel, wo sie zur ersten Ö1-41 der DB wurde. Am 4. Februar 1958 traf sie, umfassend ertüchtigt, wieder in Osnabrück ein. Bis Juni 1961 sind ihr weitere 39 Loks gefolgt, wobei ab August 1960 frisch umgebaute Öler auch dem Bw Kirchweyhe zugewiesen wurden.

Das erwähnte, immer stärkere Wirtschaftlichkeitsdenken mit Steigerung der täglichen Kilometerleistungen und Verlängerung der Lokläufe war keineswegs auf die ölgefeuerten Maschinen beschränkt. Im Sommerfahrplan 1958 fand sich ein Umlaufplan des Bw Fulda für sechs 41 Kohle mit einer Laufleistung von 592 Kilometern pro Lok und Tag. Zur gleichen Zeit absolvierten die 41er des Bw Wanne-Eickel den Durchlauf Kirchweyhe – Aachen West mit 360 Kilometern. Und im Reisezugdienst waren es die 41er des Bw Hannover Hgbf, die mit schweren Reisebüro-Sonderzügen „Alpen-See-Express“ auf der topografisch schwierigen Umgehungsroute Hannover – Altenbeken – Kassel unterwegs waren. 41er aus Hamburg-Eidelstedt beförderten während der Sommermonate ellenlange Turnuszüge nach Westerland, deren Fahrzeiten mit 90 Stundenkilometern kaum zu halten waren. Dass es dabei zu moderaten Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit kam, war bei der DB ein offenes Geheimnis.

Spezielle Reisezüge standen auch in Bremerhaven-Geestemünde auf dem Programm der 41: Neben eiliger Fracht nach Süden, wie Bananen, Südfrüchte und Seefische (wir wurden eingangs Zeugen davon), und nach Norden, wie Autos und andere Exportgüter, galt es, Schnellzüge der Zuggattung Dm für die amerikanische Besatzungsmacht mit Ziel Berlin-Lichterfelde zu befördern, mit Lokwechseln in Seelze. Auch hier tat man regelmäßig gut daran, es nicht bei 90 Stundenkilometern auf dem Tacho zu belassen. In den Sommerfahrplänen 1960 und 1961 waren es 41er, hier vom Bw Kassel, die den 388(!)-Kilometer-Durchlauf Frankfurt Egbf – Kassel – Altenbeken – Hannover-Linden bewältigten, der auch in den sich jeweils anschließenden Winterfahrplänen beibehalten wurde. Unangefochten waren so alle 216 Loks, die mit St47K-Kesseln eingeschlossen, auch zu Beginn des Sommerfahrplans 1963 noch voll im Geschäft.

Die Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Hannover und Würzburg am 24. Mai 1963 brachte der 41 erstmals empfindliche Leistungseinbußen (nachdem die elektrische Befahrbarkeit der Relation Fulda – Frankfurt ab 1. Oktober 1961 bereits erste Einschnitte mit sich gebracht hatte). Da gleichzeitig im Zusammenhang

mit der Eröffnung der Vogelfluglinie die Lübecker 41er ihre Leistungen komplett verloren, galten die Maschinen plötzlich nicht mehr als Mangelware. Ihre Leistungseinbußen konnten zunächst noch kompensiert werden, beispielsweise durch Umsetzung der bisher in Fulda heimischen Loks nach Limburg; dennoch ereilte auch die 41 das typische Schicksal von auf Magistralen eingesetzten Dampfloks: Da der Strukturwandel zuerst hier wirksam wurde und Kompensationen an Grenzen stießen, wurde im Juni 1964 als erste DB-41 die 41 315 vom Bw Hamburg-Eidelstedt (St47K-Kessel) z-gestellt.

Schon bald machte die z-Stellungswelle auch vor den kohlegefeuerten Loks mit Neubaukesseln nicht mehr Halt. Zwar wurde der Neubaukessel der am 1. März 1966 schwer verunglückten Bremerhavener 41 322 im Dezember 1966 noch in 41 019 vom Bw Flensburg eingebaut, die so übrigens zur 104. 41er mit Neubaukessel wurde; allerdings wurde wegen eines vergleichsweise leichten Unfallschadens die mit Neubaukessel ausgerüstete 41 041 vom Bw Löhne im Dezember 1966 z-gestellt.

In nur wenige Jahre zuvor nicht für möglich gehaltener rasanter Abfolge lichteteten sich nun die Reihen der einstmals so begehrten Mehrzwecklokomotiven, allerdings mit Ausnahme der Öl-Maschinen: Während der Bestand an betriebsfähigen Kohle-41ern (seit 1. Januar 1968: 041) Mitte 1970 bei nur noch drei Exemplaren lag, von denen als letzte 41 293, nach geraumer Zeit als Heizlok, am 15. Dezember 1971 ausgemustert wurde, hielt sich beim Bw Rheine, wohin von 1967 bis 1969 die Öl-Loks aus Osnabrück und Kirchweyhe umgesetzt worden waren, über viele Jahre hinweg ein Bestand von 35 41 Öl (seit 1. Januar 1968 als 042 bezeichnet). Ihnen ist in ihrer neuen Heimat bekanntlich nichts geschenkt worden und sie haben

### EINSATZ BIS ZUM ENDE DER DAMPFZEIT

dort, besetzt mit Personal aus Rheine, Emden und Osnabrück, bis zum ultimativen DB-Dampfende wiederum beeindruckende Leistungen erbracht, die die Erinnerung vieler Eisenbahnfreunde der älteren Generation bis heute prägen. Als mit 41 096, 113 und 186 die letzten drei Maschinen am 27. Oktober 1977 (!) ausgemustert wurden, hatte sich eine Baureihe verabschiedet, die sich wie kaum eine andere in allen Disziplinen der Zugförderung ihre Sporen verdient hatte. Sie wuchs an ihren Aufgaben – unermüdlich und oft genug vor schnellen und schweren Zügen über sich selbst hinaus. □

# 40 JAHRE – IMMER NOCH ZUVERLÄSSIG

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



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



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



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



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



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



**Gotthardbahn**  
Best.-Nr. 701601



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



**DB und DR**  
Best.-Nr. 701701

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

**Eisenbahn JOURNAL**  
EXTRA  
2  
2017

**Baureihe 218**  
Konrad Koschinski

218 453-9  
DB

Mit DVD  
Laufzeit 64 Minuten

Die Baureihe 218  
INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

Technik, Einsatz, Varianten, Verbleib  
SPECIALS: Baureihen 210 und 217

**NEU**

Deutschland € 15,00  
Österreich € 16,50  
Schweiz Sfr. 24,80  
Belgien € 17,50  
Italien, Spanien, Portugal € 19,50

Mit einem Dienstalter von über 40 Jahren gehört die Baureihe 218 zu den Loktypen der DB, die am längsten zuverlässig ihren harten Alltagsdienst verrichten. Schon 2007 waren allerdings nur noch die Hälfte der einst stolzen Flotte von über 400 Maschinen im Einsatz. Ein Restbestand steht jedoch immer noch der DB AG zur Verfügung und jubelt bei Anfahrten den Gesang des Abgasturboladers in die Luft. Die RioGrande-Filmprofis widmen auf der beiliegenden DVD speziell dieser Baureihe ein ausführliches Porträt, das vor allem die Zeit bei der DB AG unter die Lupe nimmt – mit vielen tollen Zugaufnahmen und natürlich ausführlichen technischen Details.

116 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. RioGrande-DVD „Die Baureihe 218“ (Laufzeit 64 Minuten)

Best.-Nr. 701702 | € 15,-





# ZEITREISE

---

## Wiesbaden Hbf 1971

TEXT: JOACHIM SEYFERTH



Nur wer fast zu spät kam, um seinen Zug noch zu erwischen, rannte an diesem Schauspiel im Wiesbadener Hauptbahnhof vorbei. Andere mit etwas mehr Zeit hielten vielleicht für einen kurzen Moment inne und bewunderten diese besondere Illumination, hervorgerufen durch die Lichtstrahlen der Wintersonne, die sich in der Mittagszeit des 10. Januar 1971 erst durch die obere milchige Dachverglasung und dann durch den Staub und Dunst in der großen Bahnhofshalle kämpften. Und einer hielt



diesen Moment sogar mit seiner Kamera fest, es war Günther Schilp aus Mainz, ein leiser und bescheidener Freund der Eisenbahn (und speziell derjenigen im Nassauer Land), der bereits vor einigen Jahren nicht von uns, sondern vor uns gegangen ist. So mancher wird sich an ihn erinnern und ihn unverändert vermissen.

Eines seiner Vermächtnisse ist dieses Eingangsbild zu dieser Zeitreise zum größten Bahnhof der hessischen Landeshauptstadt, auf dem neben der Stimmung des Lichtes die unterschiedlichen Wagengarnituren sowie der natürlich noch manuell bediente Zugzielanzeiger dominieren. Angezeigt ist jetzt der Personenzug nach Frankfurt am Main, Abfahrt um 13.15 Uhr. Am Schluss läuft ein Gepäckwagen mit und kündigt von bevorstehenden kurzen Verladeseznen auf so manchem Zwischenbahnhof wie etwa Mainz-Kastel, Flörsheim oder Frankfurt-Höchst. Zwar ist die

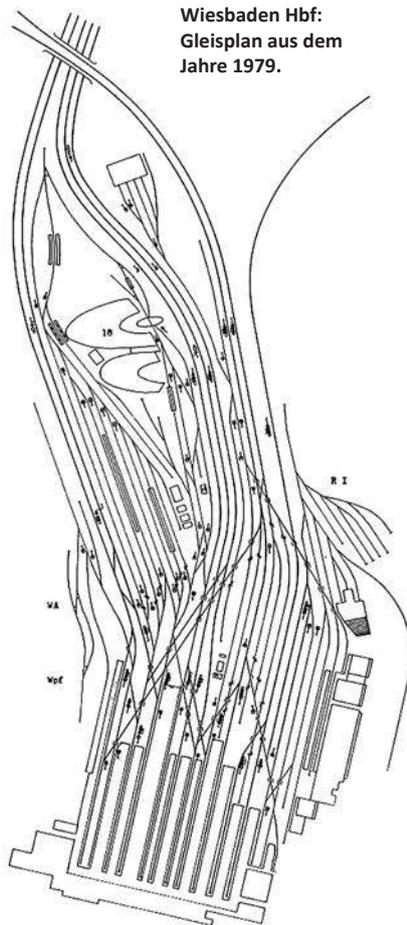
**10. Januar 1971: Noch schwebt das Licht der Dampflokzeit über dem Ambiente derselben Epoche in den Hallen des Wiesbadener Hauptbahnhofs. Auf Gleis 5 steht der Personenzug nach Frankfurt bereit.**  
FOTO: GÜNTHER SCHILP

Stecke schon längst elektrifiziert und ganz vorne am Wagenzug ist noch die Elektrolokomotive zu erahnen, aber mit Packwagen und Halt an allen Stationen war solch ein Zug in den Siebzigern wohl eine ganze Weile und vor allem länger als heute unterwegs. Denkt man so ganz naiv.

Pustekuchen! Der Griff zum Wiesbadener Abfahrtsplan aus dieser Zeit lässt uns aus allen Wolken fallen: N 4123 hieß dieser Zug, fuhr auch laut Fahrplan auf Gleis 5 aus und benötigte von Wiesbaden Hbf bis Frankfurt Hbf dreiundvierzig Minuten – genauso lange wie die heutige S-Bahn!!! Damals wie heute ein identischer Laufweg und eine unveränderte Anzahl an dazwischen liegenden Haltestationen! Welch beeindruckende frühere Leistung: ein schwererer Wagenzug mit in der Regel geringerer Anfahrbeschleunigung als die heutige S-Bahn, Abfertigung des Zuges auf den Bahnsteigen durch Zugführer und Zugschaffner (Reisendenbetreuung, Türemschließen, an manchen Stationen zusätzliche Aufgaben am Gepäckwagen) sowie eine gegenüber heute verlangsamte Einfahrt in den Frankfurter Hauptbahnhof wegen mehr Weichenstraßen und des anschließenden Stumpfgleises mit Prellbock.

Ungläubig schauen wir noch einmal hin und vergleichen. Kein Druckfehler –

Wiesbaden Hbf:  
Gleisplan aus dem  
Jahre 1979.



auch die anderen vergleichbaren Nahverkehrszüge nach Frankfurt benötigten mit teilweise minimalen Abweichungen die gleiche Fahrzeit. Das gibt's doch gar nicht! Da wurde und wird uns seit Jahrzehnten die „schnelle“ S-Bahn als Fortschritt verkauft und ist tatsächlich doch keinen Deut schneller als die „ollen“ Personenzüge in den Siebzigern! Nicht, dass wir Tempo mit Fortschritt gleichsetzen möchten, aber das grenzt schon beinahe an Betrug! Das ist kein Fortschritt, das ist hinsichtlich des eigentlichen Potenzials der S-Bahn-Triebzüge ein klarer Rückschritt, eine riesige Vergeudung von vermeintlicher Innovation und großen Investitionen. Das gleiche Missverhältnis ist übrigens auch auf der Parallellinie festzustellen, der heutigen S 8 zwischen Frankfurt und Wiesbaden über Mainz. Heute bumelt dort die S-Bahn, früher bemühte sich der lokbespannte Nahverkehrszug um eine nahezu identische oder gar geringere Fahrzeit. Wir können es immer noch nicht fassen. Ist unsere Zeitreise gar eine Zeitschleife, in der sich nichts verändert?

Da steht er also auf Gleis 5, unser im wahrsten Sinne des Wortes „beschleunigte“ Personenzug nach Frankfurt. Zur sinnlichen Beleuchtung dieser Szene kommt die akustische Melange hinzu, die stets in großen Bahnhofshallen und also natürlich



Diese Intercity-Begegnungen am selben Bahnsteig waren in den 80ern oft planmäßig. Am 23. Januar 1983 warteten 103 123 und 103 219 auf Ausfahrt.



Nicht nur Schnee, sondern auch ein 601 waren in Wiesbaden Hbf Highlights: „Alpen-See-Express“ Dt 13417 mit 601 016 an der Spitze (10. Februar 1985).

auch hier anzutreffen war: quäkende Lautsprecherdurchsagen, quietschende Bremsen, summende Elektrokarren, klirrende Kupplungen, heulende Lüfter und knallende Schaltwerke der Elloks, Stimmengewirr, herumflatternde Tauben und aufbrausende Dieselmotoren. Die tonnenförmigen Bahnsteigdächer gaben all diesen Geräuschen einen gewichtigen Nachhall, der den Vergleich mit einer riesigen Kathedrale nicht zu scheuen brauchte. In Wiesbaden Hauptbahnhof war anno 1971 immer was los, selbst an einem leeren Bahnsteig ohne

Züge wurde es feierlich, wenn zwei Meter über den Reisenden die Lautsprecher knackten und meist viel zu laut oder viel zu leise, aber immer ein wenig verzerrt die Stimme des Aufsichtsbeamten ertönte, der von einem der zwei Dienstgebäude auf den Bahnsteigen 4/5 oder 6/7 ins Mikrofon sprach:

„Nach Gleis 5 fährt ein der Schnellzug von Hagen nach Basel mit Kurswagen nach Chiasso, Milano und Ancona. Über Mainz, Worms, Ludwigshafen, Mannheim, Karlsruhe, Baden-Oos, Offenburg, Frei-

burg. Vorsicht bei der Einfahrt des Zuges!“ Kurz darauf knackten die Lautsprecher über dem Nachbarbahnsteig für die Gleise 6 und 7 und die gleiche Stimme schnarrte: „Zugführer 1885 bitte zur Aufsicht – wiederhole, Zugführer 1885 bitte zur Aufsicht kommen!“

Das Jahr 1971 kann mit Fug und Recht als die Hoch-Zeit des Wiesbadener Hauptbahnhofs betrachtet werden, denn der brandneue Intercity im Zweistundentakt lief auch die hessische Landeshauptstadt an und bereicherte mit Eleganz und beinahe vornehmer und geräuscharmer Zurückhaltung die Zug-Vielfalt in der fünfschiffigen Halle. Einer der diesbezüglichen Höhepunkte war die nachmittägliche Parallelausfahrt mit dem Schienenbus nach Limburg über Bad Schwalbach (Abfahrt um 16.57 Uhr als N 3938) und dem IC 127 „Münchner Kindl“ und seiner 103 nach München (Abfahrt um 16.58 Uhr). Oft fuhren diese beiden Züge trotz der planmäßigen Differenz von einer Minute bei der Abfahrtszeit nahezu gleichzeitig ab – etwa bei kleinen Verzögerungen bei der Abfertigung oder beim geringfügigen Warten auf Anschlusszüge. Dann surrte der kurze Intercity aus Gleis 4, während der Schienenbus aus Gleis 10 knatterte und sich beide sodann eher ein



Im August des ersten „Nullerjahrs“ bereicherte der Künstler Titus Grab mit seinen Installationen die Bahnhofswelt in der hessischen Landeshauptstadt (24. August 2000).



Weit entfernt von den Bahnsteigen befand sich das Bahnbetriebswerk, hier unter anderem mit einem 515-Pärchen an der Ladestation (14. April 1982).

unfreiwilliges kleines Wettrennen bis etwa in Höhe des Bahnbetriebswerkes lieferten, wo der Schienenbus auf der Trasse der Aartalbahn schon merklich die ersten Höhenmeter erklommen hatte und so manche seiner Fahrgäste buchstäblich und vielleicht sogar etwas neidvoll auf den erstklassigen Intercity herabblickten, der schließlich zwischen Wasserturm und Abstellanlagen mit nun doch deutlich höherem Tempo gen Wiesbaden Ost verschwand.

Zu dieser Zeit war die Welt des Fernreiseverkehrs auf der Schiene in Wiesbaden noch völlig in Ordnung, bis dieser in den nächsten zwei Jahrzehnten trotz einer kurzzeitigen Renaissance durch das zweiklassige IC-System sukzessive zu Gunsten von Mainz Hauptbahnhof heruntergefahren wurde, welches an der schnelleren linken Rheinstraße liegt. Das belegt auch der kleine Abfahrts- und Ankunftsplan zu Wiesbaden Hbf zum Sommerfahrplan 1972, gültig vom 28. Mai bis 30. September: Ganze 34 TEE-, IC- und D-Züge fuhren hier innerhalb von 24 Stunden ab, die beiden Glanzlichter waren hierbei der TEE 20 „Saphir“ von Frankfurt am Main nach Brüssel Midi mit dem Dieseltriebzug der Baureihe 601 (später teilweise mit Gastur-

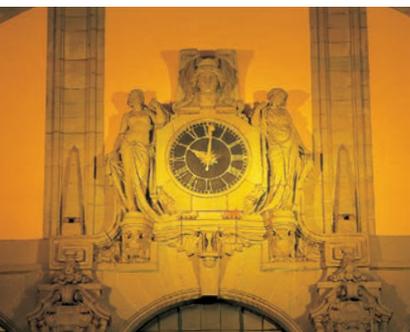
bine BR 602) sowie das Zugpaar IC 163/168 „Hessenkurier“ zwischen Wiesbaden und München (ebenfalls BR 601). Ein herausragender Zug unter den D-Zügen war unter anderem der D 618 nach Hamburg-Altona, der Wiesbaden um 15.54 Uhr verließ und ab 1979 übrigens mit gleicher Zugnummer in das zweiklassige IC-System integriert wurde: Wie alle IC-Züge des erstklassigen Systems zwischen 1971 und 1979 fuhr auch

er von Wiesbaden Hbf aus über die „Kaiserbrücke“ zwischen Wiesbaden Ost und Mainz-Mombach auf die linke Rheinseite und hielt nur 24 Minuten später in Bingerbrück – eine unschlagbar schnelle und attraktive Verbindung ins Städtchen am Beginn des Mittelrheintals, die es danach nie mehr bzw. nur kurzzeitig in fahrplan- und betriebstechnischen Ausnahmesituationen gab!

**Regnerischer Wintercharme am großzügig gestalteten Bahnhofsvorplatz. Es herrscht gerade kommunaler Wahlkampf (5. Januar 2008).**



In Wiesbaden Hbf einsteigen und ohne Umsteigen fast überall hinfahren – das war zu dieser Zeit insbesondere auch mit den zahlreichen langlaufenden Eilzügen möglich, von denen einige auch ihren Start- und Zielpunkt in Wiesbaden hatten. Den Anfang machte der morgendliche E 1659 (Abfahrt 6.28 Uhr) nach Nürnberg mit Kurswagen nach Ulm über Miltenberg und Crailsheim und Crailsheim sowie mit weiteren Kurswagen nach München und Passau. Der Zug für Eisenbahnfreunde, um die Dampfzentren Landa oder Crailsheim am späten Vormittag zu erreichen! Kurz darauf verließ E 1547 nach Konstanz (mit Kurswagen nach Kehl und Straßburg) die hessische Landeshauptstadt. Herausragend waren auch der noch lange Zeit verkehrende Eilzug ins holländische Nijmegen (im Sommerfahrplan 1972 Abfahrt um 10.13 Uhr als E 1724) sowie der E 1574 nach Celle (Abfahrt 13.51 Uhr, Ankunft in Celle 20.44



Von den Pendlern schon gar nicht mehr beachtet wird der kunstvolle Jugendstil in der Eingangshalle (7. April 1983).

Uhr). Am Nachmittag gesellte sich auch noch ein ausgesprochenener und bekannter Heckeneilzug dazu, nämlich der E 2028 von Mainz nach Altenkirchen via Limburg und Westerburg (Abfahrt 15.12 Uhr), mit dem man gemütlich und dennoch rasch über die Ländchesbahn nach Niedernhausen, weiter durch den „Goldenen Grund“ nach

Limburg und schließlich durch den tiefen Westerwald gondeln konnte. Damals war das in gut drei Stunden möglich, heute mutiert die Schienenfahrt von Mainz nach Altenkirchen dagegen zu einer ungemütlichen und umsteigerreichen Weltreise!

Und zwischen all diesen Zug-Herrlichkeiten gab's natürlich noch die kleineren, die kürzeren Züge, die „Lumpensammler“. Angefangen bei den Schienenbussen der Aartalbahn, die auf den Gleisen 10 oder (meist) 11 abfahren, über die „Zigarren“ (Baureihe 517) der Ländchesbahn nach Niedernhausen/Limburg bis zu den meist mit 141 bespannten Nahverkehrszügen nach Koblenz, Mainz/Darmstadt und Frankfurt. Noch hatten sich Anfang der Siebziger bei diesen letztgenannten Zügen die Silberlinge nicht vollends durchgesetzt, wie es beim Eingangsbild auch unschwer zu erkennen ist. Noch führen beispielsweise auf der rechten Rheinstrecke artreine 4yg-Umbauwagenzüge im Nahverkehr, die Silberling-Steuerwagen von anderen Zügen kamen meist noch als „Hasenkasten“ daher und vereinzelte frische, neu gebaute Silberlinge verströmten von ihrer Inneneinrichtung in den ersten Betriebsmonaten einen ganz eigentümlichen, nicht zwingend unangenehmen Plastikgeruch.

Noch war eben auch hier eine ganz und gar sinnliche Eisenbahn zugegen, zu der auch der dezent röhrende Auspuff der roten V 60 beitrug, die in Wiesbaden Hbf mit gleich mehreren Exemplaren fleißig an der Bereit- und Umstellung zahlreicher Zuggarnituren beteiligt war oder sich an der Güterabfertigung an der Westseite des Bahnhofs mit den Stückgutwagen beschäftigte.

Sogar Limburger Dampflokomotiven der Baureihe 050 kamen noch in den Hauptbahnhof, aller-

- ANZEIGE -

# 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](http://www.faszination-modellbau.de)

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

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

[youtu.be/nGwLbjPHDIO](https://youtu.be/nGwLbjPHDIO)

Jetzt auch mit: [www.echtdampf-hallentreffen.de](http://www.echtdampf-hallentreffen.de)

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





Als es noch DB-Personenverkehr auf der Aartalbahn und das alte Befehlsstellwerk gab: 517 008 verlässt als N 5662 die Hallen (12. Februar 1982).

ALLE FOTOS SEITE 30 BIS 34: JOACHIM SEYFERTH (7), GRAFIKEN SEITE 29 UND 30: SAMMLUNG SEYFERTH (2)

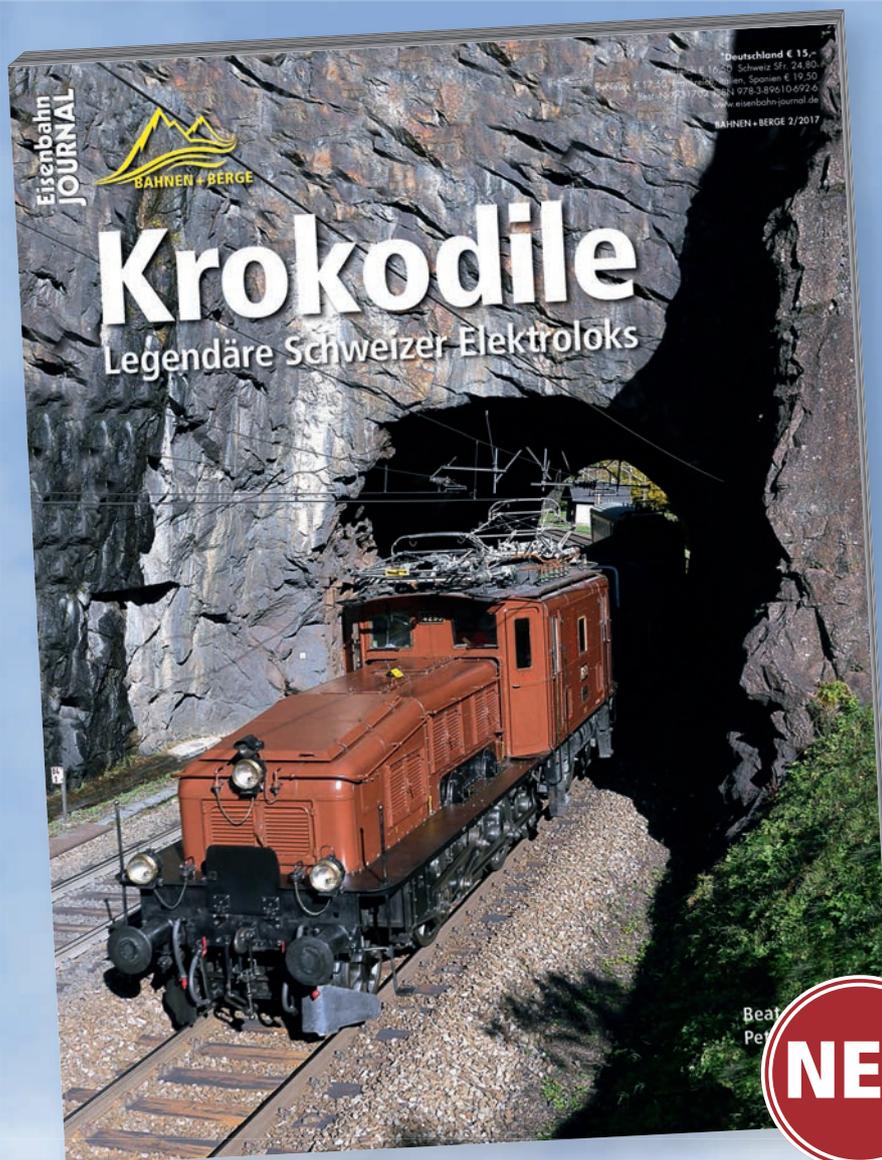
dings nur noch für seltene Bauzugdienste hier oder in Wiesbaden Ost. Überhaupt atmete der ganze Bahnhof noch die Dampflokzeit, wie dies nicht nur das Eingangsbild beweist: Auf dem Boden des Querbahnsteiges waren noch die Stellen erkennbar, an denen sich die Bahnsteigsperrn befanden und man hier zum „Zügegucken“ nur mit einer Bahnsteigkarte durchkam. In der Eingangshalle gab es rechter Hand fünf Fahrkartenschalter mit dem typischen ovalen Sprechfenster, daneben der große und separate Raum der Reisezugauskunft, wo Beamte mit wichtigen und ernsten Mienen hinter einem langen Pult und in erhöhter Sitzposition wie bei Amte oder Gericht den mitschreibenden Bittstellern Städtenamen und Uhrzeiten aus dicken Büchern vorlasen. Und auf einem kleinen Tisch lagen immer so verlockende Heftchen wie „DB mit Pfiff“ oder „Rad und Schiene“, im Drehständer daneben nicht minder neugierig machende Prospekte und Zettelchen, derer sich normale Reisende wie selbstverständlich bedienten, die aber von schüchternen und minderjährigen Eisenbahnfreunden stets ein wenig verstohlen stibitz wurden.

Auch neben der Fahrkartenausgabe waren die Eisenbahner natürlich allgegenwärtig: Als Erster der „mobile“ Auskunftsbeamte mit entsprechend beschrifteter Schirmmütze, der mit einem Kursbuch unter dem Arm an den „Brennpunkten“ des Publikumsverkehrs in der Nähe der Prellböcke verweilte und auch für andere Bahnhöfe wie etwa Mainz oder Frankfurt meist auswendig die gewünschten Zugverbindungen und Anschlüsse aufsagte. Dann die Gepäckarbeiter auf ihren „Eidechsen“, die Rangierer, die Bahnhofsarbeiter und natürlich all die unsichtbaren Eisenbahner in fernen Stellwerken, in den Bürofluren in versteckten Seitentrakten, bei der Güterabfertigung: Fast 800 (!) Eisenbahner waren Anfang der Siebziger in Wiesbaden Hbf beschäftigt, dazu kamen rund 100 Mitarbeiter der angegliederten Bereiche der Deutschen Bundespost sowie etwa 180 Beschäftigte in den zahlreichen Geschäften und Service-Betrieben im Bahnhof, angefangen bei Schuhreparatur und Schlüsseldienst über den Blumenladen und die Wechselstube bis hin zur „Presse International“ oder zur Trinkhalle im

rundlichen Fünfzigerjahre-Stil mitten auf dem Querbahnsteig.

All das ließ der Eisenbahnfreund jedoch noch mehr als sonst links liegen, wenn hinter dem Querbahnsteig an einem Prellbock gelegentlich schon mal eine der neuen 103er stand, die vor 1971 freilich schon im normalen Schnellzugdienst „erprobt“ wurde, bevor sie ab Sommerfahrplan 1971 auch und vornehmlich die zweistündlichen Erste-Klasse-ICs fuhr. In diesem Kontext ist das Eingangsfoto von Günther Schilp sozusagen das Schlussbild der historischen Eisenbahn in Wiesbaden, bevor die alten Zugzielanzeiger ersetzt und die Altbauwagen mehr und mehr durch artreine Silberling-Garnituren und danach auch diese auf den Verbindungen nach Frankfurt durch die neue S-Bahn abgelöst wurden. Doch noch im ganzen Jahrzehnt der Siebziger war in Wiesbaden Hauptbahnhof immer was los, oft war es laut, selten leise, es gab dunkle Ecken, helle Nebelschwaden noch vorhandener Dampfheizungen und mitunter strahlte sogar hier die Sonne, deren Licht sich im richtigen Winkel den Weg bis auf die Bahnsteige bahnte ... □

# LEGENDÄRE SCHWEIZER ELEKTROLOKS



Beat Moser widmet sich in der neuen Ausgabe der Erfolgsreihe „Bahnen + Berge“ den wohl bekanntesten Lokomotiven der Schweiz, den legendären „Krokodilen“ der Gotthardbahn. Die Entwicklung und die Einsätze der Ce 6/8 II der ersten Generation werden ebenso behandelt wie die verbesserte Nachbauserie Ce 6/8 III. Eigene Kapitel befassen sich mit den sechshebigen „Seetal-Krokodilen“ De 6/6 und den „Rangier-Krokodilen“ der Serie Ee 6/6 I der SBB sowie den schmalspurigen Abkömmlingen der Rhätischen Bahn. Eine informative Lokstatistik rundet den Inhalt ab.

**104 Seiten im Großformat  
22,5 x 30,0 cm, Klebebindung,  
ca. 160 Abbildungen**

**Best.-Nr. 731702 | € 15,-**

**NEU**



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



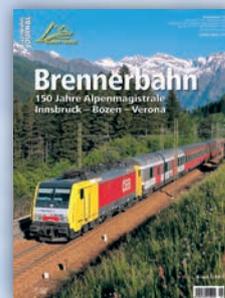
**Die Zentralbahn**  
Schweizer Alpenbahn auf Meterspur  
Best.-Nr. 731501



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



**Spessartrampe**  
Laufach-Heigenbrücken  
Best.-Nr. 731602



**Brennerbahn**  
Best.-Nr. 731701

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



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

**Eisenbahn  
JOURNAL**

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

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]





## Schluss mit Genuss im Saaletal

Land, lass dich sehen! Das tut es auch an der Saale, mit ökologischer Friedfertigkeit und Feenanmutung bei Sichtung der dortigen Burgen und Schlösser. Vom ICE/IC aus in sanfter Tempo-Passage ohne Lärmschutzwände. Doch ab Fahrplanwechsel ist Schluss mit Genuss durchs Saaletal wegen Fernzugverlust. Schade drum!

TEXT/FOTO:  
WOLFGANG MATUSSEK

Anfang der 1990er Jahre verfügte der Bahnhof in Krumbach noch über umfangreiche Gleisanlagen. Werktags zur Mittagszeit kam es zum Zusammentreffen mehrerer Schienenbuseinheiten (Aufnahme 16. Oktober 1991).

FOTO: GERHARD ZIMMERMANN



BAHNSTATION IM WANDEL DER ZEIT

# 125 Jahre Bahnhof Krumbach

Will ein Ort heutzutage wirtschaftlich aufblühen, so muss er einen Autobahn-Anschluss haben. Vor 140 Jahren war jedermann klar: Will ein Ort wirtschaftlich aufblühen, muss er einen Eisenbahn-Anschluss haben. Aus dieser Erkenntnis heraus fing auch die heutige Stadt Krumbach einst an, sich um einen Bahnanschluss zu bemühen

TEXT: ANDREAS S. LÜNEBURG



1

**Der Bahnhof Krumbach-Hürben im Jahre 1902.**

FOTO: VERKEHRSARCHIV  
NÜRNBERG/SAMMLUNG  
LÜNEBURG



Zu lesen ist hiervon in einer Denkschrift, die bereits im Jahre 1861 bei den Gebr. Nübling in Ulm verlegt wurde. Begründet wurde die Notwendigkeit der Bahn mit der Fruchtbarkeit des Bodens und dem regen Handel und Geschäftsverkehr eines Ortes, der im Herzen Bayerisch-Schwabens liegt. So würden die Geschäftsbeziehungen nicht nur nach Neu-Ulm und Ulm, sondern auch nach Baden-Württemberg, nach Augsburg und München sowie nach Kaufbeuren intensiviert werden können.

Trotz der inzwischen bestehenden Bahnlinie Augsburg – Buchloe – Kaufbeuren und der Bahn Ulm – Kempten, die die Aussichten eines Neubaus verringerten, wurde eben dieser Bahnbau über Krumbach vom Abgeordneten von Staufenberg in der Abgeordnetenkommission vorgeschlagen. Nach der Ablehnung bemühte man sich mittels des neuen Vizinalbahngesetzes um den Bau einer Eisenbahnlinie Günzburg – Mindelheim, die aber mit 6,3 Millionen Mark zu teuer war, vor allem weil die beteiligten Gemeinden sich mit 1,6 Millionen Mark hätten beteiligen müssen. Doch auch 16 Jahre später lag die Kostenberechnung immer noch bei sechs Millionen Mark, was immer noch zu teuer war und wiederum abgelehnt wurde.

Da es vielen Gemeinden so erging, wurde das Lokalbahngesetz geschaffen, in dem die Kosten für Bahnbau und -unterhalt deutlich heruntergedrückt werden konnten. So wurde am 21. Februar 1886 ein weiterer Vorstoß unternommen, um das ein Vierteljahrhundert währende Ringen um einen Bahnanschluss zu einem guten Ende zu bringen. Dass es noch zwei weitere Jahre dauerte, bis der Bahnbau genehmigt wurde, lag auch dieses Mal an Querschlägern anderer Gemeinden, die vorgeschlagene Bahntrasse so zu verändern, dass auch sie in den Genuss des Bahnanschlusses kommen würden. Weil dies an den Kosten scheiterte, wurde endlich am 30. April 1888 die Lokalbahn Günzburg – Krumbach durch Gesetz genehmigt. 1891 wurde der Bau begonnen, und am 17. Juli 1892 erreichte der erste Zug Krumbach. Am 24. September 1892 wurde die Strecke technisch abge-

nommen, am 29. September 1892 endlich feierlich eröffnet und ging zum 1. Oktober 1892 offiziell in Betrieb.

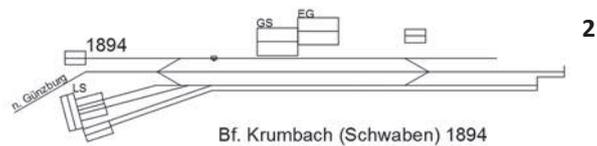
Die Strecke war bis Krumbach 27,8 Kilometer lang. Ab 1909 wurde die Bahnstrecke von Mindelheim aus in Richtung Krumbach gebaut, und der Lückenschluss erfolgte 1910 (zur Kilometrierung der Gesamtstrecke siehe Übersicht unten). Die größte Steigung lag bei 25 Promille, der kleinste Kurvenradius betrug 246,5 Meter. Ellzee war mit 511,1 Metern über dem Meeresspiegel die höchstgelegene Station, in Günzburg begann die Strecke bei 445,7 Metern über dem Meeresspiegel. Krumbach war mit Einfahrsignalen gesichert, ebenso Ichenhausen. An Kunstbauten gab es eine Straßenüberführung, eine Autobahnüberführung und 19 Brücken.

Typische Fahrzeuge waren zur Länderbahnzeit die bekannte GtL4/4 (Baureihe 98.8) und zur Bundesbahnzeit die Dampflokbaureihen 98.10 und 64 sowie natürlich später die Schienenbusse VT 98 (Baureihe 798).

Die Station Krumbach verfügte über ein Empfangsgebäude mit Güterschuppen, eine Gleiswaage, ein Nebengebäude und zwei weitere Schuppen sowie als Endbahnhof einer Strecke über einen zweistöckigen Lokschuppen mit Lokbehandlungsgleisen. Das älteste Bild des Bahnhofs Krumbach-Hürben wird vom Verkehrsarchiv Nürnberg auf das Jahr 1902 datiert (siehe Bild 1 auf der ersten Doppelseite rechts unten). Das Empfangsgebäude trägt noch die Namen der beiden Orte, der Stadt Krumbach und der Gemeinde Hürben, die die Bahn an die große weite Welt anschloss. Diese beiden Orte wurden im Jahre 1902 zur Stadt Krumbach vereinigt. Wahrscheinlich ist das der Grund für die Aufnahme. Der neue Ort hatte nun 3172 Einwohner; heutzutage sind es mit den eingemeindeten Orten 10 000 Einwohner mehr, der Zentralort Krumbach hat gut 9000 Einwohner.

Das erwähnte älteste Bilddokument des Bahnhofs Krumbach-Hürben

zeigt einen Güterschuppen, der noch in Fachwerkbauweise erstellt ist. Bei dem Gebäude vorne rechts dürfte es sich um das Abortgebäude handeln mit einem Bretterzaun als Sichtschutz. Drei Fensterachsen auf der Traufseite deuten auf die höhere Bedeutung des Bahnhofs hin, denn er ist damals ja noch eine Endstation. Nach den Normen der Bayerischen Staatseisenbahn befand



Der erste Gleisplan von 1894 (nach Angaben von Siegfried Baum).

den sich im ersten Stock die Wohnräume des Bahnhofsvorstands, im zweiten Stock die des Streckengängers. Bahnsteige gibt es noch keine.

Der erste Gleisplan von Krumbach aus dem Jahre 1894 (Bild 2) zeigt den typischen Endbahnhof einer bayerischen Lokalbahn. In einer Kurve um den Lokschuppen fährt der Zug über eine symmetrische Doppelweiche ein. Es gibt ein Bahnsteiggleis, eine Einfahrgleis und ein Umsetzgleis, das gleichzeitig die Zufahrt zum Lokschuppen und zu einem Lagerschuppen ist. Am Ende des Einfahrgleises befindet sich eine Kopf-rampe, kombiniert mit einer Seitenrampe am Ende des Umfahrgleises.

Im Jahr des 100-jährigen Jubiläums der Eisenbahn in Deutschland besuchte am 7. Oktober 1935 der Fotograf der Reichsbahndirektion Augsburg Krumbach, um für das Hochbaudezernat Innenaufnahmen des Bahnhofs anzufertigen. Bild 3 zeigt den Fahrkartenschalter im Betriebsbüro, wir sagen heute Dienstraum, der so auch schon zu Zeiten des Prinzregenten Luitpold ausgesehen haben mag; man beachte das Schreibpult und den Fahrkartenschrank im Hintergrund.

Im November 1938 kommt wieder ein Fotograf vorbei und fotografiert die Krumbacher Bahnanlagen. Auf Bild 4 sieht man, dass der Güterschuppen inzwischen neu gebaut worden ist und wesentlich länger ist. Am zweistöckigen Lokschuppen (Bild 5) ist ein dreigeschossiges Dienstgebäude angebaut worden mit Übernachtungsräumen für die Zugpersonale der Frühzüge.

Da die Strecke 1910 bis Mindelheim verlängert worden war und von der Lokstation Krumbach die Lokalbahnzüge nach Günzburg bzw. Mindelheim bespannt wurden, war es notwendig und (kosten-)günstig, die Lokomotiven hier zu restaurieren. So sparte man sich eine Lokbehandlungsanlage, denn beide Endbahnhöfe hätten sonst eine benötigt. Christian Danziger hat im *Eisenbahn-Journal* ja bereits über die origi-

### Mittelschwabenbahn Günzburg – Krumbach – Mindelheim

0,0	Günzburg
3,6	Wasserburg
6,7	Kleinkötz
9,2	Hochwang
11,5	Ichenhausen
15,8	Ellzee
21,4	Neuburg/Kammel
22,9	Hirschfelden
24,5	Billenhausen
27,8	<b>Krumbach (Schwaben)</b>
29,3	Krumbach Schule
31,3	Niederraunau
33,6	Aletshausen
35,9	Hauptelshofen
38,0	Loppenhausen
41,2	Breitenbrunn
45,3	Pfaffenhausen
48,3	Hausen
51,3	Nassenbeuren
55,1	<b>Mindelheim</b>





3



4



5



6



7



8



9

- 3: Der Fahrkartenschalter im Betriebsbüro im Jahre 1935.  
 4: Das Empfangsgebäude und der Güterschuppen. Letzterer ist verlängert worden und immer noch in Fachwerkbauweise.  
 5: Das Bahnbetriebswerk Krumbach.  
 6: Der Warte- und Schalterraum. Die Bilder 4 bis 6 stammen aus dem Jahre 1938.  
 7: Der Neubau des Güterschuppens.  
 8: Auf der Straßenseite des neuen Güterschuppens herrscht viel Betrieb.  
 9: Die Innenaufnahme des neuen Schuppens zeigt viele Details, die Anregungen für die Ausstattung im Modell geben. Die Bilder 7 bis 9 stammen aus dem Jahre 1963.

FOTOS 3 BIS 9: VERKEHRSARCHIV NÜRNBERG/SAMMLUNG LÜNEBURG  
 ABB. LINKE SEITE: ANDREAS LÜNEBURG (OBEN), EJ-ARCHIV



10



11



12

10: Der neue Kiosk.

11: Das neugestaltete Betriebsbüro mit Fahrkartenschrank.

12: Der Anfang der 1960er Jahre modernisierte Warteraum sah nicht wirklich gemütlich aus.

Die Bilder 10 bis 12 entstanden im Jahre 1963.

FOTOS 10 BIS 12: VERKEHRSARCHIV NÜRNBERG/SAMMLUNG LÜNEBURG

ABB. UNTEN: ANDREAS LÜNEBURG

14: Das sanierte Bahnhofsgebäude ist jetzt Privathaus mit Balkon.

15: Von den einst umfangreichen Gleisanlagen sind nur noch ein Kreuzungs- und ein Abstellgleis übriggeblieben.

16: Vier Dieseltriebwagen unterschiedlicher Baureihen (642 und 650) von DB Regio treffen mittags im Bahnhof zusammen und werden teilweise gekoppelt gefahren.

17: Die Kurve aus Richtung Günzburg. Daneben die einstige Ladestraße, die heute einem Autohändler gehört. Die Bilder 14 bis 17 wurden am 29. Juni 2017 aufgenommen.

FOTOS 14 BIS 17: ANDREAS LÜNEBURG

nelle Bekohlungsanlage und ihren Bau betrachtet (EJ 1/2010).

Schaut man sich den Warte- und Schalterraum an, so könnte man meinen, immer noch in königlich-bayerischer Zeit zu sein (Bild 6). Das Fachwerk-Abortgebäude war inzwischen durch ein massives Gebäude ersetzt worden, das weiter in Richtung Bahnhofstraße gebaut wurde. Es bestand mindestens bis in die 70er Jahre.

Am 15. Oktober 1963 wurde wieder ein Fotograf, jetzt von der Bundesbahndirektion Augsburg, losgeschickt. Er fotografierte den renovierten Bahnhof. Der neue Güterschuppen scheint jetzt doppelt so lang wie sein Vorgängerbau zu sein (Bild 7). An der Rampe steht ein G 10. Anscheinend werden auch die Gleisanlagen überarbeitet. Eine Besonderheit des Krumbacher Bahnhofs ist das Außenstellwerk unter dem neuen Vordach des Empfangsgebäudes. Im Hintergrund sieht man den Schlot einer der vielen Fabriken in der Nähe des Bahnhofs, die für die Zunahme des Güterumschlags gesorgt haben. Bild 8 zeigt den lebhaften Ladeverkehr auf der Straßenseite, und im Inneren sehen wir die Waage für die Behandlung des Stückguts und eine größere Anzahl von Collico-Behältern (Bild 9). Auch in das dazugehörige Büro der Güterabfertigung ist 1963 die zeittypische Moderne eingezogen.

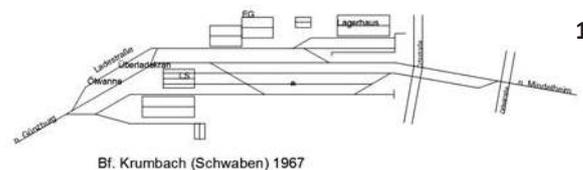
Auf Bild 10 sehen wir eines der „Hauptbeförderungsgüter“: Schüler – und im Hintergrund rechts den neuen Kiosk, der so wichtig war, dass von ihm noch ein weiteres Bild angefertigt wurde. Auch das Innere des Empfangsgebäudes ist renoviert worden. Das Betriebsbüro atmet 1963 mehr Luft (Bild 11), während der Warte- und Schalterraum zwar heller, aber auch ungemütlicher aussieht (Bild 12).

Der Gleisplan von 1967 nach Siegfried Baum zeigt die Veränderungen der Gleisanlagen (Bild 13). An der Ladestraße befand sich ein Bockkran, und es wurde eine Ölauffangwanne für die Umladung von Heizöl eingebaut.

2014 wurde das Empfangsgebäude von einem Krumbacher Privatmann erworben und gründlich saniert. Dieser hat inzwischen seine Physiotherapie-Praxis im Güterschuppen eingerichtet, dort, wo früher die Schalter waren, befindet sich ein Imbiss und die ehemaligen Dienstwohnungen sind wieder vermietet und – welcher Luxus – mit Balkonen versehen worden (Bild 14). Die Gleisanlagen sind inzwischen komplett umgebaut und an die aktuellen Verkehrsbedürfnisse angepasst worden. Es gibt ein

Kreuzungsgleis und ein Abstellgleis für die Triebwagenzüge. (Bild 15). Wieder ist Krumbach ein Mittelpunkt-Bahnhof, von dem aus Züge auf die Reise gehen; so treffen sich mittags hier mehrere Triebwagenzüge, und zwar in unterschiedlicher Kombination (Bild 16).

Die Strecke in Richtung Günzburg (Bild 17) ist inzwischen saniert worden, und die Geschwindigkeitsbeschränkungen, die die Streckenreisegeschwindigkeit niedrig hielten, sind aufgehoben. Neben dem Schülerverkehr wird auch der Personenverkehr



13

Der Gleisplan von 1967 (nach Angaben von Siegfried Baum).

Richtung Neu-Ulm und Ulm immer wichtiger, so dass durchgehende Züge geplant sind. Der Autor erinnert sich noch, als er einen Praktikanten-Austausch mit Győr in Ungarn betreute und der Zug von Ulm kommend in Günzburg einfuhr, während der Zug nach Krumbach im selben Moment fahrplanmäßig abfuhr, so dass man bis zum nächsten Anschluss nach Krumbach noch eine Stunde Zeit hatte. □



14



15



16



17

Zum Weiterlesen:  
 Siegfried Baum, Schwäbische Eisenbahn  
 Die Verkehrsgeschichte der Lokalbahnen in Mittelschwaben,  
 Verlag Wolfgang Zimmer, Eppstein im Taunus  
 Walter Zeitler und Helge Hufschläger,  
 Die Eisenbahn in Schwaben. 1840 bis heute,  
 Motorbuch-Verlag Stuttgart

# JANAS 4000-PS-LOK BEIM HOFER TANKSTOPP

TEXT UND FOTOS: MICHAEL GIEGOLD

Jeden Donnerstag verkehrt der Sandzug von Kayna nach Plochingen. Die Bespannung kann variieren. Entweder kommt der Zug mit einer Lok der Baureihe 241, einer der Ex-Super-Ludmillas von Railion bzw. DB Schenker, und Schubunterstützung von einer 232, oder mit einer „Maxima“ oder eben wie auf unseren Bildern allein mit einer 4000-PS-Lok der Baureihe 241.

Der Zug ist immer ein Erlebnis, aber die Verkehrszeit fast unplanbar: Bei Temperaturen im Sommer von über 30 Grad musste die Lok oftmals abkühlen, manchmal kommt der Zug erst nachts oder es ist Mistwetter oder es gibt einen plötzlichen „Wolkenschaden“ ... All dies war am 3. September 2017 aber glücklicherweise nicht der Fall. Der Sandzug fuhr unter der Zugnummer 69393 und die Zuglok war die Ex-241 008 der DB AG, die jetzt der Starkenberger Baustoffwerke GmbH gehört. Kennzeichen der Super-Ludmilla 241 ist der rote Streifen am grünen Lokkasten mit weißem Latz, die „normalen“ 232 haben eine weiße Bauchbinde.

In Hof kam es zu einem Tankstopp – eine herrliche Gelegenheit, um sonnige Impressionen vom Sandzug mit der 4000-PS-Lok einzufangen, die übrigens an diesem Tag von einer Frau gesteuert wurde. □





### Lokhistorie 132 008-4/241 008-2

Baujahr 1973

12.12.1973 Indienststellung beim Bw Erfurt

01.01.1992 Umzeichnung in 232 008-3

ab 01.01.1994 im Bestand der DB AG, Geschäftsbereich Traktion

1998/99 Umbau im Werk Cottbus mit Einbau eines neuen 4000-PS-Dieselmotors vom Typ 2-5D49M und Ersatz eines unfallbeschädigten Führerhauses (übernommen von 232 157-8)

23.11.1999 Umzeichnung in 241 008-2

ab 01.09.2003 im Bestand von Railion Deutschland AG

ab 16.02.2009 im Bestand von DB Schenker Rail Deutschland AG

(NVR-Nummer: 92 80 1241 008-2 D-DB)

09.07.2013 z-Stellung

02.10.2015 Ausmusterung bei DB Schenker

03.10.2015 an Starkenberger Baustoffwerke GmbH als Lok Starkenberg "241 008-2"

(NVR-Nummer: 92 80 1241 008-2 D-TRG)

02.10.2015 Überführung von Halle (S) nach Starkenberg

Linke Seite unten:  
Kurz vor der Einfahrt in den Hofer Güterbahnhof rumpelt der grüne Ganzzug durch das Hofer Stadtgebiet (der blaue Volvo hat den Fotografen zum Aufnahmeort gebracht ...).

Oben:

Nach der Einfahrt in den Güterbahnhof und dem Abkoppeln steht die 241 an der Tanke.

Linke Seite oben:

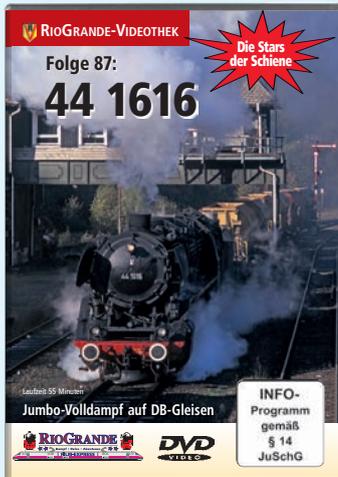
Lokführerin Jana lässt ihre Tochter Peggy, die ihre Mama auf der Fahrt von Kayna nach Hof begleitet hat, Eisenbahnluft schnuppern. Gemeinsam haben sie ihre Lok betankt und posieren jetzt stolz vor der 4000-PS-Ludmilla.

Rechts Mitte und unten:

Nach dem Lokführerwechsel und im Kontrast zum Goldregen startet der Sandzug aus dem Hofer Güterbahnhof mit tollem Sound die Weiterfahrt.



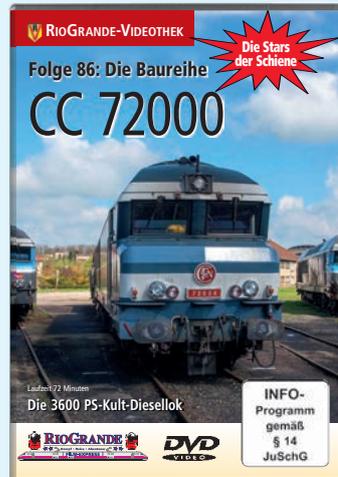
# Die **NEUEN** Stars der Schiene



Die mächtigen Güterzugjumbos der Baureihe 44 bevölkerten jahrzehntlang das Ruhrgebiet und die daran anschließenden Regionen, waren sie doch prädestiniert für den schweren Güterverkehr, der bis in die Schlussphase des DB-Dampfbetriebs dort Alltag war. Das RioGrande-Filmteam konnte im Jahre 1999 den damals noch betriebsfähigen Jumbo 44 1616 vor planmäßigen DB-Güterzügen im Raum Hamm, Hagen und Dieringhausen einsetzen. Bei kaltem, sonnigem Herbstwetter sind damals herrliche Aufnahmen entstanden, die heute so nicht mehr wiederholbar sind. Erleben Sie einen typischen Einsatztag einer Güterzugdampflok, wie er jahrzehntlang bei der DB Alltag war. Faszinierend sind Blicke hinter die Kulissen und historische Aufnahmen, die an den Planbetrieb der Reihe 44 bei der DB erinnern. Ein Kapitel

behandelt die seit einigen Jahren laufende betriebliche Aufarbeitung von 44 1616, die nach dem damaligen Spektakel mit Fristablauf abgestellt werden musste.

**Laufzeit 55 Minuten • Best.-Nr. 6387 • € 16,95**



Sie sind Kult und leider vom Aussterben bedroht: die dieselelektrischen 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 Zugszenen, 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**



**Erhältlich direkt bei:**

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100 • [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) • [www.riogrande.de](http://www.riogrande.de)



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

# Eisenbahn und Nahverkehr



Fach-Bücher in hoher Druckqualität aus dem VBN Verlag Bernd Neddermeyer (Auswahl)



**Bahnhöfe**  
216 Seiten, Format 21 x 29,7 cm, Hardcover, 330 S/W-Abbildungen  
Best.-Nr. 1410  
**jetzt nur € 20,-**



**Einsteigen, bitte! –**  
128 Seiten, Format 16,5 x 24 cm, Hardcover, 36 großformatige Abbildungen  
Best.-Nr. 1441  
**jetzt nur € 5,-**



**Eisenbahnen in der Sächsischen Schweiz, Band 5**  
272 Seiten, Format 21 x 29,7 cm, Hardcover, mehr als 600 Abbildungen  
Best.-Nr. 1435  
**jetzt nur € 20,-**

**Bücher vom VBN Verlag Bernd Neddermeyer**

**Jetzt bei uns bis zu 70% reduziert**



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

**Sparen Sie bis zu 70% gegenüber früheren Ladenpreisen**

Nur solange Vorrat reicht!

Alle VBN-Bücher, die ab sofort bei der Verlagsgruppe Bahn erhältlich sind, finden Sie unter [www.vgbahn.de/neddermeyer](http://www.vgbahn.de/neddermeyer)



Erhältlich direkt bei der Verlagsgruppe Bahn:  
VGB-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481-100 • [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)

# Axel Johanßen

In unmittelbarer Nachbarschaft des Bahnhofs im Gummersbacher Stadtteil Derschlag wuchs Axel Johanßen in den 1950er Jahren auf. Der Panoramablick aus dem Elternhaus auf Züge, Gleisanlage und Güterschuppen löste schon in früher Kindheit bei ihm Begeisterung aus, und zwar nicht nur für die Eisenbahn, sondern auch für die Lastwagen an der Laderampe und die Obus-Gespanne an der Haltestelle. Um die frühkindliche Förderung kümmerten sich Vater und Großvater: Ohne Absprache mit den weiblichen Familienmitgliedern kauften die beiden – nicht ganz uneigennützig – für den Sohn bzw. Enkel schon eine Märklin-Eisenbahn, als der das Wort „Lokomotive“ noch nicht aussprechen konnte. Verwandtenbesuche in Siegen führten alsbald regelmäßig zur Straßenbrücke über den dortigen

Hauptbahnhof, wo es jede Menge schwere Dampflok zu bewundern gab. Und auch das Bw Altenhundem, das sich so wunderbar vom Parkplatz am Berghang der „Hohen Bracht“ beobachten ließ, war öfters Ziel von Sonntagsausflügen mit dem Familien-Lloyd. Unter den Folgen derartiger Freizeit-Angebote „leidet“ der 1953 geborene Johanßen bis heute: Das Interesse für Eisenbahn- und Straßenfahrzeuge prägte schließlich auch seinen beruflichen Weg, der nach einem technischen Studium nicht etwa ans Zeichenbrett führte, sondern über verschiedene kurze Zwischenstationen bei unterschiedlichen Medien direkt als Selbstständiger in den Fachjournalismus mündete. Zwar standen hier Nutzfahrzeuge und vor allem Feuerwehrfahrzeuge jahrzehntelang im Vordergrund, aber die Liebe zur Eisenbahn ging dabei nie verloren. Kein Wunder, denn schon als Schüler war Johanßen in den frühen 1970er Jahren mit Bahnfahrkarte und Rucksack zu den bekannten Dampfzentren gepilgert, später auch mit dem Auto zu den Brennpunkten des nunmehr dampflokfreien Eisenbahn-Geschehens in Westdeutschland. Dabei entstand eine umfangreiche Bildsammlung, die freilich heute von seinem Straßenfahrzeug-Bildarchiv (Lkw, Omnibusse und vor



allem Feuerwehrfahrzeuge) hinsichtlich ihres Umfangs um ein Vielfaches übertroffen wird.

Auch heute noch ist Axel Johanßen eisenbahnfotografisch aktiv. Gerne und regelmäßig besucht er die Bahnen im Harz und verschiedene Museumseisenbahnen. Loks und Züge stehen dabei längst nicht immer im Mittelpunkt. Hochbauten, Gleisanlagen oder Signale dienen ebenso als Motive wie deren Überbleibsel. Und „Gelegenheitsmotive“ anlässlich von Reisen werden auch immer mal wieder „mitgenommen“. Im Vordergrund stehen bei ihm seit jeher dokumentarische Aspekte, weniger das Einfangen von Atmosphäre und Stimmung. Fotografierte er einst den Niedergang der Bahn im Bergischen Land, so beschäftigt er sich heute auch gerne damit, die Wiederherrichtung längst stillgelegter Strecken in seiner Heimat fotografisch zu begleiten. Besondere Aufmerksamkeit bei seinen fotografischen Aktivitäten fanden stets auch Schmalspurbahnen und private Eisenbahnbetriebe. Auf dem Bild zeigt sich Axel Johanßen hin- und hergerissen zwischen Eisenbahn und Feuerwehrfahrzeugen – eingerahmt von einem Andreaskreuz und einem historischen Magirus-Tanklöschfahrzeug (Foto: Walter Friebe, Köln).



Auch Sonderzüge haben ihren Reiz, wenn Fahrzeuge und Motiv harmonieren: Im Sommer 1985 passiert ein vierteiliger VT 08.5 den „Westlichen Rauenthaler Tunnel“ im Verlauf der Strecke Wuppertal-Oberbarmen – Remscheid-Lennep. Die mittlere Röhre („Östlicher Rauenthaler Tunnel“) gehört ebenfalls zu dieser Verbindung, der rechtsliegende „Langenfelder Tunnel“ dient der Verbindung von Wuppertal-Wichlinghausen und -Langerfeld mit dem Betriebsbahnhof Rauenthal, in den alle drei Gleise unmittelbar auf der Südseite der Röhren einmünden.

Da kommt man ahnungslos am 3. September 1998 mit dem Auto über die Umgehungsstraße in Holzminden an – und dann das: Am örtlichen Hafen rangiert die Kasseler 216 167 vor dem großen Getreidespeicher – ein Motiv, das lange auf der Wunschliste stand und an diesem Tag unverhofft in Erfüllung ging.



Gebieterisch ragen die Hauptsignale nach einem heftigen Schneesturm im strengen Winter 1978 in den grauen Winterhimmel über dem Bahnhof Marienheide.





Zählte einst zu den prägenden Kindheitserlebnissen: Wenn die Oma in Köln oder Hagen an den Zug gebracht werden musste, war der Enkel selbstverständlich dabei. Die Akustik eines ausfahrenden Schnellzugs in einer großen Bahnhofshalle war ein ebenso unverzichtbares wie eindrucksvolles Erlebnis. Erst sehr viel später gelang es, ein vergleichbares Ereignis am Berliner Ostbahnhof wenigstens optisch festzuhalten (01 2107 vom Bw Dresden am 12. Oktober 1976 mit dem D 370).



Winterlandschaft mit Lok „Waldbröl“ im Wiehltal bei Alperbrück am 8. Dezember 2012. Die putzige Jung-Lok gehörte einst der Kleinbahn Bielstein – Waldbröl und wurde im Eisenbahnmuseum Dieringhausen wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Seither ist sie regelmäßig auf der Wiehltalbahn vor Tourismuszügen unterwegs.



Immer wieder ein besonderer Festtag: Der jährliche „Blaulicht-Tag“ bei der Märkischen Museumseisenbahn in Herscheid-Hüinghausen ermöglicht feine rot-schwarze Motive. Links die heute als „Bieberlies“ bekannte Henschel-Lok 60 der früheren Kleinbahn Gießen – Bieber. Rechts ein Magirus-Deutz S 3500 von 1955, der – heute in Privatbesitz – einst der Feuerwehr Remscheid-Lennep als Tanklöschfahrzeug TLF 15 diente.

41 360 kämpft sich, unterstützt von der kaum sichtbaren 01 118, mit ihrem Sonderzug von Köln in Richtung Hagen die letzten Meter zum Bahnhof Marienheide hinauf. Beide Maschinen haben auf dem Streckenabschnitt von Gummersbach nach Marienheide, der zu diesem Zeitpunkt – wir schreiben den 19. April 1997 – längst keinen planmäßigen Zugverkehr mehr aufweist, „gut zu tun“.



# MODELLNEUHEITEN



## A.C.M.E.

120 151 „ZDF“ der DB. H0, Variante, Epoche V. Detailreiches und lupenrein bedrucktes Modell der bekannten Werbelok von 1997. Erhältlich in Gleich- und Wechselstromversion sowie als DCC-Lok mit Sound. UVP: 284, 309 bzw. 397 Euro\*)



## NOCH

Burgruine. Formneuheit. Sehr detailliertes Hartschaum-Modell, gestaltet von Gipskünstler Manfred Luft. Wird als Hintergrundmodell für H0 angeboten, eignet sich aber genauso für den Vordergrund von TT-Anlagen. Sollte bemalt werden. UVP: 35 Euro



## HERPA

Ifa G 5. H0, Variante, Epoche III. Geländegängiger DDR-Laster mit kippar Mulde. UVP: 27 Euro



## PIKO

Schüttgutwagen Falns der VTG. N, Formneuheit, Epoche VI. Lupenreine Bedruckung, diverse Anbauteile. UVP: 36 Euro



## BUSCH

Nagetusch-Wohn- und -Verkaufswagen. H0, Formneuheit, Epoche III/IV. Zwei DDR-Klassiker der 60er- und 70er-Jahre, als „drüben“ noch Privatunternehmen gab. Sauber lackiert und bedruckt. UVP: je 19 Euro



**LILIPUT**

DE 2500 von Henschel-BBC. H0, Formneuheiten, Epoche IV. Gut detaillierte Modelle der zukunftsweisenden Drehstrom-Versuchsloks 202 003 und -4. Erhältlich in AC und DC. Ausführliche Vorstellung im Dezember-Journal folgt. UVP: 275 bzw. 339 Euro

**ROCO**

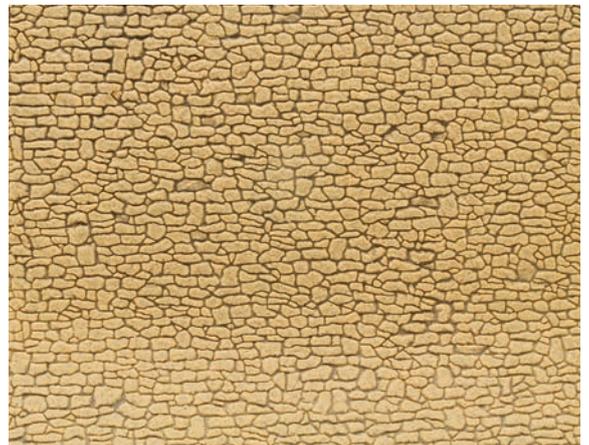
Behältertragwagen Lbs 578 der DB. H0, Variante, Epoche IVa.

Modell eines mit drei Wechselbehältern des Typs Efkr 401 für nässeempfindliche Schüttgüter bestückten Wagens. Sehr fein detaillierte Behälter, wie der Wagen lupenrein lackiert und bedruckt. UVP: 35 Euro



**PIKO**

BR 82 der DB mit Sound. N, Formneuheit, Epoche III. Zusätzlich zum Analogmodell ist jetzt auch eine Variante mit Sound erhältlich. UVP: 330 Euro



**VOLLMER**

„Steinkunst“-Mauerplatte Bruchstein. H0, Formneuheit. Sehr realistisch wirkendes Mauerwerk, leicht zu bearbeiten und nachzufärben. Auch als Wegpflaster für 0 und I geeignet. Größe 28 mal 16 Zentimeter. UVP: 7 Euro



**BUSCH**

Ifa G 5. H0, Formneuheit, Epoche III. Gut detailliertes Modell des DDR-Fünfftonners mit zwölfrippigem Kühler (Baujahre bis 1959). UVP: 29 Euro



### KRES

Gläserner Zug 491 001 der DB. TT, Formneuheit, Epoche IVb. Sehr gut gelungenes Modell des beliebten Ausflugsstriebwagens mit vorbildgerecht freiem Blick durch den Fahrgastraum, Innenbeleuchtung serienmäßig. Kann durch zwei zahnradlose Tauschradsätze auch geschleppt auf oberleitungslosen Strecken eingesetzt werden. Lieferbar mit und ohne Decoder. UVP: 287 bzw. 315 Euro



### TILLIG

BR 89.70 der DB. TT, Formneuheit, Epoche IIIa. Mit zahlreichen freistehenden Teilen ausgestattetes Modell, allerdings mit Gas- statt elektrischer Beleuchtung. Filigrane Steuerung, Decoder serienmäßig. Erhältlich auch in Ausführungen der KPEV und DR. UVP: 179 Euro



### ROCO

Wagen-Sets „Höllental“ 1 und 2. H0, Varianten, Epoche IIIb. Enthalten je einen Güterzug-Begleitwagen bzw. gedeckten Wagen (Pwgs 44/Gmehs 30) und zwei Güterwagen mit Ladung (Om 21 mit Schotter und Rms 31 mit zwei Traktoren bzw. Ommi 51 mit Kies und SS 15 mit zwei Bretterstapeln). Sechs schöne Modelle, die jede Epoche-III-Anlage bereichern. UVP: 89 bzw. 79 Euro

## LIMA

Tenderlok Reihe 851 der FS. H0, Formneuheit, Epoche III. Bildschönes Modell der in Italien weit verbreiteten Nebenbahn-Tenderlok, filigran detailliert und gut laufend. Blick durch den Führerstand frei. Erhältlich auch in Ausführungen mit Petroleumlampen und mit Schneepflug. UVP: 180 Euro



## BUSCH

Dreischariger Schlepperpflug. H0, Neuentwicklung, Epochen II und III. Modell eines von der Firma Rudolf Sack in Leipzig zwischen 1935 und '45 gebauten Pflugs für den Einsatz hinter Traktoren. Feines, im 3-D-Druck gefertigtes Modell, dessen Blankteile (Pflugschare, Radlaufflächen usw.) aber der farblichen Nacharbeit bedürfen. UVP: 27 Euro

## ARNOLD

Wagenset TMFB. N, Variante, Epoche IV. Vierteiliges Set eines Zuges für französische Militärangehörige, der bis 1994 zwischen Berlin und Straßburg lief, wegen seines Wagenmaterials „rollender Puff“ genannt. Die aus einem Liegewagen 1. Klasse, zwei Liegewagen 2. Klasse sowie einem „Escort-“ (Bar-)Wagen bestehende Garnitur ist mit unterschiedlichen Lokbaureihen der SNCF, DB und DR bespannbar. UVP: 176 Euro

## Die große Schweizer Modelleisenbahn

### Zug des Monats November: „Graue Maus“

Dieser Vierstrom-Triebzug wurde als Ergänzung zu vier 1961 gelieferten Einheiten 1967 nachgebaut. Bis 1988 waren sie als rot-beige Trans-Europ-Express zwischen Italien und den Niederlanden unterwegs. 1988 bauten die SBB ihre fünf RAeTEEII zu EC-Zügen mit grauem Anstrich um. Leistungen ab Zürich nach Mailand – Lausanne, Stuttgart und bis 1999 nach Frasne folgten. Der am 1.7.2003 ausrangierte Zug 1055 fährt am Kaeserberg weiter.

RAe 1055, 2.31 MW/3143 PS, 231 Pl., 309 t,  $v_{max}$  160 km/h

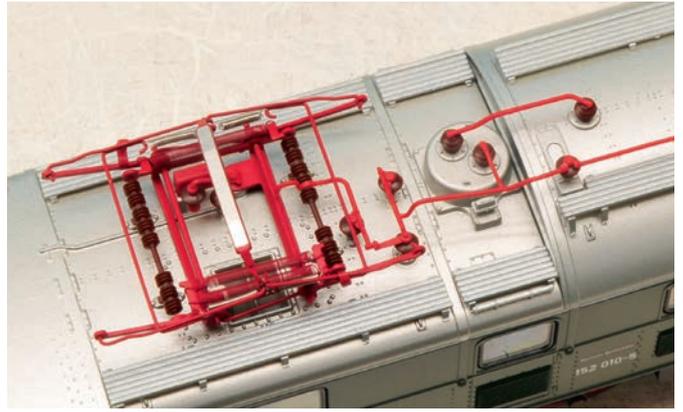
[www.kaeserberg.ch](http://www.kaeserberg.ch)



Text: Christoph Kutter ♦ Fotos: ka (18)



Das Lokinnere: mittig der Motor, links und rechts davon die Getriebe.



Vorbildgetreu und detailliert: die Dachlandschaft der 1-Seite.



## BAUREIHE 152 IN H0 VON PIKO

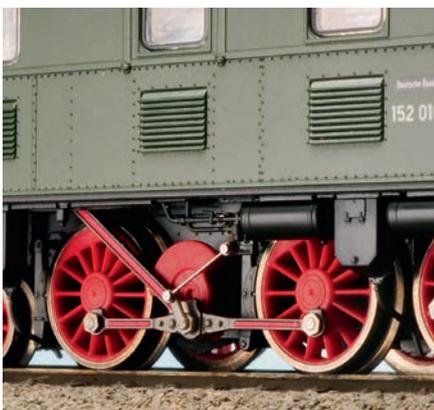
# Nase vorn

Auf der diesjährigen Spielwarenmesse kündigten gleich zwei Firmen Modelle der E 52/152 an: Fleischmann und Piko. Während die Nürnberger an ihrer Lok noch feilen, rollt das Sonneberger Modell schon aufs Gleis

VON CHRISTOPH KUTTER



Der zweite Führerstand vor dem Zurüsten.



Die Radsätze sind etwas kräftig geraten, die Stangen und der Abtrieb schön filigran.

- **Vorbild:** 152 010-5 der Deutschen Bundesbahn vom Bw Kaiserslautern, Untersuchungsdatum 27.8.65 (Epoche IVa).
- **Katalognummer:** 51820, Wechselstrom-Ausführung 51821. Soundversionen als E 52 angekündigt (51822 bzw. 51823).
- **Länge:** 19,8 Zentimeter, entspricht Vorbild (17,21 Meter).
- **Gewicht:** 540 Gramm.
- **Material:** Gehäuse, Drehgestelle, Radsterne und diverse Kleinteile aus Kunststoff, Treib- und Kuppelstangen sowie Stromabnehmer und Ballastgewicht aus Metall.
- **Zurüsteile:** Pufferbohlenausstattung, Tauschauftiege u.a. Kleinteile.
- **Ausführung:** Modell einer E 52 an der Grenze von Epoche III zu Epoche IV. Gehäuse mit feinen Nietreihen und Lüfterlamellen, Stirn- und Seitenfenster vorbildentsprechend modernisiert (gummi gefasst), Übergangstüren verschlossen. Scheibenwischer mitsamt Hebelgestänge einzeln angesetzt, ebenso Pufferbohlen. Unten DB-Reflexglaslaternen, oben große Reichsbahnlaterne. Griffstangen an den Türen freistehend. Führerstände eingerichtet, Maschinenraum mit Kulisse. Auf dem Dach schöne Wiedergabe der zahlreichen Nietreihen, einzeln montierte Laufbretter, zierliche Stromabnehmer des Typs SBS 10 und komplette Verkabelung. Hauptleitung (Kunststoff) von Stromabnehmer zu Stromabnehmer durchgehend. Fahrgestell mit schön detaillierten Treib- und Kuppelstangen aus Metallguss, feine bewegliche Abtriebe an der jeweils linken Blindwelle. Schienenräumer, Sandkästen und Bremsen sowie diverse andere Anbauteile freistehend. Wegen des gelenkigen Fahrgestellaufbaus zu großer Abstand zwischen den mittleren Achsen. Radsätze mit vergleichsweise kräftigen Laufflächen und Spurkränzen, Durchmesser der Radsterne daher herabgesetzt.
- **Lackierung und Bedruckung:** Lokkasten epochengerecht seidenmatt chromoxidgrün, Dach wie bis 1965 üblich weißaluminium. Fahrgestell tiefschwarz, Stromabnehmer karminrot. Radsterne und Gegengewichte der Blindwelle unlackierter Kunststoff. Alle Anschriften lupenrein und vorbildentsprechend aufgedruckt.
- **Technik:** Zweigeteiltes Laufwerk, jeweils um die Quer- und Senkrechtachse beweglich, dadurch gute Laufeigenschaften in Kurven und guter Stronkontakt. Drehgestelle kulissengeführt. Antrieb durch mittig angeordneten Motor mit zwei Schwungmassen über kurze Kardanwellen und Schnecken-Stirnrad-Getriebe auf alle Kuppelachsen. Beide mittleren Radsätze mit Haftreifen. Schaltplatine mit Schnittstelle PluX22 und Aussparungen für Decoder und Lautsprecher auf der Motorraum-

kulisse. Echter Oberleitungsbetrieb nicht möglich.

- **Licht und Sound:** Lichtwechsel rot/weiß fahrtrichtungsabhängig, Führerstände und Motorraum LED-beleuchtet, im Digitalbetrieb abschaltbar. Sounddecoder nachrüstbar.

- **Fahrverhalten:** Weiches Anfahren aus dem Stand, Höchstgeschwindigkeit umgerechnet 148 Stundenkilometer, gute Zugkraft. Leises Fahrgeräusch, Auslauf ca. 20 Zentimeter.

- **Wartung:** Illustrierte Bedienungsanleitung mit Ersatzteilliste und Explosionszeichnungen. Das Gehäuse lässt sich nach dem Lösen von zwei gut erreichbaren Schrauben auf der Unterseite durch Spreizen abnehmen, sitzt jedoch sehr fest. Um an den Motor und die Getriebe zu kommen, müssen Platine und Motorraumkulisse abgeschraubt werden.

- **Das könnte besser sein:** Pufferbohlen und Puffer sind bei der 152 nur angesteckt und sitzen nicht sonderlich fest. Ein Tröpfchen Sekundenkleber pro Steckverbindung oder längere Befestigungzapfen würden verhindern, dass sich diese Teile mit der Zeit lockern und (natürlich) im hintersten Winkel der Anlage Chaos verursachen können.

- **Preis:** 219,99 Euro. AC 249,99 Euro, Soundloks 319,99 bzw. 339,99 Euro.

## Kutters Fazit



Pikos Nachbildung der schwersten deutschen Ellokbaureihe ist ein solides Modell, das durch gute Fahreigenschaften und eine feine Detaillierung punktet. Luft nach oben gibt es jedoch im Fahrwerksbereich, wo die etwas schlicht geratenen und aus unlackiertem Kunststoff gefertigten Radsterne auf feine Stangen und Abtriebe treffen. Lobenswert ist Pikos Vertriebsstrategie, die darauf verzichtet, neue Fahrzeuge nur als mit elektronischen Funktionen vollgepackte hochpreisige Digitalmodelle anzubieten. Anstatt „Features“ zahlen zu müssen, die man eventuell gar nicht will oder die man mangels geeigneter Zentrale nicht abzurufen in der Lage ist, ersteinsteht man bei Piko vergleichsweise günstige Basismodelle, die sich jeder nach Bedarf digital aufrüsten kann.



# Drei sind genug

**Wer einen Bahnhof plant, sollte sich gut überlegen, welchem Zweck welches Gleis dienen soll, welcher Verkehr auf der Anlage stattfinden wird. Oft kann dann auf ein oder mehrere Durchgangsgleise verzichtet werden – zu Gunsten von Landschaft oder rangierfördernden Anschlussgleisen. Auch Josef Brandl kommt mit wenig Gleisen aus**

TEXT: CHRISTOPH KUTTER ♦ FOTOS: GABI UND JOSEF BRANDL



Links: Eine V 80 mit Umbauwagen hat Ausfahrt aus dem kleinen Bahnhof, in dem auch eine Lok der Baureihe 93 mit einem Güterzug wartet. Im Hintergrund das Lagerhaus der BayWa sowie davor das kleine Empfangsgebäude.

Oben: Ausfahrt eines Personenzuges in Gegenrichtung. Der Tunnel verdeckt den Abzweig einer Nebenstrecke.

Unten: Diese Nebenstrecke wird vor allem von Schienenbussen bedient.

**G**eht man vom Vorbild aus, dann ist die Gleis-Grundausstattung für eine Durchgangsstation im Prinzip simpel: Gleis und Stationsschild genügen. Auf den Bahnsteig und sogar einen Unterstand kann zur Not verzichtet werden. Findet auf einem solchen Haltepunkt Stückgutumschlag statt, werden ein kleines Stationsgebäude und vielleicht schon ein extra Ladegleis benötigt. Pendelt auf der Strecke nicht nur ein einzelner Zug oder Triebwagen, kann es zu einer Begegnung kommen – ein zweites Durchgangsgleis muss her, eventuell an Stelle des Ladegleises, oft aber zusätzlich.

Damit ist die Ausstattung eines einfachen Bahnhofs an einer eingleisigen Strecke schon beschrieben. An zweigleisigen (Haupt-) Strecken sollte pro Richtung je ein Ausweichgleis vorhanden sein, damit langsame Züge überholt werden können – eine Situation, die auch auf der Modellbahn ihren Reiz hat.

Ob ein Modell-Bahnhof für mehr als zwei Durchgangsgleise ausgelegt werden muss, hängt vom Güterverkehr ab. Auch eine abzweigende Strecke kann ein Grund sein, muss es aber nicht. Jo-





Ausfahrt eines mit einer 216 bespannten Eilzugs. Nur die beiden hinteren Gleise sind an einen Bahnsteig angeschlossen, das vordere dient alleine dem Güterverkehr.





Begegnung eines einfahrenden, mit Lok 64 079 bespannten Personenzugs und einer VT 95-Garnitur. Die 64er ist sofort zu identifizieren, da sie als Einzige ihrer Baureihe mit einem breiten Rauchkammerauftritt und darauf montierten Lampen ausgestattet war. Gut zu sehen ist aus dieser Perspektive, wie harmonisch sich das bescheidene Empfangsgebäude in das Dorfensemble fügt.



Eine 94er ergänzt vor der Ausfahrt ihre Vorräte. Der Gelenkwasserkran dient vor allem der Versorgung durchfahrender Güterzugloks und ist deshalb am vorderen Gleis postiert. Dank seines weiten Auslegers kann er auch auf dem mittleren Gleis genutzt werden. Auf der anderen Bahnhofseite befinden sich zwei weitere Wasserkräne.



So sähe ein überfliegender Vogel die Bahnanlagen. Beide Bahnsteiggleise sind mit Zügen besetzt, der einrollende Güterzug verwendet das dritte Gleis für die Durchfahrt.

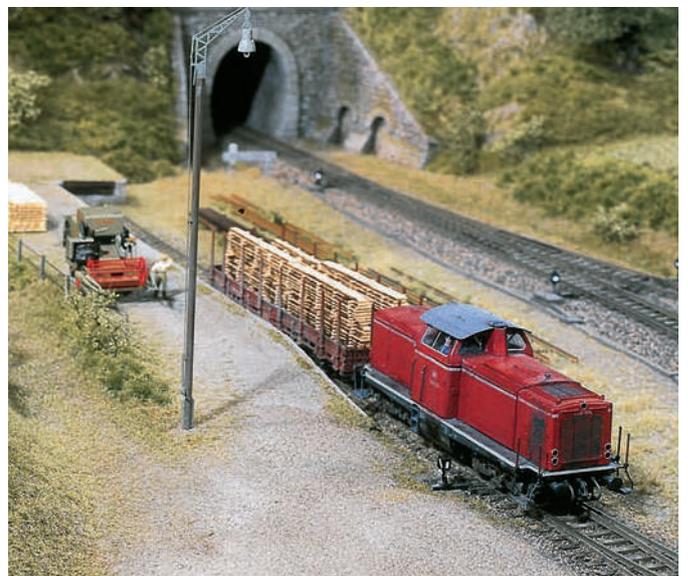
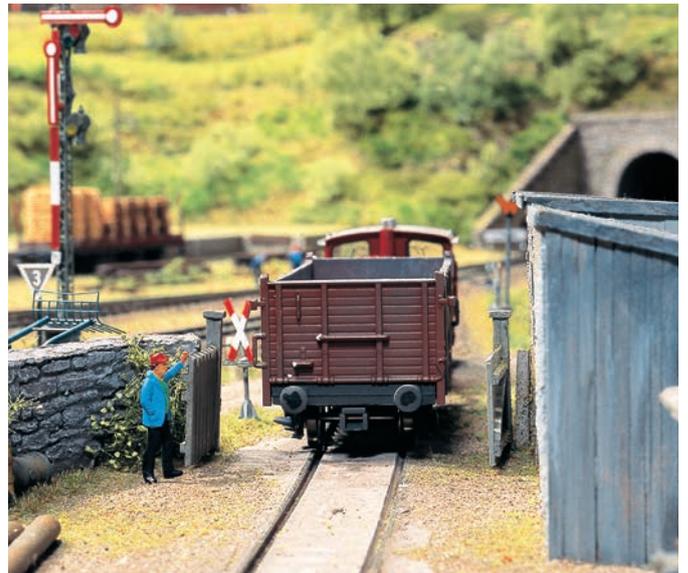


Provinziell-schmal sind die Bahnsteige des Ortes. Im Schuppen neben dem Prellbock sind die Handkarren untergestellt, mit denen das Gepäck der Reisenden zu den Zügen gebracht beziehungsweise dort abgeholt wird. Daneben zeigt die Aufnahme, dass auch bei Modellbau-Meister Josef Brandl die eine oder andere Bahnsteiglampe aus der Reihe tanzt ...



Der Vergleich zwischen dem Empfangsgebäude und dem Lagerhaus mit seinem hohen Siloturm zeigt die Bedeutung des Güterverkehrs für den Bahnhof.

Am linken Bahnhofsende ist eine Bahnmeisterei untergebracht. Sie ist Heimat eines Rottenkraftwagens KlV 51.



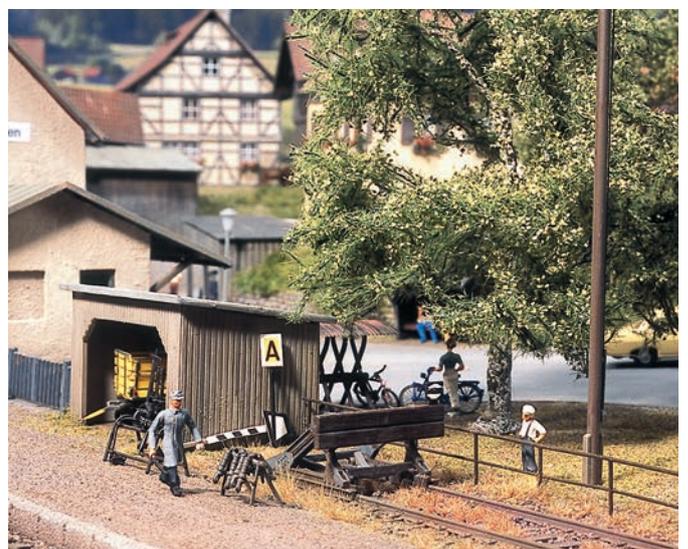
Ganz oben: Einmal in der Woche bekommt der Schrotthändler einen leeren Güterwagen zugestellt.

Darunter: Die Kopf-Seiten-Rampe ist Umschlagstelle für sperrige Güter wie Landmaschinen oder Bretter.

sef Brandl hat auf seiner Anlage „Lauterhofen“ den gleichnamigen Bahnhof zwar betrieblich als Trennungsbahnhof mit Durchgangs- und abzweigender Nebenstrecke vorgesehen (siehe Plan Seite 68), dennoch kommt er für den Personenverkehr mit zwei Gleisen und dazwischenliegendem Bahnsteig aus. Grund ist das geringe Verkehrsaufkommen, das in einem ländlichen Bahnhof dieser Größe zu erwarten ist: morgens und abends ein bis zwei Dutzend Pendler in die nächste Großstadt, dazu eine Handvoll Umsteiger von der Nebenstrecke sowie jeweils ein weiteres Dutzend Schüler und sonstige Reisende.

### GLAMOUR DURCH SONDERZÜGE

Richtig voll wird ein solcher Landbahnhof nur, wenn es einen Grund gibt, dort Sonderzüge halten zu lassen, etwa wegen einer Wallfahrt, einem überregionalen Volksfest oder weil es sich um eine Urlaubsregion handelt. Modellbahnerisch sind diese Art von Zugarnituren besonders attraktiv, bieten sie doch Gelegenheit, Lokomotiven und Wagen auf die Strecke zu bringen, die normalerweise dort



Das Ladegleis des BayWa-Lagerhauses endet kurz vor dem Bahnhofsgelände. Im offenen Schuppen sind die Gepäckwagen untergestellt.



GRAFIK: MARTIN FÜRBRINGER

Der Gleisplan des Bahnhofs Lauterhofen. Die Länge dieses Anlagenabschnitts beträgt 3,70 Meter, die Tiefe 1,40 Meter.

nicht verkehren. Wohlbekannt sind zum Beispiel die Sonderwagen der Reiseveranstalter Touropa und Scharnow. Auf der Anlage Lauterhofen ist gelegentlich ein edler Triebzug der Reihe VT 11.5 als Reisebüro-Sonderzug unterwegs. Durch seine TEE-Lackierung bringt er den Glamour der großen weiten Welt in die beschauliche Oberpfälzer Provinz.

Rollen solche außergewöhnlichen Züge nicht nur durch den Bahnhof, sondern halten auch dort, sollten die Modell-Bahnsteige entsprechend breiter angelegt sein, um die überdurchschnittliche Zahl von Reisenden aufnehmen zu können. Nicht ganz so wichtig ist die passende Länge des Bahnsteigs. Auch bei der großen Bahn kam es gelegentlich vor, dass Sonderzüge mit einem oder zwei Wagen überstanden. Die dort sitzenden Reisenden mussten dann im Zug so weit nach vorne durchgehen, bis sie gefahrlos auf dem Bahnsteig aussteigen konnten.

Eher vernachlässigen kann man im Modell das betriebliche Problem, dass die Garnitur eines Sonderzugs bis zur Rückfahrt irgendwo abgestellt werden muss. Was bei der großen Bahn bei Bedarf der nächste Rangierbahnhof übernahm, erfüllt bei der kleinen der Schattenbahnhof.

## GLEISE FÜR GÜTER

Wichtiger als der Personenverkehr war bei einem kleinen Landbahnhof wie Lauterhofen stets der Güterverkehr. Bereits ein Vergleich der wichtigsten Hochbauten macht dies deutlich: Während das von Brandl gewählte Empfangsgebäude ziemlich bescheiden ausgefallen ist, dominiert das daneben stehende Lagerhaus der Landhandelsgenossenschaft BayWa mit seinem mächtigen Siloturm die Silhouette des Orts.

Das BayWa-Lagerhaus steht etwas zurückversetzt am eigenen Ladegleis. Dieses ist eine Verlängerung der Ortsgüteranlage in Richtung Empfangsgebäude und nur durch eine Zickzackfahrt zu erreichen. Die Ortsgüteranlage besteht in Lauterhofen nur aus einer Kopf-Seiten-Rampe und ist damit ebenfalls sehr minimalistisch ausgeführt. Einen Kran als Verladehilfe gibt es nicht.

Betrieblich ist diese auch beim Vorbild häufige Anordnung des Lagerhauses eher nachteilig. Jede Lokomotive, mit der ein Wagen zur BayWa rangiert werden soll, muss die Fahrtrichtung wechseln und eventuell auch noch umsetzen. Wegen der Kürze des Ladegleises ist diese Prozedur, abhängig davon, wie viele Wagen gerade am Ladegleis stehen, ein- oder mehrmals zu wiederholen. Stünde das Lagerhaus an einem eigenen, von einem der Durchgangsgleise abgehenden Stumpfgleis, wäre die Bedienung deutlich einfacher.

Dem steht im Modell jedoch die Platzersparnis der gewählten Anordnung entgegen: Gönnte man dem BayWa-Komplex ein eigenes Anschlussgleis parallel zu dem an der Laderampe, brächte dies dem Bahnhof einen beträchtlichen Zuwachs an Bautiefe – ein Zuwachs, der ja gerade vermieden werden sollte. Josef Brandl hat damit genau die richtige Anordnung gewählt, denn ob der BayWa ein oder mehrere Wagen zugestellt respektive von dort abgeholt werden sollen, bestimmt im Modell ja die Tagesform des Spielenden.

Mit der Kombination von genossenschaftlichem Lagerhaus und Rampe ist der Bedarf eines Landbahnhofs an Lade- und Lagermöglichkeiten ziemlich genau abgedeckt. Über die BayWa werden sämtliche landwirtschaftlichen Produkte der Umgebung verschickt und alle benötigten Materialien wie Dünger, Pestizide, Baustoffe und Ersatzteile empfangen. Dagegen ist die Rampe der Umschlagplatz aller sperrigen und Massengüter, von Kohle und Öl über Bretter und Baumstämme bis zum neuen Traktor.

Einen bahneigenen Güterschuppen gibt es in Lauterhofen nicht, ebenso wenig ist am Bahnhof eine Spedition angesiedelt. Beide Einrichtungen wären durchaus kein Stillbruch gewesen, hätten aber ein weiteres Ladegleis nötig gemacht. Dieses wäre nur zu Lasten entweder des Ortes hinter dem Bahnhof oder der Landschaft im Vordergrund unterzubringen gewesen.

## TRIO KOMPLETT

Nicht zu vermeiden war dagegen das dritte Durchgangsgleis des Bahnhofs Lauterhofen. Es ist bahnteiglos und dient dem Güterverkehr. Sollte es frei und die beiden Gleise an den Bahnsteigen belegt sein, kann es auch als Umfahrgleis genutzt werden. Seine Hauptfunktion ist aber, Güterwagen aufzunehmen, die vom täglichen Sammler abgekoppelt wurden und für die BayWa oder das Rampengleis bestimmt sind. Auch Wagen mit Zielen auf der Nebenstrecke oder in einem der Gleisanschlüsse der Anlage werden hier vorübergehend abgestellt. Gleiches gilt natürlich für Fahrzeuge, die von den genannten Zielen kommen.

Bei den Gleisanschlüssen handelt es sich im Bereich des Bahnhofs Lauterhofen um einen Schrotthandel und eine kleine Bahnmeisterei. Beide sind eher ein optischer Gewinn und tragen nicht viel zum Güterverkehr bei. Für Rangierfreunde wäre ein umschlagstärkeres Gewerbe attraktiver gewesen, beispielsweise ein Kohlen- und Brennstoffhändler oder gleich ein richtiger Industriebetrieb mit täglicher An- und Abfuhr von Materialien und Produkten. Für die Bahnhofsgleise gilt aber in jedem Fall: Drei sind genug. □

## Wie eine digitale Märklin-Anlage entsteht



Dieses Buch begleitet den Leser von der ersten Inbetriebnahme einer einfachen digitalen Startpackung bis hin zum Anschluss einer entstehenden Anlage an einen Computer. Am Beispiel von Komponenten der Firma Märklin beschreibt der bekannte Fachautor Thorsten Mumm, welche

Möglichkeiten der Digitalbetrieb bietet – bei der Mehrzugsteuerung und dem Stellen von Weichen und Signalen, beim Einstellen der Betriebsparameter eines Fahrzeugs und bei der Nutzung einer großen Steuerzentrale. Eigene Kapitel befassen sich mit der Digitalisierung älterer Fahrzeuge, mit der Steuerungszentrale CS2 und mit speziellen Steuerungsprogrammen für den Automatikbetrieb.

120 Seiten, Format 24,0 x 27,0 cm, Softcoverband, mit 290 Fotos, Zeichnungen und Grafiken  
Best.-Nr. 581627 | € 15,-



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

miniatur®



IHR LINK ZUR  
NATUR

SILHOUETTE  
MODELLBAU  
GMBH

WWW.MININATUR.DE



BUSCHINGSTR. 5 | D-82216 GERNLINDEN | 08142/6526611  
SILHOUETTE@MININATUR.DE | WWW.MININATUR.DE

## Wunderbarer November im

Eisenbahn-Treffpunkt  
**SCHWEICKHARDT**

- 5. November 2017 Martinimarkt mit verkaufsoffenem Sonntag
- 10. November 2017 **märklin** Informationstag
- 18. November 2017 Glühwein-Dampf auf unserer Gartenbahn-Anlage
- 25. November 2017 **VOLLMER**® Steinkunst-Seminar - Anmeldung erforderlich

Bei uns ist immer was los! Ein Besuch lohnt sich also **IMMER!**

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

## Modellbau EuroModell Bremen

2017



20 internationale Schauanlagen - Exponate gängiger Baugrößen und Hersteller - Schmalspur, Echtdampf, Großbahnen, Nostalgie ...  
Großer Handelsbereich für Bahnen u. Autos mit vielen Messeangeboten, Werkzeugen, Elektronik, Literatur & Kleinserienprodukten ...  
Spektakuläre Schauprogramme aus den RC-Modellbau-Bereichen ...  
Trucks & Baumaschinen, Modellschiffe und Rennwagen...

25./26.  
Nov. '17

**Bremen, Messe** Hallen 6 + 7

- Eintritt: 10,- €/p.P., Kinder (6-12 J.) 5,- €/p.P.
- Öffnungszeiten: Sa. 10.00-18.00 Uhr, So. 10.00-17.00 Uhr
- Anfahrt Navigationssystem: Findorffstraße 101, 28215 Bremen

Alle Informationen unter:  
[www.bv-messen.de](http://www.bv-messen.de)



**So baut der  
*neue* König!**



Große Modellbau-  
Kunst: die ungemein  
detailreiche  
N-Nachbildung  
einer historischen  
Wassermühle.

Bei unserem zusammen mit der Firma Auhagen ausgerichteten Wettbewerb „Dioramenkönig II“ hatte die Jury *Andreas Galgon* Krone und Szepter zuerkannt. Wer sein 1:160-Diorama „Cordinger Wassermühle“ betrachtet, sieht, wie verdient diese Ehre ist

TEXT: ANDREAS GALGON • FOTOS: ANDREAS STIRL



Kein Kinderspiel zu bauen: Baumhaus mit Strickleiter.

Das Mühlenensemble von der Rückseite gesehen. Alle Gebäude sind Eigenbauten nach Vorbild.

Duell am Bahndamm: Glück für den Bock, dass der Gegner nur eine Handhebeldraisine ist.



**V**orbild des Dioramas ist die Cordinger Wassermühle. Sie steht im Tal der Warnau in der südwestlichen Lüneburger Heide zwischen Cordingen und Benefeld. 1661 wurde die Mühle erstmals urkundlich erwähnt. Das heutige Mühlengebäude stammt zwar erst von 1810, steht aber auf den Fundamenten eines älteren Baus.

Um Müller- und Backhaus genau im Maßstab 1:160 nachbilden zu können, habe ich die Vorbilder vermessen und Maßskizzen erstellt. Zufällig lernte ich dabei den 1. Vorsitzenden des Vereins Forum Bomlitz kennen. Er unterstützte mein Bauvorhaben enorm, indem er mich mit den Bauplänen der Mühle von 1980 versorgte, als das ganze Ensemble von Grund auf restauriert wurde. Alle Gebäude auf dem Diorama – mit Ausnahme der ausschreibungskonform von Auhagen stammenden Unterführung 14471 – sind handgefertigte Einzelstücke

und beruhen nicht auf käuflich zu erwerbenden Modellen.

### DER ZEIT ANGEPAST

Das Diorama spielt um 1930, als die Cordinger Mühle noch voll bewirtschaftet war. Gegenüber dem heutigen Bauzustand wurden einige Details verändert. Meist habe ich dafür zwar keine Unterlagen, weiß aber durch meine Recherchen, dass der Zustand früher ein anderer war als heute. So habe ich beispielsweise das Dach von Haupt- und Backhaus statt mit Ziegelpfannen mit Holzschindeln gedeckt. Auch wurde neben dem Wasserrad ein Fenster eingebaut, das es heute zwar nicht gibt, das aber in den Plänen eingezeichnet war.

Ein anderes Detail sind die Stauklappen am Wehr. Sie werden heute hydraulisch betätigt. Im Bauzustand von 1930 sind dagegen Einzelantriebe über Zahnstangen

dargestellt. Weil das Verstellrad am Antrieb immer umgesteckt wurde, ist auch nur eines vorhanden. Ebenfalls dem Vorbild nachempfunden wurden das Schmutzfanggitter, der Schmutzfangbalken sowie der Wasserstandsanzeiger.

Leider konnte trotz des kleinen N-Maßstabs auf dem Diorama nicht alles nachgebildet werden, was einstmals zum Mühlenhof gehörte. 1914 waren das zusätzlich ein herrschaftliches Wohnhaus, die Wasser- und eine Sägemühle, ein Speicher, ein Schweinestall mit Wohnräumen und Boden, ferner eine Wagenremise mit Futterraum, ein Gesindehaus mit Stall, eine neuer Kuh- und Pferdestall sowie eine ganze Reihe weiterer Bauten.

Zwei Bauwerke sind auf dem Diorama zu sehen, von denen ich nur annehme, dass es sie so gegeben hat: der Bienenstock und der Brunnen. Den ersten habe ich gebaut, weil in einer Beschreibung der Cordinger



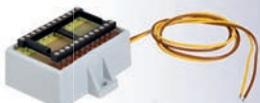
-Anzeige -

## Die Details im Blick

Tipp:



Viesmann



**5205**  
Verteilerleiste mit  
Powermodul

UVP: 20,50 €

- ▶ flackerfreie LED-Beleuchtung
- ▶ doppelt so helle LEDs
- ▶ mit weiteren Verteilerleisten erweiterbar
- ▶ Leistung des Powermoduls für über 100 LEDs ausreichend

**6044**  
Adapterstift für  
Verteilerleiste,  
25 Stück

UVP: 2,90 €

- ▶ lötfreies Ausrüsten dünner Kabel und Litzen
- ▶ zum Einstecken in Verteilerleiste



**H0**

**38295**

Stadthaus mit Figur  
und Hausbeleuchtungs-  
Startset  
Funktionsbausatz

UVP: 59,95 €

# kibri®

Das Original ist unser  
Vorbild!



99904  
Katalog 2016/17 DE/EN



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



Die Wehranlage mit ihrem hochfiligranen Treibgutrechen entspricht dem Bauzustand von 1930.

Das Schild (mit authentischer Anschrift) muss ausgebessert werden.

Der Bienenstock wurde einem Original aus der Umgebung nachgebildet.



Kinderspiele von fast unvorstellbarer Feinheit am Mühlbach. Selbst in H0 sind solche Motive kaum zu sehen!



Ein Lkw liefert Maschinenteile zur Mühle. Sein Basismodell stammt von Wiking, wurde aber umgebaut und stark gesupert. Beachtung verdient auch der Vogel auf dem Telegrafmast.

Mühle von 1667 ein Bienenstock erwähnt wird. Der nachgebildete Stock hat sein Vorbild in der Umgebung der Cordinger Mühle und passt damit gut in das Ensemble.

Ähnliches gilt für das zweite Kleinbauwerk, den Brunnen. Auf dem Land gab es um 1930 noch überall Brunnen, sei es als Schwengelpumpe oder als Ziehbrunnen. Das Original meines Brunnens habe ich auf einem Foto von 1920 entdeckt. Er stand in Mehrum bei Hannover.

Anders als beim Cordinger Vorbild, führt hinter dem Mühlenhof eine Nebenbahnstrecke vorbei. Der hohe Damm wird von einem Straßendurchlass unterbrochen, der eine der beiden Zufahrten zur Mühle ist. Der Einbau eines Gleises sowie einer Brücke aus dem Auhagen-Sortiment war beim „Dioramenkönig“-Wettbewerb ja als Pflicht vorgegeben. Zur Abänderung der

Auhagen-Unterführung wurden Teile aus dem Programm dieser Firma eingesetzt, beispielsweise Ziegelmauern mit Zahnfriesvarianten (44630). Die Stützmauern wurden angeschrägt und am Fuß mit Zierpfeilern ergänzt.

#### DUELL AUF DEM BAHNDAMM

Der kleine Lkw, der mit Material für die Mühle eben die Unterführung verlassen hat, ist ein Umbau aus dem MB L2500 von Wiking in einen MB L2000. Dabei wurden Kabine und Fahrgestell komplett verändert. Das Führerhaus habe ich mit einer Sitzbank mit Fahrerfigur, einem Lenkrad sowie Scheibenwischern und Außenspiegel ergänzt. Die Seitenscheiben wurden geöffnet, Peilstangen und ein Kennzeichen montiert. Neu sind auch die Pritsche mit ihrer hölzer-

nen Ladefläche sowie die Holzboxen darauf, die es in N nicht zu kaufen gibt.

Einziges Schienenfahrzeug auf dem Diorama ist eine Handhebeldraisine. Ihr Fahrer musste außerplanmäßig halten und absteigen, um einen störrischen Ziegenbock zu vertreiben. Die Draisine entstand aus einem alten Bausatz der Firma MMT, der heute nicht mehr erhältlich ist. Ihre Bodenbretter bestehen jedoch aus Echtholz.

Wer genau hinsieht, wird auf den Fotos – oder „live“ am Auhagen-Stand während der kommenden Messen in München, Nürnberg, Dresden und Dortmund – noch viele Kleinigkeiten entdecken, die bisher nicht erwähnt wurden: ein Baumhaus, einen Angler im Boot, ein mit Ochsen gespanntes Fuhrwerk, das Getreide anliefert, spielende Kinder am Wasser und vieles mehr. □

Das Diorama aus der Vogelperspektive. Seine Außenmaße betragen 65,5 mal 33 Zentimeter.

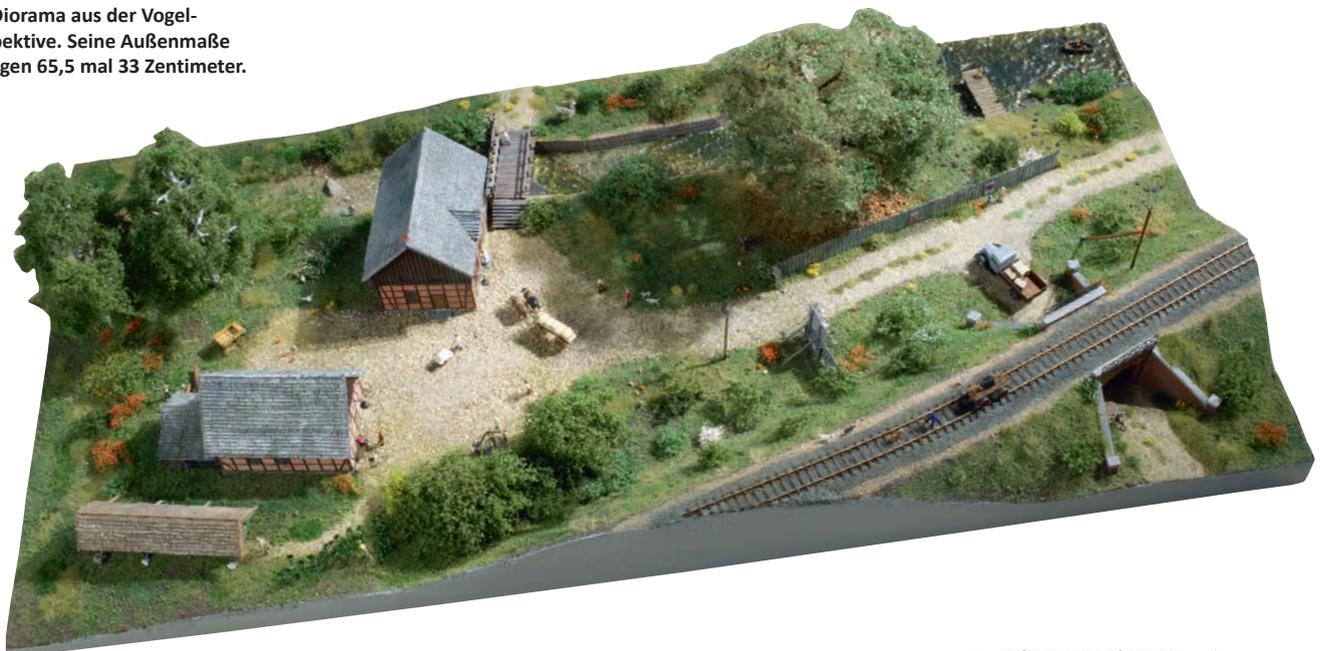






FOTO: THERESA HÖLLERER

# Luxus fürs Gepäck

**Als Züge noch einen Gepäckwagen führten, wurden Koffer und Stückgut auf Karren zum Zug gebracht. Von einem Bahnsteig zum anderen gelangten sie durch Gleisübergänge oder mit Aufzügen. Im Modell sind diese eine nette Bastelei**

VON CHRISTOPH KUTTER

**B**eim Anlagenbau passiert es manchmal, dass man wichtige Details vergisst. Hier waren es die Übergänge zwischen den Bahnsteigen meines Bahnhofs. Ohne sie müssen die armen Reisenden und Bahnarbeiter jeden Koffer von Hand durch den Verbindungstunnel zu den Bahnsteigen tragen – ein unhaltbarer Zustand! Leider fiel mir dies erst auf, als die Bahnsteige gestaltet waren und die ziemlich aufwändigen Bahnsteigüberdachungen standen (November-Journal 2015).

Natürlich hätte ich jetzt anfangen können, die Bahnsteigkanten aufzusägen, das darunterliegende Balsa-Brett mit Stemmeisen und Feile abzuschrägen und dann mit Holzleistchen einen Übergang über die Gleise nachzubilden. Allerdings wäre ein solcher Eingriff nicht ohne Kollateralschäden in der gestalteten Umgebung abgegangen, ganz abgesehen von der Frage, ob meine Bandscheiben die langwierigen Arbeiten 80 Zentimeter hinter der Anlagenkante mitgemacht hätten. Weil zudem aufgefüllte Märklin-Gleise immer gut für Kontaktstörungen zwischen Pukos und Schleifer sind, musste eine andere Lösung her.

Die Antwort war der Gepäckaufzug: Eine Unterführung zwischen Bahnstei-

gen und Empfangsgebäude ist ja ohnehin vorhanden und kann von den Bahnhofsarbeitern mit ihren Gepäckkarren benutzt werden. Unter jedem Bahnsteig sowie im Empfangsgebäude führen theoretisch auf der einen Seite Treppen nach oben, auf der anderen ein Lift – ganz einfach.

Schwieriger war die Suche nach dem richtigen Gehäuse für den Aufzug. Die wenigen erhältlichen Bausätze sind für meine Epoche-II-Anlage zu modern. Also beschloss ich, den gleichen Bausatz zu verwenden wie schon für die Treppenabgänge, Fallers 120203 (Bild 1). Dessen eigentlicher Inhalt, zwei Bahnsteigverlängerungen, wanderte in die Bastelkiste, ebenso die Nachbildungen gusseiserner Säulen. Beide werden sicher einmal für eine Bastelei nützlich sein.

Auf die Hälfte verkürzt haben die Abgangsüberdachungen gerade die richtige Länge, um einen Aufzugskorb in der Größe eines Bahnsteigkarrens unterbringen zu können. Auch für die im oberen und hinteren Bereich zu suchende Aufzugsmechanik reicht der Platz. Die beiden Außenwände des Faller-Bausatzes werden hinter der mittleren senkrechten Strebe durchgesägt und die Kante schräg gefeilt. Dann klebt man sie



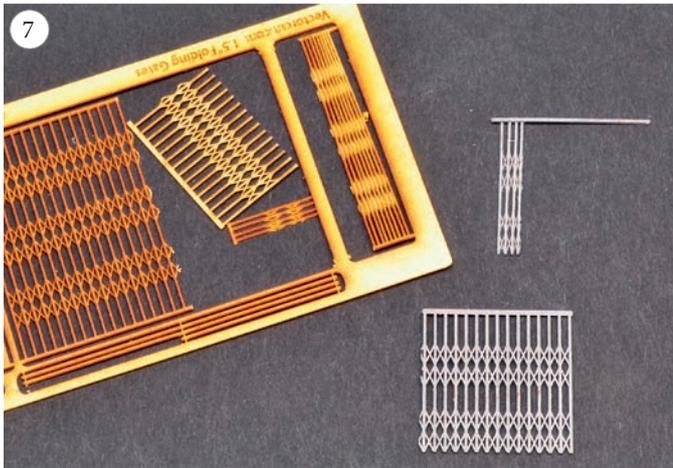
zusammen (Bild 2). Auch eines der Dächer wird geteilt, und zwar genau mittig.

Nach dem Lackieren hinterklebt man die Fenster mit der dem Bausatz beiliegenden Folie. Dann wird aus Kunststoffplatten (hier solchen mit Holzstruktur von Auhaugen) ein „Technikkasten“ für den hinteren Teil des Aufzugshäuschens gebastelt. Gedachterweise sollten hier Kabel, Seile, Umlenkrollen usw. des Aufzugs untergebracht sein. Tiefer als fünf Millimeter darf der Einbau nicht geraten, da sonst kein Platz mehr für einen ausreichend dimensionierten Aufzugskorb ist (Bild 3).

### MIT ODER OHNE EINBLICK?

Ob man einen solchen anfertigt, hängt davon ab, wie der Gepäckaufzug dargestellt werden soll: unbenutzt, also mit geschlossenem Eingang, oder in Benutzung mit geöffnetem Eingang. Hier war die Entscheidung leicht: je eine Variante pro Bahnsteig.

Für die Version mit geöffnetem Eingang ist ein Aufzugskorb zu basteln, auch wenn man später mal genau hinschauen müsste, um Details erkennen zu können. Er muss etwa so groß sein, dass ein Gepäckkarren daraufpasst. Ob vielleicht ein oder zwei Millimeter fehlen, wird man im



Endeffekt nicht sehen. Gebaut wird er aus Bauplatten oder passenden Resten aus der Bastelkiste. Ich habe dafür einen Maschendrahtzaun von Kibri verwendet, der für seinen eigentlichen Zweck deutlich zu massiv geraten ist. Als stabiles Metallgitter zum Seitenschutz kann er aber gut durchgehen. Hat

man die Seitenteile auf Maß gebracht, sägt oder schneidet man sich noch einen passenden Boden dazu und verklebt alles (Bild 4).

Während der Technikkasten stramm im Gehäuse sitzen darf, sollte beidseitig des Korbs noch etwas Luft bleiben – hier würden beim Original Tragseile laufen (Bild 5).

Passt der Aufzugskorb locker ins Gehäuse, wird er lackiert, ebenso das Dach.

Bleibt nur noch der Eingangsschutz, schließlich kann man weder riskieren, dass Mensch oder Tier in den offenen Aufzugschacht stürzt, noch zulassen, dass jemand den Aufzug auf eigene Faust benutzt. Denk-

**Die Situation zuvor:**  
 Genervt zieht der Bahnarbeiter seinen Karren zur Treppe. Weil Gleisübergänge fehlen, muss er Koffer und Kisten einzeln ins Empfangsgebäude tragen.

FOTO: THERESA HÖLLERER,  
 EBENSO FOTOS 9 – 14





bar waren eine Blechtüre oder ein Scherengitter. Weil das Gitter deutlich filigraner ist, wählte ich dieses.

Die Firma Austromodell in Wien ([www.austromodell.at](http://www.austromodell.at)) hat ein Scherengitter aus sehr fein gelasertem Karton im Programm, inklusive zusammengesobener und halboffener Variante (Bild 6). Aus dem Lasercut-Rahmen werden je ein geschlossenes und ein halbgeöffnetes Stück Scherengitter in passender Größe ausgeschnitten und mit Sprühlack eingefärbt (Bild 7). Für den Rest des filigranen Materials wird sich auf jeder Modellbahn rasch eine geeignete Verwendung finden lassen. Sobald der Lack getrocknet ist, kann man die Scherengitter in die Aufzüge eingekleben (Bild 8). Der wesentliche Teil der Bastelei ist damit fertig, die Aufzüge müssen nur noch patiniert und auf den Bahnsteigen angebracht werden.

#### DER RICHTIGE PLATZ

Die dafür passende Stelle war in diesem Fall etwas links der vorhandenen Treppengänge, wobei zwei Bahnsteiglampen versetzt werden mussten. Nachdem die Position der Aufzugshäuschen (parallel zur Bahnsteigkante und mittig) ausgemessen und angezeichnet war (Bild 9), konnte ich das Fundament legen. Da meine Bahnsteige gekiest sind, waren nur die betreffenden Stellen mit warmem Wasser anzufeuchten. Danach hieß es warten, bis sich der Weißleim gelöst hatte. Anschließend konnte jeweils eine der Bodenfläche der Aufzüge entsprechende Stelle freigeräumt und ein betongrau gestrichenes Holzplättchen passender Größe eingeklebt werden (Bild 10). Zu beachten war, dass beide Plättchen genau fluchteten (Bild 11). Anschließend wurde der Kiesbelag um diese Fundamente herum repariert, geglättet und wieder fixiert (Bild 12). Danach mussten nur noch die beiden Aufzugshäuschen festgeklebt und die Motive mit Figuren und Gepäckkarren gestaltet werden (Bilder 13 und 14). □

**Ätztechnik**

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

Ausführlicher u. informativer 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:

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

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

www.modellbahn-schildhauer.de

Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin

**MODELLBAHN UMSCHAU**

**Bahn Welt TV**

Im Internet auf [www.bahnwelt.tv](http://www.bahnwelt.tv)

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

**PAULO**

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

Besuchen Sie [www.paulo.de](http://www.paulo.de)

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

1965 \_\_\_\_ 35 Jahre \_\_\_\_ 2000

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

**30 Jahre ASOA**  
www.asoa.de

**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.: 0 23 31 / 40 44 53  
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

**Spielwarenfachgeschäft WERST**  
www.werst.de • e-mail: [werst@werst.de](mailto:werst@werst.de)  
Schillerstr. 3 • 67071 Ludwigshafen-Oggersheim  
Tel.: 0621/682474 • Fax: 0621/684615

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

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

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

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

**BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV**

**besserePreise** bewährt.vielfältig.günstig

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

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

**DIE Buchhandlung mit Gleisanschluss**  
**LUDWIG** [www.lesen-mit-ludwig.de](http://www.lesen-mit-ludwig.de)  
Hbf • 50667 Köln • Tel.: 0221 / 16072-0  
Besuchen Sie unsere sehr gut sortierte Fachabteilung für Eisenbahnliteratur im 1. Stock

**stangel** Gebäude- modelle Dioramen Anlagenbau Zubehör  
MODELLBAHNBAU  
[www.stangel.pl](http://www.stangel.pl)

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

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

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

**Ihre VGB-Vertriebspartner in Karlsruhe**

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

Jetzt auch mit dem beliebten VGB-DVD-Programm!

**VGB** [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Die moderne Digitalzentrale

**DIGITAL-S-INSIDE 2**

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

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

Für alle, die bereits eine DiCoStation haben und diese als Digitalzentrale und Interface nutzen wollen.  
**Mehr unter [www.modellplan.de](http://www.modellplan.de)**

**modellplan** ... Software + Technik für Modellbahner

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



# Brücken mal anders

Wer auf der Suche nach Brücken für die Modellbahn ist, hat die Wahl zwischen Bausätzen aus Kunststoff und Bausätzen aus lasergeschnittenem Karton. Eine Alternative sind die Metallmodelle der Firma Hack

VON HORST MEIER

**W**er auf seinen Anlagen öfters Brücken verbaut, wird die Sortimente der Hersteller von Modellen aus Kunststoff-Spritzguss bald ziemlich gut kennen. Doch nicht nur für solche Modellbauer lohnt sich ein Blick auf das Angebot der schwäbischen Firma Hack. Seit 2004 bietet Felix Hack aus Remseck (Hack Mo-

dellbahnzubehör, [www.hack-bruecken.eu](http://www.hack-bruecken.eu)) Brücken für die Baugrößen Z bis I in stabiler Metallausführung an. In seinem Sortiment finden sich sowohl Blechträgerbrücken in kompakter Bauform wie auch luftige Fachwerkbrücken als Unterzug-, Kasten-, Bogen- und Vorflutbrücke in großer Auswahl. Neu im Programm sind Holzbrücken, was vor allem für Freunde amerikanischer Bah-

nen interessant ist. Die Metallbrücken werden als lackierte Fertigmodelle zu bezahlbaren Preisen angeboten. So schlägt die hier vorgestellte eingleisige H0-Blechträgerbrücke in Fischbauchausführung (T 28) mit einem Katalogpreis von 36,50 Euro zu Buche.

Man darf dafür nun zwar keine hochdetaillierte Ausführung mit zahlreichen Nietenreihen erwarten, erhält aber eine so-



Innen: Bau der Widerlager aus Dachlattenresten, die mit Kunststoff-Mauerplatten verkleidet werden.

Links: Bei Kontaktkleber erhöht zusätzlicher Anpressdruck durch Zangen die Haltbarkeit der Verklebung.



Innen: Die Mauerstruktur wird zunächst mit dunkler Farbe ausgelegt und danach mittels Granieren betont.

Links: Bei der Brücke fehlen die diagonalen Verstrebungen unten. Sie werden mit flachen Vierkantprofilen nachgebildet.



Während die untere Lage der Verstärkungsprofile von unten eingeklebt wird, muss die obere von oben eingesetzt werden.

–Anzeige–



## WILLKOMMEN IN BUSCHHEIDE!

2017 wächst das romantische Städtchen »Buschheide« weiter. Torturm (H0 1596) mit Stadtmauer (H0 1597), Rathaus (H0 1598) und Apotheke (H0 1599) ergänzen die bereits vorhandenen Fachwerkgebäude aus dem umfangreichen Sortiment von Busch perfekt. Abgerundet wird das Gesamtbild durch das aktuelle Lutherdenkmal (H0 7730) sowie die passenden Modellfahrzeuge im Maßstab 1:87. Weitere Informationen: [www.busch-model.com](http://www.busch-model.com) und [facebook.com/busch-model](https://facebook.com/busch-model)



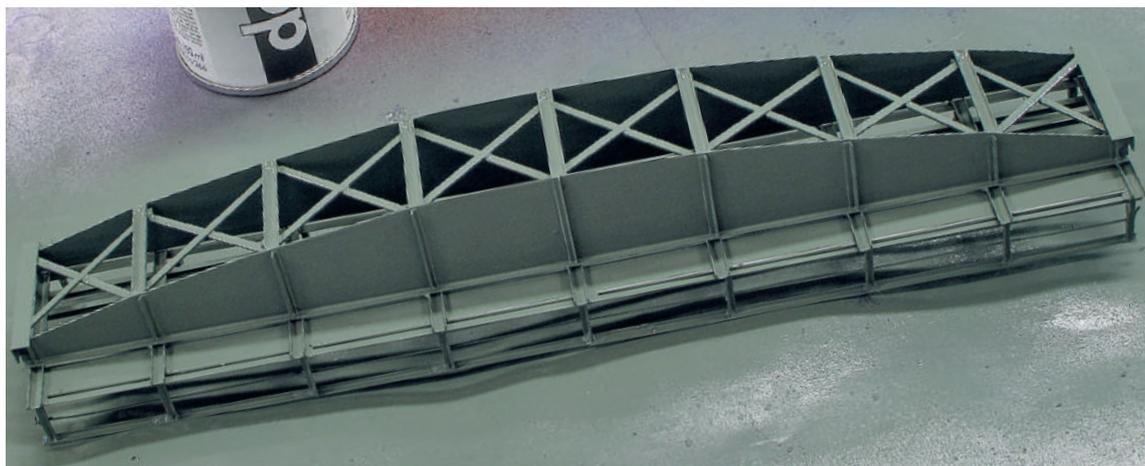
Die zusätzlichen Längsträger, auf denen das Gleis liegt, entstehen aus zwei Millimeter hohen H-Profilen von Evergreen, die mithilfe einfacher Abstandslehren aufgeklebt werden.



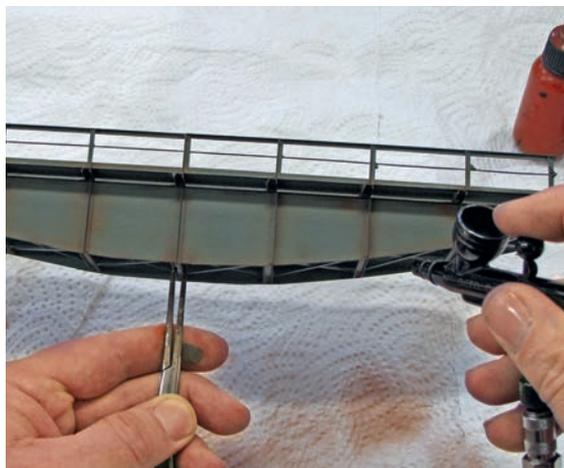
Innen: Bis der Kleber abgebinden hat, erhöhen zusätzliche Gewichte den Anpressdruck.



Die verfeinerte Brücke erhält eine neue Lackierung in stumpfem Grau-Grün aus der Spraydose.



Mit einer zusätzlichen Patina lassen sich die klobigen Lötstellen und die fehlenden Nietreihen gut kaschieren.



Innen: Die endgültigen Laufstege entstehen aus gelaserten Holzbohlen von MKB.



Die fertige Brücke von oben. Wer will, kann zwischen den Schienen noch Riffelbleche oder ebenfalls Holzbohlen anbringen.



lidge verarbeitete Metallkonstruktion, die sich zudem im optischen Erscheinungsbild wohltuend von den seit Jahren bekannten Plastikbausätzen abhebt. Die Ausführungen in unterschiedlichen Längen, Bauhöhen und -formen bieten dem Modellbahner eine große Anzahl von Einsatzmöglichkeiten.

## NICHTS FÜR NIETENZÄHLER

Ob sich die Anschaffung im Verhältnis zu einem Großserienbausatz aus Polystyrol oder einem Kartonbausatz lohnt, muss jeder selbst entscheiden. Zunächst bleibt festzuhalten, dass in beiden Bauformvarianten die Bauteile deutlich feiner ausfallen als beim Hack'schen Fertigmodell. Das liegt allein schon daran, dass auf die Nachbildung von Nietenreihen komplett verzichtet wurde. Andernfalls wären die günstigen Preise sicher auch nicht zu halten gewesen.

Der Vorteil des Fertigmodells wird dagegen schon bei den vorbereitenden Einbaumaßnahmen ersichtlich, kann man doch eine erste Stellprobe schon direkt nach der Entnahme aus der Verpackung vornehmen und die Abmessungen der Widerlager vor Ort passend festlegen. Ich verwendete dafür Dachlattenreste, die mit Kunststoff-Mauerplatten verkleidet wurden. Dabei kann man wegen der geringen Materialstärke auf Gehrungsschnitte verzichten und die Platten mit Kontakkleber stumpf aneinanderfügen. Nur die Fugen sollten fluchten, sie lassen sich dann über kleine Einkerbungen mit dem Bastelmesser an den Übergängen leicht anpassen.

Die grundlegende Farbgebung wurde etwas fleckig mit einem mittleren Grau aufgelockert. Wenn die Farbe gut durchgetrocknet ist, erzeugt man die Tiefenwirkung der Fugen mit dunklerer Abtönfarbe, die nach dem Auftrag gleich wieder abgewischt wird. Abschließend verstärkt ein leicht darüber graniiertes Betongrau die dreidimensionale Wirkung.

## KLEINE SCHWÄCHEN ...

Die Brücke macht einen sehr stabilen Eindruck. Doch bei näherer Betrachtung fallen die – vor allem am Geländer – relativ klobigen Lötunkte auf. Bei der Blechträgerbrücke fehlen zudem der stabilisierende Windverband und auch die beim Vorbild unbedingt notwendigen Längsträger zur Auflage des Gleisrostes. Mit ein wenig Bastelaufwand lassen sich diese Schwachstellen jedoch leicht beheben.

So kann man die Versteifungsstreben aus Evergreen-Profilen schneiden und mit Sekunden- oder Kraftkleber zusätzlich

einfügen. Auch für die oben aufliegenden Längsträger gibt es mit den zwei Millimeter hohen H-Profilen bei Evergreen eine gute Ergänzung. Auf die richtige Länge gekürzt, werden sie ebenfalls mit Sekundenkleber fixiert. Passende Abstandhalter sorgen für gleichmäßige Abstände untereinander.

Durch das Einfügen der weißen Polystyrolteile wird ein Neuanstrich erforderlich. Zwar könnte man die Streben auch mit dem Pinsel nachlackieren, aber mir erschien die Sprühhmethode wirkungsvoller. Außerdem fand ich mit einem Colorspray aus der „do it“-Reihe von Marabu einen authentisch wirkenden Farbton, der in seinem schmutzigen Grau-Grün an die Farbgebung von Signalmasten erinnert und der oft an Brücken zu sehen ist.

Zum Lackieren benötigt man mehrere dünne Sprühgänge, um die Farbe von allen Seiten ohne „Sprühschatten“ aufzutragen. Da die Farbe schnell trocknet, geht dies aber relativ zügig. Bei diesem Arbeitsschritt sollte man unbedingt eine großflächige Unterlage aus alten Zeitungen benutzen und für eine ausreichende Belüftung sorgen!

## ... SCHNELL VERBESSERT

Als letzte Verfeinerungsmaßnahme erhält die Brücke nun noch einen realistischen Holzbohlengang. Die Firma MKB hat mit einer Art Schiffsbepunktung ([www.mkb-modelle.de](http://www.mkb-modelle.de), Art.-Nr. 87601 „Holzbohlen“, Maße 300 x 200 mm, 1-mm-Flugzeugsperrholz) eine schön gelaserte Holzplatte im Sortiment, die sich mit dem Bastelmesser gut zuschneiden lässt.

Das Holz muss nur noch etwas auf alt getrimmt werden. Dafür eignet sich beispielsweise die Asoa-Beize „Verwittertes Holz“ (Art.-Nr. 2180). Mit Kontakkleber wird das Holz auf die metallenen Laufstege geklebt. Ein passendes Gewicht, beispielsweise ein Metallquader, presst die Bohlen fest an das Metall. Nun ist die Brücke sozusagen technisch im einbaufähigen Zustand, doch erst mit einigen zusätzlichen Rostspuren erhält sie den Realismus, der die fehlenden Nietenreihen oder die sichtbaren Lötunkte vergessen lässt.

Mit zwei oder drei unterschiedlichen Rosttönen (hell und dunkel) fährt man nun die Konturen der Verstreben leicht nach und lässt so auch gleich die auffälligsten Lötbatzen zu aufgeblähten Rostblasen mutieren. Aus der üblichen Betrachtungsentfernung wirkt die Brücke mit ihrer nicht alltäglichen Bauform und den Alterungsspuren jedenfalls so gut, dass die kleinen Schwachstellen nicht mehr ins Auge fallen. □

# ALLE NEUHEITEN 2017 LIEFERBAR!

MODELLBAHNZUBEHÖR

## Auhagen



**H0** 11 450 Wohnhaus August-Hagen-Straße 1



**H0** 11 448 Bahnhof Deinste



**H0** 11 449 Bahnhof Norgens



**N** 14 482 Stellwerk

Den aktuellen Katalog Nr. 14 mit 292 Seiten erhalten Sie im Fachhandel bzw. gegen 7,- EUR inkl. Porto bei:

Auhagen GmbH  
OT Hüttengrund 25  
09496 Marienberg/Erzgeb.  
Tel.: +49 (0) 37 35. 66 84 66

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

Mit dem Faller Car System herrscht auch auf Modellstraßen Bewegung – selbst wenn manche Fahrzeuge mal stoppen, so wie der Bus an der Haltestelle.

# Action auf der Straße

Seit über 25 Jahren ergänzen die fahrenden Modellautos des Faller Car Systems die Modelleisenbahn. Der Straßenverkehr auf der Anlage folgt jedoch eigenen Bedingungen

VON MAIK MÖRITZ

**W**ie bei jeder Modelleisenbahn steht am Anfang einer funktionsfähigen Car System-Strecke eine möglichst genaue Planung. Bereits frühzeitig sollte man sich darüber im Klaren sein, welche Fahrzeuge zum Einsatz kommen sollen und welcher Streckenverlauf möglich ist. Auf „Schummeln“ sollte man dabei verzichten, denn Fehler, die hier gemacht werden, sind später nur noch mit sehr großem Aufwand zu beheben. Nicht selten haben sie den kompletten Neubau ganzer Bauabschnitte zur Folge.

Eine H0-Straße ist normalerweise etwa acht Zentimeter breit. Für in beide Richtungen befahrene Straßen ist es sinnvoll, dieses Maß in der Geraden auf zehn Zentimeter zu erweitern. Zwischen den Führungsspuren (Magnetband oder Draht – dazu unten mehr) beider Fahrtrichtungen sollten wenigstens fünf Zentimeter liegen.

In Kurven und engeren Abzweigen kommt man mit diesem Abstand aber nicht aus. Je eher der Radius und je länger die

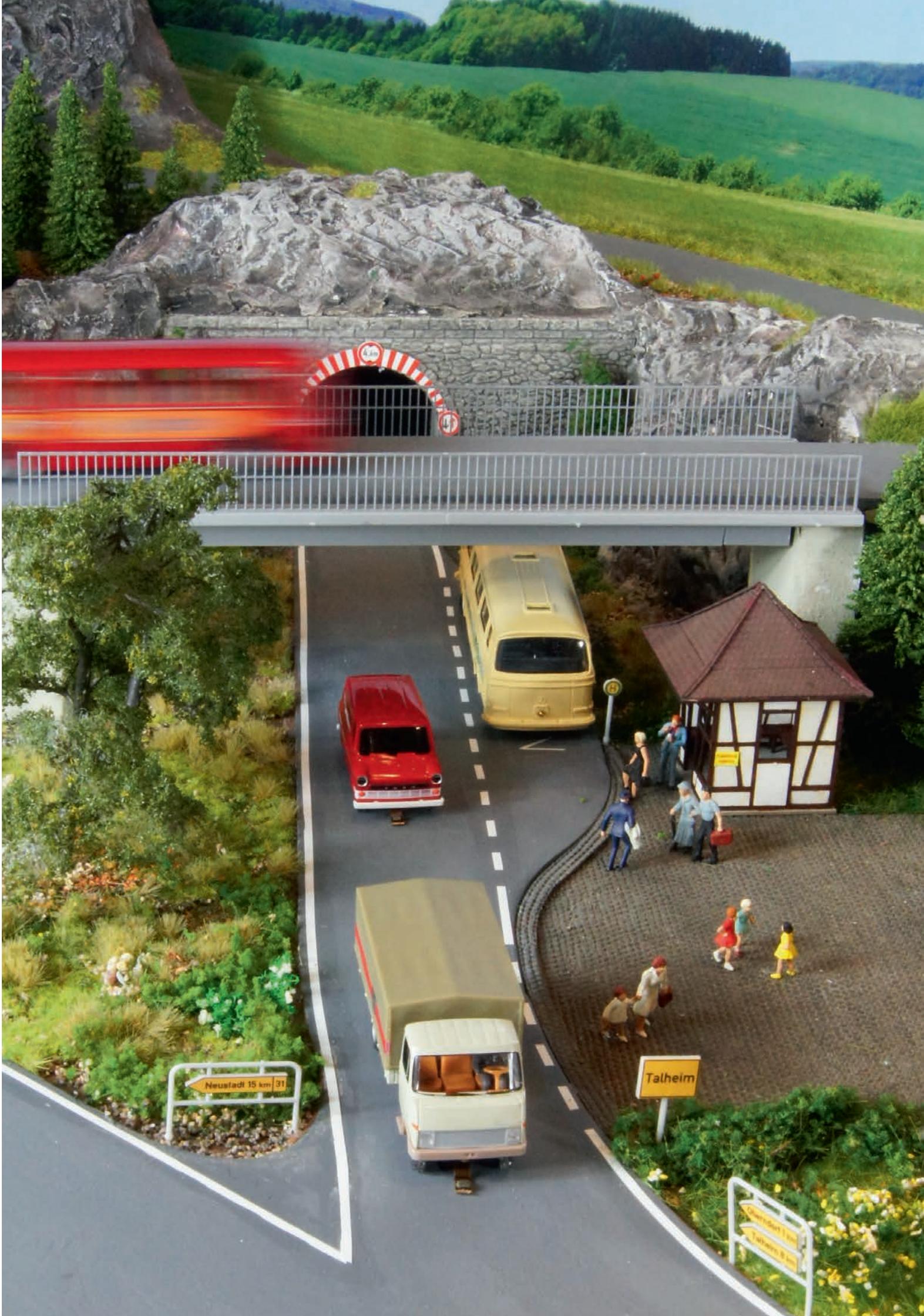
eingesetzten Fahrzeuge, desto mehr Platz wird auf der Fahrbahn benötigt. Dabei sind sowohl ins Kurveninnere nachlaufende hintere Räder als auch die Auslenkung größerer Fahrzeuge über die Fahrspur hinaus ins Kurvenäußere zu beachten. Das Erste betrifft vor allem Lkws mit Anhänger und Sattelzüge, das Zweite Busse.

Zwar empfiehlt Faller einen Mindestradius von etwa 15 Zentimetern und eine Verbreiterung der Fahrbahn in Kurven um etwa einen Zentimeter. Die Praxis zeigt jedoch, dass diese Werte gerade im Kurveninneren selten reichen. Hier sind zum Teil deutliche Zugaben erforderlich. Es ist daher sinnvoll, weniger auf Zirkel und Maßband zu vertrauen, sondern einen praxisnahen Betrieb auszuprobieren. Dazu verlegt man die Straßenverläufe provisorisch und klebt sie an den Seiten mit Kreppband fest. Den Fahrdrabt fixiert man mittig mit Tesafilm. Natürlich sollte für diesen Test bereits von jedem größeren Fahrzeugtyp, der später einmal eingesetzt wird, ein Modell vorhanden sein.

Wer den Straßenverlauf mit Bedacht wählt, kann die erforderlichen Verbreiterungen in der Praxis recht gut kaschieren, beispielsweise als seitlichen Parkstreifen oder ungenutzte Abbiegespur. An der einen oder anderen Stelle verhilft den Fahrzeugen im Kurvenverlauf auch ein geringes Versetzen des Fahrdrabtes (oder der Magnetspur) nach außen zu einem vorbildgerechteren Fahrverhalten.

Aber nicht nur in der waagerechten Straßenführung sind einige Dinge zu beachten. Gerade das Auf und Ab verleiht dem Straßenbau einen nicht unerheblichen Reiz. Moderne H0-Straßenfahrzeuge bewältigen problemlos Steigungen von 12 – 15 Prozent. Um einen gleichmäßigen Lauf auch in ansteigenden Kurven zu gewährleisten, sollte man jedoch nicht über sechs Prozent Steigung hinausgehen. Diese sechs Zentimeter Anstieg auf einen Meter Strecke reichen in der Praxis und sind auch aus Vorbildsicht sehr gut umsetzbar.

Eine andere Frage, die man parallel zur Planung des späteren Straßenverlaufs

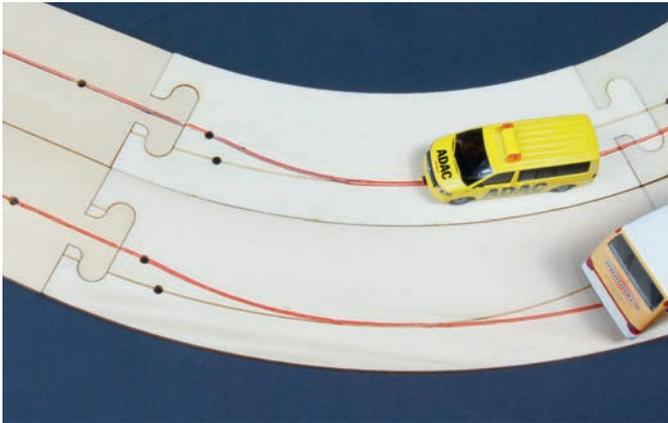




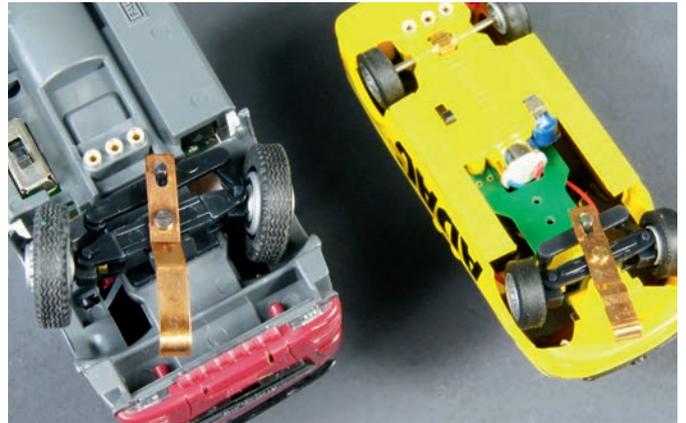
Beim Car System sollte man eine Fahrbahnbreite von 10 cm einplanen.



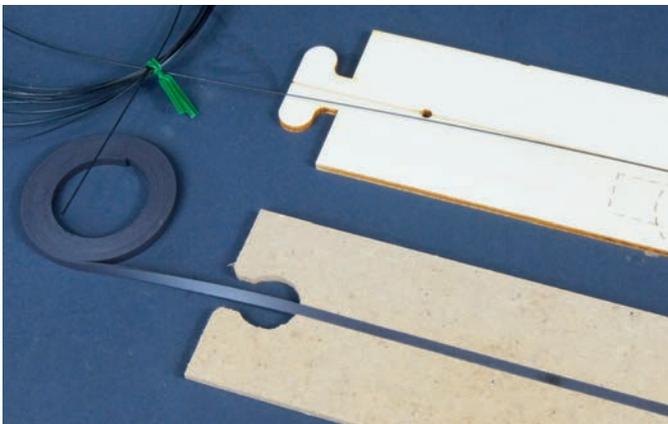
In engen Kurven hängen Busse und andere lange Fahrzeuge über ...



... weshalb der Leitdraht versetzt verlegt werden sollte.



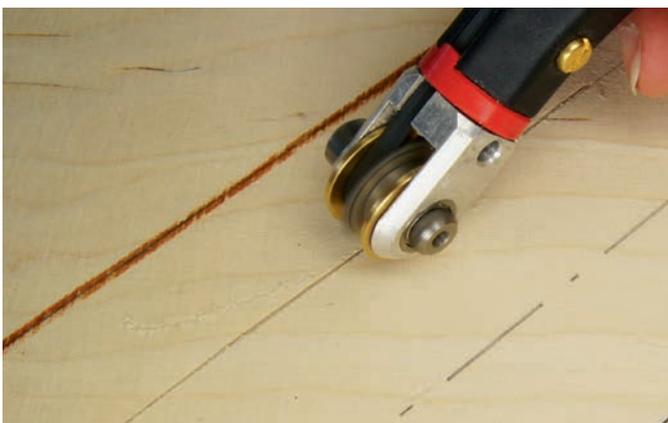
Magnetschleifer an der Vorderachse lenken die Fahrzeuge.



Die beiden Systeme zur Spurführung: Stahldraht und Magnetband.



Wer die Magnetbänder mit Lücken verlegt, provoziert Pannen.



Fallers Rillenfräser erleichtert das Verlegen des Stahldrahts.



Feste und flexible Fahrbahnelemente des Faller Car Systems.

klären muss, ist die der Fahrzeuglenkung. Alle H0-Straßenfahrzeuge besitzen eine bewegliche Vorderachse. Diese wird allerdings nicht vom Auto, Lastwagen oder Bus gesteuert, sondern folgt einer in der Straße verlegten Leitspur. Diese besteht entweder aus Magnetstreifen oder Stahldrähten. Die Lenkachse ist mit einem passenden Magneten bestückt, der (in der Regel) sicher führt. Weichen oder Abzweige gestatten den Fahrbahn- oder Spurwechsel. Leider sind Magnetspur und Stahldracht nicht kompatibel.

#### FALLERS CAR SYSTEM

Der Draht wird von der Firma Faller für ihr Car System verwendet. Er ist einfach zu montieren und recht preiswert. Seit seiner Einführung hat sich das Faller-Produkt auf zahlreichen Modellanlagen bewährt, nicht zuletzt, weil der Straßenbau ziemlich einfach ist. Kaum zu vermeiden ist allerdings, dass der Lenkmagnet auf der Fahrbahn schleift, was bei ausgiebigem Betrieb Spuren in deren Mitte hinterlässt. Außerdem ist beim Verlegen des Fahrdrahtes ein sauberes und präzises Arbeiten gefragt. Der Stahldracht muss ohne große Höhenunterschiede

in der Straße liegen, damit die Autos später nicht den Kontakt verlieren.

Als Alternative zum Draht bietet sich der Einbau von Magnetstreifen in die Fahrbahn an. Ursprünglich von der Firma Mader unter dem Label „MMT – Mader Magnet Truck“ auf den Markt gebracht, werden solche Streifen zum Einlassen in die Fahrbahn mittlerweile von verschiedenen Herstellern in unterschiedlichen Ausführungen angeboten. Das hier gezeigte stammt von der Firma Streetsystem, deren Straßen in Breiten von 30, 44 und 52 Millimetern auch für die Nenngrößen N und TT geeignet sind ([www.streetsystem.de](http://www.streetsystem.de)).

Die zwischen einem und drei Millimeter hohen Magnetstreifen (Achtung: Es gibt wie bei jedem Magneten eine Ober- und eine Unterseite) bieten gegenüber dem Fahrdraht eine deutlich bessere Führung der Lenkmagnete, auch bei nicht ganz so exakter Verlegung. Ein weiterer positiver Nebeneffekt besteht darin, dass durch die kräftigen Magnetstreifen in der Fahrbahn der Lenkmagnet an der Vorderachse der Fahrzeuge nicht über den Fahrbahnbelag schleifen muss, sondern einen oder zwei Millimeter darüber montiert werden kann,

ohne dass das Fahrzeug die Spur verliert. Dies vermeidet Reibungsverluste sowie Schleifspuren auf der Fahrbahn. Zudem kann durch einen einfachen Reedkontakt das Fahrzeug so verdrahtet werden, dass es erst losfährt wenn die Magnetspur erkannt wird. Kommt ein Fahrzeug doch einmal von der Strecke ab und verliert den Kontakt zum Magnetband, hält der Motor sofort an. So werden ein unkontrolliertes Herumfahren oder gar ein Absturz von der Anlagenfläche verhindert.

#### LÜCKEN MIT TÜCKEN

Leider hat das Magnetband auch seine Tücken: Besonders beim Aneinanderreihen der einzelnen Elemente muss mit Sorgfalt gearbeitet werden. Schon der kleinste Spalt zwischen den Magnetstreifen erzeugt erstaunliche Effekte und bewirkt, dass sich die Feldlinien an den Enden umkehren und der Lenkmagnet des Fahrzeuges kurz abgestoßen wird. Dieser Effekt wirft vor allem bei langsamen Geschwindigkeiten die Fahrzeuge schnell aus der Bahn. Er kann auch bei Fahrbahnkreuzungen, Bahnübergängen oder Weichen auftreten, weshalb

–Anzeige –

## Hom/Hoe - Güterwagen

TILLIG  BAHN

Jetzt bei Ihrem TILLIG-Fachhändler erhältlich

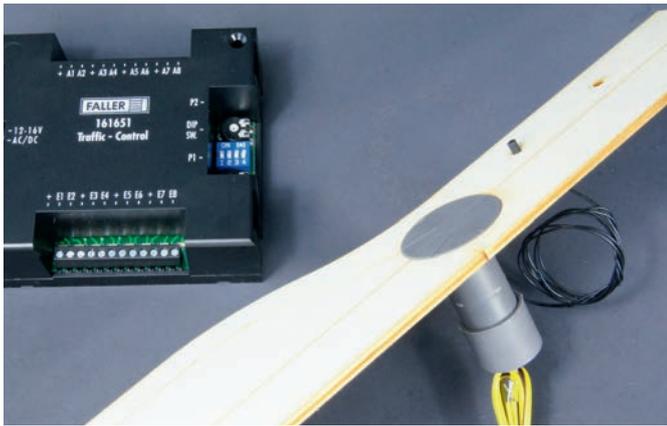
Art.-Nr.: 15921 (H0m)

Güterwagenset der DR, bestehend aus zwei offenen Güterwagen OO, Ep. VI  
Preis: 75,50 €\*  

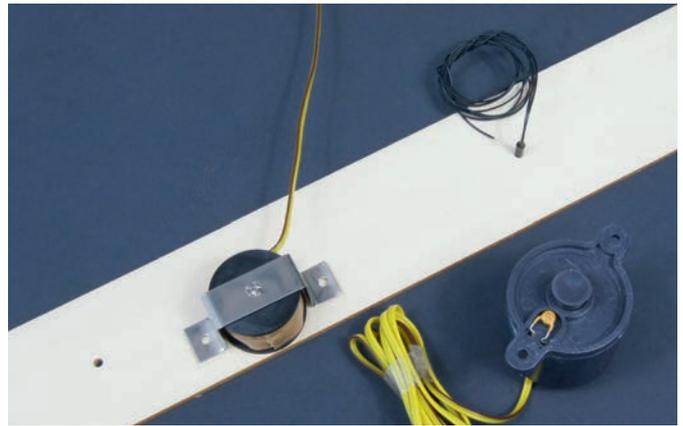

Art.-Nr.: 05921 (H0e)

Güterwagenset der DR, bestehend aus zwei offenen Güterwagen OO, Ep. VI  
Preis: 75,50 €\*  


\*Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis.



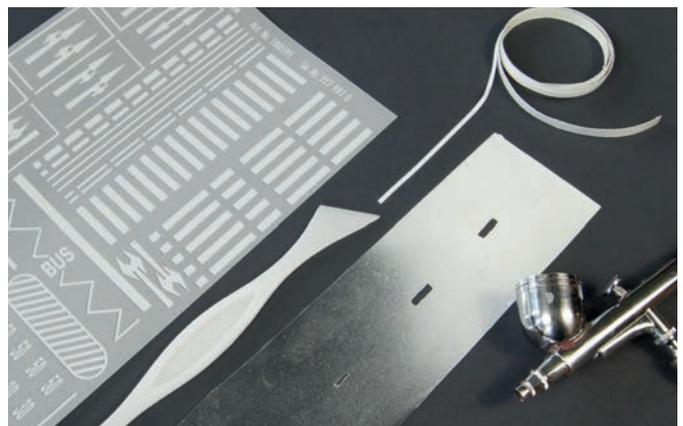
Elektromagnetische Abzweige ermöglichen den Spurwechsel.



Elektro- und Dauermagnete dienen zum Anhalten und Parken der Autos.



So entsteht die Fahrbahn: spachteln, schleifen, einfärben ...



... und zuletzt Straßenmarkierungen anbringen.

solche Streckenabschnitte besonders ausgiebig getestet werden sollten.

Wenn die Entscheidung getroffen ist, ob Stahldraht und Magnetstreifen zur Lenkung der Modellfahrzeuge verwendet werden, ergeben sich hinsichtlich Fahrbahn- und Straßenbau unterschiedliche Möglichkeiten. Die Grundlage sollte selbstverständlich immer eine solide und ausreichend feste Basistrasse sein. Zu bevorzugen ist eine Sperrholz-Unterkonstruktion, die fest mit dem Holz- oder Hartschaumuntergrund beziehungsweise den Spanten des Unterbaus verklebt ist und später die Straßenoberfläche trägt.

Bei dem hier vorgestellten Car System-Projekt wurde die klassische Bauweise mit dem Faller-Fahrdraht gewählt. Die gezeigten Arbeiten lassen sich jedoch auch auf die Benutzung einer Magnetspur in der Fahrbahn übertragen.

Legt man auf individuell geführte Straßen wert, so muss vor dem Verlegen des Drahts eine dünne Nut in die Mitte der Fahrspur gefräst werden. Faller bietet dafür eine spezielle Rillenfräse an (161669), mit der diese Arbeit gut gelingt. Durch die passgenaue Ausführung der Nut über das gesamte Fahrbahnnetz hält der Fahrdraht

schon fast von selbst. Ist der Draht verlegt, wird die Straßenoberfläche leicht verspachtelt, geschliffen und gestrichen. Später angebrachte Fahrbahnmarkierungen sowie dezente Schmutzspuren sorgen für ein vorbildgerechtes Finish.

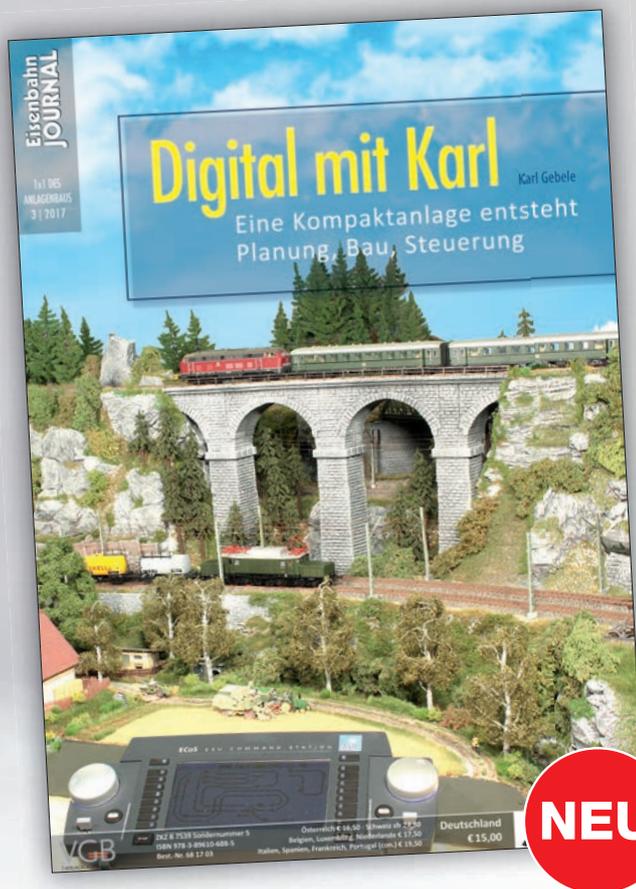
### FESTE FAHRBAHN

Alternativ bietet Faller fertige Straßenelemente mit vorgefertigter Nut an. Unter der Bezeichnung „Laser-Street“ findet man hier unterschiedliche Fahrbahnelemente aus Drei-Millimeter-Sperrholz für den einfachen Aufbau eines Fahrbahnsystems. Die mittels Laserschnitttechnik gefertigten Elemente können in beliebiger Reihenfolge und Richtung aneinandergelagert werden. Aussparungen für zusätzliche Einbauten (z.B. Reedkontakte, Weichen, Stoppstellen usw.) sind vorhanden. Abzweigungen, Kreuzungen, Bushaltestellen sowie ein flexibles Straßenelement im „Ziehharmonika-Design“ komplettieren das Angebot. Das Verspachteln und Schleifen der Fahrbahnoberfläche sowie das Bemalen und das Anbringen von Markierungen sowie Verkehrszeichen bleibt dem Modellbauer aber auch hier nicht erspart.

Wie bei der Modelleisenbahn wird ein reiner Kreisbetrieb auch bei Straßenfahrzeugen schnell langweilig. Abwechslung bieten beispielsweise eine von der Hauptfahrbahn abzweigende Bushaltestelle oder ein separat angelegter Parkplatz. Um derartige Abzweigmöglichkeiten von der eigentlichen Lenkspur zu ermöglichen, werden in die Fahrbahn Abzweigungen eingesetzt. Diese sind in verschiedenen Ausführungen im Handel und sowohl für die Magnetspur (dort heißen sie Weichen) als auch für das Fahrdrahtsystem von Faller erhältlich und sollten natürlich schon bei der Planung des Straßenverlaufs berücksichtigt werden.

Zum Fahrbetrieb gehören natürlich auch eine Abstandsregelung der Fahrzeuge untereinander sowie das Anhalten und Weiterfahren der Modellfahrzeuge an Kreuzungen und Abzweigen. Auch ein dauerhaftes Abstellen der Autos muss möglich sein. Für all diese Funktionen sind im Fachhandel unterschiedliche Steuerungen und Bausteine erhältlich.

Wie Abzweigungen und Kreuzungen bedient werden und welche Steuerungsmöglichkeiten es gibt, erfahren Sie in der nächsten Ausgabe des Eisenbahn-Journals. □



# 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.

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

Best.-Nr. 681703 | € 15,-



www.facebook.de/vgbahn

**Eisenbahn  
JOURNAL**

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

## Durchblick im digitalen Dschungel

Die aktuelle Extra-Ausgabe der MIBA-Redaktion nimmt die neuen Zentralen Märklin CS 3, ZIMO MX 10, Digikeijs DR5000 und das universelle Steuermodul OC 32 unter die Lupe. Zwei unterschiedliche Konzepte von Anlagensteuerungen werden in Wort und Film vorgestellt. Weitere Schwerpunkte sind Marktübersichten zu Standard- und Minidecodern sowie Sounddecodern und -modulen. Inklusive praktischer DVD-ROM.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,  
mehr als 250 Abbildungen, inkl. Begleit-DVD-ROM

Best.-Nr. 13012021 | € 12,-



**NEU**



www.facebook.de/vgbahn

**MIBA**  
DIE EISENBAHN IM MODELL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice,  
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481100,  
E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de



# WENDE-PIONIER FÜR WECHSELSTROMER

**Brawas Steuer- und Beiwagen zum VT 62.9 sind die idealen Modelle, um zusammen mit einer V 36 einen Wendezug der 50er-Jahre darzustellen. Leider funktionieren Lichtwechsel und Innenbeleuchtung nur im Betrieb mit Zweileiter-Gleichstrom. Wechselstromer müssen umbauen**

VON MANFRED GRÜNIG



Mit Hilfe des Umbaus auch für Pickelgleisfahrer möglich: V 36-Wendezug mit beleuchtetem Steuerwagen und Lichtwechsel. Die Lok stammt hier von Roco, das angekündigte Brawa-Modell soll gegen Jahresende erscheinen.

FOTO: THERESA HÖLLERER

**F**ür Brawa wäre es eigentlich nicht schwer, das Einzelmodell des VB 147 (Artikelnummer 45248) auch für die „Märklin“-Fraktion unter den Modellbahnern anzubieten. Technisch ist der Wagen vorbereitet und zusammen mit dem Triebwagen ja auch in Dreileitervarianten erhältlich. Vermutlich aber fürchtet die Firma ein zu geringes Kundeninteresse und verzichtet deshalb auf diese Variante. Da alle wichtigen Elemente als Ersatzteile erhältlich sind beziehungsweise problemlos beschafft werden können, ist ein Umbau leicht zu bewerkstelligen. Nur etwas Löten ist erforderlich.

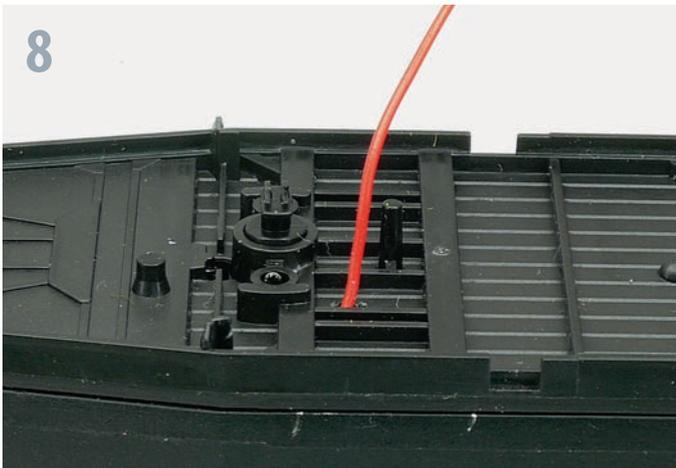
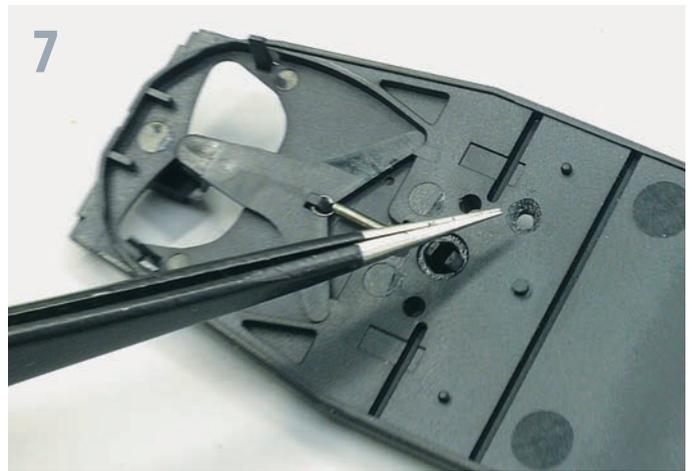
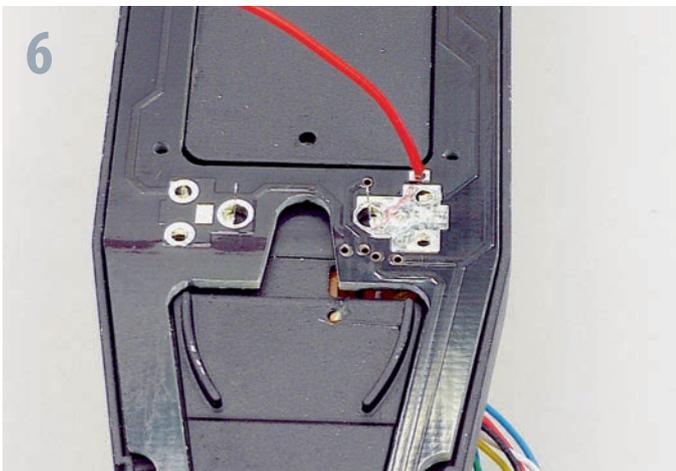
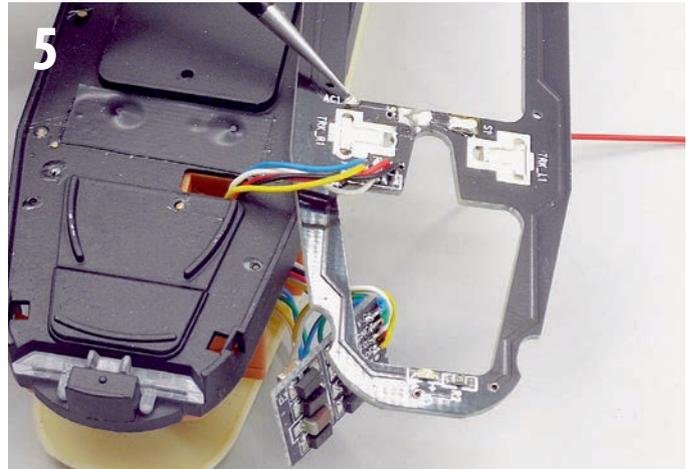
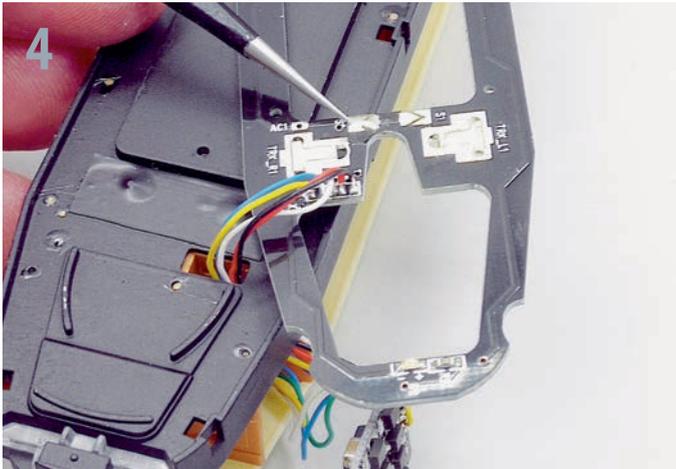
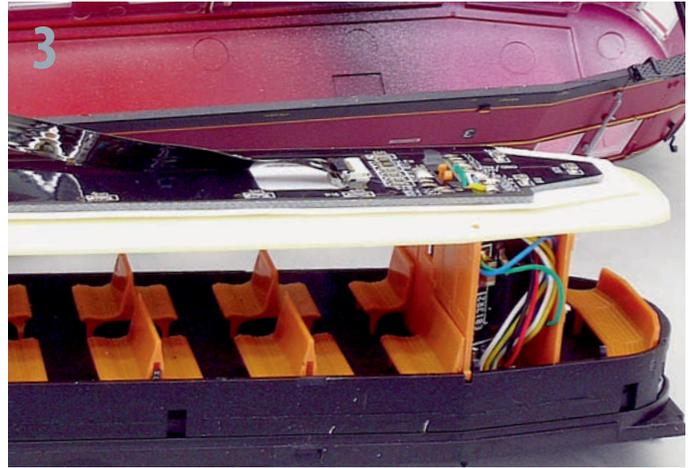
Von Brawa zusätzlich benötigt werden der Schleifersatz 2222 sowie ein Quartett Tauschradsätze für Wechselstrom (2188), die über den Fachhandel bestellbar sind (Bild 1). Bis beides eintrifft, kann schon einmal das Wageninnere vorbereitet werden.

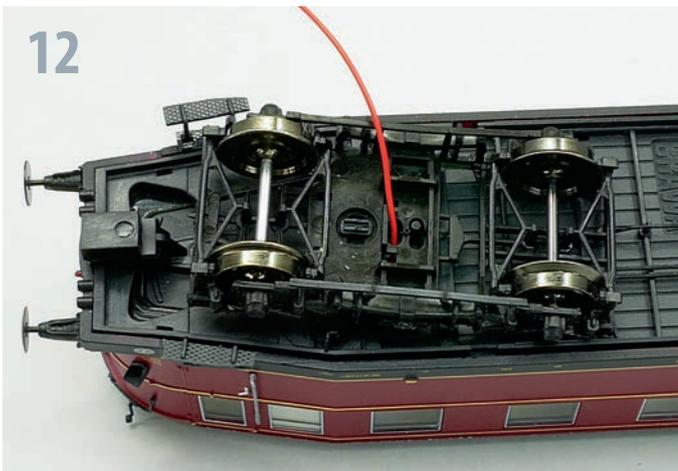
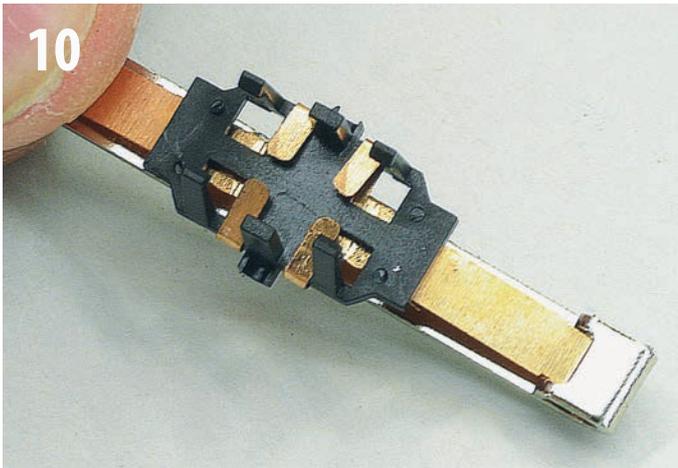
Als Erstes müssen die Drehgestelle entfernt werden. Dazu ist der Mittelzapfen um 90 Grad zu drehen, wodurch vier kleine Federn zum Vorschein kommen, die man keinesfalls verlieren sollte. Danach nimmt man das Gehäuse ab. Laut Bedienungsanleitung sollte es sich durch Spreizen leicht entriegeln und abnehmen lassen. Das ist leider nur eine sehr optimistische Annahme.

Versucht man das Spreizen nämlich lediglich mit den Händen, wie man es beispielsweise von Roco-Loks gewohnt ist, dann schnappt stets eine der Rastnasen wieder ein und die Mühe war vergeblich. Erst wenn man dieses Wiedereinrasten blockiert, beispielsweise mit eingeschobenen dünnen Kartonstreifen, lässt sich das Gehäuse abheben. Auch dafür ist noch einige Kraftanstrengung nötig, die aber behutsam erfolgen sollte, um keine Details am Gehäuse abzubrechen (Bild 2).

Ist das Fahrwerk frei zugänglich, wird als Erstes das dünne Flachbandkabel für das Sternlicht vorsichtig aus dem Stecker gezo-







gen (Bild 3). Dann muss an der Bodenplatte die Schaltung für den Dreileiterbetrieb geändert und das Kabel für den Schleifer angebracht werden. Dieser Umbau ist ohne Lötarbeit nicht möglich.

Die Platine befindet sich zwischen der Inneneinrichtungsattrappe und dem Wagenboden. Die Inneneinrichtung wird durch Entriegeln kleiner Rastnasen abgenommen. Wer auf eine farbliche Überarbeitung sowie Figuren im Wagen Wert legt, sollte diese Detaillierungsarbeiten gleich im Zuge des technischen Umbaus durchführen, um sich das komplizierte Öffnen des Steuerwagens zu sparen.

Die Bodenplatte wird gedreht und die gelötete Schaltung getrennt (Bild 4). Mit einer Kleinbohrmaschine und schmalen Fräskopf ist das im Handumdrehen geschehen. Die beiden Lötunkte daneben sind für den Dreileiterbetrieb vorgesehen. Sie sind zu verbinden, damit alle Räder als Kontaktabnahme funktionieren. Das Kabel für den Schleifer ist an den Punkt „AC 1“ anzulöten (Bilder 5 und 6).

Als Nächstes wird in die Bodenplatte auf Höhe des Lötpunkts AC 1 ein kleines Loch gebohrt (Bild 7). Hier ist später das Schleiferkabel durchzuführen, da sonst die Bodenplatte nicht mehr plan aufliegt und

die Führung der Kupplungskulisse nicht einwandfrei arbeiten kann (Bild 8). Bevor das Gehäuse geschlossen wird, ist das Flachband seitenrichtig einzustecken und darauf zu achten, dass es nicht verdreht ist.

Als nächster Schritt wird der Schleifer für das Drehgestell vorbereitet. Von den drei unterschiedlichen Halterungen, die dem Zubehörset 2222 beiliegen, ist die kleinste die passende. Auf Bild 9 liegt sie rechts.

Der Schleifer wird auf die Halterung gesteckt und justiert, bevor die Laschen umgebogen werden (Bild 10). Hat man an den Drehgestellen die AC-Achsen eingesetzt, sind sie für den Einbau fertig. Nun setzt man die hoffentlich wohlbewahrten kleinen Federn wieder ein (Bild 11) und sichert die Drehstelle mit einer 90-Grad-Drehung des Mittelzapfens.

Zum Anschluss des Schleifers ist das von innen durch das Drehgestell geführte Kabel (Bild 12) bis auf zwei Zentimeter zu kürzen. Dann lötet man es seitlich an die Halterung des Schleifers und klippt diese ans Drehgestell (Bild 13). Bevor der Steuerwagen in Dienst geht, ist noch der eingebaute Funktionsdecoder auf die Adresse der für den Wendezugdienst eingesetzten Lok einzustellen, um einen vorbildgerechten Lichtwechsel weiß/rot zu gewährleisten. □

## Materialbedarf:

Steuerwagen VB 147	Brawa 45248
Vier AC-Achsen	Brawa 2188
Schleifersatz für Wagen	Brawa 2222

Rote dünne Litze, ca. vier Zentimeter lang  
 Kleinbohrmaschine mit schmalen Fräskopf, 1,5 Millimeter  
 Zwei-Millimeter-Bohrer  
 LötKolben 15 W mit dünner Spitze

# Zu schade zum Umblättern

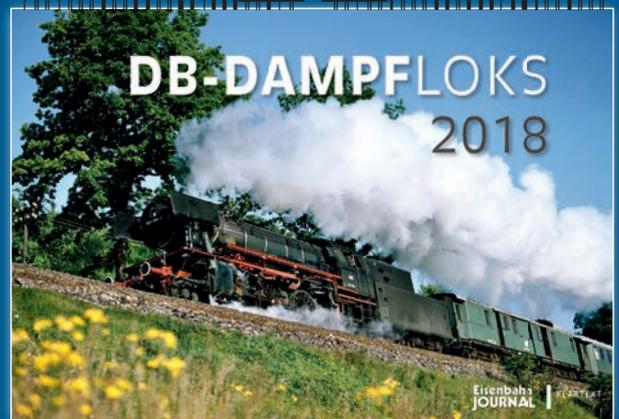
Mit unseren tollen großformatigen Begleitern durch das Jahr 2018



## Eisenbahn und Landschaft

Mit Loklegenden und Zugklassikern durchs Jahr

Best.-Nr. 551701 · € 12,95



## DB-Dampfloks

Die Blütezeit des Dampftriebs

Best.-Nr. 581710 · € 12,95

## Die schönsten Motive und die besten Fotografen



## Baureihe 103

Die DB-Kultlok fährt weiter!

Best.-Nr. 102141 · € 16,95



## Bahnen und Berge

Eisenbahnen in majestätischer Alpenkulisse

Best.-Nr. 102142 · € 16,95



## Der Taurus

Der moderne „Star der Schiene“

Best.-Nr. 102143 · € 16,95

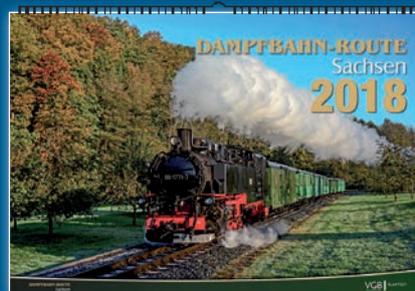


## Die Harzer Schmalspurbahnen

Nostalgischer Eisenbahnbetrieb und herrliche Landschaftsaufnahmen

Format 50 x 45 cm

Best.-Nr. 581716 · € 14,95



## Dampfbahn-Route Sachsen

Eine bildgewaltige Reise durch Sachsen  
24 farbig bedruckte Blätter plus Titelblatt  
und Legendenblatt

Best.-Nr. 581717 · € 16,95



## Lokomotiven mit Geschichte

Die eindrucksvollen Farbaufnahmen zeigen  
viele legendäre Baureihen, aber auch einige  
weniger bekannte Typen

Format 59,5 x 48 cm

Best.-Nr. 581713 · € 19,99

# Unsere Kalender-Edition 2018

Mit Sorgfalt zusammengestellt von den VGB-Redaktionen



## Reichsbahn-Dampf

Mit Video-DVD von den RioGrande-Filmprofis „Wintermärchen mit der Dampfisenbahn“ mit 58 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 581709 · € 19,95



## Dresden damals

Pulsierender Verkehrsknoten

Best.-Nr. 581720 · € 12,95



## Reise durchs Ruhrgebiet

Eindrucksvolle Bilddokumente zur Zeitgeschichte

Best.-Nr. 581711 · € 12,95



## Berlin Ost-West

Faszinierende Aufnahmen aus einer geteilten Stadt

Best.-Nr. 581719 · € 12,95



## Hamburg – Bahn und Hafen

Mit stimmungsvollen Motiven von Walter Hollnagel

Best.-Nr. 581712 · € 12,95



## Hochbahn Hamburg

Über Brücken und Viadukte durch eine eindrucksvolle Stadtlandschaft

Best.-Nr. 581721 · € 16,95



## Traumanlagen

Fotografiert von Meistern ihres Fachs

Format 47,5 x 33 cm

Best.-Nr. 951701 · € 19,99



## Modellbahn-Träume

Von Josef Brandl

Best.-Nr. 551702 · € 16,95



## Modellbahn-Impressionen

Modellbahn vom Feinsten

Best.-Nr. 16284176 · € 12,95

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm (wenn nicht anders angegeben), mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

# 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 41/5 3481-153**  
**Fax: 081 41/5 3481-150**  
**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**

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

**67146 Deidesheim**

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

**04159 Leipzig**

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

**28865 Lilienthal b. Bremen**

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

**49078 Osnabrück**

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

**67655 Kaiserslautern**

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

**10318 Berlin**

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

**30159 Hannover**

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

**52062 Aachen**

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

**69214 Eppelheim/Heidelberg**

**MODELLBAHN 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**

**MODELLBAHNLAND 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**

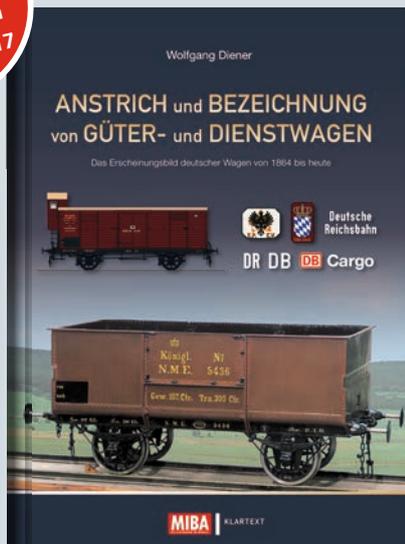
**72657 Altenriet bei Stuttgart**

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

<p><b>73431 Aalen</b>  <b>MODELLBAU SCHAUFFELE</b>            Wilhelm-Merz-Str. 18            Tel.: 07361/32566            Fax: 07361/36889            www.schauffele-modellbau.de  <b>FH/RW/Märklin Shop in Shop</b></p>	<p><b>84307 Eggenfelden</b>  <b>MODELLBAHNEN VON A BIS Z</b>  <b>Roland Steckermaier</b>            Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550            www.steckermaier.de            steckermaier@steckermaier.de  <b>FH/RW EUROTRAIN®</b></p>	<p><b>90478 Nürnberg</b>  <b>MODELLBAHN</b>  <b>Helmut Sigmund</b>            Schweiggerstr. 5            Tel.: 0911 / 464927  <b>EUROTRAIN®</b></p>	<p><b>97070 Würzburg</b>  <b>ZIEGLER MODELLTECHNIK</b>            Textor Str. 9            Tel.: 0931 / 573691            www.modelltechnik-ziegler.de  <b>FH/RW EUROTRAIN®</b></p>
<p><b>75339 Höfen</b>  <b>DIETZ MODELLBAHNTECHNIK</b>  <b>+ ELEKTRONIK</b>            Hindenburgstr. 31            Tel.: 07081 / 6757            www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de  <b>FH/RW/H</b></p>	<p><b>85567 Grafing</b>  <b>ZÜGE &amp; ZUBEHÖR</b>  <b>Trains &amp; Accessoires</b>            Inh. Steffen Schmidt            Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25            www.zuz-modellbahn.com  <b>FH/RW/H/A</b></p>	<p><b>93455 Traitsching-Siedling</b>  <b>MARGARETE V. JORDAN</b>  <b>Inh. Neudert Lina</b>            Am Berg 12            Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256            www.jordan-modellbau.de  <b>FH</b></p>	<p><b>99830 Treffurt</b>  <b>LOK-DOC MICHAEL WEVERING</b>            Friedrich-Ebert-Str. 38            Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646            www.lok-doc-wevering.de            simiwe@t-online.de  <b>RW</b></p>
<p><b>77948 Friesenheim</b>  <b>Blaulichtmodelle</b>  <b>FEUER1.de</b>            Schwalbenweg 2            Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845            www.feuer1.de • info@feuer1.de  <b>FH</b></p>	<p><b>86199 Augsburg</b>  <b>AUGSBURGER</b>  <b>LOKSCHUPPEN GMBH</b>            Gögginger Str. 110            Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045            www.augsburger-lokschuppen.de  <b>FH/RW</b> </p>	<p><b>94161 Ruderting bei Passau</b>  <b>MODELLBAHNHAUS</b>  <b>Rocktäschel GdBR</b>            Attenberg 1            Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819            www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de  <b>FH/RW/A EUROTRAIN®</b></p>	<h1>Schweiz</h1>
<p><b>82110 Germering</b>  <b>AUTO-MODELLBAHN-WELT</b>  <b>Germering Linden GbR</b>            Untere Bahnhofstr. 50            Tel.: 089 / 89410120            Fax: 089 / 89410121  <b>FH/RW/H</b></p>	<p><b>90419 Nürnberg</b>  <b>RITZER MODELLBAHN</b>  <b>Inh. Knoch</b>            Kirchenweg 16            Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756            www.modellbahnritzer.de  <b>FH/RW/A/B EUROTRAIN®</b></p>	<p><b>94474 Vilshofen an der Donau</b>  <b>GIERSTER</b>  <b>Fa. Gierster-Wittmann oHG</b>            Vilsvorstadt 11, 13, 15            Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753            modellbahn@gierster.de  <b>FH/RW EUROTRAIN®</b></p>	
<p><b>83352 Altenmarkt/Alz</b>  <b>MODELL-EISENBAHNEN</b>  <b>B. Maier</b>            Hauptstr. 27            Tel.: 08621 / 2834            Fax: 08621 / 7108  <b>FH/RW EUROTRAIN®</b></p>	<p><b>Erfolgreich werben</b>  <b>und trotzdem sparen:</b>    <b>Tel.: 081 41/53481-153</b></p>	<p><b>95676 Wiesau</b>  <b>MODELLBAHN PÜRNER</b>            Südweg 1            Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988            www.puerner.de            modellbahn@puerner.de  <b>FH</b></p>	<p><b>CH-8712 Stäfa</b>  <b>OLD PULLMAN AG</b>            P.O.Box 326 / Dorfstr. 2            Tel.: 0041 / 44 / 9261455            Fax: 0041 / 44 / 9264336            www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch  <b>FH/H</b></p>

# DAS STANDARDWERK Jetzt komplett!

**NEU**  
Erscheint im  
Oktober 2017



Der letzte Band der Trilogie über den Anstrich und die Bezeichnung von Schienenfahrzeugen widmet sich den Güter- und Bahndienstwagen, deren Farbgebung und Beschriftung anhand amtlicher Unterlagen und offizieller Quellen der Bahnverwaltungen lückenlos dokumentiert wird. Wolfgang Diener betrachtet dabei nicht nur die staatlichen Eisenbahnen der Länder ab 1864, des Deutschen Reichs, der DDR und der Bundesrepublik Deutschland, sondern auch die ehemaligen, später verstaatlichten Privateisenbahnen und die Deutsche Bahn AG. Ein Abkürzungs- und ein Literaturverzeichnis sowie ein Sachregister ergänzen ein Standardwerk, das in keiner Eisenbahn-Bibliothek fehlen darf.

**272 Seiten, Format 21,3 x 29,6 cm, Hardcover,**  
**mit über 240 Fotos und mehr als 120 Zeichnungen und Skizzen**  
**Best.-Nr. 15088138 | € 39,95**

**MIBA**  
DIE EISENBAHN IM MODELL

Erhältlich im Buch- oder Fachhandel 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, bestellung@miba.de, www.miba.de

**VGB**  
III II I  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

[www.adler-maerkte.de](http://www.adler-maerkte.de)

**www.modellbahnboerse-berlin.de**  
Sa. 14.10./25.11.: 08056 Zwickau, Stadthalle Zwickau. 15.10.: 01069 Dresden, „Alte Mensa“. 22.10.: 08529 Plauen, Festhalle. 12.11.: 12679 Berlin, „Freizeit-Forum“ Marzahn. Jeweils 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

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

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

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

**Besuchen Sie uns**  
**03.11.–05.11.17**  
**Faszination Modellbau**  
**in Friedrichshafen**



**Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.**  
05.11.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese. 11.11.: Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14. Jeweils 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, [jensberndt@t-online.de](mailto:jensberndt@t-online.de)

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

05.11.: 64. Modellbahnboerse, 10–15 Uhr, im Schleicenter Schleswig, Schwarzer Weg (Einfahrt Parkdeck). Kaufen, tauschen, Treffen Gleichgesinnter, Reparaturen vor Ort. Info: MEC Schleswig, [wolfgang.wix@t-online.de](mailto:wolfgang.wix@t-online.de)

[www.bv-messen.de](http://www.bv-messen.de)

05.11.: 49. großer Zwönitzer Modellbahnmarkt, 10–15 Uhr, im Gasthof „Wind“, Zwönitz/Erzgebirge. Info: O. Günther, Siedlungsstr. 8, 08297 Zwönitz, Tel.: 037754/2954, [www.zwoenitzer-modellbahnmarkt.de](http://www.zwoenitzer-modellbahnmarkt.de)

05.11.: Modellbahn-Spezialmarkt, 10–16 Uhr, Festhalle Zweibrücken, Saarlandstr. 9, 66482 Zweibrücken. Info: [www.meczweibruecken.de](http://www.meczweibruecken.de)

11./12.11.: 26. Regenstauffer Modellbahnboerse m. Schüleranlage der Realschule Riedenburg, 10–16 Uhr, Jahnstr. 6a, 93128 Regenstauf. Tel.: 0941/46105405.

12.11.: Modelleisenbahnboerse mit großer Modelleisenbahnausstellung, 11–16 Uhr, in der Turn- und Festhalle, 74564 Crailsheim-Tiefenbach, Steinbachstr. 7. Weitere Infos: [www.mec-crailsheim.de](http://www.mec-crailsheim.de)

12.11.: Modellbahnmarkt von 9.30–13 Uhr, in 84416 Taufkirchen/Vils im Bürgersaal. Veranstalter: Eisenbahn- und Modellbahn-Freunde Taufkirchen/Vils e.V. Info unter: [www.emft.de](http://www.emft.de)

12.11.: Modellbahnboerse im Schützenhaus, Maschweg 9, 38350 Helmstedt. Aussteller aus Nah und Fern zeigen wieder ihr Angebot an Modellbahnen und Zubehör in allen Spurweiten. Info: EFH-Helmstedt, Tel. 05352/6471, [Guenter.Krebs-Bueddenstedt@t-online.de](mailto:Guenter.Krebs-Bueddenstedt@t-online.de)

18.11.: Freizeitheim, Wildmoosstr. 36, 82194 Gröbenzell, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 11–18 Uhr. Tel.: 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de)

18.11.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugboerse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242, [www.freiburger-spielzeugboerse.de](http://www.freiburger-spielzeugboerse.de)

25.11.: DB-Casino, Richelstr. 3, 80634 München, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–15 Uhr. Tel.: 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de)

25.11.: 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](mailto:t.kurtz@mef-frankenthal.de), [www.mef-frankenthal.de](http://www.mef-frankenthal.de)

26.11.: 4. Modellbahnboerse in 96355 Tettau, bis 1000 qm Ausstellungsfläche. Info: 09269/9560, E-Mail: [dl9ndk@t-online.de](mailto:dl9ndk@t-online.de)

26.11.: 54. Göttinger Tauschboerse der Eisenbahnfreunde Göttingen e.V. für Modelleisenbahnen, -autos und Zubehör, 10–16 Uhr, BBS II Göttingen, Godehardstr. 11, Nordeingang

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

03.12.: Ratskellersaal, Wernersgrüner Str. 32, 08228 Rodewisch, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16 Uhr. Tel.: 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de)

09.12.: Haus der Vereine, Nordstr. 3, 82383 Hohenpeißenberg, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16 Uhr. Tel.: 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de)

09.12.: Ausstellung mit Börse, 9–16 Uhr, 88212 Ravensburg, Oberschwabenhalle. Info: Alfons.Horn@t-online.de, [www.eisenbahnfreunde-rv.de](http://www.eisenbahnfreunde-rv.de)

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

## MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

**Verkäufe**  
**Dies + Das**

[www.nordbahn.net](http://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](http://www.modellbahn-weber.com)

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

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

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

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

**Züge parken in Etagen, wie in NBM 6/2014 u. 1/2015** beschrieben, mit dazugehöriger N-Modulanlage, best. aus 23 Modulen nach Nord-Module-Norm, aus Altersgründen zu verkaufen. Ideal für Modellbahnclub. Tel.: 0511/8492780.

[www.peters-spielkiste-modellbahnen.de](http://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](mailto:heim-walter@web.de)

Auflösung einer digitalen Großanlage in Spur 1 (ca. 300 qm) mit Thema Ruhrgebiet, Epoche 3–4. Verkauf als Ganzes oder in Teilen, separater Erwerb von Rollmaterial (u.a. Dinger, KMI, Märklin, Kiss, Wunder) möglich. Seriöse Anfragen unter: [sammlerobjekt@gmail.com](mailto:sammlerobjekt@gmail.com)

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

Verk. kpl. Führerstandsbeschr. der BR 57 (DR Ost), Andreaskreuz, preuß. Neigungsanzeig., EB-Lampen, Schrankenglocke, Plakat „Des Kaisers Dank“ 1914/18, H-Tafel, Dampflokölkanne, Schirmmützen Ep. II g. Gebot. 0173/1907178 (nach 19 Uhr).

H0-2L-Heimanlage 6,40 m x 1,20 m, 3-tlg., teildigitalisiert, 45 Loks nur Dampf und Diesel (Piko, Gützold, Roco, Fleischmann, Trix), ca. 150 Wagen, ca. 150 Kfz 1:87, Faller-Car und H0e integriert, umfangreiches Zubehör, Ersatzteile, Fachbücher, Ausstattungs-material, DVD, nur komplett zu verkaufen € 5.000,-. Tel.: 035600/35635 od. 0172/3506808.



Prätecma Aufpressvorrichtung für H0-Radsätze. Das Präzisionsteil ist nur mit Drehmaschine einsetzbar. Einwandfreier Zustand, € 125,-. Näheres unter [kurtwhoffmann@web.de](mailto:kurtwhoffmann@web.de).

Verkaufe: Ein Dampflok-Bw, Epoche 1/2 mit Drehschuppen, funktionsfähiger Drehscheibe, sämtlichen Behandlungsanlagen und Bw-Verwaltungsgebäuden, Eisenbahnerwohngebäuden, bestehend aus zwei Teilen. Tel.: 089/987128.

Moin aus Hamburg, biete Roco: E-Lok BR 140 + Gz, Schienenbus DB 3-tlg., Dampflok BR 41 DB, E-Lok BR 194 DB, Di.-Lok BR 260 rot, Di.-Lok DB V 100, Trix Digi Köf Set, Flm. DB Dampflok BR 86, 66 Güterwagen, 9 Personenwagen, originalverpackt, vieles neu! 22m Roco-Drehscheibe. Tillig Elite Gleise, Weichen, DKWs, 35 Littfinski Decoder. Div. Viessmann Unterflur Signale, ca. 70 Stck. + Lampen, neu! Intellibox2, 2 Trafos, Kabelrollen, etwas Sommerfeldt neu mit Buch. Gebäude fertig o. neu. Begrünungs- u. Ausstattungsmaterial, Faller Grasmaster, alles original. Epoche 3 + 4. Tel.: 0157/88920113.

### Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

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

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

Verkaufe Spur 1 Loks und Waggons, Vitrinenmodelle, Dingler, KM1, Hübner. Bitte nur seriöse Angebote. Anfragen an: [trade-hermann@a1.net](mailto:trade-hermann@a1.net).

Sp. I Kiss 230135 94 DR Ep. 3 Sound ESU XL3.5 neuwtg. OVP VB 2150,-. Mä.: 55741 Kö DB Ep. 3 Sound ESU XL3.5 OVP VB 480,-; 5862 G-Wg. OVP Ep. 4 70,-; 3x Kesselwg. v. Set 55721 VTG/EVA 4-achs. je 145,-; rote Donnerbü. m. Licht u. Reisenden selten! 260,-. Hüb. 2247-2-4-4C neuwtg. OVP DB Ep. 4 150,-; Gleis aus Rückbau 10m 60,-; Weichen 40,-. Antr. Fulg. 12,-. Foto p. Mail [affmh@web.de](mailto:affmh@web.de), Tel.: 0151/17875196.

### Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

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

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

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

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

Fleischmann H0-Sammlung aus den 80er Jahren. Kompl. Paket VB € 40.000. Alle Artikel im Originalkarton und wenig gebraucht, sie ruhen seit 26 Jahren sauber und trocken in 3 Umzugskartons. Liste per E-Mail: [klaus1980ersammlung@web.de](mailto:klaus1980ersammlung@web.de).

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

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

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

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

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

Umfangreiches Modellbahn-Zubehör (H0): 1 Anlagen-Teilstück (Gleise u. Ausstattung) ca. 1,80 x 0,90 m, 3 Bahnhöfe (Calw, Altburg 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](mailto:heim-walter@web.de)

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

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

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

S-Bahn Dresden, 2-teiliges Doppelstockwagenseit mit Innenbeleuchtung € 160,-. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin. Tel.: 0385/2004211, [fsegebarth@hotmail.com](mailto:fsegebarth@hotmail.com).

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

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

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

**Privater H0-Nachlass-Verkauf: Loks Sondermodelle, Raritäten, Waggons, Gleise, Gebäude, Zubehör usw., fast alles neu, Bilder, Infos und Kontakt [www.modellbahn-verkauf.de](http://www.modellbahn-verkauf.de).**

[www.carocar.com](http://www.carocar.com)

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

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

[www.modelltechnik-ziegler.de](http://www.modelltechnik-ziegler.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](mailto:contact@us-brass.com)

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

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

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

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

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

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

RAm TEE-Triebwagen SBB-Ausführung Trix 22131 € 195,-, BR 65 Fleischmann 1324 Ganzmetallausführung € 75,-. Tel.: 02454/6350.

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

### Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin Z, Mini Club, 1:220, Modellbahnsammlung. Auflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden. Tel.: 09929/903393, [djs@orchideenzauber.eu](mailto:djs@orchideenzauber.eu).

Biete über 80 Lok-/Wagenmodelle Spur N, neuwertig/unbespielt, OVP, sowie Peco-Gleise und Weichen, alles neu/unbenutzt, Neuwert gesamt über € 5.500,-, zum Verkauf, nur zusammen. Anfragen: [petertaubert@gmx.de](mailto:petertaubert@gmx.de).

### Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

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

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

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

### Verkäufe Literatur, Video, DVD

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

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

Biete Modelleisenbahner, ca. 800 Stck., nur Abholung, für € 50,-. Tel.: 0172/3703912.

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

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

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

Sammlungsbereinigung gegen Gebot: Hp1 Eisenbahnmodellbau heute, Heft 1/88-1/93 und 1-13/42-47 ungebunden, Heft 14-41 gebunden; Berliner Verkehrsgeschichtliche Blätter 1/91-2/03, plus Porto. Angebote an: [rudolph-verden@t-online.de](mailto:rudolph-verden@t-online.de).

### Gesuche Dies + Das

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

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

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](mailto:nannini.s@arcor.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](mailto:MU21@gmx.de).

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

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an [hvo@gmx.com](mailto:hvo@gmx.com).

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

## 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](mailto: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](mailto: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@modellbahnerfstadt.eu](mailto:shop@modellbahnerfstadt.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](mailto: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](mailto:mal-gmbh@gmx.de).

Suche Roco 43427 E 91 grau, nur neuere Ware anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

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

Suche: Alles Märklin! B.-Nr. 3456 E 60 grün, oder 34561 dito delta, oder 37561 dito digital. 3439 E 139 grün. 37661 E 52 grau DRG dig. 33681 E 18 grau DRG dig. Tel.: 0176/96233571.

Ich suche Märklin Metall 1079-82-85-89, 10821, 10861, 10891, 10900 Skandinavien- und USA-Modelle. Bitte schreiben an: Jan Gustavsson, Aratorpsv. 54, 51171 Fritsla/Schweden.

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@modellbahnerfstadt.eu](mailto:shop@modellbahnerfstadt.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.

**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](mailto:info@gebrauchtemodellbahn.de), [www.gebrauchtemodellbahn.de](http://www.gebrauchtemodellbahn.de).**

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](mailto:info@klauseisele.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](mailto:fischer.ruediger@t-online.de).**

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

Suche und verkaufe:

**us-brass**

Messingmodelle USA  
hochwertige Einzelstücke  
und komplette Sammlungen  
Tel.: 07181/75131  
[contact@us-brass.com](mailto:contact@us-brass.com)

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

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabhöler. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, [shop@modellbahnerfstadt.eu](mailto:shop@modellbahnerfstadt.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](mailto: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](mailto: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. Wohnen 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 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.

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

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

## Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

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

Modellbahn TT gesucht, Anlage mit Sammlung oder einzeln, Angebote gern per E-Mail: [affmh@web.de](mailto:affmh@web.de) oder Tel.: 0151/17875196.

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

# MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

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.

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.

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.

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

## Gesuche Fahrzeuge sonst.

Suche Spur S-Material v. Stadtilm (Modellbahner aus Raum Cottbus bitte nochmals melden). Tel.: 0173/1907178 (nach 19 Uhr).

## Gesuche Literatur, Video, DVD

Eisenbahnen in Ostbrandenburg und Posen – Ostdeutsche Eisenbahngeschichte, Band 2, Bufe Fachbuchverlag, Egglham. Tel.: 03501/781798, mobil: 0171/7901998, Fax: 03501/781790.

## 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 Eisenbahnfans 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

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.

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-emy.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke

Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Köln, FeWo ab € 35,-/Nacht, Zi. mit Frühstück. ab 3 Tage € 50,-/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m<sup>2</sup>, 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1,6.–31,8. € 40,-, sonst € 30,-. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

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

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.

## Wie der Zugbetrieb funktioniert



Wir wissen viel über Lokomotiven, über einzelne Strecken und Epochen. Wenig bekannt sind hingegen die betrieblichen Abläufe. Welche Regelwerke lagen dem Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn vor 1949 zugrunde? Der Inhalt und Aufbau von Dienstfahrplänen ist Gegenstand dieses Buches. Fahrplanbeispiele aus einzelnen Direktionen mit bestimmten Zugläufen, Angaben zu Bahnhöfen und Blockstellen sowie zur Bespannung lassen die DRG lebendig werden. Autor Andreas Rasemann hat sein grundlegendes Buch mit Auszügen aus Dokumenten und Vorschriften sowie Aufnahmen aus dem Betriebsalltag illustriert. Sein Ziel ist es, den Bereich des Fahrplanwesens erlebbar und die Zusammenhänge zwischen Verkehrsplanung und Bahnbetrieb nachvollziehbar zu machen. Dieses Werk schließt eine Lücke in der Eisenbahnliteratur!

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

Best.-Nr. 581730 | € 29,95



VGB  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



# VORSCHAU DEZEMBER



**VORBILD**  
**Idealismus der 90er Jahre**  
 Plandampf im Wende-Boom  
**Dampflokhistorie**  
 Baureihe 78 im Wenzugdienst  
**Impressionen**  
 V 100-Romantik im Bergischen Land

**MODELL**  
**Anlage „Dioramenkönig 2“**  
 Berlin der 80er Jahre  
**Anlagenausstattung**  
 Faller Car System Teil 2  
**Bastel-Tipp**  
 Rocos 85er anlagentauglich

**EJ 12/17 erscheint am 16. November 2017**

## Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker  
 Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

**Chefredakteur**  
 Gerhard Zimmermann  
**Redaktion**  
 Dr. Christoph Kutter, Tobias Pütz, Andreas Ritz, Bernd Keidel  
**Gestaltung**  
 Gerhard Zimmermann, Dr. Christoph Kutter  
**Mitarbeiter dieser Ausgabe**  
 Joachim Seyferth, Malte Werning, Hendrik Bloem,  
 Fritz Wolff, Andreas S. Lüneburg, Michael Giegold,  
 Axel Johanßen, Gabi Brandl, Josef Brandl, Andreas Galgon,  
 Andreas Stirl, Horst Meier, Manfred Grünig, Maik Mörizt  
**Redaktionssekretariat**  
 Claudia Klausnitzer (-227)



**Verlagsgruppe Bahn GmbH**  
 Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
 Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

**Geschäftsführung**  
 Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner  
**Verlagsleitung**  
 Thomas Hilge  
**Anzeigenleitung**  
 Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)  
**Anzeigensatz und Anzeigenlayout**  
 Evelyn Freimann (-152)  
**Vertriebsleitung**  
 Elisabeth Menhofer (-101)  
**Vertrieb und Auftragsannahme**  
 Petra Schwarzendorfer (-105), Ingrid Haider (-108),  
 Angelika Höfer (-104), Sandra Corvin (-107)  
**Marketing**  
 Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)  
**Außendienst, Messen**  
 Christoph Kirchner, Ulrich Paul  
**Vertrieb Pressegrosso und Bahnhofsbuchhandel**  
 MZV GmbH & Co. KG,  
 Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,  
 Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,  
 Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113  
**Abo - Service**  
 FUNKE direkt GmbH & Co. KG,  
 Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,  
 Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70  
**Erscheinungsweise und Bezug**  
 Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80  
 Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)  
 Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit  
 gekündigt werden.  
**Bildbearbeitung**  
 Fotolito Varesco, Südtirol  
**Druck**  
 Vogel-Druck, Würzburg

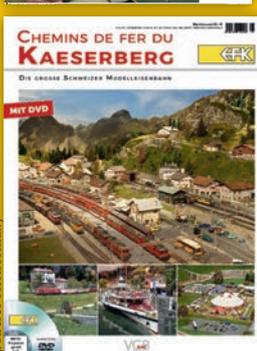
Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unverlangt eingesendetes Text- und Bildmaterial kann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

ISSN 0720-051X 43. Jahrgang

## NEUE SONDERHEFTE



(Tiefbild vorläufig)



In Kürze am Kiosk!

## WEITERE SONDERAUSGABEN





# 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-gebrauchtware.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

Ahhaarr

Aufwegen

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

BUSCH

ESU

FALLER

fischer-modell

ELEISCHMANN

Heki

HERIS

herpa

VOLLMER

Vossloh

Uhlenbrock

TRIX

TILLIG TT

SOMMERFELD

Modelleisenbahn Schirmer  
Eingang von Modellbahnerzeugen

BRUNNEN

Roco

PIIT

Preiser

PIKO

NOCH

Die goldene Zeit des Reisens:

# Schnellzug-Dampflokomotive Serie 241-A, SNCF

Ausführung als Museumslokomotive Serie 241-A-65, im optischen Zustand der Französischen Staatsbahnen (SNCF).



## Highlights:

- **Komplette Neukonstruktion**
- Derzeit stärkste betriebsfähige Dampflokomotive in Europa
- Lokomotive ist im Depot Full-Reuenthal in der Schweiz beheimatet
- Durchbrochenem Barrenrahmen und vielen angesetzten Details
- Führerstandbeleuchtung und Fahrwerksbeleuchtung digital schaltbar
- Serienmäßig mit Raucheinsatz ausgestattet
- Mit Spielwelt-Decoder mfx+
- Umfangreichen Licht- und Soundfunktionen



Auch auf den zweiten Blick...  
Schönheit mit vielen goldfarbenen Details.

**märklin**  
HO

Wechselstrom



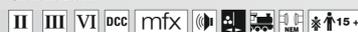
**39241 Schnellzug-Dampflokomotive Serie 241-A, SNCF**

€ 599,99 \*

Für die Zeit der Epoche II finden Sie geeignete Personenwagen-Sets im Märklin HO-Sortiment unter den Artikelnummern 42386 und 42387.



Gleichstrom



**22941 Schnellzug-Dampflokomotive Serie 241-A, SNCF**

€ 599,99 \*

Für die Zeit der Epoche II finden Sie geeignete Personenwagen-Sets im Märklin HO-Sortiment unter den Artikelnummern 42386 und 42387.

**TRIX**  
HO

