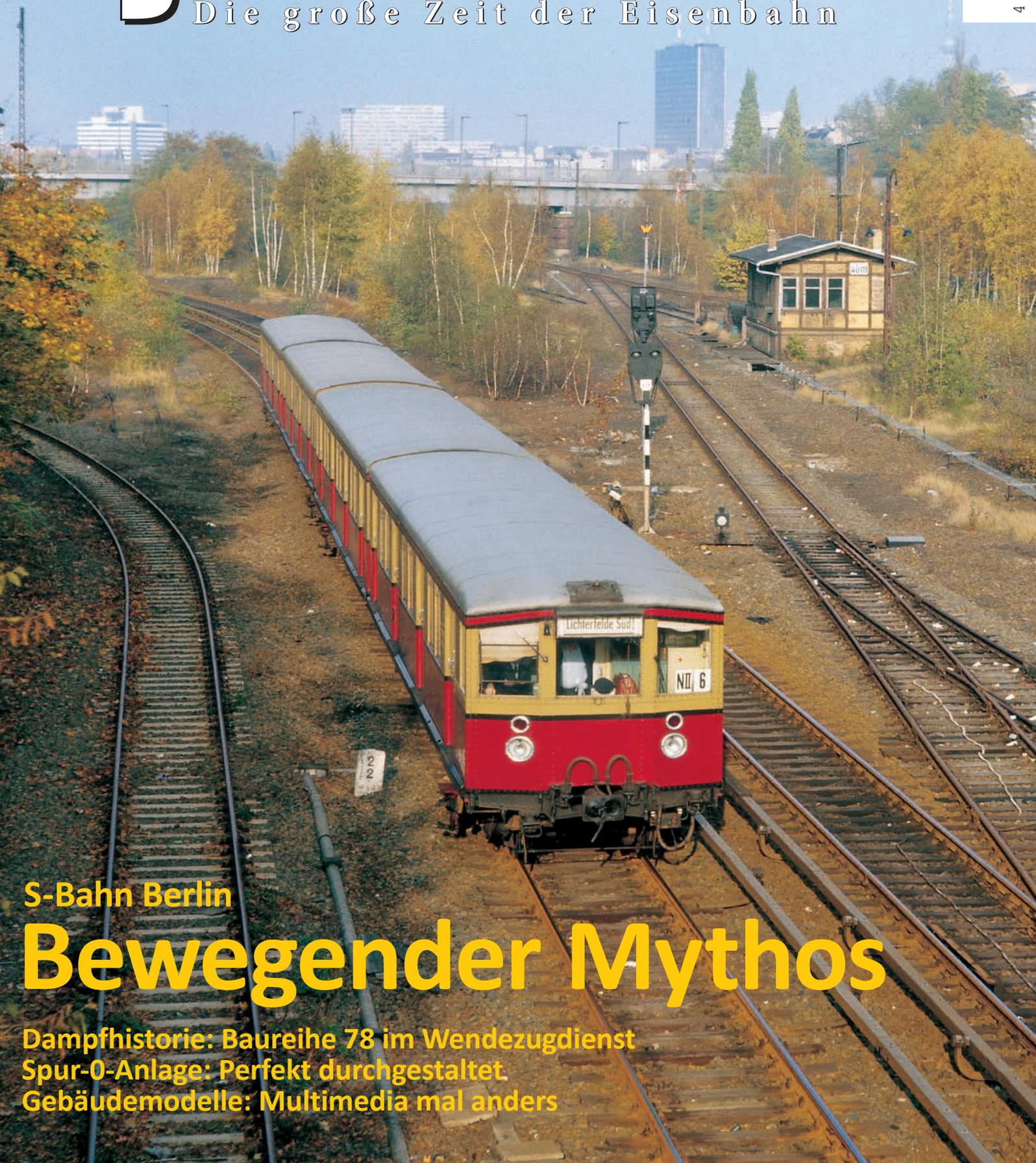


# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

Eisenbahn  
JOURNAL  
Dezember  
2017



S-Bahn Berlin

## Bewegender Mythos

Dampfhistorie: Baureihe 78 im Wendezugdienst  
Spur-0-Anlage: Perfekt durchgestaltet  
Gebäudemodelle: Multimedia mal anders



# 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

Atharrn

Aufwegen

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

BUSCH

ESU

FALLER

fischer-modell

ELEISCHMANN

Heki

HERIS

herpa

VOLLMER

Voss

Uhlenbrock

TRIX

TILLAM TT

SOMMERFELD

Modellisenbahn Schirmer  
Erfolgreich von Modellfreizeitgen

BRUNNEN

Roco

PIIT

Preiser

PIKO

NOCH



4



40



58



78



80



94



14



32



60



72

## VORBILD

### 4 Impressionen

Wipperfurther Winterromantik

### 14 Titelthema

Berliner S-Bahn: Bewegender Mythos

### 30 Momente

Sichel im Siegerland

### 32 Dampf

Baureihe 78 im Wendezugdienst

### 38 Bild des Monats

Probetrieb mit Diesel-Vectron

### 40 Zeitreise

Eberbach 1981

### 47 Galerie

Bilder von Marcus Henschel

## MODELL

### 58 Neues Modell

DE 2500 von Liliput: Buntel Doppel

### 60 Spur-0-Anlage

Schöne Größe

### 72 Dioramenkönig II/Folge 2

Damals in Spandau

### 78 Messwagen von Piko

Kein Spielzeug

### 80 Gebäudebausätze von Busch

Multimedia mal anders

### 84 Faller Car-System, Folge 2

Jedem sein Mini-Miwula

### 88 Felsen von Noch

Formen, Farbe, Folie

### 94 Fahrzeug-Optimierung

Rocos 85er: Mehr Druck bitte!

## 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

An einem kalten Dezembertag 1985 nähert sich die Wuppertaler 212 264 mit dem mittäglichen Schülerzug aus Remscheid-Lennep dem Haltepunkt Wipperfürth-Hämmern. Im Vordergrund die Wupper, die im Oberlauf bis zur Hansestadt Wipperfürth als Wipper bezeichnet wird.

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN

# Wipperfürther Winterromantik



**W**ipperfürth ist eine Kleinstadt im Bergischen Land mit rund 23 000 Einwohnern. Verkehrsmäßig war der Ort einst durch die von Bergisch Born nach Marienheide führende Eisenbahnverbindung erschlossen. Dem großzügig angelegten Bahnhof sollte einst die Funktion eines Knotenpunktes zukommen, aber die wichtige Verbindung nach Bergisch Gladbach und damit in Richtung Köln kam bedingt durch den Ersten Weltkrieg nicht zustande. Immerhin war 1910 die Verbindung von Wipperfürth nach Brügge/W. in Betrieb genommen worden, aber hier endete der Gesamtverkehr, der stets am Rande der Bedeutungslosigkeit geblieben war, bereits 1960 wieder.

Schon in den 1960er Jahren hatte mit der Zunahme des Individualverkehrs das Verkehrsaufkommen auf der Schiene zwischen Bergisch Born und Marienheide stark nachgelassen. Lediglich der Schülerverkehr hatte über viele Jahre hinweg eine gewisse Bedeutung, zumal nicht nur an beiden Endpunkten wichtige Schulen lagen bzw. Anschlüsse an weitere bedeutende Schulorte bestanden, auch in Wipperfürth selbst gab es weiterführende und berufsbildende Schulen. Anfang der 1980er Jahre hatte die Deutsche Bundesbahn dann den Beschluss zur Stilllegung der Verbindung gefasst. Stichtag war der 1. Juni 1985. Von Seiten der Kommunalpolitik gab es seinerzeit nur verhaltene und letztendlich nicht erfolgreiche Versuche, die Aufgabe des Schienenverkehrs zu verhindern. Es gab aber Probleme, den alltäglichen Schülerstrom in die alte Hansestadt Wipperfürth auf die Straße zu verlegen. Das betraf vor allem die aus Richtung Bergisch Born eintreffenden Pennäler. Dafür reichten die Omnibus-Kapazitäten einfach nicht aus. Auch die Infrastruktur ließ seinerzeit noch zu wünschen übrig,



**OBE**N: Im Bahnhof Wipperfürth setzt die 212 ans entgegengesetzte Zugende um. Wenige Minuten später beginnt die Schiebefahrt in Richtung Haltepunkt Ost.

**MITTE**: Die breite Trasse in Richtung Osten verrät, dass hier einst neben dem Streckengleis nach Marienheide bis in die 1960er Jahre auch noch das Gleis nach Anschlag – Oberbrügge lag.

**LINKS**: Im Schritttempo schiebt 212 264 ihre B4y/AB4y/B4y/BD4y-Einheit die rund zwei Kilometer lange Reststrecke.

RECHTS: Nur ein schmaler Bahnsteig steht den Schülern am Haltepunkt Ost zwischen dem Fabrikgebäude der Bergmann-Kabelwerke und dem Gleis zur Verfügung. Noch hat der Ansturm auf die begehrten Fensterplätze nicht eingesetzt.

MITTE: Nachdem die Schrankenbäume über die vielbefahrene Lüdenscheider Straße/Leiersmühle geschlossen sind, beginnt die Rückfahrt Richtung Lennep.



denn sichere Bushaltestellen gab es damals für die Schüler noch nicht.

Die bestehende Situation verhinderte zunächst die Einstellung des Personenverkehrs auf der ganzen Strecke. Die DB konnte lediglich die Einstellung des Gesamtverkehrs auf dem Teilstück zwischen Marienheide und Wipperfürth-Ost zum Stichtag 1. Juni 1985 durchsetzen. Nahe dem Haltepunkt Wipperfürth-Ost konzentrierten sich die wichtigsten Bildungseinrichtungen, so dass die meisten Schüler hier ein- und ausstiegen. Ein Fußmarsch vom Bahnhof Wipperfürth aus war wegen der großen Entfernung unrealistisch, ein zwischengeschaltetes „Bus-Shuttle“ ebenfalls undenkbar.

So blieb der DB nichts anderes übrig, als den Schülerverkehr bis zum Haltepunkt Wipperfürth-Ost durchzuführen, was morgens dazu führte, dass die in Ost endenden und von 212 des Bw Wuppertal bespannten, aus B4y-Wagen bestehenden Züge von Ost zurück zum Bahnhof Wipperfürth gedrückt werden mussten. Im Bahnhof Wipperfürth wurde dann kopfgemacht und die Einheit fuhr anschließend zurück nach Remscheid-Lennep, wo üblicherweise die Züge endeten. In der Mittagszeit spielte sich das Vorgehen dann umgekehrt ab: Die 212 zog ihren Zug bis zum Bahnhof Wipperfürth, setzte dann ans andere Ende und schob die Garnitur bis zum Haltepunkt Ost. Hier erhielt der Zug eine neue Nummer und konnte ohne

erneute Rangierarbeiten über Wipperfürth bis nach Remscheid-Lennep fahren.

Den Vorschriften entsprechend musste bei den geschoben verkehrenden Zügen der erste Wagen besetzt sein. Diese Aufgabe kam dem Schaffner in seiner Eigenschaft als Zugführer zu. Vor allem in den Wintermonaten dürfte bei den Beamten dabei keine Freude aufgekommen sein, denn zumeist musste wegen der ansonsten bescheidenen Sichtverhältnisse aus den B4y-Wagen die Jalousie für den Wagenübergang geöffnet werden. Der unmittelbar am Haltepunkt Ost gelegene Bahnübergang musste für die Zugfahrten eigens mit einem Wärter besetzt werden.

Natürlich war die aufwändige Betriebsabwicklung der Bahn ein Dorn im Auge. Auch die Politik hatte sich damit abgefunden, dass der Restbetrieb auf die Dauer nicht zu halten war. Nur aus den Schulen gab es vehemente Proteste gegen die Einstellung des Bahnverkehrs: Die Schüler veranstalteten sogar einen Demonstanzzug durch die Stadt. Genützt hat es letztendlich nichts, die Betriebseinstellung kam pünktlich zum 31. Mai 1986, nachdem die Busunternehmen genügend Kapazitäten für den Schülerverkehr anbieten konnten.

Nachdem das Oberbergische Land schon in den Jahrzehnten zuvor von zahlreichen Streckenstilllegungen betroffen gewesen war (Dieringhausen – Olpe, Osberghausen – Waldbröl – Morsbach – Wissen/Sieg, Brüchermühle – Wildbergerhütte, Hoffnungsthal – Lindlar, Wuppertal – Radevormwald – Brügge/W.) und weitere Einstellungen unmittelbar drohten (Gummersbach – Marienheide – Meinerzhagen –



Brügge/W.), hatte es sich der „Bürgerverein zur Förderung des Schienenverkehrs“ (BSF) aus Lüdenscheid zur Aufgabe gemacht, dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Durch verschiedene Sonderfahrten für die Bevölkerung hatte sich der BFS bereits einen Namen gemacht, nun befassten sich die Verantwortlich gedanklich sogar mit einem regelmäßigen, zunächst in erster Linie touristisch motivierten Verkehr zwischen Marienheide und Remscheid-Lennep. Dieses Vorhaben stieß allerdings in höheren Kreisen der Eisenbahnverwaltung auf krasse Ablehnung. Dass ein Verein oder ein Unternehmen auf einer Eisenbahntrasse, die die DB nicht mehr haben wollte, in Eigenregie Verkehr betreiben wollte, passte damals weder ins Weltbild der Bundesbahn noch der

Kommunal- und Landespolitik. Heute sind derartige Vorgänge weitgehend normal, damals aber kannten die Verantwortlichen nur ein Ziel: Ein derart dreistes Ansinnen eines „Bürgervereins“ musste unter allen Umständen verhindert werden. Während anderenorts auch Jahrzehnte nach der Betriebs-einstellung die Gleisanlagen zwar zuge-wachsen, aber immerhin noch vorhanden sind, schuf man zwischen Marienheide und Wipperfürth-Ost unverzüglich Tatsachen: Bis Oktober 1986 war dort der letzte Meter Gleis herausgerissen und abtransportiert.

Heute ist die ehemalige Bahnstrecke 240b – abgesehen von den wertvollen stadtnahen Flächen in Hückeswagen und Wip-perfürth, die inzwischen gewerblich ge-nutzt werden – nahezu vollständig in einem

Radweg „aufgegangen“, obwohl sie zumin-dest für den Abschnitt Wipperfürth – Rem-scheid-Lennep noch bis 2006 in der „Inte-grierten Gesamtverkehrsplanung“ des Lan-des Nordrhein-Westfalen verzeichnet und für die spätere Reaktivierung vorgesehen war. Damals hatten die Städte aber längst eigene Pläne für die Bahnflächen, denn schließlich wollten die Kommunen mit der Vermarktung Geld verdienen. Der damalige CDU-Verkehrsminister Oliver Wittke, ein bekennender Eisenbahnfeind, unterstützte seinerzeit die Bahngegner und förderte die u.a. von Wipperfürth in Anspruch genom-menen Entwidmungsverfahren, die das endgültige Aus bedeuteten. Zwischen Ma-rienheide und Bergisch Born wird also nie wieder ein Zug fahren können. □



**LINKE SEITE OBEN:** So gut wie leer passiert der Mittagszug mit 212 316 (Bw Wuppertal) nach Wipperfürth-Ost an einem anderen Tag im Winter 1985/86 den Flugplatz Wipperfürth, von dem aus einst Hosen-König „Müller-Wipperfürth“ vor der Steuerfahndung flüchtete.

**LINKS OBEN:** Das Hauptsignal in Richtung Marienheide hat seine Schuldigkeit längst getan. Die Schiebefahrt zum Haltepunkt Ost erfolgt als Sperrfahrt, das Signal wird also nicht gezogen.

**LINKS MITTE:** Bei der Schiebefahrt hat der Zugführer zur Streckenbeobachtung diesmal die Jalousie für den Wagenübergang geöffnet.

**UNTEN:** Nachdem die Schüler wieder den Zug gestürmt haben, hat die Rückfahrt begonnen; 212 316 rollt in leichtem Gefälle dem Bahnhof Wipperfürth entgegen. Der Haltepunkt Ost befindet in der Nähe des im Hintergrund sichtbaren Kamins.

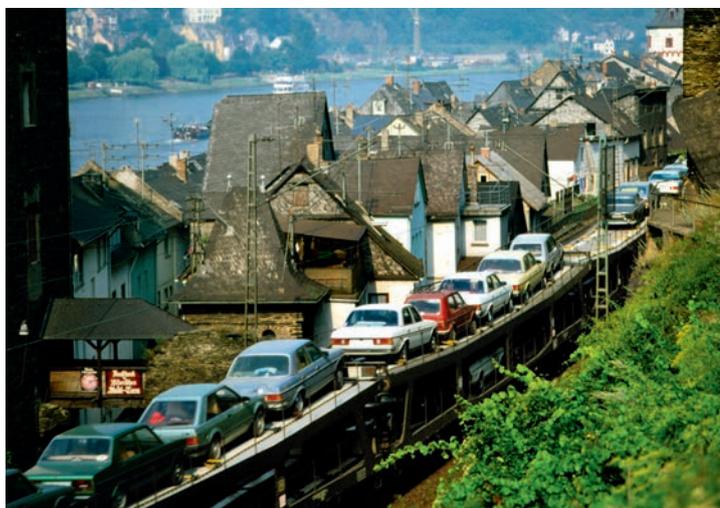


**Dezember 1957:** Die Jahresstatistik der Bundesbahn für das Jahr 1957 weist unter anderem 500 000 täglich rangierte Güterwagen auf, davon wurden 40 Prozent in 63 großen Rangierbahnhöfen behandelt. Darüber hinaus wurden 500 Bahnübergänge mit Blinklichtanlagen, 20 Anlagen mit Halbschranken und etwa 250 Übergänge als Anrufschränke mit Wechsellautsprechern ausgerüstet + + + Auf der Strecke zwischen Vaihingen Nord und Enzweihingen der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) verkehrt am Vorweihnachtstag der letzte Dampfzug, danach werden Dieseltriebwagen eingesetzt



**Dezember 1957:** Bis zum Jahresende wurden 250 Anrufschränke eingerichtet.

**Dezember 1967:** Wegen einer Sperre der Deutschen Reichsbahn für Kali-Transporte der Bundesbahn über den Grenzbahnhof Gerstungen müssen diese Verkehre ab 1. des Monats für etwa drei Jahre über die Gleise der Hersfelder Kreisbahn geleitet werden + + + Rund sechs Monate nach dem Zusammenprall eines Tanklasters mit einem Zug auf einem Bahnübergang in Langenweddingen (94 Tote und 54 Verletzte) verkündet die DDR-Regierung eine neue „Transportordnung für gefähr-



**Dezember 1977:** Ein neuer Autoreisezug-Tarif wird eingeführt, der Autos nicht mehr als Gepäckstücke behandelt.

liche Güter (TOG)“. Demnach werden die Schließzeiten für Bahnübergänge bei der gesamten DR deutlich ausgedehnt, Busse und Gefahrguttransporter müssen auch bei geöffneten Schranken vor dem Überqueren der Gleise zunächst anhalten

**Dezember 1977:** Nach Hamburg, München und Frankfurt am Main erhält mit Gründung der „Verkehrs- und Tarifverbund-GmbH (VVS)“ durch die Stuttgarter Straßenbahnen AG und die DB auch Stuttgart einen Verkehrsverbund + + + Aus dem „Gepäckstück Auto im Mitlaufverkehr“ des Eisenbahn-Personen-Tarifs der Bundesbahn entsteht ein eigener Autoreisezug-Tarif; insgesamt wurden im Jahr 1977 131 000 Pkw verladen + + + Die heute beim DB-Museum (Standort Koblenz) befindliche V 65 011 und in Marburg und Hamburg-Altona beheimatete Stangen-Diesellokomotive der Maschinenbau Kiel (MaK) wird ausgemustert

**Dezember 1987:** Die DB verkauft die letzten fünf ihrer ehemaligen Trans-Europ-Express-Dieseltriebwagen der Baureihe 601 ins Ausland + + + Zum Jahresende verfügt die DB über 8350 Triebfahrzeuge, 13 500 Reisezugwagen und 235 000 Güterwagen + + + Mit 322 106 und 322 179 werden die beiden letzten Kleinloks der Baureihe 322, ausgestattet mit einer Druckluftbremse und einem Voith-Flüssigkeitsgetriebe sowie einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, ausgemustert

**Dezember 1997:** Im internationalen Personenverkehr erreicht der auf der Basis des französischen TGV konzipierte Triebzug „Thalys“ mit Köln auch das Schienennetz der DB + + + Der DB-Aufsichts-

rat stimmt der zweiten Stufe der Bahnreform zu, die fünf eigenständige Aktiengesellschaften unter dem Dach der DB AG vorsieht + + + Auf der Lahntalbahn zwischen Koblenz und Gießen werden erstmals planmäßig mit Neigetechnik ausgerüstete Züge der Baureihe 611 eingesetzt



**Dezember 1987:** Die letzten Kleinloks der Baureihe 322 werden ausgemustert.

**Dezember 2007:** Mit dem Fahrplanwechsel bietet die DB täglich rund 200 Direktverbindungen in 80 ausländische Städte an + + + Die DB stellt ihr Kursbuch in Form von PDF-Dateien auch ins Internet und wird ein Jahr später die gedruckte Ausgabe des Gesamtkursbuches ganz einstellen + + + Auf der Betuwe-Linie zwischen Rotterdam und Duisburg verkehren die ersten Lokomotiven der Baureihe 189 mit ETCS-Ausstattung sowie dem holländischen Zugsicherungssystem ATB. JS



**Dezember 1987:** Die DB verkauft die letzten fünf ihrer ehemaligen TEE-Züge 601.

**WERBEPAUSE**

**Nicht durchdrehen, Bahn fahren**

**DB**

Bundesbahn-Werbung anno 1971.



## INTERNET-BILD DES MONATS

Im westlichen Eggegebirge wetteifern am frostigen Wintermorgen des 3. Januar 2009 nicht nur die Kälte und die ersten Sonnenstrahlen um ein paar Grad mehr oder weniger, sondern in lichtbildnerischer Hinsicht liefern sich auch die Farbtemperaturen zwischen Schatten- und zaghaft beleuchteten Partien ein kleines Duell kalter Blau- und warmer Rottöne. Über all dem huscht ein Flirt-Triebwagen der „WestfalenBahn“ über das erhabene Duneviadukt bei Neuenbeken. Entnommen der Netzseite [www.zu-den-zuegen.de](http://www.zu-den-zuegen.de) (Allwetter-Eisenbahnfotos aus Deutschland und den Nachbarländern von Frank Bachmann).

FOTO: FRANK BACHMANN

## LESEN – SEHEN – HÖREN

### Schlesische Bahnen

„Schlesische Bahnansichten“ ist begleitend zur gleichnamigen Ausstellung erschienen, die noch bis Mai 2018 im Oberschlesischen Landesmuseum (OSLM) in Ratingen zu sehen ist. In Wort und Bild wird ein Früher-Heute-Vergleich präsentiert. Angesichts des geringen Seitenumfanges ist den Autoren ein guter Über-



blick über die schlesischen Bahnstrecken gelungen. Bei der Beschreibung der einzelnen Strecken ist die im Vorsatz abgebildete Kartenbeilage des Amtlichen Kursbuchs von 1900 hilfreich. Eine jüngere Karte hätte allerdings bessere Dienste geleistet. Auch die stilisierten Streckenbänder, welche den einzelnen Streckenbeschreibungen vorangestellt werden, sind

dem unkundigen Leser keine große Hilfe, da auch auf ihnen zahlreiche im Text genannte Betriebsstellen nicht verzeichnet sind. Die Beschreibung des Wechselstrom-Zugbetriebs in Schlesien, der zwischen 1914 und 1945 die Entwicklung dieser Technologie wegweisend in ganz Deutschland beeinflusste, fällt zu kurz aus. Die nahezu durchgängig farblich unterlegten Seiten sind gewöhnungsbedürftig, gerade bei den freigestellten Fotos wirkt dieser Hin-

tergrund störend. Hier wäre ein weißer Hintergrund wohlthuender gewesen. Dennoch kann das Buch jedem Eisenbahnhistoriker empfohlen werden. Auch wer seinen nächsten Urlaub in Schlesien plant, kommt an diesem informationsreichen Band nicht vorbei.

*Peter Glanert*

Schlesische Bahnansichten. Beiträge zur schlesischen Verkehrsgeschichte, hrsg. v. Kulturverein für Schlesien und Mähren e.V. (Schriften der Stiftung Haus Oberschlesien: Landeskundliche Reihe 19). 112 Seiten, zahlreichen Abbildungen, Ratingen, 2017. 24,00 Euro. Erhältlich direkt.

## Dieselnetz Ulm: Zuschlag für DB Regio

Die DB Regio AG wird künftig die Regionalverkehre auf den Linien Ulm – Memmingen (– Buxheim), Ulm – Weißenhorn und (Ulm –) Günzburg – Mindelheim betreiben. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die den Regional- und S-Bahn-Verkehr in Bayern plant, finanziert und kontrolliert, hatte die Verkehrsleistungen im Dieselnetz Ulm, das ca. 1,5 Mio. Zugkilometer pro Jahr umfasst, im Rahmen eines europaweiten öffentlichen Verfahrens ausgeschrieben. Auf den Linien Ulm – Memmingen (– Buxheim) und Ulm – Weißenhorn wird die DB Regio AG künftig Neufahrzeuge vom Typ Alstom Coradia Lint in zwei verschiedenen Längenvarianten einsetzen, auf der Linie (Ulm –)Günzburg – Mindelheim aufgefrischte Gebrauchtfahrzeuge vom Typ Stadler Regio Shuttle. Der Vertrag beginnt im Dezember 2020 und läuft bis Dezember 2032.

In der Betriebsstufe 1 ab Dezember 2019 wird das heutige Fahrplankonzept weitgehend fortgeführt. Das Angebot auf der Mittelschwabenbahn wird durch eine bessere Vertaktung und ein weiteres Zugpaar

verbessert – mit guten und zum Teil optimierten Anschlüssen in Günzburg und Mindelheim. Dafür werden einige Direktverbindungen zwischen Krumbach und Ulm sowie die Direktverbindung Krumbach – Memmingen entfallen und durch Umsteigeverbindungen ersetzt.

Die Betriebsstufe 1.5 wird mit dem Umbau des Bahnhofs Senden starten. Sie enthält Angebotsverbesserungen während der Hauptverkehrszeiten zwischen Ulm und Weißenhorn sowie zwischen Ulm und Vöhringen. Des Weiteren werden die Züge zwischen Ulm und Weißenhorn dann stündlich in Gerlenhofen halten. Neu ist zudem auch ein Anschluss in Senden von Weißenhorn in Richtung Memmingen. Für den Fall, dass neue Haltepunkte zwischen Kellmünz und Memmingen sowie zwischen Memmingen und Buxheim realisiert werden, ist eine Betriebsstufe 2 vorgesehen, die die Bedienung dieser Halte sicherstellt.

Die BEG hat für das Dieselnetz Ulm Neufahrzeuge vorgegeben. Lediglich auf der Mittelschwabenbahn können moderne, niederflurige Gebrauchtfahrzeuge ab Baujahr 2000 eingesetzt werden. Sämtliche Fahrzeuge müssen unter anderem mit Klimaanlage, barrierefreier Toilette sowie einem großen Mehrzweckbereich ausgestattet sein. Um den Fahrgäs-

ten einen hohen Komfort und umfangreichen Service zu bieten, gelten hohe Anforderungen hinsichtlich Pünktlichkeit und Anschlusssicherung, Störfallmanagement, Sitzplatzkapazitäten, Sauberkeit und Serviceorientierung. Mindestens in jedem zweiten Zug ist ein Zugbegleiter anwesend, zudem setzt DB Regio in den Abendstunden in ausgewählten Zügen zusätzliches Sicherheitspersonal ein. Die Sitzplatzkapazitäten werden entsprechend der Nachfrage, unter besonderer Berücksichtigung des Berufs- und Schülerverkehrs angeboten. In stark frequentierten Zügen in der Hauptverkehrszeit stehen bis zu 450 Sitzplätze pro Zug zur Verfügung. Abweichungen von den vertraglich vereinbarten Leistungen werden durch Entgeltminderungen (sogenannten Pönalen) bestraft.

In diesem Netz kommt das neue Pünktlichkeitsmesssystem der BEG zur Anwendung, durch das Verspätungen abhängig von ihrer Dauer pönalisiert werden. Des Weiteren muss die DB Regio an einem Qualitätsmesssystem teilnehmen. Damit prüft BEG die Sauberkeit der Züge, die Funktionsfähigkeit der Ausstattung, die Fahrgastinformation im Zug, die Kompetenz und Serviceorientierung der Zugbegleiter und die Kundenorientierung bei Beschwerden. JS



In Zukunft werden im Dieselnetz Ulm Loks der Baureihe 218 wohl keine Rolle mehr spielen. Vor Jahren hatten die Ulmer 218 noch reichlich Leistungen zu erbringen, wie vor dem AutoZug Lindau – Düsseldorf (Mai 2005, bei Überlingen). Die führende 218 193 wurde 2011 z-gestellt und verschrottet.

FOTO: M. HAHMANN

# 40 JAHRE – IMMER NOCH ZUVERLÄSSIG

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



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



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



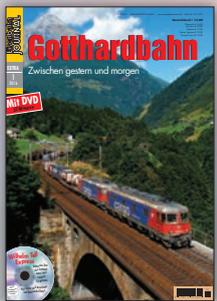
**DB in den 80ern**  
Best.-Nr. 701402



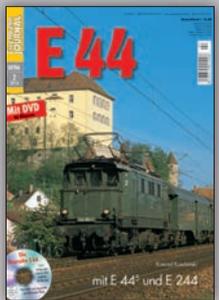
**DR in den 80ern**  
Best.-Nr. 701501



**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

Mit DVD  
Laufzeit 64 Minuten



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

**NEU**

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 war 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. Das reich bebilderte EJ-Extra widmet sich diesem „modernen Klassiker“ – und die RioGrande-Filmprofis zeigen auf der beiliegenden DVD ein ausführliches Porträt, das vor allem die Zeit bei der DB AG mit tollen Betriebsaufnahmen und ausführlichen technischen Details unter die Lupe nimmt.

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

Best.-Nr. 701702 | € 15,-



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



275er-Vollzug der  
Zuggruppe K (Funkname  
„Konrad“) vom Flughafen  
Berlin-Schönefeld nach  
Oranienburg, aufge-  
nommen um 1975  
beim Betriebsbahnhof  
Schöneeweide.  
FOTO: JÜRGEN  
NELKENBRECHER

BERLINER S-BAHN

# BEWEGENDER MYTHOS

Bewegte Geschichte und Geschichten haben die Berliner S-Bahn zum Mythos gemacht. Ihre großteils in grünen Lungen des Stadt- und Ringbahnnetzes zwischen Häuserschluchten und weitläufigen Bahnarealen verlaufenden Linien boten bis weit in die 90er Jahre nicht nur großstädtische Perspektiven, wie man sie in Deutschland nirgendwo mehr sehen konnte; im besonderen politischen Status quo Berlins seit Kriegsende war die S-Bahn auch Geschichtsunterricht, ein Abbild von jahrelangem Stillstand und Verfall in der geteilten Stadt. Mitunter kuriose Betriebszustände vor und bewegte Jahre des Auf und Ab nach der deutschen Wiedervereinigung sorgten zudem für Schlagzeilen

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Als Geburtsjahr der elektrischen S-Bahn gilt 1924, denn damals fuhr von Stettiner Bahnhof nach Bernau die ersten Züge mit dem noch heute üblichen 800-V-Gleichstromsystem. Sechs Jahre später verkündete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Nachrichtenblatt vom 25. Dezember 1930, dass die elektrisch betriebenen Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen kurz als S-Bahn zu bezeichnen seien.

Die Strecken des von der internationalen Fachwelt als vorbildlich gerühmten Schnellbahnsystems jedoch sind meist wesentlich älter. 1871 verknüpfte die „Neue Verbindungsbahn“ von Moabit über Stralau (später Ostkreuz) nach Schöneberg acht damals in Kopfbahnhöfen endende Eisenbahnlinien. Der anfangs bescheidene Personenverkehr auf der Verbindungsbahn stieg nach ihrer Vollendung zur Ringbahn ab 1877 deutlich an. Betrieblich eng mit dem Ring verzahnt wurde das „Stadtgleispaar“ der 1882 neu eröffneten Stadtbahn. Ab 1891 benutzten auch Vorortzüge vom am Potsdamer Bahnhof errichteten Wannseebahnhof bis Zehlendorf ein eigenes Gleispaar, das an die „Alte Wannseebahn“ Richtung Potsdam anschloss. Bis zum Ersten Weltkrieg kamen entlang aller Fernstrecken abschnittsweise eigene Vorortgleise hinzu, außerdem die von vornherein nur für den Vorortverkehr bestimmten Strecken Heerstraße–Rennbahn (heute Olympiastadion)–Spandau (1911/12) und Wannsee–Stahnsdorf (1913).

Bereits 1897 beförderten Dampfzüge auf Berlins Stadt-, Ring- und Vorortbahnen über 100 Millionen Fahrgäste pro Jahr. An eine kurzfristige Umstellung auf elektrischen Betrieb war nicht zu denken, doch nachdem Werner von Siemens 1879 in Berlin die erste elektrische Lokomotive vorgestellt hatte und 1881 in Lichterfelde die weltweit erste elektrische Straßenbahn eröffnet

worden war, wollten die großen Berliner Elektrofirmen auch die Vollbahntauglichkeit der neuen Betriebsart beweisen.

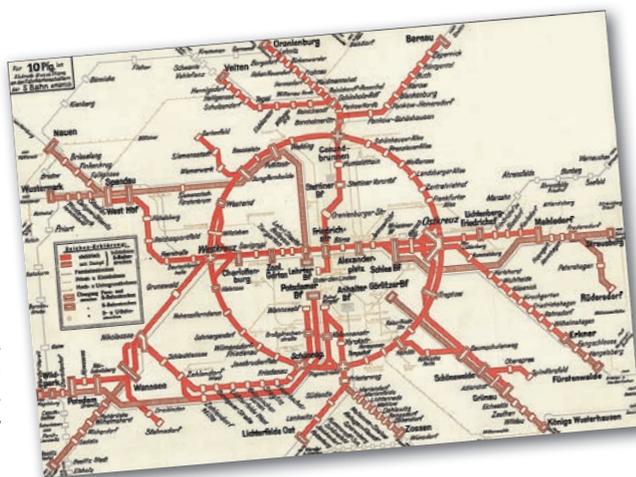
1898 vereinbarte Siemens & Halske mit der Preußischen Staatsbahn die „Probeelektrisierung“ der Wannseebahn bis Zehlendorf. Von 1900 bis 1902 verkehrte in den Fahrplänen der Dampfzüge ein zehnteiliger Abteilwagenzug, dessen beide Endwagen den Fahrstrom aus einer von oben bestrichenen Stromschiene mit 750 V Gleichspannung entnahmen. Anders als die Wannseebahn wurde dann 1903 die Vorortstrecke vom Potsdamer Ringbahnhof nach Groß Lichterfelde Ost versuchsweise vollständig auf Elektrotraktion umgestellt. Die elektrischen Anlagen und neue vierachsige Abteiltriebwagen lieferte die Union-Elektrizitäts-Gesellschaft. Erst 1929 rüstete die DRG diese 550-V-Versuchsstrecke auf das 800-V-System mit von unten bestrichener Stromschiene um.

In den Jahren 1903 und 1904 erprobte die Union-Elektrizitäts-Gesellschaft (UEG, später Teil der AEG) zusammen mit der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung zwischen Niederschöneweide–Johannisthal (heute Berlin–Schöneweide) und Spindlersfeld den Oberleitungsbetrieb mit Einphasen-Wechselstrom 6 kV/25 Hz. Von 1901 bis 1904 veranstaltete die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen Versuchsfahrten auf der mit dreipoliger Drehstrom-Fahrleitung ausgerüsteten Militärbahn Marienfelde–Zossen.

Ein 1909 von der Eisenbahndirektion Berlin fertiggestelltes Konzept sah vor, die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen mit 10-kV-Wechselstrom-Fahrdraht zu überspannen. 1913 wurde das Gesetz zur Umstellung auf elektrischen Betrieb vom Preussischen Landtag verabschiedet. Allerdings sollten nunmehr statt neuer Triebwagen aus Kostengründen Abteilwagenzüge mit vorgespannten Triebgestellen zum Einsatz kommen. Derartige „Triebgestellzüge“ wurden ab Mai 1914 auf der bereits mit

15 kV/16<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Hz elektrifizierten Strecke Dessau–Bitterfeld erprobt.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges ordnete der Minister der öffentlichen Arbeiten an, die Elektrifizierung der Vorortstrecken von Berlin Stettiner Bahnhof nach Bernau und Hermsdorf vorzubereiten, und zwar mit 15 kV 16<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Hz. Doch 1921 entschied man sich überraschend zugunsten des 800-V-Gleichstromsystems. Den Ausschlag dafür gaben neue Wirtschaftlichkeitsberechnungen. So bot die Industrie nun statt teurer Umformermaschinen kostengünstige Gleichrichter an, die sich an das öffentliche Drehstromnetz anschließen ließen. Außerdem sprachen einfache, robuste Motoren der Triebwagen und die Streckenausrüstung mit Stromschiene unter Einhaltung bisher gültiger Profilmaße für das Gleichstromsystem. Am 8. August 1924 fuhr der erste für das Publikum frei gegebene Elektrozug nach Bernau. Am 4. Oktober 1925 eröffnete die DRG den elektrischen Betrieb bis Oranienburg, die „Kremmener Bahn“ nach Velten folgte am 16. März 1927. Der Fahrzeugpark für die-



Das Berliner S-Bahn-Netz im Jahre 1936 nach Teillinbetriebnahme der Nord-Süd-S-Bahn. ABB.: ARCHIV EJ

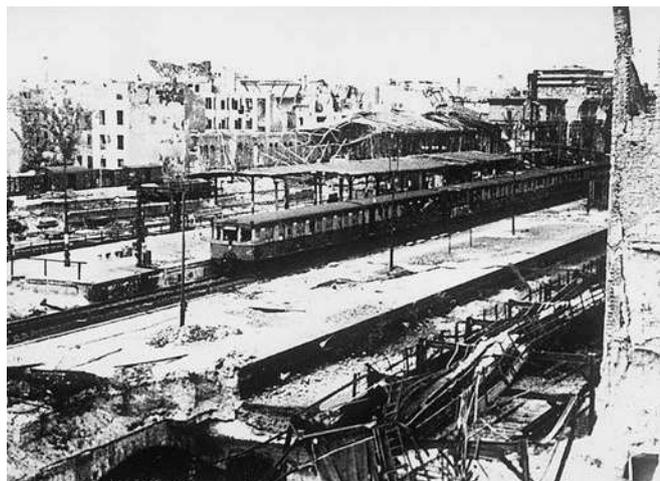


„Wetlauf“ zwischen Dampf und Strom auf der Stadtbahn zwischen Lehrter Bahnhof und Bahnhof Friedrichstraße (um 1933).



Geschäftiges Treiben entlang der Stadtbahnbögen am Bahnhof Alexanderplatz, den soeben eine S-Bahn Richtung Westen verlässt (1928).

Ein Bild der Zerstörung im August 1945 am Potsdamer Ringbahnhof. Mittendrin aber schon wieder S-Bahn-Verkehr.



## 1926 BESCHLOSS DIE DRG DIE STADTBAHN-ELEKTRISIERUNG, 1928 FUHREN DIE ERSTEN ELEKTROZÜGE



Blick von der Kurfürstendammbrücke auf den Bahnhof Halensee an der Ringbahn, wo eine S-Bahn auf Weiterfahrt wartet (um 1928).

FOTOS: ARCHIV EJ (3), SAMMLUNG GARN

Auf der Grenzlinie stehend beobachtet ein Junge den S-Bahn-Betrieb am Bahnhof Bornholmer Straße mit einem Zug nach Lichterfelde Süd (1983).

FOTO: A. TIEMANN



Mit einer regelrechten Schilder-Hysterie wurde im geteilten Berlin vor der Weiterfahrt mit der S-Bahn in die „Ostzone“ gewarnt (Aufnahmen aus den 50er und 70er Jahren).

FOTOS: SAMMLUNG GARN, SAMMLUNG WUNSCHEL



Links: Den S-Bahnhof Prenzlauer Allee am Nordring verlässt ein Reko-Zug der Baureihe 276 (ehemals 275), während auf den Fernbahngleisen ein 232-bespannter Güterzug heranpoltert (um 1975).

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

## IN DER GETEILTEN STADT BLIEB DIE VON DER REICHSBAHN BETRIEBENE S-BAHN DAS RÜCKGRAT DES NAHVERKEHRS

se Strecken umfasste die Versuchszüge der Bauart 1922 sowie die Züge der Bauarten 1924 („Bernau“, spätere ET/EB 169) und 1925 („Oranienburg“, spätere ET/EB 168). Mit der Bauart 1925 ging man zu durchweg vierachsigen Wagen und den für Berlin typischen Viertelzügen über. Dabei bilden vier Zweier-Einheiten einen Vollzug.

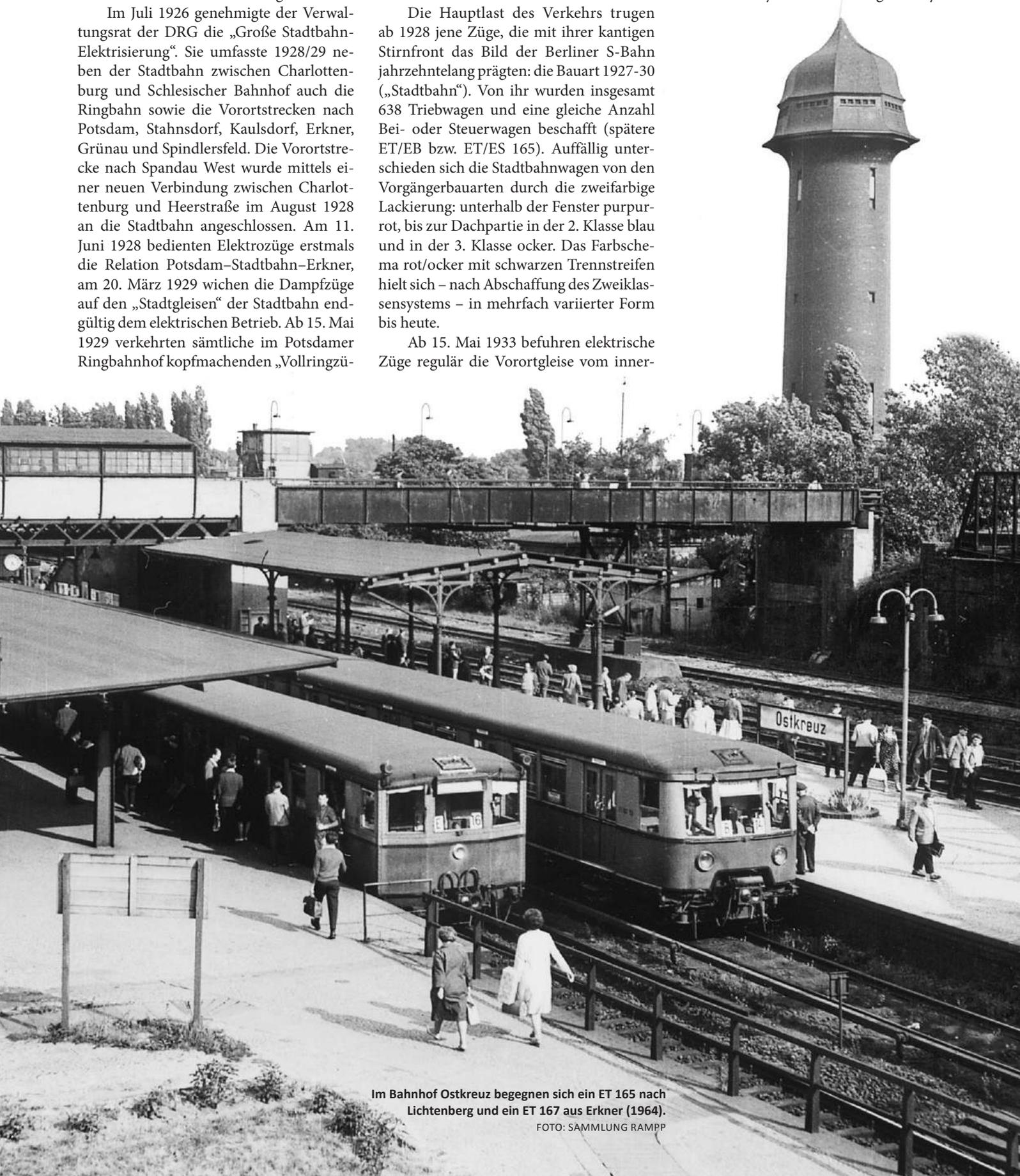
Im Juli 1926 genehmigte der Verwaltungsrat der DRG die „Große Stadtbahn-Elektrisierung“. Sie umfasste 1928/29 neben der Stadtbahn zwischen Charlottenburg und Schlesischer Bahnhof auch die Ringbahn sowie die Vorortstrecken nach Potsdam, Stahnsdorf, Kaulsdorf, Erkner, Grünau und Spindlersfeld. Die Vorortstrecke nach Spandau West wurde mittels einer neuen Verbindung zwischen Charlottenburg und Heerstraße im August 1928 an die Stadtbahn angeschlossen. Am 11. Juni 1928 bedienten Elektrozüge erstmals die Relation Potsdam–Stadtbahn–Erkner, am 20. März 1929 wichen die Dampfzüge auf den „Stadtgleisen“ der Stadtbahn endgültig dem elektrischen Betrieb. Ab 15. Mai 1929 verkehrten sämtliche im Potsdamer Ringbahnhof kopfmachenden „Vollringzü-

ge“ elektrisch. Binnen Jahresfrist hatte sich das Gleichstromnetz von 79,5 auf 229,5 km vergrößert. Zuwachs erhielt das Netz im Dezember 1929 um die von der Firma Siemens mitfinanzierte Neubaustrecke Jungfernheide–Gartenfeld („Siemensbahn“) und die bis Ende 1930 elektrifizierte Strecke Kaulsdorf–Mahlsdorf.

Die Hauptlast des Verkehrs trugen ab 1928 jene Züge, die mit ihrer kantigen Stirnfront das Bild der Berliner S-Bahn jahrzehntelang prägten: die Bauart 1927-30 („Stadtbahn“). Von ihr wurden insgesamt 638 Triebwagen und eine gleiche Anzahl Bei- oder Steuerwagen beschafft (spätere ET/EB bzw. ET/ES 165). Auffällig unterschieden sich die Stadtbahnwagen von den Vorgängerbauarten durch die zweifarbige Lackierung: unterhalb der Fenster purpurrot, bis zur Dachpartie in der 2. Klasse blau und in der 3. Klasse ocker. Das Farbschema rot/ocker mit schwarzen Trennstreifen hielt sich – nach Abschaffung des Zweiklassensystems – in mehrfach variiert Form bis heute.

Ab 15. Mai 1933 befuhren elektrische Züge regulär die Vorortgleise vom inner-

städtischen Wannseebahnhof bis Wannsee. Außerdem erhielten die Ferngleise vom Potsdamer Bahnhof bis Zehlendorf Mitte eine Stromschiene für den Schnellverkehr mit so genannten Bankierszügen. Schließlich ergänzte eine auf 5,8 km Länge im Tunnel verlaufende Nord-Süd-Achse das Schnellbahnsystem: Rechtzeitig zur Olym-



Im Bahnhof Ostkreuz begegnen sich ein ET 165 nach Lichtenberg und ein ET 167 aus Erkner (1964).

FOTO: SAMMLUNG RAMPP

# NACH DEM MAUERBAU GAB ES ZWEI NETZE, DIE FAHRGASTZAHLEN SANKEN OHNE OST-WEST-KLAMMERFUNKTION RAPIDE

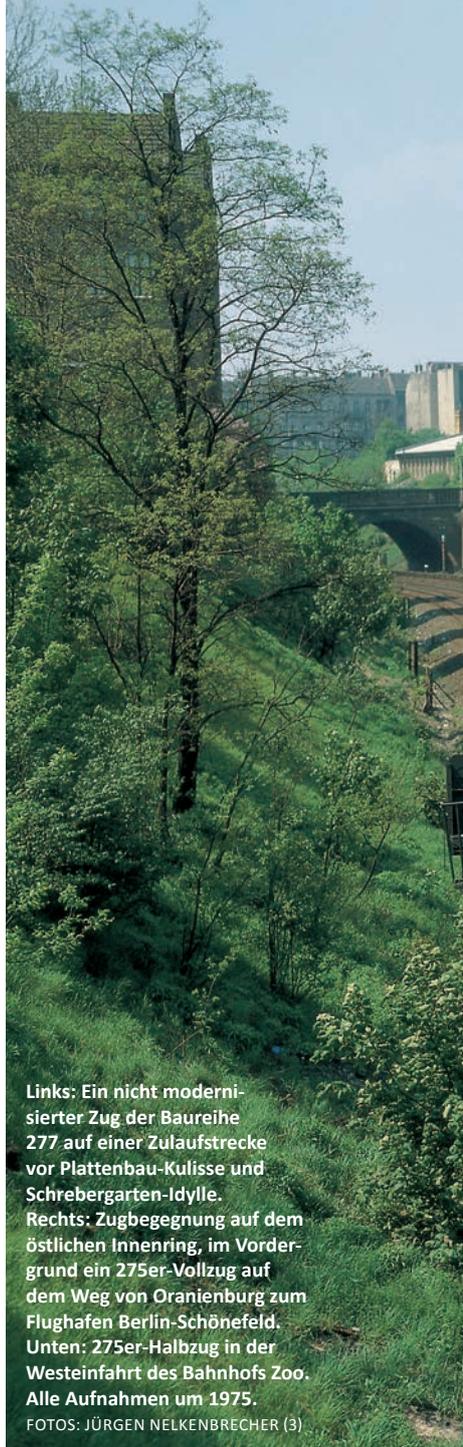
piade ging am 28. Mai 1936 der Abschnitt Gesundbrunnen–Unter den Linden in Betrieb. Am 9. Oktober bzw. 6. November 1939 wurde die „Nord-Süd-S-Bahn“ über Potsdamer Platz und Großgörschenstraße/Yorckstraße mit der Wanneseebahn und der Strecke nach Lichterfelde Ost sowie Mahlow verbunden. Es folgten 1940 die Teilstrecken von Mahlow nach Rangsdorf und 1943 von Lichterfelde Ost nach Lichterfelde Süd. Damit erreichte das Gleichstromnetz eine Ausdehnung von 295 km.

Nach Neubeschaffungen von 1932 bis 1944 besaß die Reichsbahn weit über 2000 Berliner S-Bahn-Wagen. Hinzu gekommen waren die Bauarten 1932/1932a („Wann-

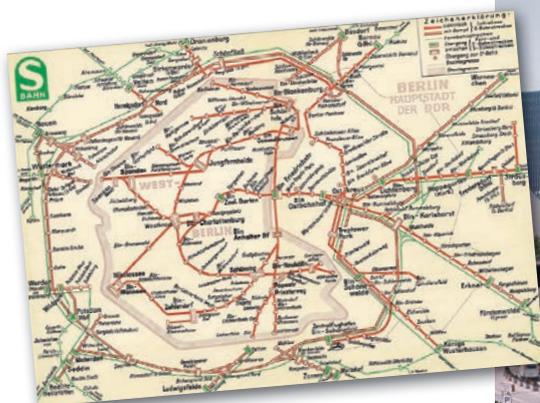
seebahn“, ET/EB 165.8), 1934/1935a/1938 („Bankierszüge“, ET/EB 125), 1936 („Olympiazüge“, ET/EB 166) sowie 1938-41 (ET/EB 167). Abgerundete Frontpartien verliehen den ab 1934 gelieferten Wagen ein modernes Aussehen. Wie die kantigen Stadtbahn- und Wanneseebahnwagen erreichten fast alle eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Die ET/EB 125 brachten es dagegen auf 120 km/h.

Die meisten Fahrgäste beförderten die Gleichstromzüge in verdunkelter Zeit. Im Kriegsjahr 1943, als kaum noch Automobile fuhren, waren es 737 Millionen. Erst während der Kämpfe um Berlin brach das S-Bahn-System in der zweiten Aprilhälfte 1945 zusammen. Am Ende flutete am 2. Mai 1945 ein bis heute nicht zweifelsfrei ermitteltes Sprengkommando den Nord-Süd-Tunnel.

Abschnitt für Abschnitt kam der Verkehr schon ab Juni 1945 wieder in Gang, ab 16. November 1947 auch im Tunnel. Von teils demontierten zweiten Streckengleisen abgesehen, blieben nur die „Südring-Spitzkehre“ zum Potsdamer Bahnhof und die Verbindungskurve Charlottenburg–Westend dauerhaft stillgelegt; auch die Ferngleise zwischen Potsdamer Bahnhof und Zehlendorf gingen nicht wieder ans Gleichstromnetz. Im geteilten, aber noch nicht durch eine Mauer gespaltenen Berlin blieb die einheitlich von der Deutschen Reichsbahn betriebene S-Bahn das Rückgrat des



Links: Ein nicht modernisierter Zug der Baureihe 277 auf einer Zulaufstrecke vor Plattenbau-Kulisse und Schrebergarten-Idylle. Rechts: Zugbegegnung auf dem östlichen Innenring, im Vordergrund ein 275er-Vollzug auf dem Weg von Oranienburg zum Flughafen Berlin-Schönefeld. Unten: 275er-Halbzug in der Westeinfahrt des Bahnhofs Zoo. Alle Aufnahmen um 1975. FOTOS: JÜRGEN NELKENBRECHER (3)



Übersichtsplan der Berliner S-Bahn aus dem Jahre 1964.

ABB.: ARCHIV EJ





Nahverkehrs. Neuelektrifizierungen machten kriegsbedingte Stilllegungen mehr als wett. Im Osten erreichte die Stromschiene 1948 Strausberg und 1951 Königs Wusterhausen. In West-Berlin elektrifizierte die DR eingleisige Abschnitte ehemaliger Fernstrecken: 1948 Zehlendorf-Düppel sowie 1951 Jungfernheide-Spandau, im Sommer 1951 außerdem die über die Stadtgrenze hinausführenden Strecken nach Falkensee, Staaken und Teltow. Zum einen konnte dadurch auf West-Berliner Gebiet der dampfbetriebene Vorortverkehr aufgegeben werden, zum anderen ließen sich S-Bahn-Züge im Krisenfall rasch in die auf DDR-Gebiet liegenden Endbahnhöfe verbringen.

Rein politisch bedingt war die bis Dezember 1952 erfolgte Elektrifizierung der Gütergleise zwischen Schönhauser Allee und Pankow. Diese „Stalin-Kurve“ ermög-

lichte S-Bahn-Zugläufe vom Ostring nach Blankenburg (an der Bernauer Strecke), ohne den Französischen Sektor zu berühren. Ab Juni 1956 fuhren S-Bahn-Züge bis Strausberg Nord, dem Standort des DDR-Verteidigungsministeriums. Damit umfasste das mit Gleichstrom betriebene Streckennetz rund 335 km.

Den Verkehr musste die DR mit einem stark dezimierten Fahrzeugpark bewältigen, freilich wurden die Taktichten der Vorkriegszeit auf den meisten Strecken nicht mehr erreicht. Nach Rückkehr von 69 Viertelzügen aus der Sowjetunion, außerdem sieben der ehemaligen Wehrmachtseisenbahn Zinnowitz-Peenemünde (eingereiht zunächst als ET/EB 167), zählten ab 1953 wieder rund 1500 S-Bahn-Wagen zum Bestand. Da dem 1958 erschienenen Prototyp der mit Jacobs-Drehgestellen ausgerüsteten

neuen Baureihe 170 keine Serie folgte, wurden viele Altbauzüge in den sechziger, siebziger, ja sogar noch in den achtziger Jahren rekonstruiert bzw. modernisiert. Im Übrigen begann 1964/65 der Umbau aller ET/EB 167 und der meisten Wagen der Baureihen 165 und 166 auf Einmannbetrieb, wobei die ET 165 ihre charakteristischen Dachschlussleuchten und das mittige Spitzlicht zugunsten zweier seitlicher Lampenpaare einbüßten.

Trotz ständiger Querelen um die Präsenz der Reichsbahn im Westteil der Stadt rollten die rot-gelben Züge über alle Sektorengrenzen. Dies änderte sich schlagartig in der Nacht vom 12. auf den 13. August 1961. Durch den Mauerbau mutierte der Bahnhof Friedrichstraße zur „doppelten Kopfstation“ für Züge aus Osten und Westen. Der innerstädtische S-Bahn-Ring zerbrach.



Von Lichterfelde Süd nach Heiligensee ist die Zuggruppe N II unterwegs. Auf der Litfaßsäule in der Station Berlin-Reinickendorf wirbt die DR für Fahrten nach Westdeutschland (1983).

Die von West-Berlin ins Umland führenden Strecken wurden gekappt, die in Ost-Berlin gelegenen Stationen des Nord-Süd-Tunnels mit Ausnahme des Bahnhofs Friedrichstraße (unterer Bahnsteig) geschlossen. Eilends versah die DR bis November 1961 Gleise entlang des nördlichen Außenrings zwischen Blankenburg und Hohen Neuendorf mit Stromschielen, um von Ost-Berlin aus Oranienburg wieder ans Netz anzuschließen. Im Februar 1962 ging die Neubaustrecke vom Grünauer Kreuz zum bisherigen Kontrollbahnhof Schönefeld in Betrieb, unter dem Namen Zentralflughafen Berlin-Schönefeld bald ein wichtiger Umsteigeknoten zum Fernverkehr.

Die Fahrgastzahlen der ihrer Ost-West-Klammerfunktion beraubten S-Bahn sanken um fast 50%. 417 Millionen nannte die DDR-Statistik für 1960, für das Jahr 1962

bezeichnete sie die Zahl der in beiden Teilnetzen beförderten Personen mit zusammen noch 215 Millionen. Im Westen wirkte sich der „Boycott“ aus, zu dem die SPD und der Deutsche Gewerkschaftsbund aufgerufen hatten. Wer S-Bahn fuhr, finanzierte angeblich Mauersteine und Stacheldraht – dabei reichten die Fahrgeldeinnahmen nicht mal aus, um Züge und Strecken in Schuss zu halten. Vielmehr hing die S-Bahn am Tropf der SED. Diese verabreichte dem „einzigen sozialistischen Betrieb in Westberlin“ so lange die lebenswichtigen Infusionen, wie es ihr politisch nützlich erschien.

Im Osten ging es mit der S-Bahn in den achtziger Jahren wieder bergauf. Das Netz vergrößerte sich um die Neubaustrecken nach Ahrensfelde (fertiggestellt 1982) und Wartenberg (1985). Ab 1986 hatte die Stadtbahn im Abschnitt zwischen Alexan-

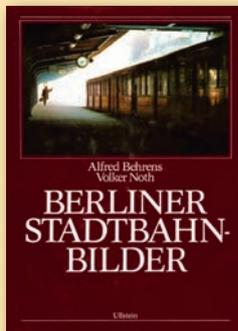
derplatz und Ostbahnhof (ab 1987 Hauptbahnhof) im Berufsverkehr 30 Züge pro Stunde und Richtung zu verkräften. Die durchgreifende Verjüngung des Fahrzeugparks ließ trotzdem noch auf sich warten, es blieb zunächst bei einem 1979/80 gelieferten achtteiligen Baumusterzug (Vollzug) der Reihe 270.

1976 schrieb das SED-Organ Neues Deutschland, es sei der DDR-Bevölkerung nicht länger zuzumuten, den Nahverkehr in West-Berlin zu subventionieren. Als sich die dortigen Eisenbahner 1980 mit einem Streik gegen geplante Betriebseinschränkungen wehrten, machte die Deutsche Reichsbahn kurzen Prozess und legte die Hälfte des Westnetzes still. Am 9. Januar 1984 kam es unter die Fittiche der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) – als ungeliebtes „Geschenk“.



## DAS ETWAS ANDERE S-BAHN-BUCH

Schlicht „Berliner Stadtbahn-Bilder“ ist der Titel eines 1981 erschienenen Bildbands, der den Zustand der Berliner S-Bahn in dem einzigartigen städtischen Umfeld jener Zeit porträtiert. Gezielt, um die teils morbide-beklemmende Atmosphäre in der geteilten Stadt noch zu unterstreichen, mit körnigen 400-ASA-Diafilmen fotografierte Bilder zeigen nicht nur S-Bahn-Züge auf Stadt- und Ringbahnabschnitten sowie Zulauflinien, sondern dokumentieren auch die S-Bahn-Bahnhöfe, die Infrastruktur und das Umfeld der Strecken als Zeugnisse einer ganz besonderen historischen Stadtlandschaft, in der die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg durch außergewöhnliche politische Umstände zum Stillstand gekommen war. „Hier und nur hier ist Deutschland noch so anzuschauen, wie es früher einmal ausgesehen hat“, brachte der Ullstein-Verlag auf dem sehr edel anmutenden Buchumschlag treffend den erheblichen Effekt dieses Werkes auf den Punkt: Mit der S-Bahn konnte man sich damals und noch viele weitere Jahre in Echtzeit auf eine Zeitreise über gut 40 Jahre S-Bahn- und gleichzeitig deutscher und Berliner Zeitgeschichte begeben. Genau dies ist in dem faszinierenden Buch, das bis heute nichts an Intensität und Authentizität eingebüßt hat, eindringlich in atmosphärisch dichten Bildern und pointierten Texten festgehalten: „Jede Fahrt mit der Berliner S-Bahn vermittelt (...) einen selbstverständlich-alltäglichen Umgang mit Geschichte (...). Dahinter steht ein neuer Geschichtsbegriff.“ Die „Berliner Stadtbahn-Bilder“ sind freilich alles andere als ein konventionelles Eisenbahnbuch. Dies erkennt man auch gleich daran, dass dieses feinsinnige Werk nicht von schwärmerisch agierenden und sich im Publizieren mehr schlecht als recht übenden Hobbyisten aus der



Eisenbahn-Fanszene geschaffen wurde, sondern von Profis mit künstlerisch-journalistischem Background, was ein klar durchdachtes Konzept und empathische Beschäftigung mit dem Thema implizierte. Die beiden Autoren, der Fotograf und Regisseur Alfred Behrens und der Grafiker Volker Noth, wollten mit ihrer Arbeit eine neue Qualität in die Diskussion über die seinerzeit völlig unsichere Zukunft der Berliner S-Bahn einbringen: „Wir

haben die alten Bahnhöfe fotografiert, weil wir wollen, daß sie nicht abgerissen werden, weil wir wollen, daß sie erhalten bleiben, weil wir wollen, daß sie originalgetreu restauriert werden.“ Mehr als 2000 Dias wurden zwischen November 1979 und März 1981 für das Buch fotografiert, 120 davon ausgewählt. Die bildliche Dokumentation der wie in einem Dornröschenschlaf schlummernden Berliner Stadt- und Industrielandschaft diesseits und jenseits der S-Bahn-Strecken erfolgte systematisch. Bahnhof für Bahnhof, Abschnitt für Abschnitt wurde abgeklappert, bei jedem Wetter. Die Klarheit des Vorgehens spiegelt sich auch in der gestalterischen

Struktur des Buchs wider. Ein vom Umschlag bis zur letzten Seite durch gekonnt prägnanten Minimalismus hervorstechendes und auch heute noch modern und edel wirkendes Layout lenkt Augen und Sinne gezielt auf die Fotos und kurzen Bildlegenden. Die textliche Ergänzung bilden authentische Schilderungen von S-Bahn-Fahrgästen und ein aus schlagwortartig betitelten Kurzkapiteln zusammengefügt faktenreiches Essay. Parallel zu dem antiquarisch noch immer erhältlichen Buch entstand damals übrigens auch ein sehenswerter Film, der 1982 mit dem Bundesfilmpreis im Kino Zoopalast ausgezeichnet wurde und den es heute auf DVD gibt. *Gerhard Zimmermann*

## IM OSTNETZ GING ES AUFWÄRTS, DOCH DAS HALBE WESTNETZ WURDE STILLGELEGT. 1984 KAM ES ALS UNGELIEBTES „GESCHENK“ ZUR BVG



**Bahnhof Lankwitz an der Strecke nach Lichterfelde Süd im „Dornröschenschlaf“. Ab Januar 1984 fuhr hier keine S-Bahn mehr (Herbst 1986).**

FOTOS: KONRAD KOSCHINSKI (2)

Die von der DDR geforderten dreistelligen Millionenbeträge ließ sich der (West-)Berliner Senat nicht abhandeln. Er verpflichtete sich lediglich zur Zahlung von „Nutzungsentgelten“ für weiterhin von der Reichsbahn zu erbringende Leistungen (beispielsweise im Nord-Süd-Tunnel oder auf für die S-Bahn zuständigen Stellwerken der Fernbahn). Allerdings hatten Senat bzw. BVG nun die Unterhaltungskosten für überlassene Bauten, Strecken und Fahrzeuge zu tragen.

Vor allem auch gelang es den Delegationen von Reichsbahn und Senat, statusrechtliche Klippen zu umschiffen. Die DR verzichtete nicht etwa generell auf die ihr von den Alliierten auch in West-Berlin zugestandenene Betriebsrechte, sondern eine „vom Senat zu bestimmende Stelle aus Berlin (West)“ nahm die „Betriebsdurch-

führung der S-Bahn einschließlich Unterhaltung, Verkehrssicherung oder Nutzung“ wahr – so aus der Vereinbarung im Wortlaut.

Anfangs bediente die BVG lediglich die zusammen 21 km langen Stummelstrecken Friedrichstraße–Charlottenburg und Anhalter Bahnhof–Lichtenrade im öffentlichen Verkehr. Auf Druck engagierter Bürger kamen im Laufe des Jahres 1984 auch die Abschnitte Charlottenburg–Wannsee und Anhalter Bahnhof–Nord-Süd-Tunnel–Frohnau hinzu. Mit der am 1. Februar 1985

wiedereröffneten Wannseebahn wuchs das Netz immerhin auf 71 km Länge.

Weitere Inbetriebnahmen vertagte der Senat jedoch auf den „Sankt Nimmerleinstag“. Die Lobby der U-Bahn-Bauer war ja sehr einflussreich ...

Mit neu entwickelten Zügen sollte die S-Bahn nicht bloß das Ost-Image, sondern auch das alte Farbleid endgültig abstreifen. Aber dem Kristallblau des Designers Herbert Lindinger erteilten die dazu befragten Bürger eine Abfuhr. Unten rot und oben gelb wollten sie die Züge auch in Zukunft

fahren sehen. Ähnlich hätte sich wohl auch die Ost-Berliner Bevölkerung entschieden, doch die wurde eben nicht gefragt. 1984 verordnete die DDR allen Verkehrsmitteln der Hauptstadt als Grundfarbe Elfenbeinbeige. Die für die S-Bahn außerdem vorgesehene bräunlich-rote Kennfarbe beschränkte sich bei den ersten Zügen auf Stirnpartie und Türen – ein Anstrich, der ihnen den Spitznamen „Lattenzaun“ eintrug. Ob der beißende Spott die Reichsbahn zum Umdenken bewog? Jedenfalls lackierte sie die meisten Züge bis Ende der achtziger Jahre



Das Westnetz war für die DR ein Verlustgeschäft. Und die Zeit schien auf vielen S-Bahn-Stationen still zu stehen.



**Links: Ein Halbzug der Baureihe 275 auf dem Nordbahnabschnitt der Linie S 2 Frohnau – Lichtenrade (20. Oktober 1984). Den zunächst eingestellten Betrieb hatte die BVG hier am 1. Oktober 1984 wieder aufgenommen. Unten: Ein Triebwagen der Baureihe 275 – ebenfalls nun schon bei der BVG – mit dem Ziel Wannsee trifft im Bahnhof Schöneberg ein (1985).**

FOTOS: KONRAD KOSCHINSKI (3)

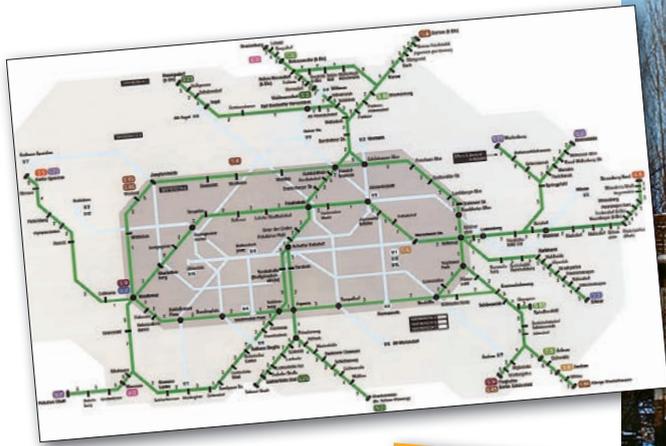
zwar in den neuen Tönen, orientierte sich bei der Farbaufteilung aber wieder am traditionellen Schema.

Das Rückgrat des Fahrzeugparks bildeten in West wie Ost noch immer die Vorkriegsbauarten – im Westen ausschließlich 107 generalüberholte Viertelzüge der Baureihe 275 (Ex-ET/EB/ES 165), im Osten überwiegend rekonstruierte Züge der Baureihen 276.1-5 (entstanden aus 275ern) und „277 mod“ (Ex-ET/EB/ES 166 bzw. ET/EB 167). Die BVG stellte 1986/87 die ersten vier Doppeltriebwagen der neuen Baureihe 480 in Dienst. Bei der DR erschien 1987 endlich eine acht Viertelzüge umfassende Nullserie der Baureihe 270 (heute 485/885).

Die getrennte Zukunft schien programmiert, doch dann kam alles anders. Nach der Grenzöffnung am 9. November 1989 vergingen keine 24 Stunden, schon half die Reichsbahn der BVG mit Zügen aus. Ab 2. Juli 1990, einen Tag nach der deutsch-deutschen Währungsunion, rollten die Züge auf der Stadtbahn erneut durchgehend

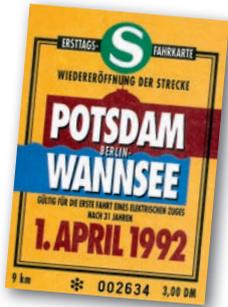


## DIE GETRENNTE ZUKUNFT SCHIEN PROGRAMMIERT, DOCH NACH DER GRENZÖFFNUNG ROLLTEN SCHON 1990 WIEDER DURCHGEHENDE ZÜGE



Das Berliner S-Bahn-Netz 2000  
(hellblau die U-Bahn-Linien).

ABB.: SAMMLUNG KOSCHINSKI



Ticket zur Wiedereröffnung der Strecke  
Potsdam – Berlin-Wannsee.

ABB.: SAMMLUNG J. JANIKOWSKI



Oben: Die Serienlieferung der DR-Baureihe 270 (später 485) begann 1987. Hier ein Zug im Bahnhof Tempelhof am Südring (1999).

FOTO: KONRAD KOSCHINSKI

Links: Als Weiterentwicklung der Baureihe 480 erschien 1995 die Baureihe 481/482, auf dem hinteren Gleis in abweichender senfgelber Lackierung (Ostkreuz, Mai 2000).

FOTO: VOLKER EMERSLEBEN



DEN „ROARING TWENTIES“-275ERN  
TRAUERTEN VIELE NACH – MIT NEUEN  
ZÜGEN FUHR DIE S-BAHN IN DIE  
SCHWERSTE KRISE SEIT DEM KRIEG

zwischen Ost und West. Zugleich wurde im Nord-Süd-Tunnel als Erster der bisherigen „Geisterbahnhöfe“ der Bahnhof Oranienburger Straße wieder geöffnet.

Im Westteil Berlins gingen in den neunziger Jahren die meisten brachliegenden Strecken wieder in Betrieb, auch die ins Umland führenden Abschnitte Wannsee-Potsdam (April 1992), Frohnau-Hohen Neuendorf (Mai 1992), Lichtenrade-Blankenfelde (August 1992) und Tegel-Hennigsdorf (Dezember 1998). Als vorerst letzte Umlandverbindung folgte im Februar 2005 die von Lichtenfelde Süd zum neuen Endpunkt Teltow Stadt. Schon im Dezember 1993 wurde der Ringbahnabschnitt Westend-Neukölln mit dem Abzweig nach Baumschulenweg wiedereröffnet, der Südring-Lückenschluss zwischen Neukölln und Treptower Park folgte im Dezember 1997. Etappenweise reaktivierte man ab 1997 den Nordring. Nach dem Lückenschluss zwischen Schönhauser Allee und Gesundbrunnen (September 2001)

wurde mit Inbetriebnahme des Abschnitts Gesundbrunnen-Westhafen am 15. Juni 2002 der Vollring komplettiert.

Seit 1. Januar 1994 fahren die Gleichstromzüge in Ost und West wieder unter einheitlicher Regie. Zunächst kamen sie noch direkt zur Deutschen Bahn AG, die zum 1. Januar 1995 das Tochterunternehmen S-Bahn Berlin GmbH gründete. Mit einer grandiosen Fahrzeugschau im Bahnhof Olympiastadion und einer „Parade der Stars“ aus verschiedenen Epochen wurde am 7./8. August 1999 der 75. Geburtstag der Berliner S-Bahn gefeiert – so datiert, weil am 8. August 1924 die erste öffentliche Fahrt eines mit 800 Volt Gleichstrom betriebenen Elektrozugs vom Stettiner Bahnhof nach Bernau stattfand. Mit Sonderfahrten im 30-Minuten-Takt zwischen Olympiastadion und Ostbahnhof waren auf der Stadtbahn mal wieder die im Dezember 1997 aus dem regulären Verkehr ausgeschiedenen Klassiker der Baureihe 275 (seit 1992 als 475/875 eingereiht) zu

erleben – und war das heulende Singen ihrer Elektromotoren zu hören. Dem Sound der „Roaring Twenties“ trauern viele Berliner nach, hingegen sind sie vom schrillen „Huiiiiiiiii-döiiiiieeh“ der Drehstrommotoren der von 1996 bis 2004 beschafften 481er genervt. Übrigens schieden im Juli 2000 auch die „Nieten-Rekos“ der Baureihe 476 (vormals 276.1-5) und im November 2003 die Züge der Baureihe 477 („277 mod“) aus dem regulären Dienst.

Im Jubiläumsjahr 1999 beförderte die Berliner S-Bahn ca. 280 Millionen Fahrgäste, etwa 35 Prozent mehr als auf beiden Teilnetzen vor dem Mauerfall. Der Aufwärtstrend hielt bis 2008 an, doch begann schon mit dem von DB-Chef Hartmut Mehdorn verordneten Sparkurs, der die Bahn „fit für die Börse“ machen sollte, eine verhängnisvolle Entwicklung.

Von 2005 bis 2007 wurde die fachlich kompetente S-Bahn-Spitze überwiegend durch Quereinsteiger ersetzt. Im Mai 2007 schickte man den schon weitge-

**Bis auf wenige Versuchslackierungen erhielten alle 480er das traditionelle Farbleid. Hier „leuchtet“ ein Zug in der Dezembersonne auf der Wannseebahn (1994).**

FOTO: OLIVER SYDOW



hend entmachteten Sprecher der Geschäftsführung, Günter Ruppert, mit 62 Jahren in den Ruhestand. Der Ingenieur Ruppert hatte seine Karriere als Loks Schlosser begonnen und war vor seinem Wechsel zur S-Bahn im Jahr 1994 bei der Reichsbahn Hauptabteilungsleiter für Zugförderung. Aufgrund des Sparzwangs wurden bereits unter der alten Geschäftsführung Werkstattkapazitäten reduziert und zahlreiche Viertelzüge der Baureihe 485 abgestellt. Nach der Abstellung und Ausmusterung auch von Fahrzeugen der Baureihe 480 verfügte die S-Bahn Anfang 2009 nur noch über 630 Viertelzüge: 70 der Baureihe 480 (beschafft 85), 60 der Baureihe 485 (serienmäßig beschafft 166) und 500 der Baureihe 481. Bei einem Planbedarf von 552 Viertelzügen war die „Decke“ also ziemlich dünn. Zudem entließ die S-Bahn im Zeitraum 2006 bis 2009 rund 1000 Mitarbeiter.

Nach schon im Jahr 2006 aufgetretenen Problemen mit der Baureihe 481 fielen im frostigen Januar 2009 tausende Zugfahrten aus. Am 1. Mai 2009 entgleiste ein Zug der Baureihe 481 wegen eines Radbruchs. Daraufhin verpflichtete sich die S-Bahn GmbH zu verkürzten Nachschaufristen. Aber weil diese Verpflichtung oft nicht eingehalten wurde, ließ das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Ende Juni 2009 mit 190 Viertelzügen der Baureihe 481 fast ein Drittel der gesamten Fahrzeugflotte stilllegen. Nach weiteren Auflagen des EBA waren Mitte Juli nur noch knapp 30 Prozent aller Züge verfügbar. Notgedrungen schränkte die S-Bahn den Zugverkehr radikal ein. Vom 20. Juli bis 3. August 2009 wurden etliche Streckenabschnitte überhaupt nicht mehr befahren, darunter die Stadtbahn zwischen Zoologischer Garten und Ostbahnhof!

Anfang Juli 2009 feuerte der Aufsichtsrat der S-Bahn alle vier Geschäftsführer, die den DB-Konzern aber nicht verlassen mussten. Im Tagesspiegel vom 19. Juli 2009 ätzte der Kolumnist Harald Martenstein: „Am 25. April 1945 waren 75 Prozent der Wagen wegen der Russen nicht mehr funktionsfähig.

## „UM DIE S-BAHN 1945 ZU STOPPEN, BEDURFTE ES 2,5 MILLIONEN RUSSISCHER SOLDATEN – 2009 SCHAFFTEN DIES VIER MANAGER“

Heute sind 70 Prozent der Wagen wegen des Managements nicht mehr funktionsfähig... Um die Berliner S-Bahn im April 1945 zum Stehen zu bringen, benötigte die Rote Armee 2,5 Millionen Soldaten, 6000 Panzer, 7500 Flugzeuge und 10 000 Geschütze. Der Bahn ist das Gleiche durch den Einsatz von lediglich vier Managern gelungen.“

Wartungsfehler, nach DB-Angaben allerdings durch Konstruktionsmängel an den Zügen der Baureihe 481 verursachte Ausfälle führten wiederholt zu einem gravierenden Fahrzeugmangel. Außerdem häuften sich Probleme mit den Baureihen 480 und 485. Zwischen September 2009 und Juni 2011 galten noch mehrmals Notfahrpläne mit drastisch reduziertem Angebot. Dank der Reaktivierung von 20 Viertelzügen der Baureihe 485 stieg der Betriebspark bis Anfang 2014 wieder auf 650 Viertelzüge an, stabil verfügbar sind sie aber auch 2015 nicht. Vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) bestellte Verstärkerfahrten fallen noch immer aus.

Abgestellt sind seit 2009 alle historischen S-Bahn-Fahrzeuge. Auch die 1998/99 durch Umbau von drei Wagen der ehemaligen Baureihe 167 entstandene Panorama-S-Bahn, mit der 2004 sogar die Queen und ihr Prinzgemahl eine Tour unternahmen, fährt seit Juni 2009 nicht mehr. Der Verein Historische S-Bahn arbeitet derzeit zwei Viertelzüge ET/EB 167 (Baujahre 1938/39) wieder betriebsfähig auf, um sie – wie bis 2008 Wagen der Stadtbahnbauart – unter anderem als Weihnachtszug einzusetzen.

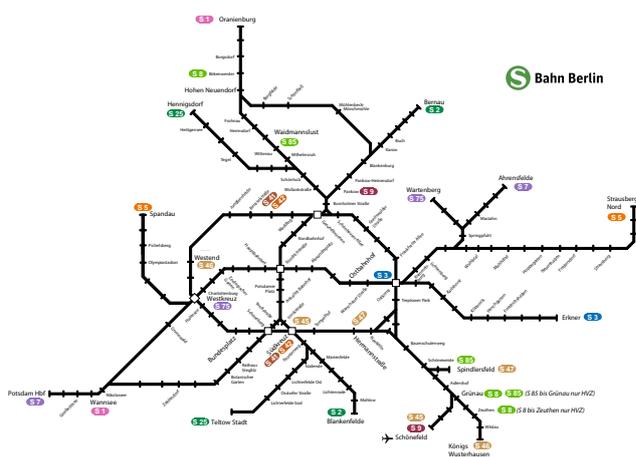
Ob die Krise dauerhaft bewältigt ist, wird sich zeigen. Der durch den Ruf als weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem begründete „Mythos S-Bahn“ ist jedenfalls angeschlagen. Immens ist auch der wirtschaftliche Schaden; nach zuvor eingefahrenen Millionengewinnen schloss die S-Bahn Berlin GmbH die Jahre 2009 bis 2012 mit zusammen 354 Millionen Euro Verlust ab. Im Jahr 2013 erzielte sie aber wieder einen Gewinn, rund 43 Millionen Euro konnte sie an den Mutterkonzern überweisen. Und mit 402 Millionen Fahrgästen beförderten die Gleichstromzüge 14 Millionen

mehr als 2008 – Tendenz weiter steigend. Im Juli 2012 schrieb der VBB den Betrieb auf dem „Teilnetz Ring“, das die Vollringlinien sowie drei vom Ring abzweigende Linien umfasst, europaweit aus. Der dafür zu schließende Verkehrsvertrag soll ab Dezember 2017 für einen Zeitraum von 15 Jahren gelten. Zahlreiche Unternehmen bewarben sich, fast alle stiegen aber wegen komplizierter Bedingungen (z.B. kurzfristige Beschaffung von 190 neuen Viertelzügen) aus dem Vergabeverfahren wieder aus, so dass im Herbst 2014 nur die Deutsche Bahn übrig blieb.

Wohl erwartend, auch künftig das gesamte Netz zu betreiben, schrieb die DB bereits im November 2013 die Beschaffung von bis zu 690 neuen Viertelzügen aus. Berücksichtigt ist der erhöhte Fahrzeugbedarf für die Verlängerung der S45 und S9 zum neuen Großflughafen BER (vorgesehene Inbetriebnahme nun vermutlich im Jahr 2019) und die als S21 projektierte Verbindung zwischen Nordring und Hauptbahnhof. Die im Bau befindliche S21 soll ab 2020/21 mit zwei Abzweigen vom Nordring, also mit Linien aus Richtung Westend und aus Richtung Gesundbrunnen, den Hauptbahnhof anbinden. Geplant ist die Weiterführung im Tunnel zum Potsdamer Platz und in ferner Zukunft via Gleisdreieck und Yorckstraße/Großgörschenstraße bis zum Südring.

Weit fortgeschritten ist der Umbau des Knotens Ostkreuz (siehe rechte Seite). Das brandenburgische Infrastrukturministerium prüft den Ausbau bzw. Wiederaufbau diverser Bahnverbindungen von Berlin ins Umland, für die S-Bahn unter anderem Spandau – Falkensee, Blankenfelde – Rangsdorf, Zehlendorf – Kleinmachnow – Dreilinden (im Zuge der „Stammbahn“ nach Potsdam) und Wannsee – Stahnsdorf mit anschließender Neubaustrecke bis Teltow.

Resümieren wir noch einmal: Die Berliner mögen sie eben – heutzutage auch wieder viele aus dem Westteil der Stadt. Die S-Bahn deshalb als Berlins bestes Stück zu bezeichnen, wäre freilich vermessen. Mit ihrem Fluidum aber kann es kaum ein anderes Verkehrsmittel aufnehmen. Letztlich also doch ein Mythos – mit bewegter Geschichte und kleinen Kratzern am Image. □



Links unten: Das heutige  
Berliner S-Bahn-Netz (Grafik aus 2014).

ABB.: ARCHIV EJ

Blick vom Wasserturm am Bahnhof Ostkreuz  
auf die Südkurve (1992).



Ein 476er trifft als  
S 5 in Ostkreuz ein  
(1994).

FOTO: KONRAD  
KOSCHINSKI

Bahnhof Ostkreuz  
mit der neuen Halle  
für die Ring-S-Bahn  
(August 2014).

FOTOS: VOLKER EMERS-  
LEBEN (2)



## MAMMUTPROJEKT OSTKREUZ

Schon zu Zeiten der Reichsbahn wirkte der Bahnhof Ostkreuz so marode, dass Spötter ihn „Rostkreuz“ nannten und meinten, er stehe nur noch aus reiner Gewohnheit. Wegen der Komplexität des Vorhabens, das obendrein mit einem Autobahnprojekt abzustimmen war, schob auch die DB AG den weitgehend unter laufendem Betrieb zu bewältigenden Umbau des am stärksten frequentierten Berliner Nahverkehrsknotens mehrfach auf. Im Jahr 2006 nahm sie ihn endlich in Angriff, und mittlerweile ist vom verwinkelten Bahnsteigkonglomerat der bis 1933 Stralau-Rummelsburg heißen Station fast nichts mehr übrig.

2006 wurde die seit Mai 1994 nicht mehr regulär befahrenen Nordkurve von der Stadtbahn zum Ring abgetragen. Im Zuge des Umbaus der Ringbahn-Ebene wurden 2008/2009 die alten Brücken für die Ferngleise der Ringbahn durch Neubauten ersetzt. Dabei entstand an den Ferngleisen ein neuer Regionalbahnsteig, den man vorübergehend für die S-Bahn nutzte, was den Abriss des Ringbahnsteigs F ermöglichte. 2010/11 entstand der neue wesentlich breitere Bahnsteig für die Ring-S-Bahn, über dem man eine 132 Meter lange und 15 Meter hohe Halle errichtete. In dieser halten seit Mitte April 2012 die S-Bahnen. Unterdessen wurde Ende August 2009 der Bahnsteig A, an dem noch die stadteinwärts fahrenden Züge der S 9 Schönefeld – Spandau hielten, aufgegeben. Anschließend riss man den Bahnsteig A (historischer Kern des Bahnhofs Ostkreuz) sowie die den Ring und die Südoststrecken mit der Stadtbahn verbindende Südkurve ab.

Die im Herbst 2011 begonnene Umgestaltung der Bahnanlagen in der Stadtbahn-Ebene lässt sich in all' ihren Bauphasen bei der hier gebotenen Kürze nicht beschreiben. Sie umfasst eine Neuordnung der Gleise vom Ostbahnhof bis vor die S-Bahnhöfe Rummelsburg und Nöldnerplatz. Dabei sind die S-Bahnhöfe Warschauer Straße und Ostkreuz vom Linienbetrieb auf Richtungsbetrieb umgestellt worden. Das heißt: Alle Züge stadteinwärts fahren nun vom gleichen Bahnsteig ab, ebenso vom anderen Bahnsteig alle Züge stadtauswärts Richtung Erkner, Strausberg, Ahrensfelde und Wartenberg. Vor allem um den Flughafen BER auch mittels der S-Bahn ans Stadtzentrum anzubinden, wurde am Ostkreuz die Südkurve wieder aufgebaut, über die (ohne Halt) die Züge der S 9 bereits ab Dezember 2017 fahren.

Neben dem S-Bahn-Verkehr wird der umgestaltete Bahnhof Ostkreuz auch auf der Stadtbahn-Ebene dem Regionalverkehr dienen: An Seitenbahnsteigen der Ostbahn (nördlich des neu errichteten S-Bahnsteigs D) beginnen und enden in Zukunft die gegenwärtig im Bahnhof Lichtenberg ein- und aussetzenden Züge der RB 26 Berlin – Küstrin. Am Regionalbahnsteig südlich des neu errichteten S-Bahnsteigs E halten ab Dezember 2017 unter anderem Züge der RE 1 Magdeburg – Berlin – Frankfurt (Oder) und RE 2 Wismar – Berlin – Cottbus. Der Regionalbahnsteig an der Ringbahn ist schon seit Dezember 2015 für drei RB-Linien in Betrieb.

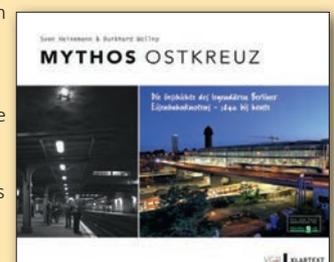
In der finalen Bauphase bis Dezember 2018 müssen die Fahrgäste noch mit einigen Provisorien zurechtkommen, so am Bahnhof Warschauer Straße bis zur Eröffnung des neuen Empfangsgebäudes. Zu den Restarbeiten am Ostkreuz gehört der Wiederaufbau der 2008 abgebrochenen Fußgängerbrücke zwischen Markgrafendamm und Sonntagstraße, weitgehend im historischen Erscheinungsbild.

### Zum Weiterlesen

#### Mythos Ostkreuz: Die Geschichte des legendären Berliner Eisenbahnknotens – 1842 bis heute

Im Jahr 2017 jähren sich zwischen Berlin Ostbahnhof und Berlin Ostkreuz zahlreiche Eisenbahnjubiläen: 175 Jahre Ostbahnhof, 150 Jahre Ostbahn und RAW Warschauer Straße sowie 135 Jahre Ostkreuz. Parallel zur schrittweisen kompletten Wiederinbetriebnahme des Bahnhofs Berlin Ostkreuz nach mehr als einem Jahrzehnt des Umbaus erscheint in Kooperation der Verlagsgruppe Bahn und des Klartext-Verlags ein umfassender Bildband. Das Buch zeigt viele verschiedene historische Bilder und Karten zum Eisenbahnknoten Ostkreuz und den damit verbundenen Nachbarbahnhöfen und Bahnen, die bisher noch nicht veröffentlicht wurden. Das Werk dokumentiert anhand von Bildern, Luftbildern, Plänen und Karten sowie mit einordnenden Texten und mit erläuternden Bildunterschriften die Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung in diesem Teil des Berliner Ostens. Zur Dokumentation sind beispielsweise Luftbilder von 1928 bis 2016 des gesamten Bereichs zusammengetragen worden sowie ein Gleisplan von 1942 (Extradruck als Beilage). Der Autor Sven Heinemann ist Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin und begleitet den Umbau und die Sanierung des Ostkreuzes schon viele Jahre. Zusammen mit Co-Autor Burkhard Wollny, einem bekannten Eisenbahnfotografen aus Baden-Württemberg, entstand die Idee, dem legendären Ostkreuz einen Bildband zu widmen.

224 Seiten, Format 29,4 x 24,4 cm, Hardcover, ca. 400 Farb- und historische Schwarzweißfotos, großformatiger Gleisplan als lose Beilage, Verlagsgruppe Bahn/Klartext-Verlag Best.-Nr. 581731, € 29,95



# MOMENTE

## Sichel im Siegerland

TEXT UND FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Die Nacht war ruhig. Viel zu ruhig für eine Hauptabfuhrstrecke zwischen zwei Wirtschaftszentren, auf der noch vor wenigen Jahrzehnten zwar nicht die Hölle, aber doch eine pulsierende Güterbahn los war. Traditionsgemäß hatte der letzte Personenzug auch auf dieser Strecke die Güternacht eingeläutet, doch im neuen und jungen Jahrtausend kehrt nach der letzten Regionalbahn, die die nordrhein-westfälische Stadt Siegen zu nachtschlafender Zeit um 1.20 Uhr erreicht, wieder sehr viel Ruhe ein. Keine Flachstelle in der Ferne, kein anschwellendes Dröhnen und Rauschen eines Güterzuges. Sogar der Wind ist eingeschlafen.

Der Dienstag des 20. Juni 2017 ist jetzt noch sehr sehr jung und über dem Siegerland erstreckt sich ein von zivilisatorischer Lichtverschmutzung nahezu unbehelligter Sternenhimmel, dessen Betrachtung trotz zunehmendem Protest der Nackenwirbel süchtig machen kann. Abertausende von Lichtpunkten, teilweise eingebettet in den einen oder anderen Sternennebel sowie über zehn Kilometer entfernte und blinkende Positionslichter von lautlosen Flugzeugen auf ihren Interkontinentalflügen über Deutschland, lassen vergessen, was in dieser dünn besiedelten Gegend dicht an der Landesgrenze zwischen Hessen und Nordrhein-Westfalen das eigentliche Ziel ist: die Ruhr-Sieg-Strecke und der ehemals fünfgrößte Tunnel der Deutschen Reichs- beziehungsweise Bundesbahn, der 2652 Meter lange Rudersdorfer Tunnel zwischen den Stationen Dillbrecht auf hessischer sowie Rudersdorf auf nordrhein-westfälischer Seite.

Eigentlich ist das hier ja die Dillstrecke zwischen Gießen und Siegen. Doch weil insbesondere früher die meisten Fernreise- und Güterzüge die gesamte Route zwischen Hagen und Gießen befahren haben, wurde und wird diese rund 180 Kilometer lange Hauptabfuhrstrecke zwischen dem Ruhrgebiet und Mittelhessen insbesondere auch betriebsintern zur Gänze als Ruhr-Sieg-Strecke bezeichnet, obwohl diese von Gießen aus gesehen erst ab Siegen beginnt. Aber egal, nachts sind alle Katzen grau und zum Beispiel ist die Bezeichnung Nord-Süd-Strecke ja auch Definitionssache ...

Zwei Stunden nach Mitternacht. In einem Geländeeinschnitt taucht die von Siegen bis hier ansteigende Strecke ins dunkle Westportal des Rudersdorfer Tunnels ein, zwei Vorsignale unter einer nahen Feldwegbrücke beleuchten gespenstisch ein paar Meter Gleis sowie nahes Buschwerk. Kein Zug. Die Ruhe ist göttlich, auch und gerade weil sie in dieser warmen Sommernacht durch ein paar raschelnde Mäuse und das ferne Blöken von Schafen nur knapp die Totenstille verfehlt. Hauptabfuhrstrecke? Eine glatte Fehlanzeige – im umliegenden Dunkel ist weit mehr „Betrieb“ als auf der Strecke: Irgendwo kreischt ein Vogel auf, später mäandert das fast unheimliche Bellen eines Rehbockes durch die Wälder. Gelegentlich sehr weit entferntes und sehr leises Rauschen lässt auf die Annäherung eines Zuges hoffen, doch es muss wohl wieder ein Fahrzeug auf irgendeiner Straße gewesen sein.

Der weite Horizont in Richtung Siegen erscheint auch ohne reflektierende Wolkendecke ein paar Lux heller, dort wo die Stadt und ihre Industrie die Nacht illuminieren. In umgekehrter Richtung

erheben sich vor wesentlich finsternem Hintergrund die Wälder der Tiefenrother Höhe, über 550 Meter hoch, Teil des Rothaargebirges und auf der Grenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Hessen gelegen, die auch im Tunnel etwa bei Kilometer 119,0 markiert ist. Unfassbar – noch immer herrscht Zugpause. Vor dreißig Jahren wären jetzt schon mindestens drei schwere Ganzzüge mit Schublok und vier andere Güterzüge hier vorbeigepoltert. Heute und in dieser Sommernacht gehört die Ruhr-Sieg-Nacht nur der Natur und ihren stecknadelkopfgroßen Lichtpunkten – oben der Rausch der Sterne und unten zwischen den Gräsern und Halmen das geheime Treiben aufglimmender Glühwürmchen. Um drei Uhr, der einsamsten Zeit.

Dann geschieht das Unfassbare. Schon seit Minuten ein schwaches, aber dennoch durchdringendes Heulen aus Richtung Siegen, fast so wie Lkw-Kolonnen auf einer fernen Autobahn. Doch das kommt nicht von einer Straße, das kann nur ein Zug, das kann nur eine 152 sein, denn dieses ganz spezielle Klangbild hat nur diese Baureihe, die meisten anderen Drehstromloks sind in Sachen Akustik wesentlich bescheidener. Die Beschaffenheit dieses nahezu unbeschreibbaren Geräusches besteht aus einem eher unterschwelligem Konglomerat von Brummen, Pfeifen und Dröhnen, ist daher aber auch nicht sehr laut und geht tagsüber in den Umgebungsgeräuschen fast unter. In der Stille der Nacht jedoch wird es markant und ist kilometerweit aus den restlichen Zuggeräuschen herauszuhören.

Aus dem Rechtsbogen vor dem Tunnelportal und der Feldwegbrücke taucht zum akustischen Höhepunkt schließlich das helle und flache „A“ des Spitzenlichtes auf, klar ist es eine 152! In vollem Güterzugtempo dröhnt sie gespenstisch in den Berg, gefolgt von den dunklen Wagensilhouetten ihres rund 700 Meter und daher ausgelasteten Zuges, der früher mit Sicherheit eine Schublok ab Siegen Ost benötigt hätte, die hier am Ts 1-Signal ausgerollt und wieder zurück gen Rudersdorf getrottet wäre. Jetzt sind Schubloks nur noch selten und bei schwersten Zügen vonnöten, aber schon gar nicht beim rund zwanzig Minuten später nachfolgenden Zug, der nur aus einer 151 und zwei Wagen mit Coils oder „Rollmöpsen“ für das Dillenburger Stahlwerk besteht.

Knapp eine Stunde später kommt die 151 als Lokzug zurück und rauscht gen Siegen, während die ersten Vögel zaghaft zu ihrem Konzert ansetzen, denn Richtung Osten verliert der ansonsten noch dunkle Nachthimmel seine Tiefe. Grandios diese Geburt eines weiteren warmen Sommertages, niederschmetternd der verbliebene Güterverkehr auf dieser ehemaligen Hauptabfuhrstrecke. Gänzlich unverhofft erscheint in der abnehmenden Nacht der abnehmende Mond und versucht zunächst erfolgreich, das schwindende Funkeln der Sterne zu kompensieren. In der blauen Stunde des Morgens zwingt er sich zwischen Baumwipfel und Fahrleitung, fordert, bevor er auf relativ schneller Bahn vor den ersten Sonnenstrahlen zu flüchten scheint, zu fotografischem Minimalismus heraus und erscheint auf der Bühne einer scheinbar stillgelegten Strecke fast als ablenkender Hoffnungsträger, als Joker, als tröstende Sichel im Siegerland. □



BAUREIHE 78

# Volldampf am Zugschluss

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI



**Weit über 100 Exemplare der Baureihe 78 der Deutschen Bundesbahn erhielten ab 1951 eine Zusatzausrüstung für den Einsatz im Wendezugdienst. Diese Loks waren teils äußerst intensiv eingesetzt und erzielten Spitzenwerte von über 500 Kilometer je Tag**



Im Februar und März 1951 baute Henschel in Kassel die beim Bw Frankfurt (Main) 3 beheimateten 78 025, 038 und 047 für direkte Wendezugsteuerung um. Damit folgte die junge DB dem Vorbild des 1936 von der Lübeck-Büchener Eisenbahn eingeführten Wendezugbetriebs mit Dampflokomotiven. Die Fernbedienung der 78er funktionierte ähnlich wie bei den drei von Henschel an die LBE gelieferten 1'B1'-Stromlinienloks (ab 1938: 60 001 bis 003 der DR) und den fünf ebenfalls mit Stromschale versehenen „LBE-T 12“ (ab 1938: 74 1317 bis 1321).

Vom Fahrshalter im Steuerwagen aus ließ sich der Regler der Lokomotive mittels eines über Getriebe und Gestänge an der Reglerwelle angreifenden Elektromotors stufenweise öffnen sowie mittels eines elektropneumatisch gesteuerten Reglerückführungszyklinders schließen. Dabei informierten – es mutet fast wie ein Wunder an – Anzeigeelemente den Lokführer über die Reglerstellung und den (durch einen Druckgeber zum Steuerwagen übertragenen) Dampfdruck im Schieberkasten! Der Heizer auf der Lokomotive feuerte, speiste den Kessel und bediente nach per Klingelzeichen oder telefonisch übertragenen Be-

fehlen des Lokführers das Steuerhandrad zum Einstellen der Dampfverteilung in den Zylindern.

Passend zu den bei Henschel umgebauten 78ern ließ die Bundesbahn Eilzugwagen der „Gruppe 30“ für die Fernsteuerung herrichten und stellte drei vierteilige Einheiten zusammen. Ein 20-adriges elektrisches Steuerkabel verband die mit einem Steuerabteil ausgerüsteten C4i-Wagen durch den Zug hindurch mit der Lok. Nach der Erprobung zuerst zwischen Frankfurt (Main) und Fulda begann im Mai 1951 ein regelmäßiger Probetrieb auf den Strecken Frankfurt-Kronberg und Frankfurt-Bad Homburg.

Berichte über die praktische Bewährung bzw. Nichtbewährung der direkten Wendezugsteuerung führten mehr oder weniger plausibel dieser Betriebsart geschuldete Mängel auf. Jedenfalls resümierte die im Juni 1951 beim Bundesbahn-Zentralamt Minden gebildete „Arbeitsgemeinschaft Geschobene Züge“ bald, dass im Dampfbetrieb der technisch einfacheren indirekten Wendezugsteuerung der Vorzug zu geben sei, denn die Lokomotive müsse ja ohnehin mit einem Heizer besetzt sein. Diesem mutete man nun also auch das Re-

**Aumühle im April 1967: Die 78 509 vom Bw Hamburg-Altona macht bei der Ausfahrt aus der Bahnstation mächtig Dampf am Zugschluss.**

FOTO: D. LUCKMANN/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



**1948 wurden im Frankfurter Vorortverkehr lokbespannte Wendezüge eingeführt. Im März 1960 schiebt hier in Bad Homburg eine 78er vom Bw Friedberg einen Personenzug nach Frankfurt.**

FOTO: J. BOCK

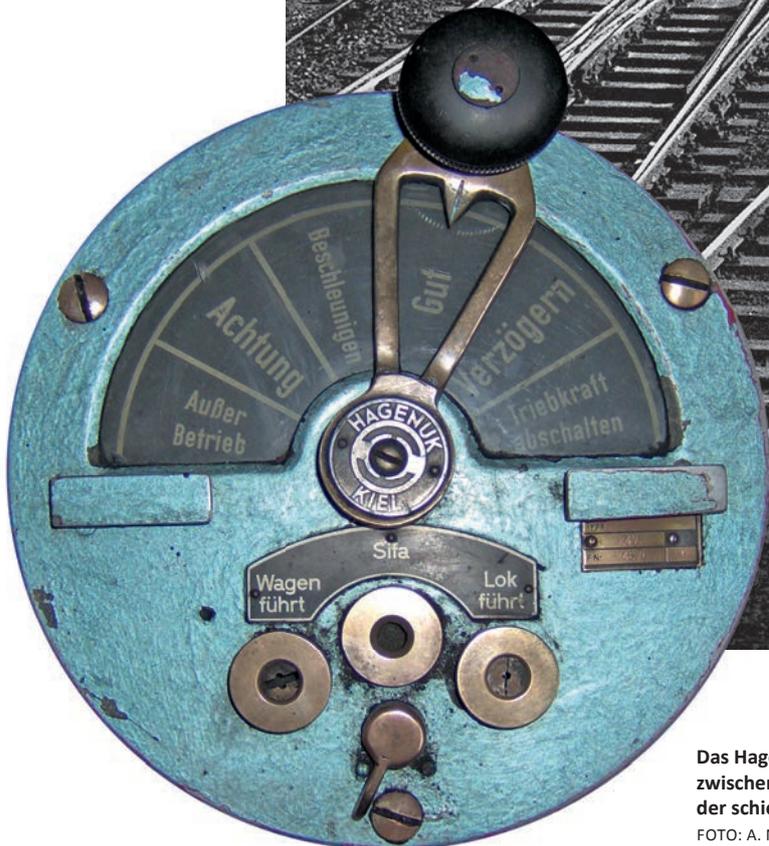
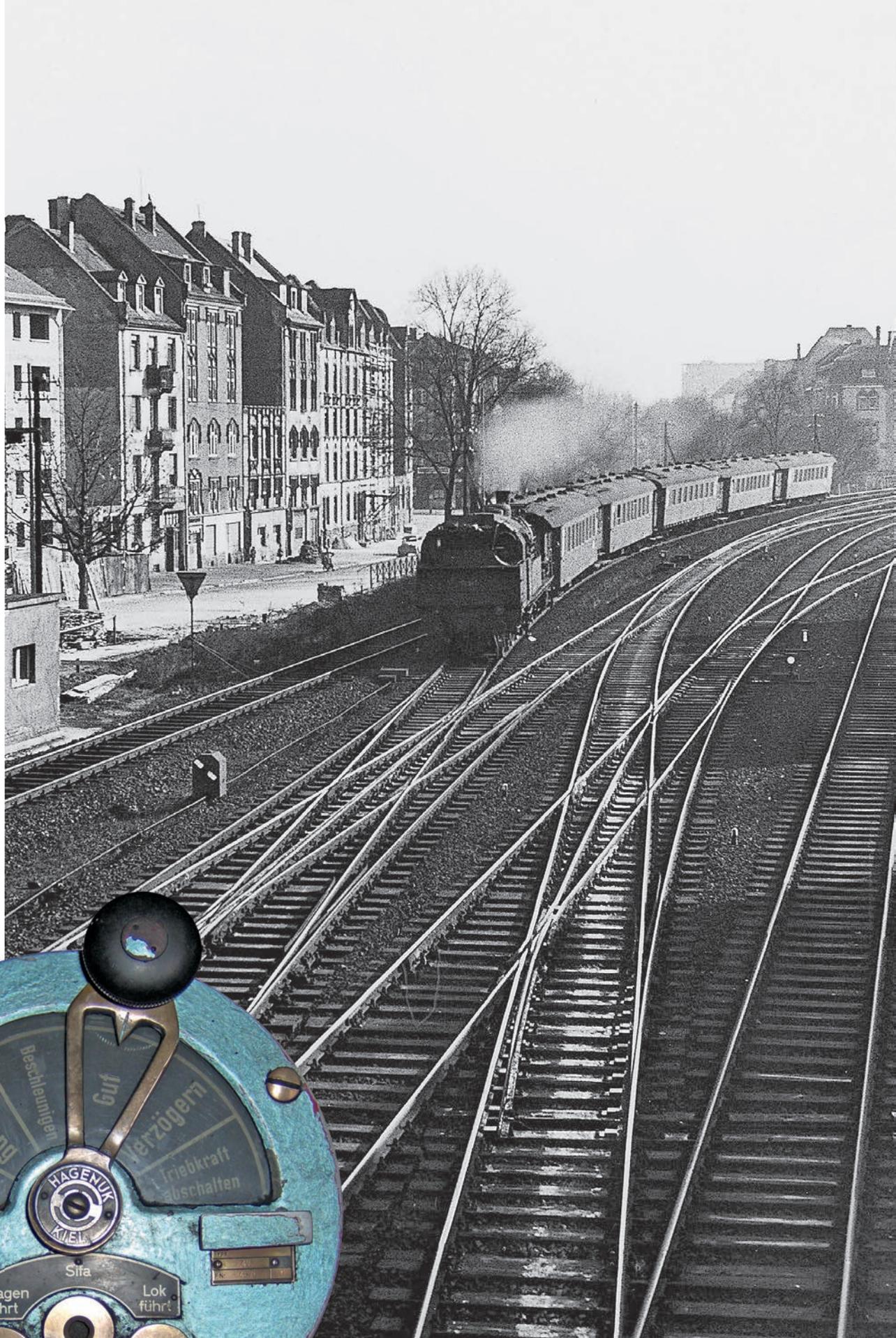
1951 wurden drei Frankfurter T 18 mit direkter Wendezugsteuerung ausgerüstet, die Garnituren bestanden aus Vorkriegs-Eilzugwagen. Hier 78 047 in Frankfurt (M) West (Dezember 1952).

Rechte Seite oben: Auch die 78 025 erhielt die Einrichtungen für eine direkte Wendezugsteuerung (April 1955).

FOTOS: H. OESTERLING/ARCHIV MEINHOLD (2)

Rechte Seite Mitte: Die 78 173 (Bw Wuppertal-Vohwinkel) schiebt in Wuppertal-Barmen auf den Ortsgleisen einen aus „Donnerbüchsen“ gebildeten Wendezug mit Ziel Wuppertal-Vohwinkel (März 1962).

FOTO: W. SIEBERG/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



Das Hagenuk-Befehlsgerät diente der Kommunikation zwischen dem Befehlswagen an der Zugspitze und der schiebenden Lokomotive.

FOTO: A. NASS



geln der Zugkraft zu. Ausgeübt wurde diese Funktion fortan vom „Heizer mit Reglerberechtigung“.

Bei frühen Formen der indirekten Wendezugsteuerung hatten sich der Lokführer im an der Zugspitze laufenden Befehlswagen und der Heizer noch per Klingelleitung verständigt, so auch im 1950 mit 74ern (T 12) eingeführten Wendezugbetrieb zwischen Sülldorf und Wedel, einem an die Hamburger Gleichstrom-S-Bahn anschließenden Streckenabschnitt. In den Relationen von Hamburg nach Stade, Tostedt und Lüneburg sowie im S-Bahn-Verkehr Hamburg Hbf – Harburg – Neugraben begann 1951/52 der Einsatz von 78ern mit indirekter Wendezugsteuerung. Die mit 85-Volt-Elektrik für die Zugbeleuchtung ausgestattete Hamburger 78er erhielten ein von der Firma Fabeg entwickeltes Befehlsgerät. Durch ein 15-adriges Stromkabel mit dem Befehlsgeber im Spitzenwagen verbunden, arbeitete es wie ein Schiffstelegraf nach dem Prinzip „Befehl – Antwort“. Die auf der Lokomotive per Tonsignal angekündigten und auf dem Empfangsgerät angezeigten Befehle waren zu quittieren. Ab 1954 setzte sich auch bei der Baureihe 78 das auf die gängigeren 24-Volt-Anlagen von Dampf- und Diesellokomotiven abgestimmte Hagenuk-Gerät durch, das ebenfalls wie ein Schiffstelegraf funktionierte. Für die Streckenbeobachtung, Bremskraftregelung und Signalgebung war der Lokführer im entsprechend ausgestatteten Befehlswagen verantwortlich. Aus Sicherheitsgründen löste das Bremsen automatisch das Schließen des Reglers der Dampflok aus. Der Befehl „Triebkraft abschalten“ kündigte dem Heizer den Bremsvorgang an.

Ab 1954/55 ließ die Deutsche Bundesbahn in großem Stil Dampflokomotiven vor allem der Baureihen 38.10 und 78 für indirekte Wendezugsteuerung herrichten. Die

– 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.

Mit einem Wendezug passiert die Frankfurter 78 409 am 18. August 1958 in Frankfurt-Rödelheim den Abzweig Niddabrücke.

FOTO: B. BITTNER/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



mit Abstand größte Bedeutung im Wendezugbetrieb erlangten die T 18: Inklusive der drei direkt fernsteuerbaren Loks sind mindestens 124 umgerüstete Maschinen der Baureihe 78 nachgewiesen. Es gab aber nie so viele gleichzeitig. In den 1960er Jahren baute man Geräte ausgemusterter oder bei manchen Direktionen nicht mehr im Wendezugdienst beschäftigter Loks aus und in (anderenorts) noch dafür benötigte 78er ein, was auch durch Fristablauf von aus dem Unterhaltungsbestand gestrichenen Lokomotiven bedingt war.

Die meisten Wendezug-T 18 wurden in den Direktionsbezirken Hamburg, Essen und Wuppertal eingesetzt. Im Hamburger Bezirk stieg der Planbedarf 1956/57 von vier auf zehn Loks, denn zu den schon erwähnten mit T 18 des Bw Hamburg Hbf gefahrenen Leistungen kamen mit Altonaer Maschinen beförderte Wendezüge zwischen Altona und Elmshorn hinzu. Ab Sommer 1958 setzte das Bw Hamburg Hbf vier 78er im an die Gleichstrom-S-Bahn anschließenden Dampf-S-Bahn-Betrieb zwischen Bergedorf und Aumühle ein, später hier und teils weiter bis Büchen sechs Loks.

Im Bereich der BD Essen versahen 1956/57 zehn T 18 der Bw Dortmund Bbf, Essen Hbf und Hamm Wendezugdienst. Im Direktionsbezirk Wuppertal übernahmen ab Februar 1957 sechs 78er des Bw Wuppertal-Vohwinkel bisher von 64ern erbrachte Leistungen; 1958 wurde der T 18-Wendezugbetrieb um eine Lok des Bw Schwerte



78 482 mit Wendezug bei Wolfenbüttel (1959).

FOTO: K.-H. BEBENSEE/EISENBAHNARCHIV BRAUNSCHWEIG

und 1959 um drei Loks des Bw Hagen-Eckesey ausgeweitet. Hagener 78er erzielten im Sommer 1959 mit 481 km je Tag die damals höchste Laufleistung im Dampf-Wendezugdienst der DB. Im Fahrplanjahr 1961/62 erreichten T 18 der BD Essen und Wuppertal gar 511 km je Tag, womit sie nahe an die Spitzenwerte im elektrisch betriebenen Wendezugdienst herankamen, die mit bis zu 549 km/Tag von E 41 der BD Frankfurt und München erzielt wurden.

Im Frankfurter Vorortverkehr beförderten 1955 erstmals auch T 18 mit indirekter Steuerung Wendezüge. Laut Klin-

gensteiner/Ebner (in der Zeitschrift „Die Bundesbahn“) bestand im Sommer 1955 außerdem noch ein zweitägiger Umlauf für die Loks mit direkter Steuerung. Letztere Betriebsart wurde aber spätestens 1956 aufgegeben. Die in der BD Frankfurt verbliebene 78 047 bekam wohl schon vorher ein Hagenuk-Befehlsgerät. Ob man die 78 025 und 038 noch damit ausrüstete, ist fraglich. Jedenfalls wechselten sie im Herbst 1956 zur BD Münster, wo sie nicht mehr im „Zieh- und Schiebetrieb“ liefen.

Nur zwei oder drei T 18 leisteten Wendezugdienst im Direktionsbezirk Hanno-



ver, ab 1955 beim Bw Braunschweig und von 1959/60 bis 1963 beim Bw Goslar. Mit T 18 des Bw Dillingen begann zum Winterfahrplan 1961/62 die Ära der Dampf-Wendezüge im Saarland. Im Bereich der BD Frankfurt wurden wohl 1962 letztmalig 78er mit derartigen Zügen eingesetzt. Nach dem Ende in den Bezirken Essen und Wuppertal gab es bei der DB im Fahrplanjahr 1966/67 Dampf-Wendezugdienst nur noch beim Bw Hamburg-Altona sowie an der Saar bei den

Bw Dillingen und Homburg; der Planbedarf betrug elf Maschinen der Baureihe 78. Im Saarland gingen die Leistungen 1967 auf eigens deshalb für den Wendezugbetrieb ertüchtigte 23er des Bw Saarbrücken über.

Die Außenstelle Aumühle des Bw Hamburg-Altona setzte regulär bis zum Beginn des Winterfahrplans 1968/69 sechs 78er mit Wendezügen zwischen Hamburg-Bergedorf und Aumühle ein (mit einzelnen Leistungen weiter bis Büchen). Die Nachfol-

ge traten V 100 an, jedoch wurde am 1. Juni 1969 die Gleichstrom-S-Bahn bis Aumühle eröffnet. Fünf Wendezug-T 18 der BD Hamburg blieben über den Jahreswechsel 1968/69 hinaus betriebsfähig. Davon waren die 78 235, 248 und 468 in Hamburg-Harburg abgestellt, die 78 190 und 246 hielt das Bw Altona als Reserve vor. Mitte April 1969 kamen die 78 235 und 246 ins württembergische Aalen, wo man ihre Wendezugausrüstung nicht mehr brauchte. □

- ANZEIGE -

## Action auf der Anlage

- ▶ Figuren aus vielfältigen Themenbereichen mit spezifischen Bewegungsabläufen
- ▶ Alle bewegten Figuren mit integriertem Antrieb und Steuerung – sofort betriebsbereit
- ▶ Sehr einfache Montage, sehr einfacher Anschluss

eMotion  
Bewegte Welt



HO 1556 DC AC E  
Steinmetz, bewegt  
UVP: 34,50 €



Produktvideo



HO 1513 DC AC E  
Fahrdienstleiter  
mit bewegtem Arm  
UVP: 36,50 €



Produktvideo

Mit Zugbeeinflussung



HO 1555 DC AC E  
Winkende Frau  
mit bewegtem Arm  
UVP: 35,50 €



Produktvideo

### TIPP



**viessmann**



8999  
Viessmann Katalog 2017/18 DE



www.viessmann-modell.de





Ab 17. Oktober 2017 war ein zweiwöchiger Probebetrieb mit der neuen Diesel-Vectron-Lok vor zwei Zugpaaren Nürnberg – Hof geplant. Es sollte sich um die Züge 51617 (ca. 8 Uhr ab Hof) und 51619 (ca. 21 Uhr ab Hof) handeln (beides Züge mit meist vielen VW-Neuwagen und Eas-Schrottwaggons mit Laufweg Zwickau – Hof – Nürnberg) sowie die Gegenzüge 51720 (ca. 6 Uhr an Hof) und 51724 (ca. 17 Uhr an Hof) mit Laufweg Nürnberg – Hof – Engelsdorf (Leipzig). Die Aufnahme der allerersten Diesel-Vectron-Leistung, Zug 51617, entstand im allerersten Morgenlicht bei Martinlamitz (Strecke Hof – Marktredwitz – Nürnberg). Nach dem Probebetrieb sollten die Züge wieder mit „Ludmillen“ bespannt werden.

FOTO: MICHAEL GIEGOLD



# ZEITREISE

## Eberbach 1981

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH

Die Stadt der Brunnen ist sich auch auf dem Bahnhof treu: Links dröhnt 194 185 mit einem Güterzug aus Heidelberg, rechts plätschert das Wasser (15. Mai 1981).



Jahre 1972 wurde Eberbach temporär (wieder) zur Lokwechsel-Station für diese Langläufe zwischen Stuttgart und der Rhein-Main-Metropole, aber es gab insbesondere in den Achtzigerjahren auch Fahrplanperioden, in denen die Diesellok bis Heilbronn oder gar Stuttgart am Zug verblieb.

Doch dies nur nebenbei, denn eigentlich gilt unser Augenmerk diesmal den Zügen der Neckarstrecke, die vornehmlich auf den durchgehenden Hauptgleisen 1 und 2 verkehren und (nicht nur) im Jahre 1981 noch eine überraschend illustre Baureihenvielfalt aufweisen. Denn wir befinden uns mitten in der eisenbahn-journalistisch hochgekochten Epoche der „Altbau-Ellok bespannten Reisezüge der DB“, einer Fahrplanhilfe für Eisenbahnfreunde, die in Aufmachung und Format dem freilich noch beliebte-



ren, aber inzwischen eingestellten Organ „Dampfgeführte Reisezüge der DB“ stark ähnelt und nun mangels Dampflokomotiven eben alte Elektrolokomotiven von der 118 bis zur 194 auflistet, die vor Reisezügen (und in Auszügen auch vor Güterzügen) fahren.

Unsere Neckarstrecke und unser Eberbach liegen genau zwischen den Altbauelk-Eldorados Stuttgart (u. a. Baureihen 118, 144), Kornwestheim (193, 194), Mannheim (194) und Heidelberg (160, 455, 456). Und der Großteil dieser Baureihen fährt hier auch! Damit nicht genug: Wer auch 110er, 140er oder Schienenbusse schon zum „Alteisen“ zählt, kommt neben der zeitlosen 216 für die Odenwald-Züge ebenfalls auf seine Kosten, denn die „moderne“ Bundesbahn mit den Baureihen 111, 151 und allenfalls letzten Bauserien der 150 ist hier eher in der Unterzahl. Ergo: Eigentlich fährt hier (fast) alles, über Abwechslung darf man sich wahrlich nicht beschweren, zumal von den Nebengleisen mitunter auch noch ein Schwerkleinwagen oder eine Kleinlok herübergrüßt.

Auf dem mittleren Bahnsteig für die Gleise 2 und 3 empfängt uns auch heute am 15. Mai 1981 zudem ein großer Springbrunnen, der mit seinem unablässigen Plätschern die Szenerie sogleich bereichert und an heißen Sommertagen so manchen kleinen und großen Reisenden zu erfrischen vermag. Er stellt eine eher seltene Variante der steinernen Waschbecken dar, die früher an fast jeder Fassade eines Empfangsgebäudes angebracht waren und mit der Zeit versiegten oder – noch trauriger – von Kulturbanausen als Abfallbehälter geschändet

**D**ort wo sich Odenwald und Neckar küssen, kann das Städtchen Eberbach nicht weit sein. In die zweigleisige und elektrifizierte Neckarstrecke Heidelberg – Bad Friedrichshall mündet hier aus den Bergen und dem „Hinterland“ die 88 Kilometer lange Odenwaldbahn von Hanau, eine überwiegend einglei-

sige Hauptbahn, auf der ab 1925 mit gleich drei Zugpaaren die bekannten „Heckeneilzüge“ zwischen Frankfurt am Main und Stuttgart verkehrten, welche von 1984 bis 1988 sogar – wengleich eher aus innerbetrieblichen als aus verkehrlichen Gründen – zu D-Zügen heraufgestuft wurden. Nach der Elektrifizierung der Neckarstrecke im

wurden. Deshalb muss unser Springbrunnen gleich mit aufs Abbild des von Heidelberg her kommenden Güterzuges mit 194 185 des Bw Mannheim Rbf an der Spitze, im Zug neben der üblichen und illustren Güterwagenschar auch ein K-Wagen, der mit einem der typischen DB-Container mit der roten Bauchbinde beladen ist. Auf fast jedem Prospekt der Güterbahn prangt werbewirksam solch ein moderner Container, der dort freilich nie zusammen mit einer Altbau-Ellok abgebildet ist – dafür gibt es dieses Duell der Epochen hier in Eberbach ganz real und in Farbe!

Noch mehr Farbe bringt die Mittagszeit, denn die Schule ist aus und immer mehr Schüler bevölkern den Hausbahnsteig. Vor den Fahrkartenautomaten wird ein kleines Sit-in veranstaltet, die Hausaufgaben werden diskutiert, die schon etwas „Älteren“ liebäugeln mit ihrem Schwarm und die Jüngeren sind so quirlig wie eh und je. Blue Jeans lassen die Farbe Blau dominieren, doch Mode und Frisuren tragen kaum noch Züge von Rebellion, sondern kommen in den spaßbetonten und lockeren Achtzigern an. Sie alle und etliche weitere Fahrgäste warten auf den Nachhausezug, der wie meistens, wenn der Bahnsteig „schwarz“ vor Menschen ist, aus dem kleinsten Zug des Tages besteht. Absicht? Jedenfalls taucht aus dem Gleisbogen von Heidelberg her nur ein dreiteiliger Schienenbus auf, der leise bremsenquietschend auf Gleis 1 zum Stehen kommt und sich jetzt das Geschnatter

auf dem Bahnsteig einverleibt. N 7335 heißt er und verkehrt von Heidelberg Hbf nach Seckach, über eineinhalb Stunden Brummfahrt entlang des Neckars bis zu den südöstlichen Ausläufern des Odenwaldes. Natürlich Halt an allen Stationen, denn Schüler wohnen auch im kleinsten Dorf. Dafür ist hier in Eberbach wieder Ruhe eingekehrt, die der plätschernde Brunnen und ein leise vor sich hintuckender Schwerkleinwagen nur noch unterstreichen.

Lange kann diese Ruhe aber offensichtlich nicht währen, denn am Gleis 2 „brennt“ schon wieder der Nachahmer, jenes Zusatzsignal mit dem weiß leuchtenden Schrägbalken, welches ein Hp 1 oder Hp 2 zeigendes Ausfahrtsignal signalisiert, das vom Bahnsteig aus zunächst noch gar nicht oder nur schwer erkennbar ist – eine große Hilfe für die Zugführer, die bei haltenden Reisezügen ihren Abfahrauftrag zunächst gar nicht erst zu geben brauchen, wenn dieser Nachahmer beispielsweise wegen vorausgehendem besetzten Blockabschnitt noch erloschen ist. Sodann rauscht aus Richtung Neckarelz auch eine Kornwestheimer 150 mit einem Güterzug gen Heidelberg bzw. Mannheim heran, dessen von zahllosen zerklüfteten Wagenaufbauten erzeugter Fahrtwind die Kopfbedeckungen zweier wartender Fahrgäste beinahe zu Fluggeräten werden lässt.

Da ließ es die ebenfalls zum Bw Kornwestheim gehörende 150 193 – übrigens die vorletzte gebaute Maschine dieser Baurei-

he – vor rund einem Jahr am 28. Juni 1980 ebenfalls hier in Eberbach deutlich langsamer angehen: Sie war nicht etwa vor einen „schnellen“ Durchgangsgüterzug gespannt, sondern beförderte an diesem regnerischen Tag den N 7342 von Seckach nach Heidelberg. Drei vom Regen etwas durchweichte Radfahrer waren froh, ihre Drahtesel in den Gepäckwagen hinter der Lok verstauen zu können, bevor sie eilig den Zug bestiegen. Natürlich sauste der N 7342 dann ab wie ein geölter Blitz, für sechs Achsen einer 150 eben ein Kinderspiel. Heute ist's dagegen trocken und der N 7342 trudelt nach dem Güterzug ein, diesmal mit 144 032. Na ja, die „alte Kleine“ schafft diesen Zug auch!

Doch in Sachen Altbau-Ellok geht's durchaus noch einen Rang höher: Eine Viertelstunde später fährt 118 053 mit dem E 2658 auf Gleis 2 ein, der Aufenthalt einschließlich Fahrgastwechsel ist kurz und schmerzlos und schon gut eine Minute nach dem Halt schnurrt die „18er“ gen Heidelberg davon. Kaum ist der letzte Silberling im Linksbogen am westlichen Bahnhofskopf verschwunden, taucht schon wieder ein Gegenzug auf – 150 177 mit einem weiteren Güterzug. Danach kehrt ein wenig Ruhe ein, untermalt vom Zwei-Uhr-Glockenschlag der nahen Sankt Johannes Nepomuk-Kirche mit ihren zwei charakteristischen Türmen – Anlass genug, uns zumindest von der Bahnsteigbank aus mal mit der Geschichte dieses Bahnhofs sowie der Kultur Eberbachs zu beschäftigen:



**Nach Schulschluss auf dem Hausbahnsteig: Momentaufnahme der spaßbetonten und lockeren Achtziger.**



Wenige Minuten später ist der mit einer Schienenbus-Garnitur viel zu kurze Schülerzug N 7335 eingetroffen und hat sich das Geschnatter auf dem Bahnsteig einverleibt.

Nachdem im Jahre 1862 der etwa zehn Kilometer lange Streckenabschnitt von Heidelberg nach Neckargemünd eröffnet worden war, wurde der Weiterbau der Neckarstrecke zunächst durch regionale Vorbehalte und „Kleinstaaterei“ verhindert, weil die am Neckar gelegenen Orte Neckarsteinach und Hirschhorn zu Hessen gehören. Mehrere Jahre später rang man sich dann doch zur Weiterführung der Linie durchs flache Neckartal statt durch den Odenwald durch, so dass am 24. Mai 1879 die Strecke Neckargemünd – Eberbach – Bad Friedrichshall eröffnet werden konnte. Drei Jahre später erreichte auch das letzte Teilstück der Odenwaldbahn Eberbach (Streckeneröffnung Kailbach – Eberbach am 27.5.1882) und der Ort mauserte sich zu einem kleinen Eisenbahnknoten mit wachsendem Personen- und Güterverkehr einschließlich kleinem Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe und dreiständigem Lokschuppen.

Das Städtchen selbst weist rund 14.000 Einwohner auf und liegt zwar (noch) in Baden-Württemberg, wird aber im Norden von der hessischen Landesgrenze bedrängt und Richtung Osten ist die bayerische Grenze nur rund zwei Kilometer entfernt. Zu den touristischen Sehenswürdigkeiten gehören u. a. eine Burgruine, die mittelalterliche Stadtbefestigung sowie die historischen Fachwerkhäuser im Ortskern. Und da die Stadt eben auch nah am Wasser respektive dem Neckar gebaut ist, befinden sich in ganz Eberbach zahlreiche alte und neue Brunnen, womit sich wieder der Kreis bis hierher zum Eberbacher Bahnhof mit seinem ebensolchen schließt.

Wir haben inzwischen Posten auf der Fußgängerbrücke bezogen, die östlich des Empfangsgebäudes die Gleise überspannt und von wo aus man beinahe in das Fahrdienstleiterstellwerk auf dem Hausbahnsteig schauen kann. Ein segensreicher und humaner Arbeitsplatz, hat der Fahrdienstleiter doch stets das „Produkt“ seines Wirkens – eben haltende oder durchfahrende Züge – vor Augen und sitzt nicht in irgendeinem Turm vor einer riesigen Schalttafel, die sich genauso gut (oder eben schlecht) in einem Elektrizitäts-, Klär- oder Atomkraftwerk befinden könnte. Auch jetzt drückt er fleißig die Knöpfchen seines Dr-Stellisches: Für 194 193 mit einem Durchgangsgüterzug Richtung Heidelberg, für 216 143 mit ihrem Odenwald-Eilzug 2355 nach Gleis 5, für 111 095 mit dem D 791 auf Gleis 1 direkt vor seiner Nase, für die nachfolgende 140 505 mit einem Durchgangsgüterzug und schließlich für die 140 077 als Lokzug in die gleiche Richtung.

Und während der Fahrdienstleiter nach diesem Schwung an Zügen vielleicht



Direkt neben dem Fahrdienstleiter-Anbau auf dem Hausbahnsteig kommt 118 010 mit dem E 2657 zum Stehen, während bereits einige Zeit vorher mit N 7338 ein ebenso begehrt elektrischer Oldtimer, bestehend aus 456 404/856 004/456 104 als „Eierkopf“, auf Gleis 2 einrollt.

in sein Teilchen vom Bäcker beißt, nähert sich für uns aus Richtung Heidelberg ein anderer Leckerbissen: Der Gegenzug zum vorhin erlebten E 2658, also der E 2657, der ebenfalls mit einer 118, der „010“ bespannt ist. Direkt vor unserer Fußgängerbrücke und optimal für ein Portraitfoto kommt die blaue und altherwürdige Lok am Hausbahnsteig zum Stehen. Die „Eidechse“ des Gepäckarbeiters steuert den Gepäckwagen an, die Wege aus- und einsteigender Fahrgäste kreuzen sich auf dem Bahnsteig und der Lokführer schaut sich das Treiben an seinem Zug in aller Seelenruhe an. Die kurze Aufenthaltszeit reicht gerade dazu aus, sich an Formschönheit und Details der 118 010 satt zu sehen, dann gleiten schon wieder die runden Dächer der Wagen unter der Brücke hindurch und der Zug entschwindet am Ostkopf des Bahnhofs. Beladen mit ein paar Paketen Expressgut und einigen Koffern surrt die Eidechse zum Diensteingang der Gepäckabfertigung und Fahrkartenausgabe – eine Szene, wie sie typischer für unzählige Kleinstadtbahnhöfe und viele bisherige Jahrzehnte nicht sein kann.

Mehr oder weniger untypisch verlief jedoch die Geschichte des nahen und 569 Meter langen Scheuerberg-Tunnels, der sich wenige hundert Meter von unserer Fußgängerbrücke entfernt am Ende des östlichen Bahnhofskopfes befindet: Wäh-

rend der Elektrifizierungsarbeiten, bei der zur Erweiterung des Lichtraumprofils die beiden Gleise etwa einen Meter tiefer gelegt werden mussten, kam es am 26. Oktober 1971 im Tunnel etwa 200 Meter vom Westportal entfernt zu einem Einsturz, bei dem etwa 400 Kubikmeter Geröll und Erdreich auf die Gleise stürzten. Zuvor hörte nachts um 2.48 Uhr der Zugführer eines Arbeitszuges ein Knirschen in der Tunneldecke, 25 Gleisbauarbeiter konnten gewarnt werden und sich retten. Noch in der Nacht mussten sechs Familien aus ihren oberhalb des Tunnels gelegenen Häusern evakuiert werden,

die Gebäudeschäden hielten sich jedoch in Grenzen. Ursache des Einsturzes waren die Erdarbeiten am Tunnelboden, bei der die Tunnelwände auch zur Seite hin ausgehöhlt wurden, so dass die Seitenkräfte des Berges das Erdreich in die Mitte drückten und das Mauerwerk dadurch nachgab und einstürzte. Während der Beseitigung der Schäden musste in den nachfolgenden zwei Monaten ein Schienenersatzverkehr mit sechs Bussen zwischen Eberbach und Neckargemünd durchgeführt werden.

Heute ist gottlob kein Schienenersatzverkehr, sondern schon beinahe Hochbetrieb. Am Nachmittag macht sich der Berufsverkehr vor allem mit den Elektrotriebzügen der Baureihe 456 bemerkbar, dazwischen mogelt sich die 151 049 mit einem Güterzug. Und auch zwei „alte Bekannte“ kommen wieder aus Heidelberg zurück: 118 053 mit dem N 7351 und 144 032 mit dem N 7365. So könnte das ewig weitergehen, doch mit ein wenig innerem Widerwillen wird die Zugansage für die fällige Rückfahrt wahrgenommen. Kaum eingestiegen, ruckelt der Zug auch schon wieder an und gerade noch kann ein letzter Blick auf ihn geworfen werden – auf unseren großen Springbrunnen auf den Bahnsteig, eines der vielen Wahrzeichen dieser Stadt. Natürlich kommen wir wieder, denn wo Wasser ist, da ist auch Leben! □

# Laudlust für Modellbahner



**NEU**

Ländliche Szenen sind ein immer wiederkehrendes Thema beim Bau einer Modellbahnanlage. Wie sie gestaltet werden, zeigt Thomas Mauer in der neuesten Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals. Die Themenspanne reicht dabei von Bauernhöfen, Ställen und Schuppen über Trafo- und Backhäuser bis hin zu Gärten und Feldern, Bäumen und Bachläufen. Eigene Kapitel befassen sich mit ländlichem Zubehör und Ausstattungsdetails. Der Autor konzentriert sich dabei auf leicht beschaffbare Modellbaumaterialien, wie sie u.a. von den einschlägigen Zubehörherstellern über den Fachhandel erworben werden können. Ein Praxisratgeber für die Anlagengestaltung, der in keiner Modellbahn-Werkstatt fehlen darf.

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

Best.-Nr. 681704 | € 15,-

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



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



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



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



**Feuerwehr**  
auf der Modellbahn  
Best.-Nr. 681702 • € 15,-



**Digital mit Karl**  
Eine digitale Kompaktanlage mit ESU-Bausteinen entsteht  
Best.-Nr. 681703 • € 15,-

**Eisenbahn  
JOURNAL**

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



www.facebook.de/vgbahn

# Profitipps für die Praxis



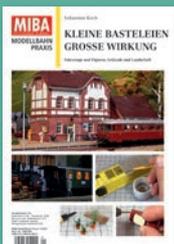
Große Teile des Eisenbahnnetzes sind beim Vorbild elektrifiziert, und der elektrische Zugbetrieb nimmt auch bei der Modellbahn immer mehr Raum ein. Im neuen MIBA-Praxisband zeigt Sebastian Koch wie man Fahrleitungsanlagen einfach ins Modell umsetzt. Die Systematik und die Bauformen von Oberleitungsanlagen werden hier genauso erläutert wie Ausstattungen und Funktionsweisen. Der Autor stellt die unterschiedlichen Systeme im Modell vor und gibt nützliche Tipps für den Aufbau. Neben handelsüblichen Materialien werden auch Umbau und Selbstbau von Fahrleitungsanlagen beschrieben.

Wenn Sie vorbildgerechten Betrieb mit Elloks auf Ihrer Anlage durchführen wollen, darf dieser Praxis-Band auf ihrem Basteltisch nicht fehlen.

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

Best.-Nr. 15087454 | € 10,-

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



Best.-Nr. 150 87443



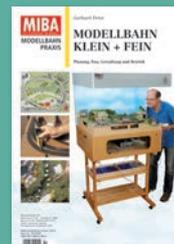
Best.-Nr. 150 87444



Best.-Nr. 150 87445



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447



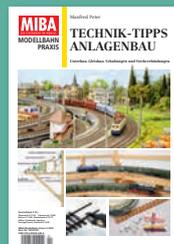
Best.-Nr. 150 87448



Best.-Nr. 150 87449



Best.-Nr. 150 87450



Best.-Nr. 150 87451



Best.-Nr. 150 87452

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,-



Jetzt als eBook verfügbar!



Best.-Nr.  
150 87432-e



Best.-Nr.  
150 87427-e

Je eBook € 8,99

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

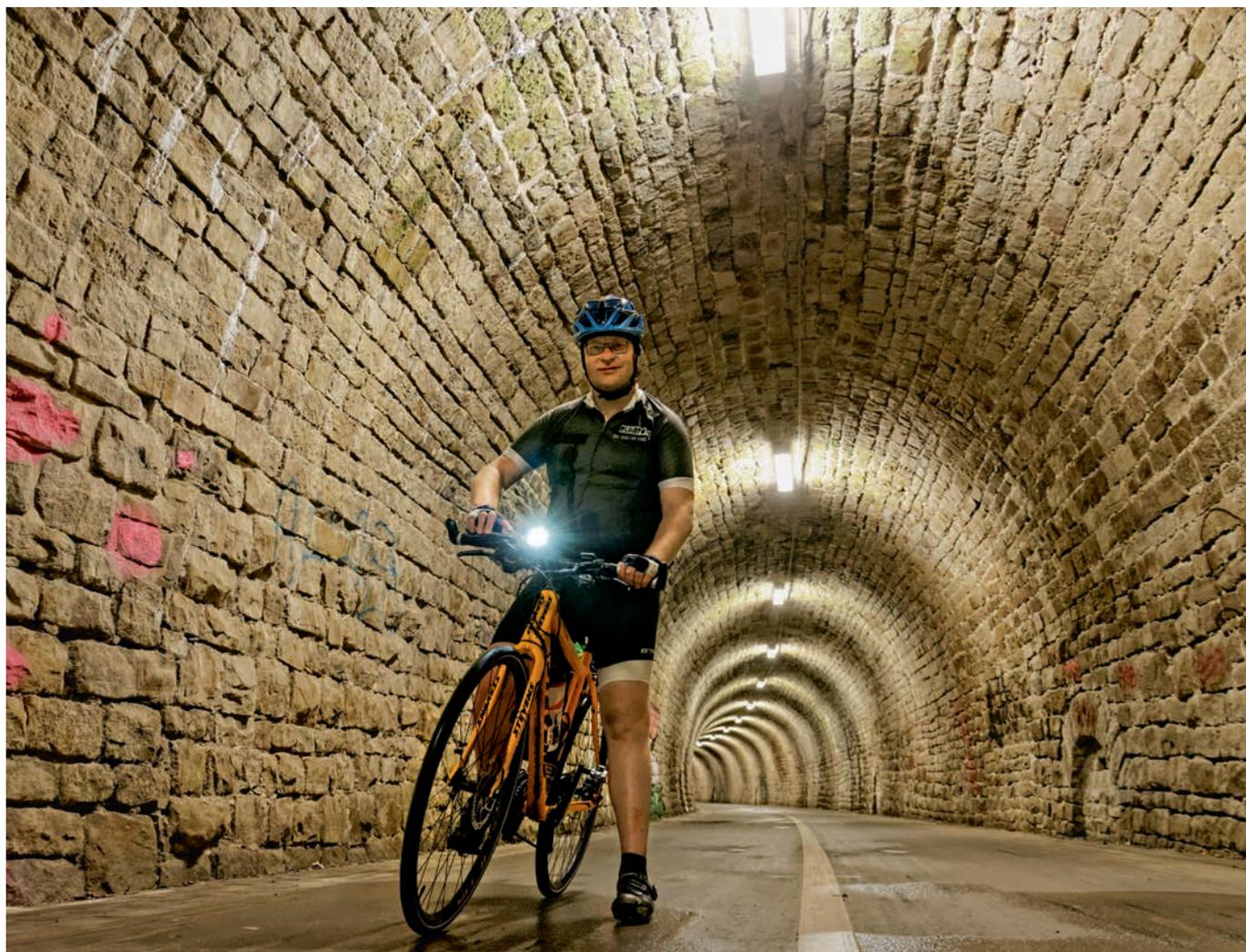


[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

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



# Marcus Henschel



Marcus Henschel kam 1970 in der einstigen Stadt der tausend Feuer, Gelsenkirchen, zur Welt. Bei Touren mit dem Großvater, der untertage Grubenloks bediente, zum nahegelegenen Bahnhof Gelsenkirchen-Rotthausen wurde schon früh das Interesse für die Eisenbahn geweckt. Auf der alten einspurigen Straßenbrücke, die die Gleise des Bahnhofs überspannte, konnte noch regelmäßig das Anfahren einer Dampflok beobachtet werden. Das Bild, wenn der Dampf auch durch die Holzbohlen der Brücke quoll, hinterließ bleibende Spuren. In den frühen Jugendtagen kam dann auch das Interesse an der Fotografie hinzu. Zunächst wurde nur mit einer Pocketkamera herumgeknipst, später kamen dann erste Erfahrungen mit Vaters Spiegelreflexkamera, einer Zeiss Ikon Contaflex, dazu. In der Schule wurden in der angebotenen Foto-Arbeitsgruppe auch Erfahrungen im Entwickeln von Schwarz-Weiß-Fotos gesammelt.

Die erste eigene Kamera war eine Ricoh Kr 10 super, die aber rasch durch eine Mamiya 645 ersetzt wurde. 2008 dann der Wechsel zur digitalen Fototechnik. Aktuell kommen eine Nikon D7100 und eine Sony Alpha 6000 mit Nikon-Adapter zum Einsatz.

Hauptberuflich schult Marcus Henschel derzeit zum Medien-gestalter in der Fachrichtung Print und Gestaltung um. Neben der Fotografie und der Eisenbahn besteht auch ein großes Interesse am Radsport. Daher werden viele Fototouren auch mit dem Fahrrad unternommen. Fotografisch reizen Henschel besonders Licht- und Wetterstimmungen, aber auch Menschen bei der Eisenbahn kommen in seinem fotografischen Schaffen, aus dem die nachfolgenden Bilder einen kleinen Querschnitt zeigen, nicht zu kurz. Die Aufnahme zeigt den Fotografen im Schulenbergtunnel im Verlauf der ehemaligen Bahnstrecke Hattingen–Wuppertal.



Nur selten gibt es im Ruhrgebiet einmal einen richtigen Winter. Im Januar 2009 war es einmal wieder so weit. Mit einem Sonderzug von Emmerich an den Rhein ist die P 8 „Posen“ am 10. Januar in den Ruhrauen zwischen Oberhausen und Duisburg unterwegs.





Keinen Tunnel, sondern den Durchlass auf der Angertalbahn für die KBS 450.6 an der Brücker Mühle in Ratingen unterquert 232 908 auf ihrer Talfahrt von Wülfrath nach Duisburg/Hüttenwerke Krupp Mannesmann am 9. April 2016.

Am 16. November 2016 bricht sich das Licht in den bei Wuppertal-Hammesberg herauswabernden Dunst, als ein 628 von Remscheid kommend den Berg hinab nach Wuppertal rollt. Heute bedient Abellio mit Lint-Triebwagen die Strecke.



Die herausragende Architektur des 2009 eröffneten Bahnhofs Liège-Guillemins zieht nicht nur eisenbahninteressierte Fotografen an. Der Bahnhof befindet sich 60 Kilometer westlich von Aachen und wurde vom Star-Architekten Santiago Calatrava entworfen. Am zweiten Weihnachtsfeiertag 2016 fährt ICE 14 nach Brüssel von Frankfurt kommend in den Bahnhof ein.



Die V 200 033 der Museumseisenbahn Hamm besucht am 21. März 2015 die Weltkulturerbestätte Zeche Zollverein in Essen. Um das Motiv in einer Pfütze gespiegelt umzusetzen, musste die Kamera ganz runter auf den Boden gestellt werden.





# MODELLNEUHEITEN



## PIKO

111 der DB AG. H0, Formneuheit, Epoche VI. Modell einer in Hessen laufenden Regio-Lok mit Zugzielanzeiger nach Frankfurt. Viele angesetzte Teile, vor allem an den Stirnseiten. Aufwändig nachgebildete Drehgestelle, ebenfalls mit diversen Anbauteilen ausgestattet. Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung digital abschaltbar. Detaillierte Dachgestaltung mit Einholm-Stromabnehmern, durchgehender Hauptleitung und Ätzteilen. Lupenreine Lackierung und Bedruckung. Antrieb durch Fünfpolmotor mit zwei Schwungmassen auf beide Drehgestelle. Erhältlich in Gleich- und Wechselstromausführung. UVP: 145 bzw. 175 Euro\*)



## AUHAGEN

Bahnhof Deinste. H0, Formneuheit, ab Epoche I. Kunststoffbausatz eines kleinen Empfangsgebäudes in Holzbauweise mit Stellwerksanbau und Fachwerk-Güterschuppen. Das bei Stade in Niedersachsen gelegene Vorbild wurde 1898 gebaut. Das Hauptgebäude ist als „Bahnhof Norgens“ auch einzeln erhältlich. UVP: 40 Euro, „Norgens“ 28 Euro



## BRAWA

Güterwagen Gmhs 50 der DB. H0, Varianten, Epoche III. Set mit zwei unterschiedlich benummerten Fahrzeugen, detailreich und lupenrein beschriftet. Das Richtige für vorbildorientierte Modellbahner, die auf die Flut bunter Fantasie-Werbewagen verzichten können. UVP: 80 Euro



## BUSCH

Toyota Land Cruiser mit Raupenantrieb. H0, Variante, ab Epoche V. Besonders geländegängige Version des beliebten Offroaders. UVP: 33 Euro



**BRAWA**

295 057 der Bocholter Eisenbahngesellschaft. H0, Variante, Epoche VI. Sehr gut gelungenes Modell der V 90 im Privatbahn-Gewand mit Werbung für den Eishockeyklub Dinslaken Kobras. Erhältlich in mehreren DC- und AC-Versionen. UVP: 225 bis 410 Euro

**PULLMAN**

Eilzugwagen Gruppe 36 der DB als Behelfsschlafwagen WLC4y(e)-36/47 und Gesellschaftswagen. H0, Form- bzw. technische Variante, Epoche IIIb. Sehr detailreich gestaltete Modelle mit vor allem beim Schlafwagen gut sichtbarer Inneneinrichtung. Geätzte und durchbrochene Aufstiege, Griffstangen aus Draht, fein detaillierte Drehgestelle und lupenreine Bedruckung. Der Schlafwagen ist auch als Wagen der Epoche IIIa erhältlich, der Gesellschaftswagen auch in zwei Varianten der Epoche IV. UVP: jeweils 65 Euro



**VISSMANN**

Vier Fußgängerampeln. H0, Neuentwicklung, ab Epoche IV. Zierliche Modelle, LED-beleuchtet. Passend zur Verkehrsampel. UVP: 25 Euro



**PIKO**

Güterzuglok 193 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Die ältere Schwester der 194 in Ausführung der späten 70er. Detailreiches Modell mit guten Fahreigenschaften und lupenreiner Bedruckung. Erhältlich für Gleich- und Wechselstrom. UVP: 260 bzw. 290 Euro



#### FLEISCHMANN

Rangierlok 160 der DB. H0, Formvariante, Epoche IV. Hochdetailliertes Modell mit sehr guten Fahreigenschaften und allen epochengerechten Änderungen zur DRG-Version: neues Führerhaus, Rangiererbühnen und -tritte (geätzt) usw. Erhältlich in Gleichstromausführung analog sowie mit Sound und Digitalkupplung, in Wechselstromversion nur mit.  
UVP: 249 bzw. 339 Euro



#### BRAWA

213 der DB AG. H0, Variante, Epoche IV. Aufwändiges Modell des deutschen Schienenklassikers in der optisch attraktiven Lackierung der Bahnbau Gruppe der DB AG. Erhältlich in Ausführungen für Gleichstrom analog, Wechselstrom soundlos sowie für beide Systeme mit Sound und Digitalkupplung.  
UVP: 220, 265 und 400 Euro



#### STARLINE/BREKINA

Melkus RS 1000. H0, Formneuheit, Epoche IV. Überraschungsmodell des DDR-Sportwagens mit Kunststoffkarosserie und Flügeltüren. Erhältlich in vier Farben. UVP: 16 Euro



#### BUSCH

Mercedes 300 Staatswagen. H0, Variante, Epoche III. Nachbildung einer in nur drei Exemplaren gebauten Edelkarosse mit extralangem Radstand. UVP: 17 Euro



#### LILIPUT/SCENECRAFT

Bahnhof Stainz und Anbau. H0, Formneuheit, ab Epoche I. Fertigmodelle nach Vorbild in der Steiermark, passend nicht nur zu den österreichischen H0e-Modellen von Liliput. UVP: Empfangsgebäude 65 Euro, Anbau 45 Euro



**ESU**  
 Hilfsgerätewagen EHG 388 als Messwagen. H0, Variante, Epoche III. Wiederauflage des für Gleich- und Wechselstrombetrieb einsetzbaren Messwagens. Großes LCD-Display hinter der abnehmbaren Türe, misst unter anderem Höchst-, Durchschnitts- und aktuelle Geschwindigkeit sowie die zurückgelegte Strecke. Ausführlicher Test in Digitale Modellbahn 2/2015. UVP: 189 Euro

**BUSCH**  
 Seitenkipper Fakks 127 der DR. TT, Formneuheit, Epoche IV. Gut gestaltetes Modell mit zahlreichen angesetzten Teilen und lupenrein aufgedruckten Anschriften. Erhältlich in drei Nummernvarianten.  
 UVP: 45 Euro



**NOCH**  
 Kurkonzert mit Pianistin. H0, Neuentwicklung, ab Epoche IV. Laser-Cut-Bausatz mit Soundchip und Lautsprecher sowie Klavierspielerin und Flügel (3D-Druck). Auf Abruf erklingt ein halbminütiger Ausschnitt aus Mozarts „Eine kleine Nachtmusik“. Das Modell ist für den Anschluss an Gleich- und Wechselstrom geeignet. UVP: 90 Euro



**BRAWA**  
 Kesselwagen der NS. H0, Variante, Epoche III. Filigranes Modell eines Fahrzeugs zum Transport von Industrialkohol. Lupenrein bedruckt und aufwändig gestaltet. UVP: 32 Euro

## Die große Schweizer Modelleisenbahn

**Zug des Monats Dezember: Arosa Express 1998**

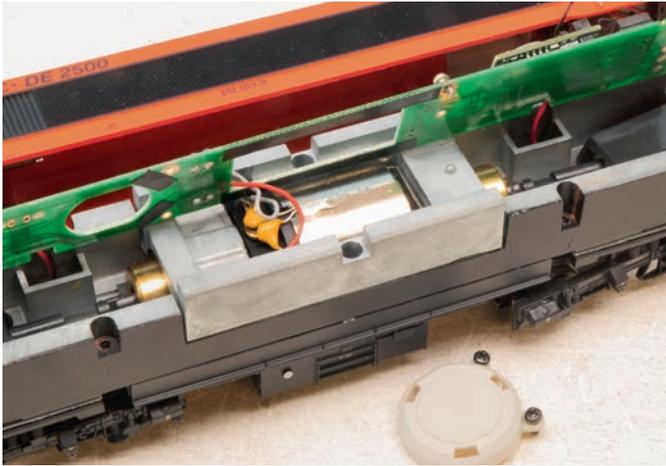
Mit der Umstellung der Bahnlinie im Schanfigg auf Wechselstrom-Betrieb lancierte die RhB mit dem Arosa-Express ein Komfort-Produkt. Seither erreichen Ge 4/4II Arosa. Der As-Wagen mit Panoramafenstern und einer Zone mit vier Dreier-Fauteils sowie der Steuerwagen mit einem Clubabteil sind beachtenswert. Die Formation mit zwei B-Wagen fährt als Nichtraucherzug, weil der Gepäckwagen mit der Raucherbar ausgefallen ist. Der Arosa-Express fuhr bis 2008.

Ge 4/4II, 1650 kW, 50 t, Last: 16 Achsen,  
 195 Plätze, 65 t,  $v_{max}$  90 km/h

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



Text: Christoph Kutter ♦ Fotos: ka (14), Authagen, Liliput, Noch, Viessmann



Der Motor ist mittig untergebracht. Hochgeklappt darüber die Platine.



Am zweiachsigen Drehgestell der 202 003 sind die Tritte angesetzt.



## HENSCHEL DE 2500 IN H0 VON LILIPUT

# Buntes Doppel

Die von Henschel und BBC gebauten Versuchsloks der DB-Baureihe 202 erregten in den 70er-Jahren nicht nur durch ihr Design Aufsehen. Ihr Diesel-Drehstromantrieb prägte eine völlig neue Generation von Lokomotiven von der Baureihe 120 bis heute. Nun hat Liliput die Maschinen 202 003 und 004 als H0-Modelle vorgestellt

VON CHRISTOPH KUTTER



Die Schalldämpferaufsätze sind unterschiedlich.



Der Dachaufsatz mit den aufgedruckten Gittern der Bremswiderstände ist abnehmbar. Darunter liegt der Dip-Schalter für die Beleuchtung.

- **Vorbild:** Henschel-BBC-Versuchsloks DE 2500, bei der DB geführt als 202 003 (vierachsig) und 202 004 (sechsaehsig).
- **Katalognummern:** L132051 und -52, Wechselstrom-Ausführungen L13256 und -57 (getestet). Variante der 202 003 als Um-An-Versuchslok der 80er-Jahre angekündigt (L132054 bzw. -59).
- **Länge:** 20,7 Zentimeter, entspricht Vorbild (18,07 Meter).
- **Gewicht:** 469 bzw. 486 Gramm.
- **Material:** Gehäuse, Drehgestellblenden, Tank usw. aus Kunststoff, Ballastgewicht, Rahmen, Motor etc. aus Metall.
- **Zurüstteile:** Pufferbohlenausstattung.
- **Ausführung:** Modelle der beiden Versuchsloks im Zustand Mitte der 70er-Jahre beziehungsweise um 1980 (202 004). Weitgehend identische Formen, Unterschiede nur bei den Drehgestellen und Dachaufsätzen (Auspuffschalldämpfer). Dieser bei 202 003 im Ablieferungszustand. Vorbildgerecht glatte Gehäuse mit scharfen Kanten. Seitliche Lamellenbänder korrekt strukturiert. Griffstangen neben den Führerstandtüren einzeln angesetzt (Draht), kleine Griffe an den Türen sowie entlang der Fensterunterkante angespritzt. Filigrane Scheibenwischer, aus Metall geätzt. Gut einsehbare Führerstände mit mehrfarbiger Einrichtung. Dach mit einzeln angesetzten Signalhörnern und Funkantenne, Lamellengitter über Motorlüfter und Bremswiderständen nur aufgedruckt. Aufsatz über Führerstand 2 abnehmbar, darunter „Mäuseklavier“ zum Schalten der Lichtfunktionen. Drehgestelle entsprechend dem jeweiligen Vorbild ausgeführt, schön dreidimensional, aber bis auf die Leitern zum Führerhaus ohne angesetzte Teile. Antriebswellen und Druckbehälter des Dieseltanks freistehend. Radsätze bei 202 004 vorbildentsprechend einseitig mit Brems scheiben ausgestattet.
- **Lackierung und Bedruckung:** Lokkästen vorbildentsprechend blutorangefarben bzw. mittelblau lackiert, Dächer grau. Sauber gedruckte Anschriften, auch auf den Drehgestellen und auf dem Tank.
- **Technik:** Mittelmotor mit zwei Schwungmassen, treibt über Kardanwellen und Schnecken-Stirnrad-Getriebe alle Radsätze an. Je ein Rad pro Drehgestell mit Haftreifen. Schaltplatine mit Schnittstelle mtc21 und Schallkapsel für Lautsprecher über dem Motor. Anschlusskabel für Lautsprecher beiliegend. Wechselstrommodelle mit Decoder LokPilot V4.0 M4 von Esu. Beidseitig kulissengeführte Kurzkupplung.
- **Licht und Sound:** Lichtwechsel Rot/Weiß fahrtrichtungsabhängig. Rote Rücklichter und Führerstandsbeleuchtungen können über Dip-Schalter für jede Seite einzeln eingeschaltet werden.

- **Fahrverhalten:** Weiches Anfahren aus dem Stand, Höchstgeschwindigkeit umgerechnet 165 Stundenkilometer. Sehr gute Zugkraft: Im EJ-Praxistest zogen beide Loks problemlos einen 48-Achsen-Zug (20 Wagen) in der Drei-Prozent-Wendel mit Radius 51,5 Zentimeter (Märklin R 3) aus dem Stand an. Kaum hörbare Fahrgeräusche, auch bei der Wechselstrom-Version. Auslauf ca. 40 Zentimeter.
- **Wartung:** Ausführliche illustrierte Bedienungsanleitung mit Ersatzteilliste. Das Gehäuse lässt sich nach dem Lösen von vier gut erreichbaren Schrauben auf der Unterseite abnehmen. Um an den Motor und die Getriebe zu kommen, muss die Platine abgeschraubt werden.
- **Das könnte besser sein:** Vor schweren Lasten wie dem EJ-Testzug verhaken sich die Deichseln der Kurzkupplungen, Entgleisungen des folgenden Wagens sind die Folge. Das Entfernen der werksseitig montierten Kupplungsstummel hilft nur wenig. Grund sind vermutlich Unsauberkeiten oder Gussreste in der Kurzkupplungskulisse. Vor leichteren Garnituren (Sechswagen-D-Zug) tritt das Phänomen nicht auf.
- **Preis:** 339 Euro, DC-Modelle 279 Euro.

## Kutters Fazit



Wie keine andere Baureihe symbolisieren die drei 202er (bei Liliput fehlt noch die weiß lackierte 002) schnörkellose Epoche IV: Hässlich-gradliniges Kastendesign (zeitgenössische Autos wie der Audi 80 lassen grüßen), Popfarbenlackierung im Stil meines Bonanza-Rads, auf das ich just in den Jahren, als die 202er erschienen, so stolz war. Kurz: Die Liliput-Modelle sind Loks, auf die eigentlich kein Freund der Computernummern-Ära verzichten kann. Einen schlechten Griff macht man mit den beiden sicher nicht, denn die Drehstrompioniere sind solide konstruierte Modelle, die auf der Anlage keine Wünsche offen lassen. Wer auf Sound Wert legt, kann leicht nachrüsten und die Idee mit den Dip-Schaltern für die Lichtfunktionen ist immer wieder lobenswert.



# Schöne Größe



**Gestaltete Anlagen in Spur 0 sind eher selten zu sehen – oft mangelt es den Fans dieser Spur an Platz, manche fürchten auch den Gestaltungsaufwand. Dass diese Bedenken eher unbegründet sind, zeigt diese Anlage**

VON THORSTEN STRÖVER

Vorige Doppelseite: zwei Züge im Bahnhof. Im Vergleich mit H0 fallen die vorbildgerechten Proportionen des Gleisprofils auf.

Eine Schienenbusgarnitur rollt durch den landschaftsgeprägten Teil der Anlage.

**D**urch den berufsbedingten Umgang mit der Modellbahn bei einem großen Händler und Versender bekam ich eines Tages eine V160 von Lenz auf den Tisch. Sofort war ich von der Spurweite 0 und dem Maßstab 1:45 angetan. Weil die Lok eine der letzten verfügbaren in dieser Farbe war, wanderte sie gar nicht erst in den Laden, sondern direkt in meinen Besitz.

Überrascht hat mich meine Frau: Als ich ihr die Lok zeigte, kommentierte sie den ungewohnten Maßstab 1:45 mit: „Das ist doch mal eine schöne Größe!“ Ich glaube nicht, dass Sie ahnte, was sich daraus entwickeln würde ...

Zusammen mit meinem Schwiegervater, der bereits auf Spur 0 umgestiegen war, machte ich mich dann ans Planen. Wir besprachen einige Optionen, denn die Maße des Raums waren mit 4,70 mal 3,60 Meter gesetzt. Entstehen sollte eine Segmentanlage, auf der alles bequem erreichbar sein sollte. Also wählten wir für die langen Segmente eine Tiefe von 80 Zentimetern und für die etwas kürzeren eine von 100 Zentimetern.

Ein befreundeter Tischler baute in kürzester Zeit die Segmente für eine Rundumanlage mit einer soliden mdf-Platte als Auflage. Im Frühjahr 2012 wurde alles innerhalb von zwei Tagen aufgebaut. Noch während die Baugeräte im Raum lagen, begann schon die Gleisverlegung. Besonders spannend war die Frage, welche Radien die Platzverhältnisse zulassen würden. Das Ergebnis hat mich sehr befriedigt!

## VORRANG FÜR LANDSCHAFT

Obwohl der Raum für Spur 0 eher gering bemessen ist, war mir schnell klar, dass die Anlage mehr Landschaft und weniger Industrie enthalten sollte. Ein Bahnhof war Pflicht und ein kleiner Haltepunkt kam auf der gegenüberliegenden Seite hinzu. Außerdem unterbringen ließen sich einige Abstellgleise, eine Autoverladung sowie Frachtverkehr. Grundsätzlich ist der Gleisplan ein Oval, mit dem Bahnhof auf der einen und dem Haltepunkt mit Abstellanlage auf der anderen Längsseite. Die eine Schmalseite des Ovals nimmt die Stadtkulisse ein, die andere ist der Landschaft vorbehalten. Mit jeweils zwei Durchgangs- und Stumpfgleisen ist der Bahnhof nicht gerade großzügig bemessen, doch sind solche Einschränkungen eben der dem Maßstab zu zollende Tribut. Für einen spannenden und abwechslungsreichen Bahnbetrieb reichen die Gleisanlagen auf jeden Fall.

Bei all diesen Planungen war der enge Kontakt zu den Anlagenbauprofis Wolfgang Langmesser und Klaus Zurawski fruchtbringend. Sie brachten mich auf viele Ideen rund um die spätere Gestaltung.

Für den passenden Hintergrund sorgte die einschlägig spezialisierte Firma JoWi, die aus mehreren Motiven eine stimmige neue Kulisse zusammensetzte. Ein Kollege half, diesen Hintergrund faltenfrei anzubringen.







Die Gegenperspektive zum Aufmacherfoto auf Seite 60/61. Hinter dem ausfahrenden Zug ist die Hochbahntrasse zu erkennen, die keine Verbindung mit der übrigen Anlage hat. Sie dient vor allem als Programmiergleis.

Blick auf die rechte Bahnhofsausfahrt bei Dämmerungsperspektive. Auch viele Gebäude sind beleuchtbar.

Rechte Seite: Die Häuser hinter dem Bahnhof sind lediglich Kulisse.





Für einige der Bäume wurden getrocknete Naturholz-Stämme von Bonsais verwendet, die besonders realistisch wirken.

Rangierszene am Bahnhof. Der Kesselwagen gehört zu den bereits patinierten Fahrzeugen.





Großes Foto: In einem Pferch im Güterbahnhof warten zwei fette Säue auf die Verladung in den bereitstehenden Verschlagwagen.

Links oben: Das kleine Lagerhaus ist an einem der beiden Stumpfgleise des Bahnhofs angesiedelt.

Darunter: Detailgestaltung auf dem Bahnsteig.

Links: Auf der Freiladerampe werden Kisten mit Orangen aus einem Güterwagen entladen.



-Anzeige -

**KRES**  
Modelle

**Neu beim Fachhändler:  
Modelle im Maßstab 1:160**

**BR 186 004-8 + BR 190 820-1**



*Triebwagen und Beiwagen sind einzeln oder auch im Set lieferbar; alternativ mit integriertem DCC-Decoder oder analog mit Schnittstelle.*

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

Köstel & Rasch Elektronik + Service GmbH, Am Grenzbach 7, 08427 Fraureuth, T 03761 885870 | F 03761 885871



Der mobile Eisstand neben der Kreuzung von Hochbahn und Rundstrecke ist ein hübsches Motiv, das sich in 1:45 wesentlich leichter darstellen lässt als im nur halb so großen Maßstab 1:87.

Die Schrankenanlage auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnübergangs.

Rechte Seite oben: An der Ortsausfahrt rechts vom Bahnhof ist diese gut frequentierte Tankstelle angesiedelt.

Darunter: Die Gaststätte in der renovierten Wassermühle ist bis auf Weiteres Baustelle ...





Erst nachträglich entschied ich mich, auf der „Stadt“-Seite der Anlage eine eingleisige Hochbahntrasse mit Oberleitung und einer Brücke der Firma Hack einzubauen. Sie dient nicht nur als optischer Ausgleich zum Rest der Anlage, sondern auch als Programmiergleis, da die Trasse nicht mit dem Rest der Anlage verbunden ist. Sehr umgewöhnen musste ich mich, als es an die Materialbeschaffung

für die Ausgestaltung der Anlage ging. Als H0-Bahner ist man ja sehr verwöhnt, denn es gibt fast alles, was man benötigt, zu kaufen. Bei der Spur 0 ist das nicht der Fall – was bedeutet, dass vieles selber zu bauen ist. Zumindest hatte ich zu Anfang diesen Eindruck.

Dass der Anlagenbau nicht ganz so arbeitsintensiv wurde, ist meinem Freund Manuel Engl zu verdanken. Damals bestand das

–Anzeige –

## 1992 - 2017

*Es ist tatsächlich schon 25 Jahre her, dass wir unsere erste **Digital plus Zentrale** dem Modellbahnpublikum vorgestellt haben. 25 Jahre, in denen wir an der Hardware so gut wie nichts geändert haben. Und auch nach 25 Jahren versehen unsere Zentralen zuverlässig und problemlos ihren Dienst. Bei unzähligen Modellbahnern genau so wie auf großen Showanlagen.*

*Dank der intelligenten Hardware wurde die Software sehr einfach aktualisiert und so die Zentrale stets mit allem versehen, was für einen reibungslosen Mehrzugbetrieb notwendig ist. Schnörkellos und sicher.*

*Wer vor 25 Jahren eine Digital plus Zentrale erwarb, besitzt auch heute noch eine aktuelle und zuverlässige digitale Modellbahnsteuerung. Die **LZV100**. Der Maßstab. Seit 25 Jahren.*

*Nach 25 Jahren haben wir uns nun entschieden, die Hardware unserer Zentralen-Verstärker-Kombination neu zu „designen“ und damit wieder auch für zukünftige Entwicklungen und Optimierungen einsetzbar und sicher zu machen.*

*Davon merken Sie zunächst einmal nichts, denn Bedienung, Benutzerfreundlichkeit und Zuverlässigkeit bleiben wie gewohnt. Zukunftssicherheit und Flexibilität setzen wieder Maßstäbe: künftige Softwareupdates mit neuen Möglichkeiten zur Loksteuerung und Zugbeeinflussung können Sie bequem und sicher selbst einspielen. Zeitgemäß. Und ganz einfach!*

*Das Neue bei der **LZV200** ist nahezu unsichtbar, denn wir haben, neben der Software, vor allem die Hardwarearchitektur, basierend auf 25 Jahren Erfahrung, neu gestaltet und so auch wieder zukunftssicher gemacht. Die **LZV200**. Die Zentrale. Für die nächsten 25 Jahre...*



Der aufgestaute und deshalb sehr ruhig dahinfließende Mühlbach ist gesäumt von vielerlei Bäumen.

Programm seiner noch jungen Firma Modellbahn Engl lediglich aus Ladegütern für Güterwagen. In vielen abendlichen Gesprächen rund um die Spur 0 und deren Potenzial entstanden Ideen für eine Vielzahl von Ausstattungsdetails, beispielsweise für einen modular aufgebauten Bahnsteig. Inzwischen hat sich daraus ein ganzes Programm für den Gebäudebau entwickelt, das Engl unter dem Namen Modusteck auch für H0 vertreibt ([www.modellbahn-engl.de](http://www.modellbahn-engl.de), siehe Juli-Journal 2016).

Ebenfalls von dieser Firma stammt ein Fachwerkhaus, das sich derzeit noch im Bau befindet. Es ist im Landschaftsteil der Anlage platziert. Nach seiner Fertigstellung soll es als restaurierte Wassermühle mit Gastronomie und Biergarten einen Blickfang neben der Paradestrecke der Anlage bilden. Ursprünglich war an dieser Stelle ein Bauernhof vorgesehen gewesen, der aber zu viel Platz eingenommen hätte.

Weil eine Wassermühle natürlich auch eine Wasserzufuhr braucht, diese aber bei der Planung nicht vorgesehen war, musste improvisiert werden. Mit einem kleinen Flammenwerfer aus der Küche und Atemschutzmaske ließ sich schnell ein Bachbett in den Hartschaumuntergrund schmelzen. Das Bachbett und seine Ränder wurden anschließend mit Erde und Sand von MiniTec sowie hellem feinen H0-Schotter gefüllt und mit Schotterkleber versiegelt.

Nach dem Trocknen konnte das Wasserimitat von Langmesser Modellwelt mit grünen und braunen Pigmenten angerührt und in den Bach gegossen werden. Für die Begrünung habe ich Matten und Fasern von Silhouette, Model Scene, Welberg Scenery und Heki verwendet. Einige Bäume entstanden im Eigenbau gefertigt, wobei immer natürliche Stämme zum Einsatz kamen, beispielsweise getrocknete Bonsaistämmchen. Die fertigen gekauften Bäume stammen von Silhouette, Heki und Model Scene.

Länger als gedacht zog sich der Bau des Bahnübergangs hin. Er grenzt an die Stadt an und liegt in einer Kurve. Leider musste

den Radsätzen aufgrund der Spurkränze mehr Platz eingeräumt werden, als mir lieb war.

## US-ANLEIHE

Fast von der Stange gebaut werden konnte dagegen das benachbarte Stellwerk „Sigmaringen“ von Busch. Es wurde lediglich patiniert und auf „Leopoldstal“ umgetauft. So heißt bei mir auch der Bahnhof von Lenz, der ja bekanntlich eine maßstäbliche Vergrößerung des H0-Modells „Krakow“ von Auhagen ist. Der Lenz-Bahnhof wurde leicht abgeändert aufgebaut und ebenfalls patiniert.

Entlang der Hauptstraße habe ich mangels geeigneter deutscher Häuser drei amerikanische von Woodland Scenics positioniert. Sie bilden in diesem Bereich die Kulisse und trennen optisch die dahinter verlaufende Hochbahntrasse vom Rest der Anlage ab.

Die davor verlegte Straße entstand aus den neuen Spur-0-Produkten der „Steinkunst“-Serie von Vollmer. Lackierte Holzprofile bilden die Bordsteinkanten nach. Dagegen stammen die Gehwegplatten von Heki. Beleuchtet werden diese Häuser durch das „Just Plug“-System von Woodland Scenics, einem genial einfachen Produkt, bei dem sich auch die Helligkeit regulieren lässt (siehe Juli-Journal 2017). Bei den Straßenleuchten habe ich mich im Busch-Sortiment bedient, die Bahnsteigleuchten stammen von Beli-Beco.

Für den digital gesteuerten Fahrbetrieb der Anlage genügen zwei Roco-Multimäuse. Schaltungen wie die der Signale und Weichen geschehen analog per Stellpult. Der Fuhrpark besteht aus einer mittlerweile umfangreichen Palette an Modellen von Lenz, Brawa, Mbw und Kiss der Epochen III und IV. Er umfasst Diesellokomotiven der Typen V 200, V 160 (Vorserie und Serie), V 100, V 80, V 60, V 20 und Köf II, dazu die Dampflokomotiv-Baureihen 24 und 64 sowie eine Schienenbus-Garnitur. Einige Modelle habe ich bereits mit Farben von PanPastel und Vallejo gealtert oder altern lassen. □

Ihre VGB-Vertriebspartner in

# Koblenz

- Modellbahn Rössler, Löhrrondell 6
- Bahnhofsbuchhandlung Koblenz Hbf

**VGB**  
[ VERLAGSGRUPPE BAHN ]

**VGB-Gesamtprogramm**

**WILMS**  
Metallmarkt  
Lochbleche

UNSER NEUER KATALOG  
Jetzt kostenlos bestellen!

# METALLE

in allen Qualitäten und Abmessungen

Wilms Metallmarkt Lochbleche GmbH & Co. KG  
Widdersdorfer Straße 215 · 50825 Köln  
T 0221 54668 – 0 · F – 30 · mail@wilmsmetall.de · www.wilmsmetall.de

**PRESE & BUCH**  
IM BAHNHOF

**Bahnhofsbuchhandlung Karl Schmitt & Co.**

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

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

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

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

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

## Ätzschilder

Nach Wunsch in allen Spurweiten!  
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

**BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV**

Dipl.-Ing. Michael Bahn

## BahnDesign

Ingenieurbüro für IT- und Modellbau-Systemlösungen

Anlagenplanung  
Modellbahntechnik  
Schaltungsentwicklung

Auf der Heide 80 • 52249 Eschweiler • Tel.: 02403/507592  
info@bahndesign.de • <http://www.bahndesign.de>

Haben Sie einen speziellen Anlagenwunsch?

Dann könnte dies hier die richtige Adresse für Sie sein:

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

## Der Schienenreiniger

Für kontaktfreudige Schienen

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

Die Buchhandlung mit Gleisanschluss

**LUDWIG** [www.lesen-mit-ludwig.de](http://www.lesen-mit-ludwig.de)

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

**stangel**  
MODELLBAHNBAU

[www.stangel.pl](http://www.stangel.pl)

Gebäudemodelle  
Dioramen  
Anlagenbau  
Zubehör

besserePreise.com

bewährt.vielfältig.günstig

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

Microrama

Magispray & Magiflor  
bei uns im Sortiment

DE 01187 Dresden  
Würzburger Str.81  
[www.mbs-dd.com](http://www.mbs-dd.com)  
Tel: 0351 27979215

**modellbahn-schildhauer**

Besuchen Sie uns auch auf Facebook!

**Stromabnehmer** made in Germany

**Oberleitung** made in Germany

10% Rabatt für Neukunden über QR-Code im Online-Shop

**SOMMERFELDT.de**

Besuchen Sie unseren Online-Shop - [www.sommerfeldt.de](http://www.sommerfeldt.de)

Sommerfeldt Oberleitungen • Stromabnehmer GmbH  
Friedrichstr. 42 • 73110 Heidenhofen  
Tel. +49 (0) 7164/8196 • Fax: +49 (0) 716/6786 • [info@sommerfeldt.de](mailto:info@sommerfeldt.de)

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

10% auf alle Artikel in der Zeit vom 29.11. bis 02.12.2017

**Rabatt**

Modellbau-Kaufhaus  
Luisenweg 3  
71636 Ludwigsburg  
07141/973 0534 (ab 18.00h)  
[rainer@modellbau-kaufhaus.de](mailto:rainer@modellbau-kaufhaus.de)



# Damals in Spandau

Bei unserem zusammen mit Auhagen ausgerichteten Wettbewerb „Dioramenkönig II“ kürte die Jury *Sven Dockhorn* zum „Ersten Stellvertreter“ des Königs. Sein Modul bildet die letzten Jahre West-Berlins nach

TEXT: SVEN DOCKHORN • FOTOS: ANDREAS STIRL, SVEN DOCKHORN

**A**lles begann Anfang September 2016, als ich vom Wettbewerb zum Dioramenkönig las. Das war endlich die Gelegenheit, die schon lange gewünschte Szene zum West-Berlin der 80er Jahre umzusetzen! Mein Entschluss teilzunehmen, stand schnell fest und nach einer kurzen Rücksprache mit meiner Frau war dieser auch abgesehnet.

Leider ließ mein eigener Anspruch an Detaillierung und Perfektion oft Zweifel aufkommen, ob die Zeit reichen würde. Beim Modellbau orientiere ich mich an den Vorbildern Nouaillier, Brandl und Chocholaty, deren akribische Baustile sehr viel Zeit erfordern. Dennoch wuchs die Idee, das Berlin, in dem ich (Jahrgang 1985) aufgewachsen bin, darzustellen, jeden Tag um

weitere Details und Szenen an. Bald waren Dimensionen erreicht, die den vorgegebenen Rahmen räumlich und vor allem zeitlich sprengten. Und so war Abspecken angesagt. Mittels Auhagen-Katalog wurden Optionen sondiert und Varianten geprüft. Unzählige Papierstücke markierten alle möglichen Platzierungsvarianten der Gebäude auf der Grundplatte, die ich schon am



Das Diorama in der Totalen. Rechts der Bahndamm mit dem typischen DDR-Beige gehaltenen Stellwerk, in der Mitte zwei Wohnhäuser mit Blumengeschäft und Friseursalon. Dominant das Eckhaus mit Kneipe.

Blick durch die Unterführung in die Straße. Das breite Widerlager verrät, dass ursprünglich drei Brücken die Straße überquerten.



Oben links: das tote Gleis unterhalb des Stellwerks. Rechts daneben die vielfältige und detailliert gestaltete Dachlandschaft der Häuserzeile.  
 Unten links: Spielszene mit Hasenstall im Hinterhof. Daneben die Fassade des Hauses Nummer 9 mit immer noch ausgebesserten Kriegsschäden.

nächsten Tag im Baumarkt besorgt hatte. Das Szenario war schnell klar: Eine Großstadtsszene mit Altbauhäusern, Hinterhof mit kleiner Werkstatt, höhergelegten Gleisen und Arkaden sollte es werden. Nach einigen Varianten legte ich mich fest und bestellte die Auhagen-Bausätze 11447, 11392, 11393, 11386 und 11389 (nur Schuppen) sowie zweimal den Bausatz 11441. Auf das Eckhaus musste ich noch ein paar Wochen warten, da dieses noch gar nicht ausgeliefert worden war.

Bis dahin beschäftigte ich mich schon mal mit der Straßengestaltung. Die Gussformen von Langmesser hatte ich bereits im Regal liegen und konnte erste Straßen und Gehwege gießen. Nach Lieferung der Modelle war eine erste Stellprobe mit Straßen- und Gehwegpflaster sowie den echten Abmessungen der Gebäude möglich. Die Häuserzeile saß dann doch sehr eng, da ja vom vorgegebenen Maß noch ein Zentimeter

Rahmen freigehalten werden musste. Nach millimetergenauem Austarieren wurden passende Stellen für alle Gebäude gefunden.

### KEIN HAUS WIE DAS ANDERE

Die Bearbeitung sämtlicher Modelle von Auhagen geschah in immer gleichen Schritten. Zuerst wurden alle Bausätze auf Vollständigkeit geprüft, da man sich gerade bei zeitlich so anspruchsvollen Projekten keine Wartezeiten auf ein Ersatzteil erlauben kann. Dann wurden alle Teile gereinigt und wo nötig zu Baugruppen vormontiert. Die Fassaden wurden von den angegossenen Fallrohren befreit und zunächst grundiert. Danach erfolgte eine mehrschichtige Lackierung per Airbrush und Farben von Vallejo. Anschließend wurden die Fassaden zusammengesetzt und mit stark verdünnten Farben desselben Herstellers in mehreren Schichten patiniert. Darüber kamen Tro-

ckenfarben von Asoa und AK Interactive für letzte Feinheiten.

Besonders die farbliche Gestaltung der Fassaden nahm durch die 24-Stunden-Trocknungsphase nach jedem Farbauftrag viel Zeit in Anspruch. Des Weiteren waren allerlei Schäden an den Fassaden anzubringen. Gerade in den 80er und 90er Jahren waren Berliner Häuser überwiegend in einem wenig gepflegten Zustand. Daher wirkte alles sehr grau in grau. In manche Häuser war trotz des Wirtschaftswunders seit dem Krieg kaum investiert worden. So erhielt zum Beispiel mein Haus Nr. 9 Kriegsschäden in Form von nie ausgebesserten Einschusslöchern, abgebröckeltem Putz und ausgeplatzen Verzierelementen. Die Friseurmeisterin Heidi hat die dadurch recht niedrige Miete genutzt und gerade ihren Salon im Erdgeschoss eröffnet. Das Dach des Hauses Nr. 22 wurde nach einem Brand Anfang der 70er-Jahre nicht wieder instand



Was die Frau im ersten Stock und der Mann auf dem Gehsteig sich wohl zu sagen haben? Szenen wie diese verleihen jedem Stadtmotiv Leben.

FOTO: SVEN DOCKHORN

-Anzeige -

**BRAWA**  
LIEBE ZUM DÉTAIL

Doppelseinheit  
Ab 329,90 €\*



LEICHTER NEBENBAHN-TRIEBWAGEN – SCHWER BESTÜCKT MIT DETAILS: VERBENNUNGSTRIEBWAGEN BR VT60.5

**Brandneu!** Mit dem Neuheiten-Express 9/2017 hat BRAWA den Verbrennungstriebwagen BR VT60.5 in vier verschiedenen Versionen als Doppelseinheit sowie als einzelnen Steuerwagen vorgestellt. Die Modelle sind mit vorbildgerechten Wellradscheiben, einzeln angesetzten und frei stehenden Griffstangen und Trittstufen, einer vierteiligen Inneneinrichtung sowie zahlreichen weiteren Details ausgestattet. Die Triebwagen sind für Sound vorbereitet oder je nach Best.-Nr. bereits mit eingebautem Sound erhältlich.

Best.-Nr.  
44704 - 44707



LIEFERTERMIN:  
3. QUARTAL 2018

WWW.BRAWA.DE

HO

\*Unverbindliche Preisempfehlung





Das Diorama von der Rückseite. In einer Arkade des Bahndamms ist die Autowerkstatt untergebracht. Sie kann von der Seite aus eingesehen werden (unten links). Auch die rückseitigen Fassaden der Wohnhäuser sind aufwändig und detailreich gestaltet (unten rechts, FOTO: SVEN DOCKHORN).



Der Eingang zum „Bierbrunnen“ aus Fußgängerperspektive. FOTO: DOCKHORN



Bunt gegen Grau: Graffiti-Prüfer bei der „Arbeit“.

gesetzt, sondern lediglich mit Teerpappe verschlossen. Der Schornsteinfeger erhielt einen neuen Ausstieg. Auch die alte Fahnenstange am Eckhaus stammt noch aus dessen Bauzeit und wird schon seit Jahren nicht mehr genutzt, wodurch sie völlig verrostet ist. Sie entstand übrigens aus einer dieser Fixiernadeln, die neue Hemden in der Packung in Form halten.

## KLEINER GRÜNER KAKTUS

Alle Wohnungen erhielten Gardinen, die aus einer mehrfach gefalteten Lage eines Papiertaschentuchs entstanden. Die Gegenstände auf den Fensterbänken stammen überwiegend von Preiser und Busch. Dagegen hat die Kakteen meine Frau in Handarbeit selbst gefertigt – inklusive Stacheln und Blüten! Die Fallrohre kamen neu von Auhagen (41609) hinzu. Alle Inneneinrichtungen wurden aus Kunststoffplatten und überwiegend mit Accessoires von Preiser gestaltet. Die Werkstatt erhielt Ausstattungselemente von Preiser, Pmt und Noch, der Blumenladen von Preiser und Lütke (51122).

Neben Haus Nr. 20 deutet ein wenig Schutt den gerade laufenden Abriss eines Nachbargebäudes an. Die dadurch freigelegte Backsteinmauer mit rund 12 000 Ziegeln wurde in acht Farbtönen – von Braun über Rot bis Orange – Stein für Stein einzeln bemalt. Zusätzlich wurde die Backsteinmauer mit Trockenfarben behandelt. Im oberen Bereich ist sie verputzt, da das abgerissene Gebäude ein Stockwerk niedriger war. Für den Putz habe ich Innenraum-Reparaturspachtel aus der Tube verwendet, da ein erster Versuch mit dem Kunststoffspachtel von Revell leider zu einer verzogenen Wand im gespachtelten Bereich führte.

Auch die Schornsteine der Bausätze sind fertigungsbedingt leider verzogen. Daher wurden sie durch andere Schornsteine aus der Auhagen-Restekiste oder Eigenbauten nach Vorbild Emanuel Nouailliers ersetzt. Ebenso habe ich die Dächer der Mittelhäuser gegen Dachplatten von Auhagen ausgewechselt, um mehr Formenvielfalt zu erzeugen und die Dächer lebendiger wirken zu lassen. Die Dachausstiegsluken wurden hinzugefügt oder durch geätzte Teile von Petau ersetzt.

## OFFEN FÜR DOPPELDECKER

Bei einem Berliner Eisenbahnmotiv dürfen Stadtbahnbögen nicht fehlen. Vampisol hat glücklicherweise solche Arkaden im Programm. Schnell waren die Bögen, Lisenen, Balustraden und Brüstungspfeiler bestellt und geliefert. Die Bearbeitung dieser Tei-

le ist äußerst anspruchsvoll, da insbesondere beim Zuschneiden akute Bruchgefahr herrscht. Durch die Bauhöhe der Bögen lagen der Bahndamm und damit auch die Straßenunterführung etwas höher als geplant. Das war insofern ärgerlich, als die Durchfahrt eigentlich „gesperrt für DD-Bus“ (Doppeldecker) sein sollte. Diese typische Beschilderung findet sich in Berlin an vielen Brücken. Nun ist die Durchfahrt zwar hoch genug für diese Busse, wegen der geringen Spannweite der Auhagen-Blechträgerbrücke musste die Straße jedoch etwas verengt werden. Solche Stellen wurden gern für dekorative Zwecke genutzt, in meinem Fall für Blumenkübel.

Die Brücke selbst ist hingegen alles andere als dekorativ, zumindest wenn man nicht Fan eines „vor sich hinrotten Charmes“ ist. Die meisten Berliner Eisenbahnbrücken sahen in den 80ern kaum noch so aus, als ob sie überhaupt noch Züge tragen konnten. Die Deutsche Reichsbahn der DDR führte ja den gesamten Berliner Eisenbahnbetrieb durch. Somit oblag ihr auch die Instandhaltung der Gleisanlagen, wozu die DR von Jahr zu Jahr, besonders aber nach dem Eisenbahnerstreik von 1980, weniger Bereitschaft zeigte.

Typisch auch die Situation an dem direkt vor den Brücken stehenden Stellwerk „Rs II“: Neben den zwei noch für den Betrieb genutzten Gleisen liegt noch ein drittes Gleis, das vermutlich seit Kriegsende nicht mehr genutzt wird. Deswegen wurden die beiden Brückenneubauten 1950 in einfacher Standardbauweise erstellt, während für das dritte Gleis an dieser Stelle Sh2 gilt. Ein Bauzaun schließt die Lücke zwischen Brüstungsgeländer und Brücke. An den darunterliegenden Stützmauern erkennt man noch ein altes Widerlager der ursprünglichen Brücke.

## GEWERBE MIT GESCHICHTE

In einem der Arkadenbögen unter der Hochbahn führt der Kfz-Meister Kornblum bereits in zweiter Generation seine Werkstatt. Um sie erreichen zu können, erhielt Haus Nr. 20 eine Durchfahrt samt Blechtor. Wie Herr Kornblum zu den Aufträgen am brandneuen BMW 740iL oder dem spektakulären Porsche 959 kommt oder ob es gar dank des gut laufenden Geschäfts seine eigenen sind, muss offen bleiben. Sicher ist, dass er vor seinem Schuppen schon länger nicht mehr aufgeräumt hat. Die uralte Teerkochmaschine gehört auf jeden Fall eher ins Museum als in diesen Hinterhof. Ebenso könnten auch mal die alten Paletten und die Reste der letzten Schuppensanierung entsorgt werden. Aber wahrscheinlich ist einfach zu viel an den Autos zu tun(en)...

Die Kneipe im Eckhaus lässt bereits auf den Berliner Bezirk schließen, in dem ich groß geworden bin. Das Lokal „Spandauer Bierbrunnen“ gab und gibt es wirklich. Auch die Metzgerei Räucherkarte daneben wurde von meinen Eltern regelmäßig besucht, um neuen Aufschnitt zu kaufen. Unser Nachbar hieß Kornblum (Kfz-Werkstatt im Hinterhof-Stadtbahnbogen) und auch Heidis Friseursalon besuchten wir regelmäßig. Auch Blumen Walter war einst in der Nachbarschaft vertreten, wo meine Mutter getrocknete Blumen für ihre Gestecke bezog – die 80er eben.

Allerdings ist das Ensemble keineswegs ein Abbild unserer Wohnung oder ihrer direkten Umgebung. Mir lag viel an der Darstellung typischer Berlin-Szenen, wie sie auch in Spandau vorkamen. Die Basis bildeten Erinnerungen und die damals noch (Gott sei Dank) akribisch geführten Fotoalben meiner Eltern.

## BULLYSCHALTER

So gibt es unzählige weitere Details und Geschichten zum Modell. Doch der eigentliche Clou ist die eingebaute Beleuchtung: Mittels zweier Neun-Volt-Akkublocks habe ich die Häuser mit Innenbeleuchtung, die Fahrzeuge mit Scheinwerfern und Blinkern sowie die Straßenlaternen und Telefonzelle mit Licht ausgestattet. Auch die Werkstatt erhielt Lampen und ein Schweißgerät.

Gesteuert wird die Hausbeleuchtung über das LC-11-Modul „Belebtes Haus“ von Tams (Programm 1 „Wohnung“). Somit ist nach Einschalten eine wechselnde Beleuchtung in den Wohnungen zu beobachten. Apropos Einschalten: Um keinen schnöden Ein-/Ausschalter irgendwo am Modell zu haben und dadurch auch nicht ganz so offensichtlich auf die installierte Beleuchtung hinzuweisen (damit der Wow-Effekt bleibt), habe ich einen Microschiebeschalter unter dem DB-Bully platziert. Schiebt man ihn nach vorne, wird das Licht eingeschaltet, schiebt man ihn wieder zurück, ist es aus (und der Graffitikünstler kann unentdeckt sein Werk vollenden).

Insgesamt flossen nahezu alle Wochenenden von September 2016 bis März 2017 plus Urlaub und damit rund 750 Arbeitsstunden in das Modell. Verbaut wurden 235 Artikel von 43 Herstellern. □

Aus dem Wettbewerb „Dioramenkönig II“ veröffentlicht wurde bisher:

1) „So baut der neue König“ von Andreas Galgon in EJ 11/2017

Auf einem sehr gut ablesbaren Display zeigt der Messwagen seine Ergebnisse an. Welche Parameter hier erscheinen, ist vom Anwender wählbar.



# Kein Spielzeug

Die Massenproduktion von Smartphones hat manche Bauteile und Sensoren so günstig gemacht, dass sie auch in Produkten mit kleinerer Auflage ihre Stärken ausspielen können. Piko hat für den neuen Messwagen in diese Elektronikbox gegriffen und ernstzunehmende Messtechnik auf die Modellgleise gestellt

VON TOBIAS PÜTZ

**W**egstrecken erfassen und Geschwindigkeiten anzeigen konnten auch bisherige Lösungen, die den Modellbahnern von verschiedenen Herstellern angeboten wurden. Der Nutzwert der erhaltenen Informationen war jedoch meist eher akademischer Natur. Immerhin befriedigen diese Lösungen den technischen Spieltrieb im Modellbahner – was auch eine Menge wert ist.

Pikos Ansatz geht darüber hinaus und liefert Daten zu typischen Fragestellungen, mit denen ein Anlagenbauer und -betreiber tatsächlich etwas anfangen kann: Wie steil sind meine Strecken? Wo wird die Stromversorgung schwierig? Sind Gleisüberhöhungen kontinuierlich oder liegt hier ein Entgleisungsrisiko vor? Die Messwerte zu Spannungen, Neigungen und auch das Verhältnis von Fahrstufe zu Geschwindigkeit ohne Verrenkungen zugänglich zu machen, ist das Verdienst des Piko-Wagens.

„Zugänglich“ ist hier tatsächlich so gemeint: Neben der (in hinteren Anlagenecken schwer ablesbaren) Anzeige per Wagendisplay gibt es verschiedene Kanäle zur brauchbaren Ausgabe der gewonnenen Informationen. Zum Einen kann der Wagen die Daten von Messfahrten speichern und sie später über einen USB-Anschluss an einen Computer zur Auswertung übertragen. Äußerst praxisgerecht ist die kabellose



Die Rückseite erlaubt einen Blick in die Technik des Messwagens. Hier finden sich auch vier Tasten zur direkten Bedienung und LEDs zur Zustandsanzeige.



Die Android-App zeigt die aktuellen Messwerte, wenn das Smartphone per WLAN mit dem Messwagen verbunden ist.

Die Stromabnahme von allen vier Rädern ist sehr hochwertig aufgebaut, erkennbar an der linken Achse. Zur Wegmessung wird die Rotation mittels Reflexlichtschranke ermittelt, wie am rechten hinteren Rad zu sehen.

Anbindung über WLAN. So kann man die Daten im Blick behalten, auch wenn der Wagen gerade im Tunnel verschwindet. Ankoppelbar sind WLAN-fähige PCs, meist Notebooks. Auch Smartphones und Tablets finden natürlich Anschluss. Für PCs gibt es von Piko zwei Programme zur Bedienung des Wagens: einmal ein kostenloses „ConfigTool“ und das extra zu erwerbende „Analyst“ mit deutlich mehr Möglichkeiten.

Die Android-App (für iPhones/iPads gibt es noch keine) erhält man ebenfalls ohne Berechnung. Sie ist die beste Wahl, wenn es um die direkte Verfolgung der Messwerte geht: Hier kann man „live“ zusehen, wie der Wagen die Gleislage ausmisst und so beispielsweise eine Erklärung für re-

gelmäßig hängenbleibende Züge erhalten. Interessant ist natürlich auch das Mitverfolgen der Dinge, die sich elektrisch und digital auf den Gleisen tun. Besonders die Relation von Fahrstufe zu realer Geschwindigkeit kann beim Einstellen von Decodern nützlich sein.

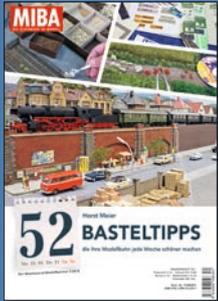
Pikos Messwagen ist für 159,99 Euro UVP erhältlich, die Software „Analyst“ für 19,99 Euro. □

## Zum Weiterlesen

In der DiMo 1-2018 finden Sie einen ausführlichen mehrseitigen Test des Messwagens. Das Heft erscheint am 7. Dezember.

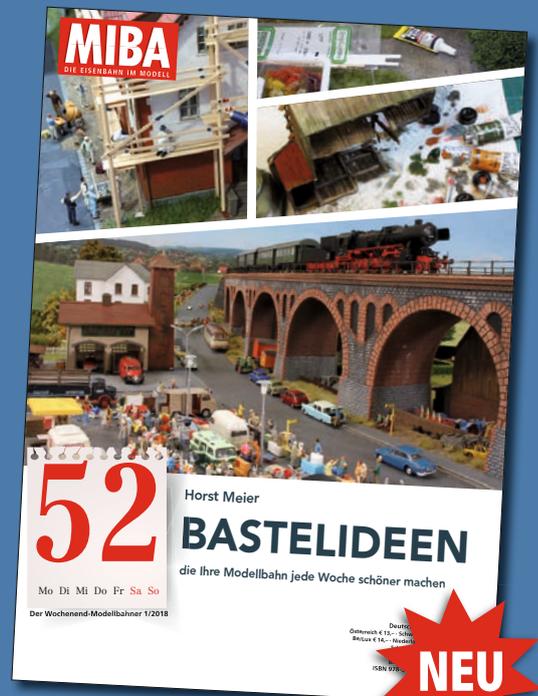
# Ihr kosmetisches Jahresprogramm

Der Wochenend-Modellbahner ist wieder da! Horst Meier liefert, wie in einem Wochenplaner für Modellbahner, 52 neue Anregungen für Wochenend-Basteleien – eine Einjahres-Kur, mit der die Anlage jede Woche interessanter und raffinierter wird. Der Themenbogen deckt alle Bereiche der Anlagengestaltung ab – seien es nun Fahrzeuge oder Gebäude, Landschaft, Figuren und viele andere Details auf der Modellbahn. Die kleinen Bastelprojekte entstehen Schritt für Schritt, ohne großen zeitlichen und finanziellen Aufwand, quasi am Küchentisch. Ein kosmetisches Jahresprogramm, das mit wenig Arbeit viel Mehrwert erzeugt!



Noch lieferbar:

**52 Basteltipps**  
die Ihre Anlage jede Woche  
schöner machen  
Best.-Nr. 15086001 | € 12,-



**116 Seiten im DIN-A4-Format,**  
**Klammerbindung, über 280 Abbildungen**  
Best.-Nr. 15086002 | € 12,-



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



## Wir können mehr als nur Dampf machen!



## ...deine Ausbildung als Lokführer bei uns.

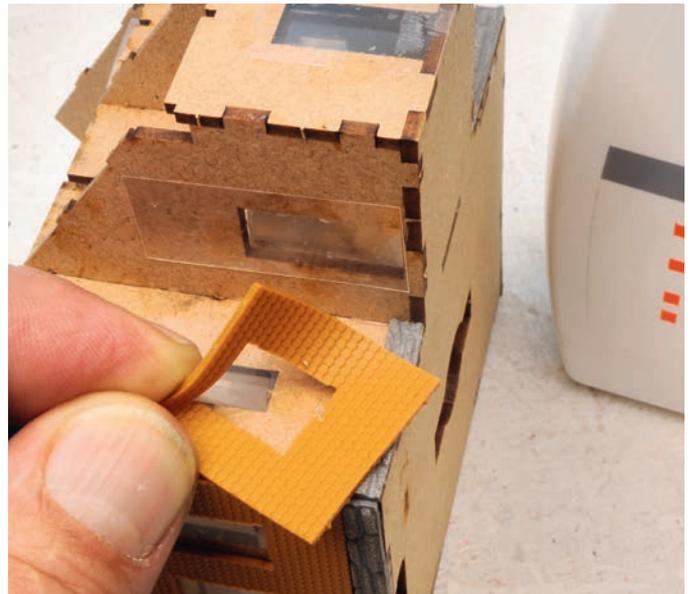
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft  
Pressnitztalbahn mbH  
Am Bahnhof 78  
09477 Jöhstadt / Erzgebirge

[www.pressnitztalbahn.com](http://www.pressnitztalbahn.com)  
[ausbildung@pressnitztalbahn.com](mailto:ausbildung@pressnitztalbahn.com)  
Fon: 037343 / 808022  
Fax: 037343 / 808029





Busch-Bausätze bestehen aus mehreren Materialien – auch Nr. 1426.



Wandteile aus Weichkunststoff können mit Weißleim verklebt werden.



Harmonieren gut: Holz (1. Stock), Kunststoff (unten) und Karton (innen).



Einzel einzukleben: aus Holz gelaserte Zierköpfe an der Fassade.

# MULTIMEDIA MAL ANDERS

Beim Stichwort „Multimedia“ denkt man gemeinhin an Elektronik und bei „Bausatz“ an Kunststoffspritzguss. Dass man mit beiden Assoziationen danebenliegen kann, zeigen die Gebäudebausätze von Busch

VON CHRISTOPH KUTTER

Bereits seit einigen Jahren sind Gebäudebausätze bei Busch ein fester Bestandteil des Sortiments. Während andere Hersteller auf lasergeschnittenen Karton oder Holz beziehungsweise den bewährten Kunststoffspritzguss setzen, verwendet Busch alle drei, dazu noch Weichkunststoff.

Am Bausatz eines württembergischen Bahnwärterhäuschens (1426) lassen sich die Vor- und Nachteile dieser Konstruktionsweise gut nachvollziehen. Ein klares Plus ist in jedem Fall, dass sich bei vielen Teilen eine farbliche Nachbearbeitung erübrigt. Weder Holz noch Karton zeigen ja den berechtigten Kunststoffglanz. Eine Hürde für viele Bastler mag dagegen sein, dass man sich auf unterschiedliche Materialeigenschaften einlassen muss. Gelasertes Sperrholz beispielsweise ist bei feinen Strukturen



Solange das Haus noch offen ist: Zeit für Gardinen!



Das Dach sollte in jedem Fall farblich behandelt werden.



Ohne Plastikglanz: das fertige Multimedia-Haus.



Pigmentfarben und leichtes Granieren lassen das Holz angewittert wirken.

deutlich bruchempfindlicher als Plastik. Außerdem muss man dann und wann mit unterschiedlichen Klebstoffen arbeiten und diese auch noch mit Hilfsmitteln wie Pinsel oder Nadel auftragen. Daran gewöhnt man sich jedoch schnell und meist ist eh Weißleim das Klebemittel der Wahl.

Begonnen wird bei Busch stets mit dem Innengerüst. Es besteht aus stabilem Karton und ist in kürzester Zeit verklebt. Fehler beim Zusammenbau sind dank präziser Passzapfen und -löcher praktisch ausgeschlossen, zudem sind Busch'sche Bauanleitungen beispielhaft.

Auf dieses Innengerüst werden der Reihe nach alle Fassadenelemente geklebt. Dabei zeigt sich, dass trotz des Materialmix Oberflächenstrukturen und Farben gut harmonieren. Kein Job für schlechtes Licht und schwache Nerven ist beim Wärterhäuschen

die Montage der winzigen, aus Holz laser-geschnittenen Zierköpfe der Balkenenden. Sie müssen in einen Kartonstreifen geklebt werden, wobei zu beachten ist, dass die Zierköpfe asymmetrisch sind. Aus Kunststoffspritzguss wäre alles ein Teil, allerdings vielleicht nicht so fein und nicht so schön.

Nicht vorgesehen sind beim Wärterhäuschen Vorhänge hinter den Fenstern. Sie sollte man anbringen, bevor das Dach geschlossen wird, da sonst nur der Weg durch die aufzuschneidende Bodenplatte bleibt. Das Dach ist übrigens die einzige Partie, für die Kunststoffkleber gebraucht wird: bei der Montage des Firstziegelstreifens.

Sekundenkleber benötigt man, damit die Regenrinnen und Fallrohre halten. Sie sind teilweise etwas umständlich zu stückeln oder zu kürzen, aber danach ist das Modell fürs Erste fertig.

Wer das Gebäude neu oder in frisch renoviertem Zustand darstellen möchte, kann auf eine weitere farbliche Bearbeitung verzichten. Nur das zu saubere Dach sollte man in jedem Fall mit ziegelrot-brauner Farbe überarbeiten.

Wer dagegen mehr auf Patina und Verwitterung steht, findet im Packungsbild eine Vorlage. Pulverfarben haften gut am Weichkunststoff und am Holz. Hier wurde mit Kremer-Pigmenten von Asoa gearbeitet. Erst erhielt das obere Stockwerk behutsam und ungleichmäßig eine Mischung aus Weiß und etwas Dunklem Schmutz aufgedudert, dann das untere. Danach wurde der Schindelnbereich von unten nach oben mit Dunklem Schmutz bepinselt, damit die Farbe vor allem unter den Schindeln hängen bleibt. Leichtes Granieren in Schmutzweiß komplettierte die Patinierung. □



# Jedem sein Mini-Miwula

**Das Ausrücken der Feuerwehr gehört für viele Besucher zu den Highlights der Hamburger Super-Schauanlage. Mit Fallers Car System kann man ein solches Spektakel auch auf der heimischen Anlage inszenieren – im Kleinen zumindest**

VON MAIK MÖRITZ

**F**ür den Einstieg in die Welt des Car Systems bietet Faller mehrere Start-Sets an. Sie enthalten jeweils ein Fahrzeug unterschiedlichen Typs und Straßenbaumaterial, was einen problemlosen Start in das Hobby ermöglicht. Zubehör, wie etwa ein Ladegerät für die Fahrzeuge, ist ebenfalls vorhanden. Wie bei Modellbahn-Startsets empfiehlt sich jedoch gleich der Kauf einer Ergänzungspackung. Im sogenannten Komponenten-Set 161622 sind neben dem Steuergerät Traffic-Control 161651 drei Reedkontakte, eine Abzweigung und zwei Stoppstellen enthalten. Sie erlauben es auch ohne weitere Komponenten, eine Menge unterschiedlicher Betriebsmöglichkeiten zu gestalten.

Im Zuge der Digitalisierung der Modellbahn wurden auch Digitalsteuerungen für das Car System entwickelt. Sie funktionieren ähnlich wie die für die Schienen-

fahrzeuge und bieten ähnliche Raffinessen. Zum Wohle der Neueinsteiger sei hier aber der Schwerpunkt auf den analogen Fahrbetrieb gelegt. Wer sich für digitales Fahren auf der Straße interessiert, dem sei bereits jetzt mein Band aus der Reihe „Miba-Praxis“ empfohlen, der im Laufe des kommenden Jahres (2018) erhältlich sein wird.

### AUTONOM FAHREN IM H0-STIL

Im Analogbetrieb sind die Fahrzeuge selbstständig auf der Straße unterwegs und können von außen kaum beeinflusst werden. Sie sind mit einem Akku ausgestattet, der den Strom für den Motor liefert. Geführt werden sie vom Lenkmagneten an der Vorderachse. Start und Stopp erfolgen über Reedkontaktschalter in Verbindung mit Permanent- oder Elektromagneten unter der Fahrbahn. Die Spur gewechselt wird

im einfachsten Fall über Abzweigungen, geschaltet mit Kontakten in der Fahrbahn oder manuell über Schalter.

Im digitalen Betrieb dagegen besitzt jedes Fahrzeug zusätzlich einen Decoder. Wie bei Schienenfahrzeugen sind je nach Decodertyp Zusatzfunktionen möglich. Hier kann jedes Fahrzeug direkt gesteuert werden, auch hinsichtlich der Geschwindigkeit. Natürlich lassen sich auch Sonderfunktionen schalten, beispielsweise Licht, Blinker, Einsatzbeleuchtung und Martinshorn. Anders als bei der Eisenbahn, wo ja direkter Kontakt zwischen Rad und Schiene vorhanden ist, erfolgt die Übertragung der Befehle an die Fahrzeuge per Infrarot- oder Funksignal. Welche Technik verwendet wird, hängt vom Hersteller ab. Außer Faller ([www.car-system-digital.de](http://www.car-system-digital.de)) sind dies vor allem die Firmen DC-Car ([www.dc-car.de](http://www.dc-car.de)) und OpenCar ([www.opencarsystem.de](http://www.opencarsystem.de)).

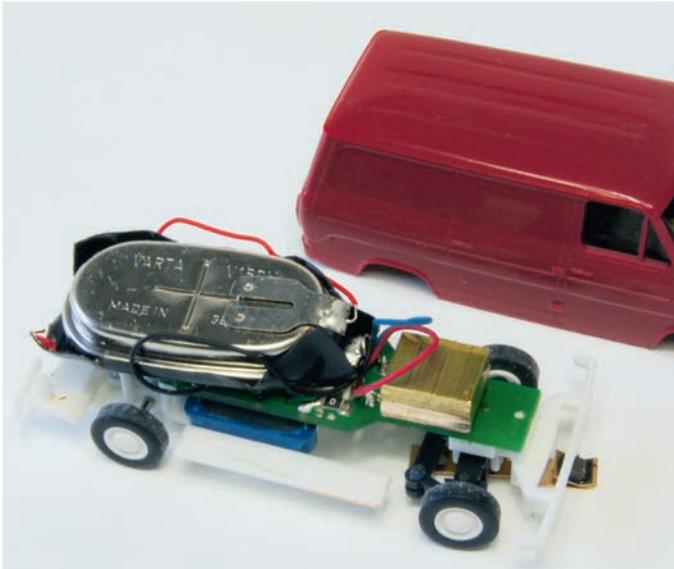




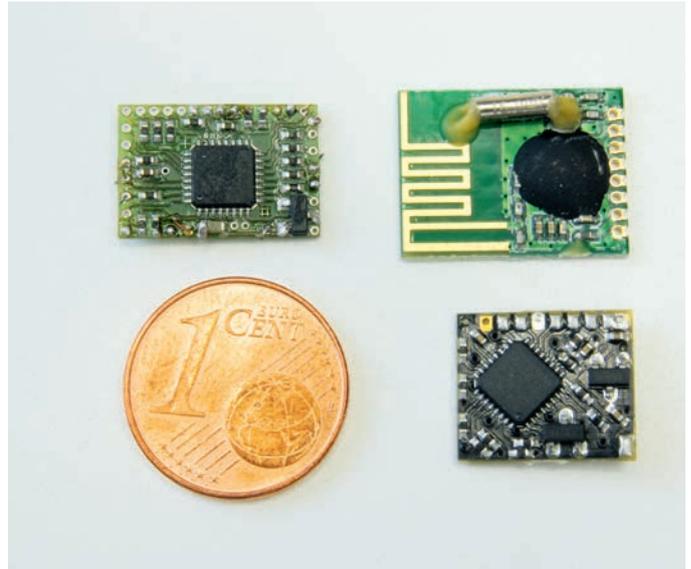
Trauriges Ende eines H0-BMW – doch schon kommt mit Blaulicht (und vielleicht Martinshorn) die Faller-Feuerwehr angerast, um zu löschen und wenigstens den Inhalt des Kofferraums zu retten. Mit Action-Szenen wie dieser kann das Car System wesentlich zur Attraktivität einer Anlage beitragen.



Die Start-Sets von Faller unterscheiden sich nur in den Fahrzeugen. Der sonstige Inhalt (zehn Meter Stahldraht, Straßenbaumaterial, Ladegerät) ist stets gleich.



Viel Platz in jedem Car-System-Fahrzeug beansprucht der Akku. Außerdem zu sehen sind Lenkachse, Ballast, Schaltplatine und Reedkontakt (blau).



Decoder für Car-System-Fahrzeuge von DC-Car und OpenCar mit Zusatzfunktionen wie Fahr- und Bremslicht, Blinker und Einsatzbeleuchtung.



Fallers Umrüst-Set 163701 macht Digitalisierung inklusive Abstandsregelung einfach. Die Fahrzeuge werden dann über Funk gesteuert.



Digitale Fahrzeuge ermöglichen attraktive Lichtfunktionen, besonders bei Lastwagen. Auch Sound ist möglich.



Abwechslung im alltäglichen Fahrbetrieb bietet zum Beispiel eine automatisch oder manuell bediente Bushaltestelle.



Alternative zum Fahrzeugbrand: ein Pannendiensteeinsatz. Besonders effektiv wäre ein (schwacher) Rauchgenerator unter dem Porscheheck ...

Hauptvorteil der Digitaltechnik ist sicher, dass man in der Fahrbahn fast vollständig auf Park- und Stoppstellen sowie auf viele andere Funktionselemente verzichten kann, da die Fahrzeuge individuell angesprochen werden. Ein automatisches Abstandssystem sorgt dafür, dass Auffahrunfälle vermieden werden. Infrarotdioden am Heck der Fahrzeuge senden Steuersignale aus, die von Fototransistoren im dahinter fahrenden Modellauto empfangen werden. Dieses bremst oder hält ganz automatisch. Die Bedienung von Abzweigungen und anderen Betriebsstellen kann im Digitalsystem über Schaltdecoder erfolgen, wie man sie von der Modellbahn kennt. Eine DCC-Zentrale sendet die Befehle. Auch eine PC-Steuerung ist möglich und je nach Anlagengröße auch durchaus zu empfehlen.

## AUTO ODER LOK?

Natürlich hat diese aufwendige Technik ihren Preis: Für ein digitales Fahrzeug sind schnell 300 Euro und mehr fällig, also etwa so viel wie für eine Lokomotive. Ein analoges Fahrzeug schlägt dagegen mit gut 100 Euro zu Buche. Allerdings entfallen im Digitalsystem die Kosten für die meisten Funktionselemente in der Fahrbahn. Lediglich die Abzweige sind stets erforderlich.

Für den entstehenden Miba-Praxis-Band entstand unter anderem eine kleine Car-System-Anlage. Sie besteht aus einer verschlungen geführten Rundstrecke und ist mit zwei zusätzlichen Betriebsstellen ausgestattet: einer Bushaltestelle und einer kleinen Einsatzzene. Diese kann entweder darin bestehen, dass die Feuerwehr einem brennenden Pkw zu Hilfe eilt oder der ADAC einem Pannenfahrzeug. Gesteuert und betrieben wird die Anlage analog. Als Fahrzeuge kommen kleine und mittlere zum Einsatz.

Wegen der beiden Betriebsstellen können nicht alle Modellfahrzeuge einfach nur

im Kreis herum fahren. Deshalb wurden von vornherein Abzweigungen verwendet. Sie stammen von Faller und tragen die Artikelnummer 161677.

Durch Ansteuern eines Magnetfeldes in der Abzweigung werden die Magnete an der Vorderachse des Modellfahrzeugs abgelenkt. Sie verlassen die ursprüngliche Fahrspur und wechseln auf einen abbiegenden Leitdraht. Zur Ansteuerung der Abzweigungen dient das Steuermodul Traffic-Control 161651. Es reagiert auf Signale von unter dem Leitdraht angebrachten Reedkontakten, die sich nähernde Fahrzeuge am Lenkmagneten erkennen. Weitere seitlich an den Fahrzeugen angeordnete Magnete erlauben dabei sogar ein Aussortieren bestimmter Autos aus dem Hauptfahrbetrieb. Hierzu ist ein zusätzlicher Reedkontakt-schalter in der Fahrbahn nötig, dieses Mal aber seitlich versetzt zur Fahrbahnmitte. Über solche Zusatzmagnete lässt sich beispielsweise für einen Bus automatisch die passende Abzweigung zu einer Haltestelle schalten. Sobald der Bus diese erreicht, schaltet die Weiche mit Hilfe einer einstellbaren Zeituhr oder angesteuert über einen weiteren Reedschalter wieder zurück und die nachfolgenden Fahrzeuge fahren an der Bushaltestelle vorbei.

## MAGNETSTEUERUNG

Fahrbahnkreuzungen, Abzweige und Betriebsstellen machen natürlich nur Sinn, wenn die verkehrenden Fahrzeuge automatisch angehalten und wieder gestartet werden können. Wichtige Vorfahrtsregelungen, das automatische oder manuelle Abstellen von Fahrzeugen auf Parkplätzen oder alleine nur ein kurzer Stopp an einer Bushaltestelle erfordern bereits bei der Planung sorgfältige Überlegungen. Als einfachste Lösung bieten sich hier Elektromagnete an, wie beispielsweise in der Stoppstelle der 161675 von Faller. Wird ein Elektroma-

gnet unter der Fahrbahn geschaltet, entsteht ein Magnetfeld, das den Reedkontakt im Car-System-Fahrzeug öffnet und dieses anhält. Umgekehrt startet das Fahrzeug seine Tour wieder, sobald der Magnet abgeschaltet wird. Durch solche Start- und Stoppstellen in Verbindung mit Reedkontakten, Magneten und einem passenden Steuerbaustein lassen sich auch kurzzeitige Haltepunkte an Kreuzungen einfach einrichten. Auch eine einfache Abstandsregelung der verkehrenden Fahrzeuge ist möglich.

Für Park- oder Haltepunkte, auf denen die Modellfahrzeuge stehen sollen, wenn die Anlage abgestellt ist, kommen natürlich keine Elektromagnete in Betracht. Hier verwendet man Permanentmagnete (Faller Parkplatz 161674). Um die Fahrzeug für den Betrieb wieder zu starten, wird ein unter dem Permanentmagnet eingebauter Elektromagnet aktiviert, dessen Feld die Wirkung des Permanentmagneten aufhebt. Der Reedkontakt im parkenden Fahrzeug schließt wieder und die Fahrt geht los.

Weil dieses Losfahren genauso wie zuvor das Stoppen im Analogbetrieb leider ziemlich abrupt stattfindet, haben einige Hersteller Lösungen entwickelt, um den Fahrbetrieb auf Modellstraßen auch ohne digitale Steuerung noch vorbildnäher zu gestalten. Ein sanftes Abbremsen und langsames Anfahren der Fahrzeuge ist damit ebenso möglich wie eine vorbildnähere Abstandsregelung. Auch davon wird mehr im kommenden Praxis-Heft der Miba zu lesen sein.

Sogar dem nächtlichen Straßenverkehr im dunklen Modellbahnzimmer steht dank kleinster SMD-LEDs für eine authentische Fahrzeugbeleuchtung bei minimalem Stromverbrauch nichts mehr entgegen. Kleine LiPo-Akkus erlauben dabei lange Fahrzeiten bei geringem Eigengewicht. Rückmelder, Stoppstellen oder Parkplätze, eingebaut in der Fahrbahn, sind aber nach wie vor nötig. □

-Anzeige -



## EINER ZUM ANBAGGERN

Der kontinuierlich fördernde Eimerkettenbagger wird hauptsächlich im Wasser sowie im Tagebau zum Abgraben eingesetzt. Auf vielfachen Wunsch haben wir dieses Modell in 1:87 entwickelt - eine unserer aktuellen Top-Neuheiten 2017! Schon bestellt? Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Händler oder im Internet unter:  
[www.busch-model.com](http://www.busch-model.com) bzw.  
[facebook.com/busch-model](https://facebook.com/busch-model).





**N**eu im Noch-Sortiment sind neben verschiedenen Flocken, Gestein und Geröll ein Felsguss-System sowie eine Strukturfolie für den Landschaftsbau. Außerdem ist eine Gießmasse im Angebot. Abgerundet wird das Sortiment durch ein Set Farben zum Kolorieren der Felsen sowie eine Sprühflasche zum Auftragen von Lasuren. Derzeit sind sechs unterschiedliche Formen (Arti-

kelnummern 61230 – 61235) erhältlich, alle nach alpinen Gipfeln benannt. Auf den ersten Blick unterscheiden sie sich kaum von denen der amerikanischen Konkurrenz.

Eine pfiffige Idee ist, dass die Verpackung als stabiler Rahmen für die Form dienen kann. Man muss lediglich mit einer Schere entlang der Markierung die Verpackung trennen, an den Faltpunkten den Karton umknicken und mit einem Klebe-

band die Teile zusammenfügen. So weit die Theorie. Tatsächlich aber ist der so entstandene Rahmen nicht sonderlich stabil und sollte deshalb entlang der Seitenwände mit aufgeklebten Kartonstreifen versteift werden.

Sämtliche Gussformen haben zweckmäßigerweise eine Innenbeschichtung, die das Herausnehmen der fertigen Felsen erleichtert. Zusätzlich kann man sie vor dem



# Formen, Farben, Folie

Bis vor einem Jahr war die Firma Noch einer der Vertriebspartner für das Landschaftsbau-Sortiment von Woodland. Seit Anfang 2017 jedoch ist das Programm des US-Herstellers nur noch über Bachmann-Liliput erhältlich. Die Lücken im Angebot schließt Noch jetzt mit eigenen Produkten

VON KARL GEBELE

Eingießen des Gipses mit einem Trennmittel aus Wasser und einigen Tropfen Spülmittel benetzen.

Die Füllmasse – geeignet sind neben dem von Noch angebotenen Produkt 60918 natürlich auch Gips, Füllspachtel und ähnliche Materialien – wird im Verhältnis eins zu drei mit Wasser zu einem gießfähigen Brei angerührt. Danach sollte man sie sofort in die Gussformen einfüllen, mit einem Spach-

tel gleichmäßig verteilen und anschließend erstarren lassen.

Verwendet man die Noch-Spachtelmasse, so hat dies den Vorteil, dass diese im Vergleich mit anderen Materialien relativ rasch aushärtet. Schon nach 20 bis 30 Minuten lassen sich die Abgüsse aus der Form nehmen. Vor ihrer Verwendung sollten sie aber noch ein bis zwei Tage an einem warmen Ort trocknen. Zwar ist es grundsätzlich

ratsam, eher kleine Mengen Spachtelmasse anzurühren, doch empfiehlt es sich, um bei der Landschaftsgestaltung ausreichend Baumaterial zur Hand zu haben, mehrere Felsen in Serie zu fertigen. Nach jedem Gebrauch sollte man die Gussformen mit Wasser und Bürste reinigen und eventuelle Rückstände entfernen. Pfüglich behandelt, können mit den Formen beliebig viele Felsen gegossen werden.



Außen: Drei der sechs neuen Felsgussformen von Noch.

Die Verpackung kann als Stützrahmen für die Form verwendet werden, benötigt aber eine Verstärkung. Vor dem Guss sollte man die Form mit entspanntem Wasser anfeuchten.

Die mit Spachtelmasse gefüllten und glatt gestrichenen Formen.

Innen: Einmal erstarrt, lässt sich der gegossene Fels leicht aus der Form lösen.



Außen: Die Landschafts-Modellierfolie von Noch wird als Rolle angeboten. Sie ist auf beiden Seiten unterschiedlich beschichtet.

Zum Befestigen der Folie eignet sich beispielsweise Heißkleber. Die raue weiße Seite sollte immer oben sein.

Hügel wie dieser lassen sich mit der Noch-Modellierfolie ohne innere Stütze bauen. Auch eine zusätzliche Schicht Gips hält das Material problemlos aus.

Innen: Die abgegossenen Felsstücke lassen sich leicht an der Folie befestigen, wenn man sie in ein Bett aus Spachtelmasse setzt.



Anders als die Felsformen ist die zweite Noch-Neuheit, die Landschafts-Modellierfolie, eher zur Nachbildung sanfterer Geländearten geeignet. Sie kann aber auch, wie hier gezeigt, als Basis für eine Felswand aus Gipsabgüssen verwendet werden. Die Modellierfolie ist auf 150-Zentimeter-Rollen von 50 und 25 Zentimetern Breite erhältlich (Artikelnummern 60836 und 60835). Das Material ist selbsttragend und gut formbar. Seine auf der einen Seite raue Oberfläche bietet eine gute Grundlage für die weitere Bearbeitung mit unterschiedlichen Materialien.

Zweckmäßigerweise schneidet man sich die Folie in kleinen Bahnen von etwa 20 bis 30 Zentimetern Länge von der Rolle. Streifen dieser Größe sind leicht mit den Händen zu biegen und zu drücken, bis die gewünschte Form gefunden ist. Dabei sollte man darauf achten, dass grundsätzlich die weiße Seite der Folie die Arbeitsseite ist und immer nach außen zeigen muss. Die einzelnen Bahnen befestigt man am einfachsten mit Heißkleber, je nach Unterbau ist auch die Verwendung eines Tackers möglich. Überstände schneidet man mit der Schere, bzw. einem Bastelmesser ab. Überlappung der Folienbahnen fixiert man mit Heißkle-

ber. Auf meinem Probediorama entstand so nach und nach ein selbsttragender Hügel von überraschend hoher Stabilität. Eine Unterkonstruktion war nicht nötig.

Auf diesem Hügel wurden zusätzlich einige der gegossenen Felsstücke verbaut. Es ist zweckmäßig, als Haftgrund beziehungsweise zum Verspachteln von Spalten das gleiche Material zu wählen, aus dem auch die Felsen gegossen wurden. Müssen Felsstücke zerkleinert werden, genügt meist ein leichter Schlag mit einem kleinen Hammer auf die Rückseite des Abgusses. Zusätzliche Festigkeit erreicht man mit Fels-Spachtel Granit (60882), der mit einem Pinsel aufgetragen wird. Gleichzeitig bildet er den Untergrund für das spätere Begrünen.

Drittes im Bunde der neuen Noch-Produkte zum Stopfen der Woodland-Lücke ist das Naturfarben-Set 61200. Es enthält sechs Gläschen mit Farben in den Tönen Beige, Ocker, Olive, Braun, Grau und Schwarz, einen Mischbecher sowie einen Tupfchwamm. Zu beachten ist, dass die Farben so hoch konzentriert sind, dass sie vor dem Gebrauch etwa mit der zehnfachen Menge an Wasser verdünnt werden sollten. Zweckmäßig ist es, das Mischungsverhältnis an einem übrig gebliebenen Fels-

stück zu testen, um so den gewünschten Farbton zu ermitteln.

Aufgetragen wird die Farbe entweder mit dem Pinsel oder mit der Sprühflasche (Artikelnummer 61140), wobei stets darauf zu achten ist, dass das Farbkonzentrat gut im Wasser verrührt wurde und vollständig gelöst ist. Gegen den Gebrauch der Sprühflasche spricht allerdings, dass dabei relativ viel Feuchtigkeit in der Landschaft verteilt wird, was ja nicht unbedingt erwünscht ist. Mich hat die Pinsel-Schwamm-Methode wesentlich mehr überzeugt.

Dabei wird mit einem weichen Pinsel zunächst die Farbe auf dem Fels verteilt. Da die trockene Spachtelmasse stark saugt, sollte immer mit der hellsten Farbe begonnen werden. Noch bevor die Farbe antrocknet, wird mit dem Schwamm-Tupfer dunklere Farbe vorsichtig auf den Fels aufgetupft. Dabei setzt sich diese in den Ritzen und Vertiefungen der Felsen ab und bildet so naturgetreues Gestein nach. Zusätzlich lassen sich Ruß und andere Schmutzablagerungen auf dem Gestein mit schwarzer Farbe, Moos und Grünbelag mit grüner Farbe nachbilden.

Weil die Farben nass in nass aufgetragen werden, wirkt der Fels zunächst relativ

-Anzeige -



**CHEMINS DE FER  
DU KAESERBERG**

**DIE GROSSE SCHWEIZER MODELLEISENBAHN**

## **WEIHNACHTS-TIPP: GROSSE ERLEBNISSE UND KLEINE ZÜGE**



Die Wunderwelt am Kaeserberg, ein technisches Juwel im Massstab 1:87 bietet grosse Reisen auf kleiner Bahn und begeistert Jung und Alt. Zur Modellbahnwelt im Designerbau gehört ein Fahrsimulator im Originalführerstand der Gotthardlokomotive Ae 6/6 11409. Auf Vereinbarung begleiten erfahrene SBB-Lokomotivführer Gäste drei Stunden

lang zum echten Fahrgefühl. Und der Traum, selber einen schweren Reisezug zu führen, erfüllt sich! Das ideale Geschenk für wahre Freunde der Eisenbahn.

Für Geschenkgutscheine, Eintritte und Informationen über mögliche Fahrtage, Besuchstage sowie über Öffnungszeiten und Aufenthalte: [www.kaeserberg.ch](http://www.kaeserberg.ch)

**CHEMINS DE FER DU KAESERBERG**  
Impasse des Ecuireuils 9  
CH 1763 Granges-Paccot/Freiburg, Schweiz

5 Busminuten ab Bahnhof Fribourg (Linie 9) oder 3 Autominuten vom Anschluss Fribourg Nord. Parkplätze sind vorhanden.



Außen: Bei Bedarf lassen sich die Gipsabgüsse einfach durch einen leichten Hammerschlag teilen.

Der mit Modelliermasse überzogene und mit Gussfelsen bestückte Hügel.

Das neue Landschaftsbau-Farbset von Noch enthält sechs Döschen mit stark konzentrierten Farben.

Innen: Diese Farben sind vor dem Gebrauch etwa im Verhältnis eins zu zehn mit Wasser zu verdünnen.



Farblich gestaltet und mit Grasfasern beflockt, wirkt die aus Gussfelsen zusammengesetzte Wand sehr natürlich.

dunkel. Es ist jedoch unnötig, nochmals helle Farbe aufzutragen. Nach ein oder zwei Tagen Trocknungszeit ist der Effekt verschwunden und der Fels zeigt seine tatsächliche Farbe.

Während die verdünnten Farbkonzentrate auf Gips oder ähnlichem Material sowie Karton und – überraschenderweise – einigen Kunststoffplatten überzeugen, sind sie leider für Fels- und Mauerstücke aus Hartschaum kaum geeignet. Auf diesem im Noch-Programm ja oft vorkommenden Material konnte kein gewünschtes Gestein nachgebildet werden, die Farben vermischten sich stets zu einem dunklen Farbton.

Daher sollte, wer mit unterschiedlichen Materialien eine Landschaft gestaltet, besser auf Acryl-Farben zurückgreifen, die es von Noch auch als Sprays gibt.

Fazit: Noch's neue Produkte, die Felsformen, die Modellierfolie und das Farbset, ergänzen das Landschaftsbau-Programm der Firma sinnvoll. Sie sind sehr gut zur Gestaltung von Felsen und anderen Landschaftsformen geeignet, was angesichts der bewährten Vorbilder aus dem Woodland-Programm auch zu erwarten war. Hält man sich an die ausführliche Gebrauchsanleitung, dürfte vermutlich jeder Modellbauer mit ihnen zurechtkommen. □

### ☛ Bezugsquellen:

Produkte der Firma Noch findet man im Fachhandel oder bei einschlägigen Versendern. Die Kosten betragen (UVP):

- ◆ Gussformen jeweils 11,99 Euro
- ◆ Landschafts-Modellierfolie 13,99 Euro
- dito 50 Zentimeter breit 18,99 Euro
- ◆ Naturfarben-Set 24,99 Euro
- ◆ Sprühflasche 4,99 Euro
- ◆ Gießmasse 12,49 Euro

# Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by 

## 02763 Zittau

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

## 42289 Wuppertal

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

## 71638 Ludwigsburg

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

## 85591 Vaterstetten

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

## Europa

## 21614 Buxtehude

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

## 45665 Recklinghausen

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

## 73033 Göppingen

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

## 86199 Augsburg

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

## AT-1010 Wien

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

## 22043 Hamburg

Dluzak GmbH  
Rodigallee 303  
Tel.: 040/6532244

## 48145 Münster

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

## 73108 Gammelshausen

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

## 86368 Gersthofen

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

## AT-6020 Innsbruck

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

## 24534 Neumünster

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

## 53721 Siegburg

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

## 73728 Esslingen

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

## 86633 Neuburg

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

## FL-9490 Vaduz

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

## 25348 Glückstadt

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

## 54290 Trier

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

## 74613 Öhringen

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

## 86720 Nördlingen

Spielwaren Möhnle  
Schrannenstr. 7  
Tel.: 09081/4228

## NL-1171 DB Badhoevedorp

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

## 28307 Bremen

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

## 59909 Bestwig

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

## 74821 Mosbach

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

## 87616 Marktobendorf

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

## NL-2761 GD Zevenhuizen

Zevenspoor  
Noordelijke Dwarsweg 94a  
Tel.: 0031/654266993

## 28865 Lilienthal

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

## 60385 Frankfurt

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

## 76275 Ettlingen

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

## 88085 Langenargen

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

## NL-8261 HM Kampen

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

## 32760 Detmold

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

## 63450 Hanau

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

## 78247 Hilzingen

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

## 90587 Siegelstorf

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

## BE-3053 Oud-Heverlee

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

## 33332 Gütersloh

Modellbahnladen  
Fortenbacher  
Kampstr. 23  
Tel.: 05241/26330

## 63920 Grobheubach

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

## 83395 Freilassing

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

## 91522 Ansbach

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

## 34466 Wolfhagen

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

## 67146 Deidesheim

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

## 85221 Dachau

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

## 93133 Burglengenfeld

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



# Mehr Druck bitte!

**Rocos 85er ist ein sehr gelungenes Modell – mit einer Ausnahme: Beim Befahren von Weichen, manchmal auch auf freier Strecke, neigen die Laufachsen zum Entgleisen. Stärkere Federn schaffen Abhilfe**

VON MANFRED GRÜNIG

**B**ereits in der ausführlichen Besprechung des Modells (September-Journal 2017) wurde vermutet, dass der unsichere Lauf der 85er auf zu weiche Federn an Vor- und Nachlaufachse zurückzuführen sei. Das ist leider richtig. Bei Weichenfahrten werden die Deichseln der beiden Radsätze nur mittig belastet. Dadurch können sie sich schräg stellen und aufklettern, was eine Entgleisung zur Folge hat. Je enger die Weichen der Anlage sind, desto wahrscheinlicher tritt der Effekt auf. Die hier beschriebene kleine Verbesserung

sorgt für einen gleichmäßigen und stärkeren Anpressdruck, so dass nun Weichen jeder Art gemeistert werden, ohne dass die „Dicke“ entgleist.

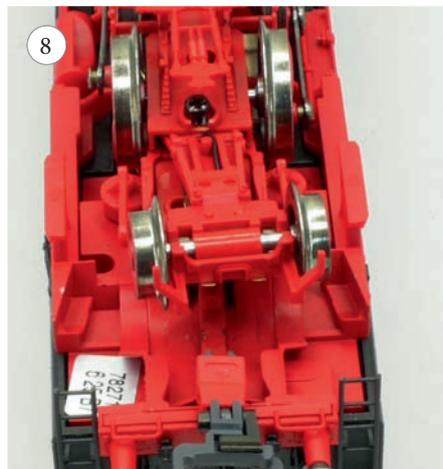
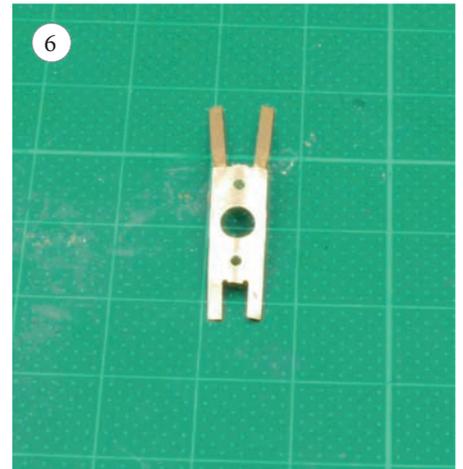
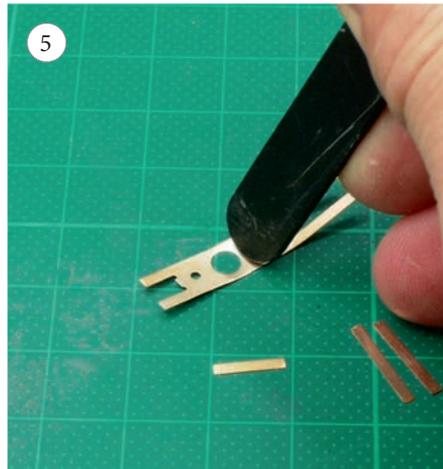
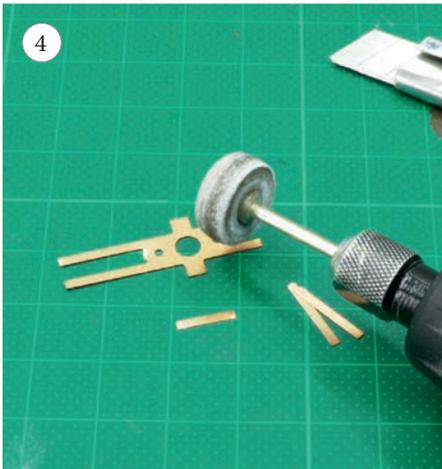
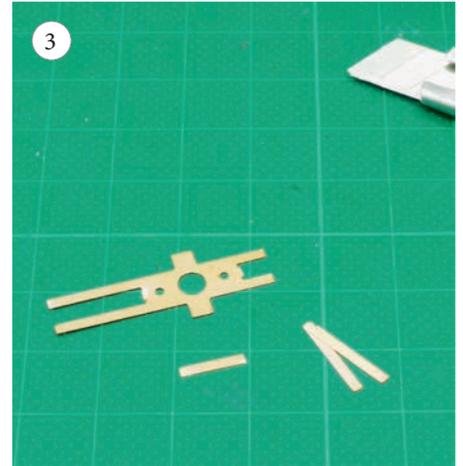
Benötigt werden zwei der gezeigten Radschleifer (Bild 1). Sie zeichnen sich durch zwei Besonderheiten aus, die unbedingt benötigt werden: Zum Einen ist das Material federndes Kupferblech der Stärke 0,15 Millimeter, zum Anderen sind sie in der Mitte mit einer Bohrung versehen.

Vor dem Einbau müssen die beiden Schleifer vorbereitet werden. Im ersten

Schritt sind die mittleren Federzungen sowie die seitlichen „Flügel“ abzutrennen (Bild 2). Dann kappt man auf einer Seite des Schleifers die Federzungen bis auf etwa fünf Millimeter Länge (Bild 3).

Alle Schnitt- und Außenkanten sind mit einer Kleinbohrmaschine mit Schleifaufsatz zu entgraten (Bild 4). Das ist nötig, damit die Kanten gleiten und sich nicht verhaken.

Mit der Rückseite einer Pinzette wird der Schleifer so bearbeitet, dass er eine leichte Wölbung erhält (Bild 5). Die nicht



gekürzten Federzungen sind leicht nach außen zu biegen und um etwa zehn Grad zu knicken (Bild 6). Damit sind die Schleifer einbaufertig.

Nun wird die Befestigungsschraube der Nachlaufachse gelockert. Sie ist unter dem Bremsgestänge versteckt, das leicht anzuheben ist. Anschließend wird der vorbereitete Schleifer unterhalb der vorhandenen Feder eingeschoben, bis der mittlere Zapfen der Vorlaufachse in das Loch rutscht (Bild 7).

Danach wird die Schraube wieder festgezogen. Nun ist es sinnvoll zu prüfen, ob

die Nachlaufachse durch die beiden Federzungen gleichmäßig belastet wird. Steht die Achse waagrecht (Bild 8), ist alles in Ordnung. Ein kleiner Tropfen Modellbahnöl zwischen der neuen Feder und dem Fahrgestell sichert die Leichtgängigkeit. Mit der Vorlaufachse wird ebenso verfahren (Bild 9).

Danach steht einem sicheren Betrieb nichts mehr im Weg und die Lok schafft nun sogar die Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit durch schwierigste Weichenkombinationen. □

### Materialbedarf:

- ◆ H0-Modell der Baureihe 85 von Roco
- ◆ Universal-Radschleifer (10er-Pack): [www.railroad24.com](http://www.railroad24.com)
- ◆ Schraubendreher
- ◆ Pinzette
- ◆ Cuttermesser
- ◆ Kleinbohrmaschine mit Schleifaufsatz



★★★★ Als gebürtiger Berliner habe ich ein derartiges Buch schon lange gesucht, das einen umfassenden Überblick über die Eisenbahngeschichte der Stadt gibt und auch die stadtgeschichtlichen Bedingungen berücksichtigt!

HERR LÜCKER AUS BERLIN



NEU



**Berlin und seine Verkehrswege**

Dieses Werk führt Sie mit 520 seltenen, meist unveröffentlichten Fotografien und Abbildungen vor allem durch die schwierigen Vor- und Nachkriegsjahre sowie die Zeit der Teilung bis in die Wendezeit (1989/90). Dem bekannten Freiburger Redakteur und VGB-Bestsellerautor Gerhard Greß ist hier wieder ein großartiges Buch gelungen, in dem sich das von Wirtschaftskrisen, Kriegen, Wiederaufbau und Strukturwandel geprägte 20. Jahrhundert widerspiegelt. 248 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, rund 520 Farb- und historische Schwarzweißfotos  
Best.-Nr. 581734 | € 39,95

Aus unserer  
Erfolgsreihe



**Freiburg und seine Verkehrswege**

232 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, über 200 Farb- und Schwarzweißfotos, farbige Streckenkarte  
Best.-Nr. 581630 | € 34,95



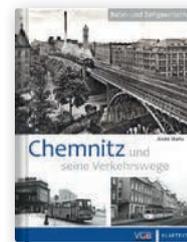
**Hamburg und seine Verkehrswege**

208 Seiten | ca. 440 Abbildungen  
Best.-Nr. 581623 | € 34,95



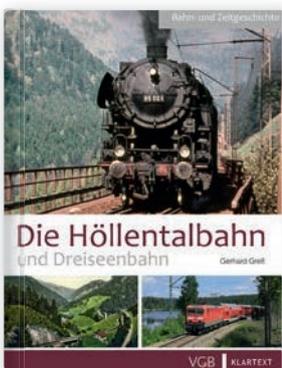
**Dresden und seine Verkehrswege**

144 Seiten | ca. 250 Abbildungen  
Best.-Nr. 581514 | € 24,95



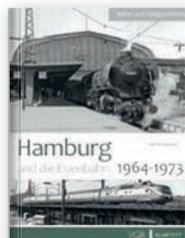
**Chemnitz und seine Verkehrswege**

208 Seiten | ca. 400 Abbildungen  
Best.-Nr. 581631 | € 34,95



**Die Höllentalbahn und Dreiseisenbahn**

264 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 450 Farb- und Schwarzweißfotos, farbige Streckenkarte  
Best.-Nr. 581528 | € 39,95



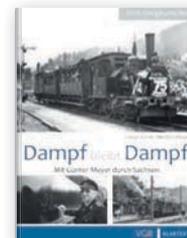
**Hamburg und die Eisenbahn 1964-1973**

256 Seiten | ca. 320 Abbildungen  
Best.-Nr. 581605 | € 34,95



**Bahnwinter im Werdenfelser Land**

144 Seiten | ca. 200 Abbildungen  
Best.-Nr. 581532 | € 24,95



**Dampf bleibt Dampf**

144 Seiten | ca. 450 Abbildungen  
Best.-Nr. 581632 | € 29,95

## SCHIENENWEGE GESTERN UND HEUTE

Fotografische Zeitreisen in der jeweiligen Region: jeweils 144 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos



NEU

### Zeitreise durch Ost-Sachsen

Dresden und das östliche Sachsen blicken auf eine lange und interessante Geschichte der Eisenbahn zurück. Entsprechend eindrucksvoll sind die Bildvergleiche, die wir in diesem Band der sehr erfolgreichen VGB-Buchreihe Schienenwege durch die Zeit präsentieren. André Marks, ein anerkannter Kenner der sächsischen Eisenbahngeschichte, hat mit großer Sorgfalt alte Aufnahmen von namhaften Fotografen ausgewählt und die heutige Situation nachgestellt.

Best.-Nr. 581702 | € 29,95



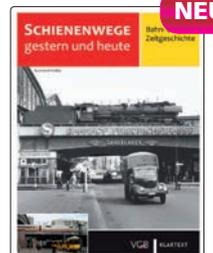
★★★★ Die Bildzeilen sind journalistische Meisterwerke: In wenigen Zeilen wird den Lesern nicht nur beschrieben, was sie auf den Fotos sehen, sondern auch der zweite und dritte Blick geschenkt. Was hat sich verändert in wenigen Jahrzehnten? Wohin geht – buchstäblich – die Reise?

PAUL-JOSEF RAUE  
(CHEFREDAKTEUR, THÜRINGER ALLGEMEINE)

### Zeitreise durch Berlin

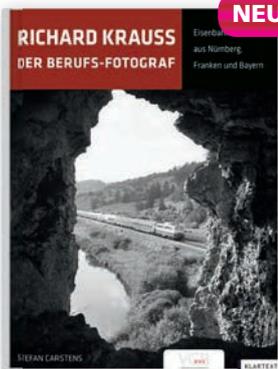
Best.-Nr. 581701 | € 29,95

Erscheint Dezember 2017



NEU

## KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG



NEU

### Richard Krauss – Der Berufs-Fotograf Eisenbahn-Motive aus Nürnberg, Franken und Bayern

Richard Krauss war ein Nürnberger Industrie- und Werbefotograf mit einem Faible für die Eisenbahn. In seinen Bildern legte er den Fokus nicht nur auf eine möglichst perfekte Präsentation der Loks und Züge, sondern er inszenierte sie oft mit Statisten aus dem Familien- und Freundeskreis.

176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, über 280 historische Farb- und Schwarzweißfotos

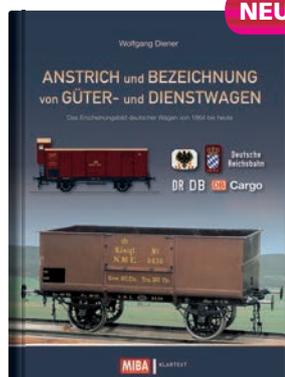
Best.-Nr. 581732 | € 29,95

## LEGENDÄRER EISENBAHNKNOTEN



NEU

## DAS STANDARDWERK JETZT KOMPLETT



NEU

### Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen

Der letzte Band der Trilogie über den Anstrich und die Bezeichnung von Schienenfahrzeugen widmet sich den Güter- und Bahndienstwagen. Anhand amtlicher Unterlagen und offizieller Quellen betrachtet Wolfgang Diener lückenlos die staatlichen Eisenbahnen der Länder ab 1864, die ehemaligen, später verstaatlichten Privateisenbahnen und die Deutsche Bahn AG. Die Gattungszeichen der Güter- und Dienstwagen werden dargestellt, Güterwagen mit den typischen Anschriften gezeigt und die gebräuchlichen Anschriften tabellarisch aufgelistet.

272 Seiten, 21,5 x 29,2 cm, ca. 300 Fotos und Zeichnungen  
Best.-Nr. 15088138 | € 39,95

### Mythos Ostkreuz

Die Geschichte des legendären Berliner Eisenbahnknotens – 1842 bis heute

Das Buch zeigt viele verschiedene historische Bilder und Karten zum Eisenbahnknoten Ostkreuz und den damit verbundenen Nachbarbahnhöfen und Bahnen, die bisher noch nicht veröffentlicht wurden. Es dokumentiert anhand von Bildern, Luftbildern, Plänen und Karten sowie mit einordnenden Texten und mit erläuternden Bildunterschriften die Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung in diesem Teil des Berliner Ostens.

224 Seiten, Format 29,4 x 24,4 cm, Hardcover, ca. 400 Farb- und historische Schwarzweißfotos, großformatiger Gleisplan als lose Beilage  
Best.-Nr. 581731 | € 29,95

# Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN**® Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft  
 FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

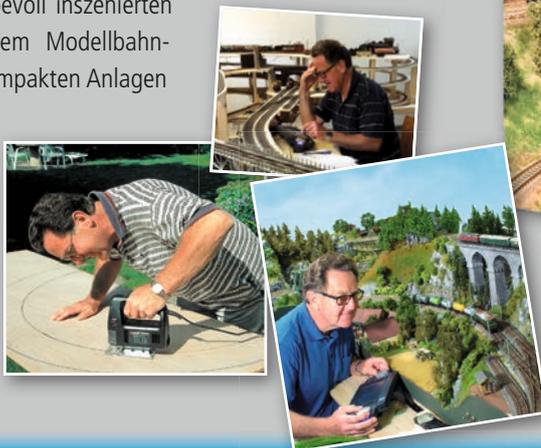
<p><b>01187 Dresden</b>  <b>SCHILDHAUER-MODELLBAHN</b>                  Würzburger Str. 81                  Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213                  www.modellbahn-schildhauer.de                  modellbahn-schildhauer@online.de  <b>FH</b></p>	<p><b>Diese Anzeige kostet nur     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

<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 / 61 / 2612550            Fax: 0041 / 44 / 9264336            www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch  <b>FH/H</b></p>

# Großer Traum auf kleinem Raum

## 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 ist 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,  
 Hardcovereinband, ca. 500 farbige  
 Abbildungen  
 Best.-Nr. 581733 | € 29,95

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)

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

19.11.: Görlitz Modell BÖRSE, 10–14 Uhr, Wichernhaus, Johannes Wüstenstr. 23a, 02826 Görlitz. Info: [www.modell-bahnhof.de](http://www.modell-bahnhof.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)

26.11.: Britzer Modellbahn- + Spielzeugbörse von 10–13 Uhr im Gemeinschaftshaus am Lichtenrader Damm 198–212, 12305 Berlin. Eingang Barretstr. Info: 030/6858650 ab 20 Uhr.

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

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

**Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.** 02./30.12.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. 03.12.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese. 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)

**www.modellbahnboerse-berlin.de** 03.12.: 01069 Dresden, „Alte Mensa“. 09.12.: 38871 Ilsenburg, Harzlandhalle. 10.12.: 09009 Chemnitz, Stadthalle. 17.12.: 08529 Plauen, Festhalle. Sa. 30.12.: 08056 Zwickau, Stadthalle. Jeweils 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

03.12.: 47. Modellbahnbörse mit kleiner Modellbahnausstellung des Modellbahnclub Güstrow e.V., 9–12 Uhr, Gebäude der Freiwilligen Feuerwehr, Landesbrandmeister-Bever-Str. 1, 18273 Güstrow. Tel.: 03843/212635, [Kontakt@mec-guestrow.de](mailto:Kontakt@mec-guestrow.de)

03.12.: Modelleisenbahn- und Autobörse, 10–16 Uhr, Dillingen/Saar, Stadthalle. [www.eisenbahnfreunde-dillingen.de](http://www.eisenbahnfreunde-dillingen.de)

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

03.12.: Modellbahntauschmarkt, 9.30–15 Uhr, in der Stadthalle, Rathausplatz 36, 65760 Eschborn. Info-Tel.: 06196/482129 (ab 19 Uhr, M. Etzel). [www.eisenbahnfreunde-taunus.de](http://www.eisenbahnfreunde-taunus.de)

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

**www.bv-messen.de**

03.12.: Börse des Modell-Auto-Club Franken e.V., 10–14 Uhr, im Arvena Park Hotel, Görlitzer Str. 51, 90473 Nürnberg. Eintritt frei! Info: Udo Köstler, Tel.: 0911/555658, [udo.koestler@mac-franken.de](mailto:udo.koestler@mac-franken.de), [www.mac-franken.de](http://www.mac-franken.de)

03.12.: Freisinger Modellbahnbörse, von 9–13 Uhr in der Mehrzweckhalle Luitpoldanlage, 85356 Freising, Luitpoldstr. 1. Info: [www.mec-freising.de/modellbahnboerse/info](http://www.mec-freising.de/modellbahnboerse/info)

03.12.: Großer Modellbahn-, Modellauto- u. Spielzeugmarkt, 11–16 Uhr, in Ulm-Messe. Info: M. Höpfer, Tel.: 07543/3029064, [www.spielzeugmarkt-ulm.de](http://www.spielzeugmarkt-ulm.de)

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)

03.12.: Modellbörse, 10–17 Uhr, im Vereinsheim der Eisenbahnfreunde Bietigheim-Bissingen e.V., in der Kammgarnspinnerei 16, 74321 Bietigheim-Bissingen. [www.efbbev.de](http://www.efbbev.de)

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

**www.mec-frickenhausen.de**

09./10.12.: Modellbahnausstellung mit Anlagen, Börse und Tombola, 10–17 Uhr, im City-Forum, Hochstr. 39, 53879 Euskirchen. [www.ece-ev.de](http://www.ece-ev.de)

10.12.: 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)

27.12.: Alpispitzhalle, Von-Ling-Str. 30, 87484 Nesselwang, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr. Tel.: 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de)

### Besuchen Sie uns

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



**15. Modellbahn- + Spielzeug-Börse**  
Sa. 25.11.17 10–16 Uhr  
72636 Frickenhausen, Festhalle, Fröbelstr. 2  
Mit mehr als 100 Verkaufstischen!

# 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.

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

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

[www.modellbahn-station-ettlingen.com](http://www.modellbahn-station-ettlingen.com)  
Hier gibt's alles für Modellbahn-Elektrik und Digital-Elektronik.

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

[www.modellbau-chocholaty.de](http://www.modellbau-chocholaty.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, KM1, Märklin, Kiss, Wunder) möglich. Seriöse Anfragen unter: [sammlerobjekt@gmail.com](mailto:sammlerobjekt@gmail.com)

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

### Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

Auflösung einer Spur-1-Anlage, Loks, Waggons, Schienen, Gebäude, Zubehör. Kontaktaufnahme unter 08247/33162 oder E-Mail [juh.krause@web.de](mailto:juh.krause@web.de).

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

Großes Angebot Spur 0 von ETS, Paya, Buco an Loks u. Waggons. Schienen von Lenz, ETS, Lionel. Zubehör wie Bahnhöfe, Signale, Brücken, handbemalte Metallfiguren. Loks, Triebwag. in Finescale (Fulgurex, SMF, Spring). Tel.: 07042/22985.

Lehmann Eisenbahn komplett: 9 Waggons, 1 Diesellok, 1 Dampflok, Transformator, 12 Bahnsteigplatten, Prellbock, Schienenkreuz, 2 Weichen re. 600 mm, 3 Weichen li. 600 mm, 6 Schienen 81,5 mm, 140 Schienen 300 mm, 63 Schienen gebogen 600 mm. 2x aufgebaut. VB € 1.900,-. Tel.: 02325/71458.

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).

Verkaufe Magnus IIm Rollwagen DR Bj. 1998, Metall, kugelgelagerte Achsen, wenig gelaufen, nur an Selbstabholer für € 330,-. Frank Hönig, Lunzenau/Sachsen, E-Mail: [frankhoenig@t-online.de](mailto:frankhoenig@t-online.de).



### 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

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.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)

Biete: D-Zugwagen von Fa. Schicht bzw. VEB Modellbahn Dresden, Katalog Nr. 426/62, 75, 77, 79, 81, 91, 93, 94. Je Wagen € 10,- + Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

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

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

Verkaufe E-Loks von Roco, analog: E71, E10.12, 144, E50, E41, E18, E94, 194, E10, E03, ET85 sowie jede Menge OL-Material, gebraucht und ungebraucht. Lima Rheingoldwagen. Am liebsten an Selbstabholer. Tel.: 02775/1430.

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

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

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).

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

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

**Ha-Nuller aufgepasst: Fahrzeuge 2L= und DCC Trix, Flm., Roco, Liliput u.a. wg. Anlagenverkleinerung abzugeben.** Liste gegen € 1,- Rückporto. Link, Zalfenstr. 16, 41352 Korschenbroich. Tel.: 02161/641724.

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

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

Märklin BR 23014 (3005) blaue OV € 40,-; BR 89 (3029) blaue OV € 25,-.  
Fleischmann: BR 65014 Ganzmetall € 70,-; BR 111036 OV orientrot € 75,-.  
Liliput-Wien: BR A 3/5 10750, Dummy mit Licht € 40,-. Tel.: 02454/6350.

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

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

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

S-Bahn Dresden, 2-teiliges Doppelstockwagenset 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)

Fleischmann H0 Teilauflösung meiner Sammlung noch bis zum 16.12. im Trödelhaus, Bruchweg 30, 41571 Viersen-Dülken, mittwochs 12–19h, samstags 10–16h. Zahlreiche Loks, Waggons, Ganzzüge und Zubehör, 60er–90er Jahre. Info 01575/9326616.

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

Lil.: Triebw. Wittfeld BR 177 DB € 80. Hamo: Dampf. BR 44 DB € 70. Piko DDR 2-achs. Perso.- + Güterwg., Stck. € 3, bei 10 Stck. € 2,50. Prefo (ehem. Schicht) 4-achs. D-Zugwg. Oberlicht Stck. € 7. 1 Paar Windberw. neu € 30. Alles + Porto. 03335/31076 (nach 20 Uhr).

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

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

Private Sammlungsauflösung H0 2-Leiter, orig. verpackt u.a. Roco, Piko, Liliput, Gützold, Fleischmann. Bitte die Bestandsliste frei anfordern. Tel.: 0351/6538007. E-Mail: [kledermann@gmx.de](mailto:kledermann@gmx.de).

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

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

Roco V 80-Digital-Startset mit Nahverkehrszug neu € 135; Roco 62595 BR 115 Ep. 5 neuw. € 80; Piko-Set BR 182 + 2 Dostowagen neu € 92; Roco 45701 ital. D-Zugwagen 1./2. Kl. neu € 38; Märklin 43352 Set 2 Nebenbahnwagen neu € 60. 0212/24929904.

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

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

Plastikbausätze: Kibri 9315 Eisenbahnerwohnhaus € 30,-; Kibri 9509 Bahnhof „Burg-Spreewald“ € 45,-; Kibri 39492 Bahnhof „Reichelsheim“ € 45,-. Faller 120166 Wasserturm € 45,-. Tel.: 02454/6350.

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

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

### Verkäufe Literatur, Video, DVD

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).

Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen, 2. Auflage von 1938. Tel.: 08094/9073737.

Verkaufe: Das Archiv der deutschen Dampflokomotiven, Das Archiv der deutschen Diesel- und E-Lokomotiven, „Neuzustand“, Preis VS. Tel.: 09708/7041040.

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

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

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

Verkaufe Eisenbahn-Journal, Lok-Magazin, Eisenbahnmagazin, der Preis der Zeitschriften beträgt € 1,- Einzelpreis. Verkaufe u.a. Videos von Stars der Schiene, der Stückpreis beträgt € 1,-. Die Zeitschriften auch als 12 Monate Paket abzugeben. Eisenbahnbücher. Wer Interesse hat soll sich melden. Anruf nach 14 Uhr bis 18 Uhr, Tel.: 04721/396305.

Märklin-Freunde sind informiert!

KOLL'S PREISKATALOG

MÄRKLIN 00/H0

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

Tel.: 06172/302456

Deutsche Norm. Lon2 Zeichnungsverzeichnis für Lokomotiven, Lon3 Zeichnungsverzeichnis für Tender, einheitliche Bezeichnung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen Lon 52. Des weiteren Lon 71 – Lon 8040. Alles in 2 Ordnern, meistbietend abzugeben. Böttcher, Tel.: 03443/207639.

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

### Verkäufe Fotos + Bilder

[www.motiv-kalender.de](http://www.motiv-kalender.de)

Eisenbahnkalender mit schönen Motiven im Format A2

### 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).

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)

**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 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.

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

**Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit.** Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: [Dr.Thomas.Koch@t-online.de](mailto:Dr.Thomas.Koch@t-online.de).

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).

## 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 H0-Dampflok 01, neu, Baukessel, altes Fleischmann-Modell Nr. 4170 und Schnellzugwagen 2. Kl. grün 5104, guter Zustand. Tel.: 0160/3771316.

Suche Flm. 4075 BR 78 DB, nur neuere Ware anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

Suche Trix-Express BR 01 Wagner-Windleitbleche. Berliner TT: BR 56 DR und BR 35 DR. W. Emmerich, Tel.: 06223/5171.

Suche: Märklin Schürzenwagen-Set. 43237 und 43238, Rheingold, blau, DB, Ep. 3b. Bitte nur neue Modelle anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

**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).**

Sammler sucht Märklin H0!!! Loks, Triebwagen, Wagen, Sets, Zugpackungen!!! 4M for Militär!!! Sondermodelle 150 Jahre Märklin!! Z.B. 31859 Krokodil-Set!!! US-Loks u.v.m. Ihr freundliches Angebot an 0171/3184584!!!!

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.

**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).

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

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 Flm.-Set 4887 Ruhr-Schnellverkehr DRG. Tel.: 07258/7303 (abends).

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, [shop@modellbahn-erftstadt.eu](mailto:shop@modellbahn-erftstadt.eu).

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

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, 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).

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).

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.

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

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

## Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

**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.

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.

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.

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

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

## Gesuche Literatur, Video, DVD

Suche Hp1 Eisenbahnmodellbau heute von Willy Kosak, Hefte Nr. 3, 4, 6, 7, 10, 11 und 18. Tel.: 0761/2927608, E-Mail: klemm@posteo.de.

Eisenbahnen in Ostbrandenburg und Posen – Ostdeutsche Eisenbahngeschichte, Band 2, Bufo 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](http://www.modellbahnen-berlin.de)

[www.modell-hobby-spiel.de](http://www.modell-hobby-spiel.de)  
– News / Modellbahnsofa –

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

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

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

## Urlaub, Reisen, Touristik

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

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.ferienwohnungbrauer.de – inge.brauer@t-online.de.

[ferienwohnung@selketalbahn.de](mailto:ferienwohnung@selketalbahn.de)

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

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.

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

Kleinanzeigencoupon anfordern unter 08141 / 53481-152  
[e.freimann@vgbahn.de](mailto:e.freimann@vgbahn.de)

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

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

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

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.

## NEUES für Ihre MODELLBAHN-BIBLIOTHEK



### 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, Softcovereinband, mit 290 Fotos, Zeichnungen und Grafiken

Best.-Nr. 581627 | € 15,-

# LESERPOST

**Betr. 1x1 des Anlagenbaus „Digital mit Karl“**  
Mir gefällt der Aufbau des Heftes sehr gut. Man erfährt zuerst die Hintergründe und die Gedanken zum Konzept der Anlage, bis hin zum fertigen Projekt.



Das ist das, was ich gerne lese. Ich will die Geschichte und Gedanken zur Anlage erfahren und warum so gebaut wurde. Das ist für mich unterhaltsam und daraus lernt man was!

In vielen anderen Modellbahnheften steht nur die

Story vom Onkel, der mit dem Neffen den Opa besucht. Das ist (finde ich) schon lange abgedroschen.

Die Erklärungen zur Gebele-Anlage sind mit klaren und verständlichen Sätzen geschrieben und für jeden Modellbahner nachvollziehbar. Ich habe z.B. jedes Brandl-Heft und jeden Brandl-Kalender, aber eigentlich nur der Bilder wegen, leider. Klar gibt Josef Brandl seine Geheimnisse nicht gerne preis, es geht ja um sein Geschäft. Trotzdem sähe, wenn jemand versuchen würde, so zu bauen wie er, das Ergebnis vermutlich anders aus. In den Heften „Bauen wie Brandl“ hätte ich mir mehr Tipps zum Landschaftsbau

erwartet. Der Laie sieht auch da nur die unerreichbaren Bilder. Aus diesem Grund schätze ich die Gebele-Hefte, man liest, was man sieht und kann es nachvollziehen.

*Dietmar Aumann, Kellmünz*



**Betr. EJ 10/2017, „Der man das Rückgrat brach“**

Über diesen Artikel habe ich mich sehr gefreut, da er – bewusst oder unbewusst – auch die Leser anspricht, deren technische Bildung allenfalls als rudimentär zu bezeichnen ist. Anschaulich werden die Zusammenhänge zwischen Treibraddurchmesser, Kesseldruck, Kesselleistung sowie Schieberkastendruck erläutert. Dadurch wird die Baureihe 05 auch ein wenig aus der Schmutzecke herausgeholt, in der sie sich zweifelsohne befindet. Dort wird sie doch immer nur als Versuchslokomotive dargestellt, die im Alltag scheitern musste. Vielmehr hätte sie – richtig aufgearbei-

tet und eingesetzt – im leichten und schnellen F-Zug-Verkehr der frühen Bundesbahn eine glänzende Rolle spielen können. Von daher: Bitte weiter so, denn nicht jeder Eisenbahnfreund ist ein kleiner André Chapelon oder Theodor Düring.

*Andreas Ahrens, Hamburg*

Man kann zur BR 05 stehen wie man will, Tatsache ist, dass sie gezielt an die Grenzen des Machbaren konstruiert worden war: 230 cm Treibraddurchmesser sind ein Ausnahmemaß, das nur für Versuchs- oder Rekordzwecke nötig war. Eine sinnvolle, also ihrer Leistungsfähigkeit entsprechende Einsatzmöglichkeit für die Loks gab es schon vor dem Krieg nicht – als Ersatzlokomotive für ausgefallene 05 genügte bekanntermaßen die im 05-Look verkleidete 03 193. Dies gilt im gleichen Maße für die frühe DB. Anders als heute auf den Neubaustrecken, mussten sich D- und F-Züge damals das Gleis mit Güter- und Personenzügen teilen, wodurch Geschwindigkeiten von 150 km/h und mehr bestenfalls kurzfristig möglich waren. Für leichte schnelle Züge hatten sich schon zur Entstehungszeit der 05 die „fliegenden“ SVT als überlegene Konkurrenz etabliert. Zukunftsweisender für lokbespannte F-Züge mit ihren nur wenigen Wagen als die mit 3000 PS Leistung überdimensionierte BR 05 wäre vermutlich die Dampflok 19 1001 gewesen. Sie war für ähnliche Geschwindigkeiten und Lasten konzipiert, wurde kriegsbedingt aber nie bis zur Leistungsgrenze ausgefahren.

*Wolf Wunnensteiner, per Mail*

----- Anzeige -----



## JETZT ZUM KENNENLERNEN!

### Unsere digitalen Bibliotheken

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



### Das eBook des Monats

**EISENBAHN JOURNAL**  
150 Jahre Dresdner Bahnhöfe  
Best.-Nr. 549106-e  
für nur **€ 4,99**  
(statt € 10,99)



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

eBooks sind im VGB-Online-Shop erhältlich (Registrierung erforderlich). Für alle PCs und Macs, Notebooks und Tablets mit pdf-Anzeigeprogramm. Der BAHN-Kiosk ist als App gratis im AppStore für iPad und iPhone und im Google-play-Store für Tablets und Smartphones (Android) verfügbar.

BAHN-Kiosk und eBooks bilden zwei Archive, die gleichzeitig und nebeneinander genutzt werden können. Die Inhalte der Archive können jedoch nicht vom BAHN-Kiosk auf die eBooks und umgekehrt übertragen werden.



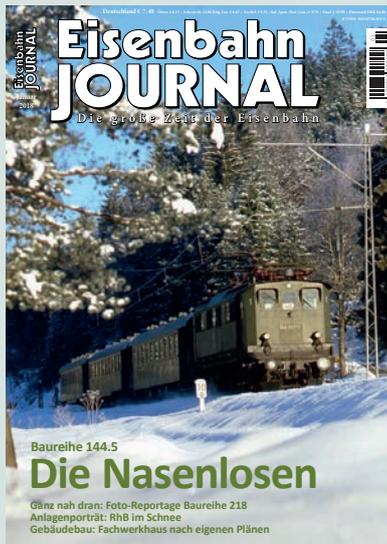
Kompetenz aus Leidenschaft. Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck · Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

# VORSCHAU JANUAR



**VORBILD**  
**E-Lok-Porträt 144.5**  
 Die Nasenlosen  
**Ganz nah dran**  
 Foto-Reportage Baureihe 218  
**Winter-Impressionen**  
 Ein unverhofftes Wintermärchen

**MODELL**  
**Anlagenporträt**  
 Paradies der Altbau-Elloks  
**Neues Modell**  
 Schienenbus 798 von Piko  
**Wagengestaltung**  
 Altern mit Abziehbildern

**EJ 1/18 erscheint am 19. Dezember 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, Konrad Koschinski, Axel Johanßen,  
 Michael Giegold, Marcus Henschel, Thorsten Ströver,  
 Sven Dockhorn, Andreas Stirl, Maik Möritz, Karl Gebele,  
 Manfred Grünig  
**Redaktionssekretariat**  
 Claudia Klausnitzer (-227)



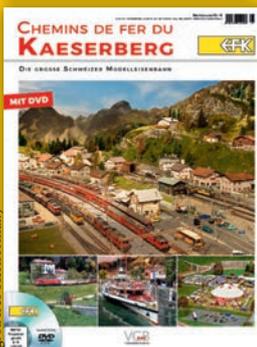
**Verlagsgruppe Bahn GmbH**  
 Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck  
 Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

**Geschäftsführung**  
 Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner  
**Verlagsleitung**  
 Thomas Hilge  
**Anzeigenleitung**  
 Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)  
**Anzeigersatz 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: Fürstfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

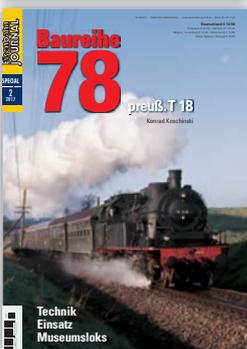
ISSN 0720-051X 43. Jahrgang

## NEUE SONDERHEFTE

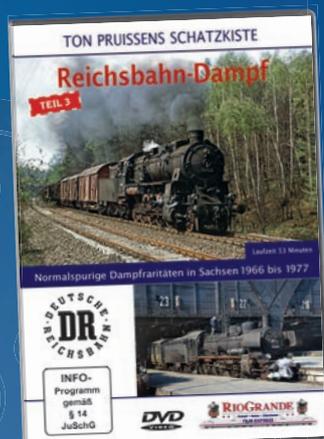


**In Kürze am Kiosk!**

## WEITERE SONDERAUSGABEN



# Ton PruisSENS präsentiert Historischer Reichsbahn-Dampf vom Feinsten



Erscheint im Dezember 2017

## Reichsbahn-Dampf, Teil 3

Normalspurige Zug- und Lokraritäten in Sachsen 1966 bis 1977  
Diese DVD zeigt absolute Raritäten, aufgenommen u.a. in Görlitz, Halle, Leipzig, Bautzen, Dresden und im Erzgebirge. Zu sehen sind Loks der Bau-reihen 01, 01.5, 03, 19, 22, 23.0, 23.10, 24, 38.2, 38.10, 52, 58.10, 58.30, 65.10, 75.5, 86, 91 (ELNA) und 94.20. Bemerkenswert: Aufnahmen der einstigen Görlitzer Kreisbahn und von der Eibenstocker Steilstrecke.

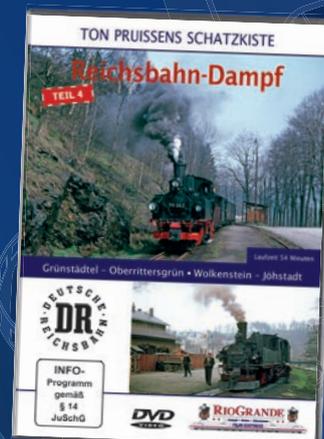
**Laufzeit 53 Minuten**  
**Best.-Nr. 3509 | € 22,95**

## Reichsbahn-Dampf, Teil 4

Grünstädtel–Oberittersgrün • Wolkenstein–Jöhstadt

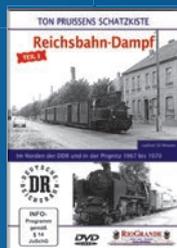
Diese DVD mit Ton PruisSENS sensationellen Filmschätzen zeigt zwei der schönsten sächsischen Schmalspurbahnen in der Zeit zwischen 1958 und 1971 bzw. zwischen 1967 und 1983. Darunter sind auch herrliche Szenen mit Altbau-IV K, die teilweise noch im Einsatz standen. Nicht weniger spektakulär: die Normalspurdampfzüge im Bahnhof Grünstädtel.

**Laufzeit 54 Minuten**  
**Best.-Nr. 3510 | € 22,95**

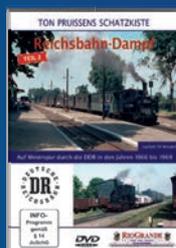


Erscheint im Januar 2018

Weiterhin lieferbar:



**Reichsbahn-Dampf, Teil 1**  
**Laufzeit 50 Minuten**  
**Best.-Nr. 3506 | € 22,95**



**Reichsbahn-Dampf, Teil 2**  
**Laufzeit 50 Minuten**  
**Best.-Nr. 3508 | € 22,95**



VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41/5 34 8-0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



www.facebook.de/vgbahn

# Eisenbahn und Nahverkehr



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



**Neue 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 groß-  
formatige 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 Abbil-  
dungen

Best.-Nr. 1435  
**jetzt nur € 20,-**

**Bücher vom VBN Verlag Bernd Neddermeyer  
Jetzt bei uns bis zu 70% reduziert**

**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

# ENTDECKEN SIE DIE FASZINATION DER Eisenbahn-Klassik

Mehr klassische Eisenbahn als bei jeder anderen Zeitschrift – das Versprechen gibt **BAHNEpoche**. Denn wir wissen: Wenn Sie könnten, würden Sie gerne die Zeit ein wenig zurückdrehen. **BAHNEpoche** dreht mit.

AUSGABE  
**25**  
Erscheint im Dezember  
Feiern Sie mit!



Die Arbeit auf der Dampflokomotive zehrte im Winter noch mehr an den Kräften. Dabei war und ist genau jene Jahreszeit dazu angetan, die Stärke unseres Verkehrsträgers auszuspielen – und seine Schönheit fotografisch einzufangen. Die neue **BAHNEpoche** unternimmt mit Ihnen drei winterliche Zeitreisen: im Personenzug von Heilbronn über die Hohenloher Ebene nach Crailsheim um 1970, mit dem Personal einer 01.5 auf Eilzugfahrt von Saalfeld nach Leipzig in die Schneekatastrophe zu Silvester 1978/79 und zum Dampfbetrieb aller Jahreszeiten ins malerische Pustertal von Südtirol.

Weitere Themen dieser Ausgabe:

- Lebensläufe: die Generaldirektoren der Deutschen Reichsbahn von 1945 bis 1989
- Ländliche Güterbahn von einst: minutiös und kundennah auf der Strohgäubahn
- Bildraritäten: Mit dem Fleischmann-Fotograf durch Franken
- und vieles mehr!

**NEU**

**BAHNEpoche 25 • Winter 2018**

**Best.-Nr. 301801**

- Mit Gratis-DVD „Winterdampf bei DB, DR und RhB“
- 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm
- über 150 Abbildungen
- Klebebindung
- € 12,-

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

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

## Nutzen Sie die Abovorteile

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

Und als exklusives Begrüßungsgeschenk schicken wir Ihnen entweder

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

oder

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



www.facebook.com/vgbbahn

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



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