

Deutschland € 7,40 • Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finn. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00
B7539E ISSN 0720-051X

Eisenbahn
JOURNAL

Januar
2018

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Baureihe 144.5

Die Nasenlosen

Impressionen: Unterwegs mit 218 105 der NeSA

Anlagenporträt: Paradies der Altbau-Elloks

Gebäudebau: Fachwerkhaus nach eigenen Plänen

DONNERBÜCHSE KÖLN Modellbahnen

www.donnerbuechse.com

Frohe Weihnachten und eine frohes neues Jahr 2018
wünschen wir unseren Kunden, Handelspartnern und
Mitbewerbern



Neuwaren-Geschäft: 0221 / 121 654 - Gebrauchtwaren-Geschäft: 0221 / 37 99 90 08
info@donnerbuechse.com - Vogteistr. 18 - 50670 Köln - 5 Kundenparkplätze

Öffnungszeiten:

>>> Montag: Ruhetag <<< Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr bis 18:30 Uhr
Sa.: 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr Sa.: Nov. Dez. 10:00 Uhr bis 18:30 Uhr



VORBILD

4 Impressionen

218-Klassik hautnah erlebt

16 Titelthema

E 44.5: Die Nasenlosen

28 Auf Fotopirsch

Unverhofftes Wintermärchen

36 Momente

Wilhelm Zwo in Krummenohl

38 Dampf-Report Bundesbahn, Folge 13

BD Hannover, Teil 1

47 Galerie

Bilder von Christoph Kirchner

MODELL

58 Neues Modell

798/998 in H0 von Piko: Noch einer ...?

60 H0-Anlage

Paradies der Altbau-Elloks

72 Dioramenkönig II/Folge 3

Verfall und Fortschritt

80 Bausatz optimieren

Kraftprotz für Schiene und Straße

86 Fahrzeug-Patina mal anders

Schieben statt spritzen

92 Anlagengestaltung: Auf dem Land

Kartoffelschleuder

RUBRIKEN

10 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Leserpost und Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

TEXT UND FOTOS:
HENDRIK BLOEM

218-Klassik hautnah erlebt

Bamm! Die mittlere Tür des Maschinenraums fällt hinter mir zu und ich drücke mich am ohrenbetäubend hämmernden Diesel vorbei. Bamm! Die nächste schwere Tür knallt. „Flensburg-Weiche...“, ruft mir Sebastian, unser Lokführer, zu, als ich den Führerstand erreiche, „...dort steigt unser Lotse zu!“ Richtig. Für die letzten paar Kilometer nach Padborg braucht es den dänischen Eisenbahner neben uns. Dort werden wir unsere eilige Fracht, einen Schienenschleifzug, übergeben. Wir hatten diesen heute von Minden aus über die Nato-Bahn (Minden – Nienburg) und Hamburg, später die atemberaubende Rendsburger Hochbrücke erklimmend, bis in den hohen Norden gebracht. Alles läuft wie am Schnürchen!

Wenig später ist die Übergabe erledigt und wir fahren Lz zurück nach Flensburg in die Abstellung und damit dem Feierabend entgegen. Als wir irgendwann von der Lok steigen, hat sich die Dämmerung herangeschlichen. Und obwohl unser Lokführer im Rahmen des Abschlussdienstes seinen Gang um die Lokomotive bereits gemacht und sorgsam die Funktion der Sandfallrohre und den festen Sitz der Radreifen kotrolliert hatte, machen wir nun einen weiteren letzten und eigentümlich stillen Gang um unsere Lok. Da ist sie wieder spürbar, diese uralte Verbundenheit zwischen Mensch und Maschine. Dabei ist Sebastian Bauer keineswegs ein Lokführer vom alten Schlag: Kaum über zwanzig, kam er über die Ulmer Eisenbahnfreunde und die bekannte 01 1066 zur Eisenbahn. Den Weg als





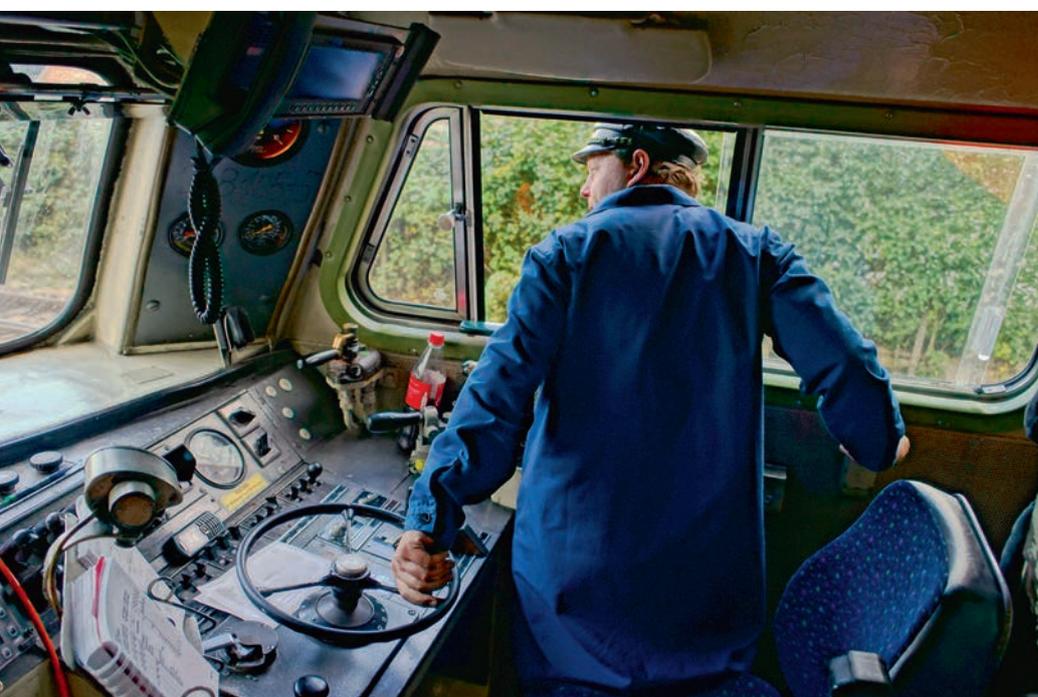
Die 218 105 der NeSA, die fünfte Vertreterin der ersten 218-Bauserie, in voller Schönheit. Mit diesem Farbleid beerbte sie noch zu ihrer DB AG-Zeit die bis dahin einzige rot-beige 218, 218 217. Zum Staunen der Eisenbahnfreude, die sich in dem Glauben wähten, alles sei möglich beim DB-Konzern, nur das nicht. War es aber.

Betriebseisenbahner beschritt er erst nachträglich mit der Ausbildung zum Lokführer bei der S-Bahn Stuttgart. Früh allerdings sah er sich nach einem Eisenbahnunternehmen um, das nicht nur in einer Metropole, sondern in ganz Deutschland unterwegs ist, so hatte er es eben auch auf der 01.10 kennen und schätzen gelernt.

Während unseres Rundganges fällt mein Blick auf das Eigentumsschild unserer Lok: NeSA, Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH und kurz darauf auf deren Loknummer: 218 105-5. Der Leser weiß, dass es sich hierbei um die der allerersten Serien-218 handelt, die heute die seinerzeit einzige rot-beige Bundesbahn-218 beerbt. Denn als die außergewöhnliche 218 217 irgendwann verkehrsröt wurde, war es die DB-Regio-Tochter Westfrankenbahn, die ihre „105“ im Rahmen einer HU geschickt zur rot-beigen Nachfolgerin machte.

Die NeSA nun, die sich einst aus den Eisenbahnfreunden Zollernbahn heraus gründete und bis heute deren Museumsbahnbetrieb führt, wuchs zu einem gesunden Unternehmen mit heute fast 20 Mitarbeitern heran, das sich vor allem für die Überführung von Schienenschleifzügen für SPENO International SA, Genf, und SCHWEERBAU, Stadthagen, etabliert hat.

Vor diesen schwerer werdenden Zügen auf immer längeren Relationen taten sich die beiden eigenen V 100 (211 041 und 213 335) bald schwer. Mit 218 105, die in Reichweite stationiert war und deren technischen Zustand man kannte, liebäugelte man deshalb schon länger. Im Mai 2016 dann gelang die Übernahme von DB-Regio, noch dazu mit gültigen Fristen bis April 2018. Nach eineinhalb Jahren im Dauerbetrieb ist klar, dass 218 105 sich den heutigen Herausforderungen ganz besonders gewachsen zeigt.



2800 PS und ein bisschen U-Boot-Feeling: Lokführer Sebastian Bauer überprüft die gewaltige MTU-Maschine im Rahmen des Abschlussdienstes (A1) nach mehreren hundert Kilometern Fahrt von Köln über Minden nach Padborg und wieder zurück nach Flensburg.

Nur kurz hatte man uns „in die Ecke“ gestellt; nach der Überholung geht es weiter: Eine Hand am Fahrshalter, die andere am Sifa-Knopf, den Blick bei der Anfahrt nach hinten zum Zug und dann nach vorne zum Fahrdienstleiter: Hierbei hat sich zu früher wenig verändert.



Die 90 Stundenkilometer sind fast erreicht – mehr lässt der Schienenschleifzug am Haken nicht zu. Manche Ausrüstung ist auf dem Führerstand gegenüber früher dazugekommen, die Sicherheitstechnik ist komplexer geworden. Anderes atmet den Geist „echten Fahrens“, wie es Lokführer auf Maschinen der V 160-Familie bisweilen ausdrücken: Handschaltrad, „Knochen“ und Anfahrtable gehören dazu.

So ist sie als Strecken-Diesellok dazu prädestiniert, abseits überlasteter Magistralen nicht elektrifizierte Nebenkorridore zu nutzen – ein wichtiger Vorteil! Außerdem können die Züge nicht elektrifizierten Abstellungen zugeführt werden. Die robuste Bauweise der ersten Bauserie, die auf Elektromechanik beruht, macht die Lok einfach in Betrieb und Unterhaltung; Instandsetzungskosten bleiben bei guter Ersatzteillage überschaubar. Übrigens betreiben NeSA und Eisenbahnfreunde Zollernbahn in Rottweil eine moderne Gemeinschaftswerkstatt, in der neben den vereinseigenen Wagen und 01 519 auch die Dieselfahrzeuge unterhalten werden. Die gute Zugänglichkeit der Maschinenkomponenten der 218 ist hier genauso von Vorteil wie die E-Heizung und die außergewöhnliche (historische) Lackierung für den Einsatz im Museumsbetrieb. Übrigens hat sich der befürchtete hohe Treibstoff-Mehrverbrauch nicht bewahrheitet, weil die Lok schnell ihre Geschwindigkeit erreicht und sich mit ihrem starken MTU-TB11-Tauschmotor (abgasoptimiert) vor schweren Zügen auf Steigungen leichter tut. Auf der anderen Seite verlangt die 218 die vorausschauende Fahrweise qualifizierten und technikinteressierten Personals. Dies fängt beim Gefühl fürs Getriebe an und hört beim komplexen

Über die Güterumgehungsbahn geht es auf Hamburger Gebiet immer weiter Richtung Norden. Die Eisenbahn in ihrer faszinierenden Schönheit.

Das klassische Gesicht der V 160-Familie, das uns allen so vertraut ist. 218 105 hat im April 2018 Fristablauf, soll aber zeitnah wieder in den Betrieb gehen, wunschgemäß im rot-beigen Lack.





Wenn V 200 oder V 160 einst den Bw neu zugeteilt worden waren, zeigte sich das Personal gerne stolz am Führerstandsfenster der modernen Maschinen. Bei den jungen Lokführern auf den heute alten und wieder viel beachteten Loks ist es ganz ähnlich.

Die Rendsburger Hochbrücke „in der ersten Reihe“ zu erklimmen, ist bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit ein kaum zu beschreibendes Erlebnis – hier in Fahrtrichtung Norden.

Zusammenspiel von Klotz- und hydraulischer Bremse kaum auf. Aber, apropos Zufriedenheit mit der 218: Die NeSA hat etwas Besonderes zu vermelden! Im Werk Bremen befindet sich der Neuzugang 218 155 (ebenfalls aus der ersten 218-Bauserie) in Aufarbeitung, der bald im altroten Neulack die Gleise unter die Hufe nehmen wird! 218 105 soll übrigens auch eine HU bekommen. Gut möglich, dass beide irgendwann die Letzten der Ersten sein werden. □

Zum Weiterlesen jetzt am Kiosk: das ultimative Kompendium zur 218 mit Specials zur 210 und 217!



DB FERNVERKEHR | AVG

Mit dem Klimazug nach Bonn

Klimeneutral reisten 250 geladene Gäste aus Politik und Wirtschaft am 4. November 2017 nach Bonn; dort tagte vom 6. – 17. November 2017 die 23. Weltklimakonferenz der UN (COP 23). Mit einer entsprechenden Sonderbeschriftung fuhr 402 012 als „Klimazug“ vom Berliner Hauptbahnhof zum neuen Haltepunkt UN-Campus in Bonn. Mit an Bord war neben Bundesumweltministerin Dr. Barbara Hendricks auch der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz. Mit der Aktion wollten die Initiatoren ein Zeichen setzen für die Stärkung des klimafreundlichen Verkehrsträgers Schiene. Effektiver Umweltschutz sei, so die Bahn, nur mit dem Schienenverkehr möglich.

Am 5. November fuhr ein Zweisystem-Stadtbahntriebwagen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) mit 100 geladene Gästen vom Karlsruher Hauptbahnhof aus ebenfalls nach Bonn. Die Fahrt fand in Kooperation mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Rahmen der fünften Auflage des „Deutschlandtags des Nahverkehrs“ statt. Die AVG und der VDV wollten damit auf die zahlreichen Vorzüge des in Karlsruhe erfundenen „TramTrain“-Modells aufmerksam machen, das in diesem Jahr seinen 25. Geburtstag feiert.



Am Nachmittag des 4. November 2017 passiert der als „Train to Bonn – Der Klimazug“ dekorierte 402 012 von DB Fernverkehr auf dem Weg von Berlin Hbf nach Bonn UN-Campus das rheinische Brühl.

FOTO: SVEN JONAS

Kurz vor der Abfahrt nach Bonn posieren (v. l.) Wolfgang Arnold (Vorsitzender des VDV Baden-Württemberg), Dr. Alexander Pischon (Geschäftsführer AVG), Ascan Egerer (technischer Geschäftsführer AVG), Dr. Frank Mentrup (Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe), Winfried Hermann (Verkehrsminister Baden-Württemberg) und Dr. Dieter Ludwig (ehemaliger AVG-Geschäftsführer und Begründer des „Karlsruher Modells“).

FOTO: AVG



ILZTALBAHN PASSAU – FREYUNG

Wenn ein Sturm zur Rettung wird ...

Schwere Unwetter haben im August 2017 Teile des Bayerischen Waldes verwüstet. In der Folge mussten in kurzer Zeit große Mengen Sturmholz aus den betroffenen Gebieten abtransportiert werden. So kam es auf der heute von einer gleichnamigen GmbH betriebenen Ilztalbahn von Passau nach Freyung zu einem unvorhergesehenen Güterverkehrs-Revival. Nach einem 25-jährigen Dornröschenschlaf diente die Strecke durch eine der schönsten Regionen des Bayerischen Waldes erstmals wieder dem Güterverkehr. Die seit langem angestrebte Wiederbelebung des Gütertransports auf der Strecke, für den die ehrenamtlich geführte Ilztalbahn GmbH in Eigenregie mehrere Brücken ertüchtigen ließ, scheiterte bislang an zahlreichen Ressentiments der Bayerischen Staatsforsten. Nun soll der wieder aufgenommene Holztransport mit der Verladung in Waldkirchen zunächst bis weit ins Jahr 2018 beibehalten werden. Neben der 212 242 der SVG kam bisher auch die D 04 der Länderbahn zum Einsatz.

Zu Anfang lief noch nicht alles rund: Mit fast dreistündiger Verspätung zieht 212 242 der SVG am 26. Oktober 2017 gegen Mittag die ersten fünf in Waldkirchen beladenen Holzwagen des Tages durch den ehemaligen Haltepunkt Neuhausmühle. Noch drei weitere Fahrten folgten an diesem Tag.

FOTO: ALEXANDER BAUER



„Im Schienenbus durch Deutschland“ lautete das Motto der diesjährigen Schienenbusausfahrt der DGEG Bahnreisen in Zusammenarbeit mit der Eifelbahn Verkehrs-Gesellschaft (EVG). Die mehrtägige Sonderfahrt führte vom 30. Oktober bis 3. November 2017 vom Rheinland aus nach Nürnberg und Regensburg, durch Franken, Niederbayern und in den Bayerischen Wald. Übernachtet wurde in Nürnberg und Regensburg. Am Abschlusstag, dem 3. November 2017, befahren 798 752 und 996 248 sowie eine weitere zweiteilige Schwester Garnitur gegen Mittag den „heiligen Boden“ der ehemaligen 01er-Strecke Hof – Bamberg. Kurz zuvor hatte das Gespann noch in Oberkotzau Kopf gemacht.

FOTO: MICHAEL GIEGOLD

Recht überraschend kam 185 637 von Railpool im Oktober 2017 zu RegionalExpress-Ehren. Ursprünglich war die Lok im Juli 2017 von Railpool an DB Cargo verliehen worden, diese gab sie im Oktober jedoch kurzfristig an die DB Regio in Baden-Württemberg weiter. Auf dem Bild vom 18. Oktober 2017 befördert sie den RE 19962 von Schwäbisch Hall-Hessental nach Stuttgart Hbf. Die grau-gelbe Lackierung der Lok gibt bereits einen leichten Vorgeschmack auf das neue weiß-gelb-schwarze Landesdesign, das künftig die Regionalzüge in Baden-Württemberg schmücken wird.

FOTO: MAIK KOPKE



„Indian Summer“ zwischen Wangen und Hergatz: Auf dem Weg von München nach Zürich ziehen 218 498 und 401 ihren EC über die Landesgrenze zwischen Baden-Württemberg und Bayern. Doch das Ende der 218-bespannten EC-Züge im Allgäu rückt näher, in Kürze beginnen auf dem eingleisigen Abschnitt zwischen Buchloe und Memmingen die Bauarbeiten für die Elektrifizierung. Ab Ende März 2018 soll der Abschnitt für voraussichtlich sieben Monate komplett gesperrt werden. Die EC-Züge werden in dieser Zeit über Kempten umgeleitet. Den Planungen zufolge sollen sie zwar im Herbst 2018 nochmals auf die Achse Memmingen – Leutkirch zurückkehren, bis dahin wird diese Strecke ihr Gesicht aber grundlegend verändert haben. Interessierte sollten sich beeilen.

FOTO: ALEXANDER BAUER

– ANZEIGE –

Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.

**Dazu brauchen wir
die Besten!**

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

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

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

Wir verbinden Bayern.

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Januar 1958: Bei den Niederländischen Staatsbahnen (NS) wird am 7. des Monats der Dampfbetrieb eingestellt + + + Die Beförderungsart „Beschleunigtes Eilgut“ wird aufgehoben + + + Bei den beiden Stadtstaaten Hamburg und Bremen eskaliert ein Streit um die Höhe der speziellen Seehafentarife der Bundesbahn + + + Das im Vorjahr gegründete „Bundesbahnorchester Wuppertal“ hält seine erste Musikprobe ab + + + Für die Strecken Basel Bad Bf – Zell (Wiesentalbahn) und Schopfheim – Säckingen (Wehratalbahn) werden in Basel die sechs Elektrolokomotiven E 32 06, 08, 20, 25, 28 und 33 stationiert + + + Zwischen Frankfurt am Main und Aschaffenburg wird ab dem



Januar 1958: Aufnahme des elektrischen Betriebs Frankfurt/M – Aschaffenburg.

15. des Monats der elektrische Betrieb aufgenommen

Januar 1968: Im Rahmen zunehmender elektronischer Datenverarbeitung erhalten alle DB-Triebfahrzeuge neue Betriebsnummern, die sich aus einer dreistelligen Baureihennummer, einer dreistelligen Ordnungsnummer sowie einer Kontrollziffer zusammensetzen. Die Nummern von Dampflokomotiven beginnen mit einer 0, die von Elloks mit einer 1 und die von Diesellokomotiven mit einer 2. Für Kleinlokomotiven und Triebwagen samt Bei- und Steuerwagen gelten die Anfangsziffern 3 bis 9 + + + Zur Rationalisierung



Januar 1978: Mit 119 002 wird die letzte der vier Nürnberger E 19 ausgemustert.



Januar 1978: Erste Erprobung der Funkfernsteuerung bei Rangierlokomotiven.

im Oberbaudienst werden bei den Bundesbahndirektionen Augsburg, Frankfurt (M) und Hamburg Gleisbauhöfe eingerichtet + + + Für Reisende über 65 Jahre wird erstmals ein befristetes Halbpreis-Angebot eingeführt



Januar 1988: Kurzarbeit bei Siemens-Signaltechnik wegen rückläufiger Bundesbahn-Aufträge.

Januar 1978: Die DB setzt in Dortmund erstmals eine funkferngesteuerte Rangierlokomotive ein, es handelt sich dabei um eine angemietete Diesellok einer Privatbahn + + + Auf der Basis des Dieseltriebwagens der Baureihe 627 wird der erste von fünf neuen Fahrleitungsuntersuchungswagen der Baureihe 704 in Dienst gestellt + + + Nach einem Pilotversuch in Würzburg stellt die DB das EDV-gestützte Projekt „Moderne Fahrkartenverkaufsanlagen“ (MOFA) vor + + + Mit 119 002 wird die letzte der vier in Nürnberg beheimateten Maschinen dieser Baureihe (vormals E 19) ausgemustert

Januar 1988: Der „Transrapid“ fährt im Emsland mit dem Triebzug TR 06 mit

412,6 km/h einen neuen Weltrekord für fahrweggebundene Personenzüge + + + Die auf Funkfernsteuerung umgebauten Rangierlokomotiven der V-60-Familie erhalten die Baureihenbezeichnungen 364 bzw. 365 + + + Im Rahmen einer „Neuordnung“ des Stückgutverkehrs wird u. a. auch in Wermelskirchen im Bergischen Land die Stückgutabfertigung geschlossen + + + Das Siemens-Werk für Eisenbahnsignaltechnik in Braunschweig muss aufgrund zurückgehender Aufträge von der DB Kurzarbeit einlegen und Personal abbauen

Januar 1998: Die DB AG weicht am Bahnhof Grunewald in Berlin ein Mahnmal zu den Juden-Deportationen der Deutschen Reichsbahn ein + + + Das Eisenbahn-Bundesamt verfügt die Bauartzulassung für die Drehstrom-Baureihe 145, so dass die Serienlieferung von zunächst 80 Lokomotiven erfolgen kann + + + Auf dem rund fünf Kilometer langen Abschnitt Berlin Westkreuz – Berlin-Pichelsberg der Berliner S-Bahn wird im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ nach Wiederaufbau der elektrische Betrieb aufgenommen

Januar 2008: Die DB AG erwirbt für 170 Millionen Euro das britische Bahnunternehmen „Laing Rail“ + + + Im Ruhrgebiet werden erste Testfahrten mit der S-Bahn-Baureihe 422/432 durchgeführt + + + Der erste Zug der rund 10.000 Kilometer langen neuen Container-Verbindung Peking – Hamburg erreicht den Güterbahnhof Hamburg Alte Süderelbe, Zuglok ist zuletzt 185 317



Januar 1998: Die Baureihe 145 aus der Typenreihe neuer DB AG-Elloks erhält die Zulassung.

SCHLAGADER DES GÜTERVERKEHRS

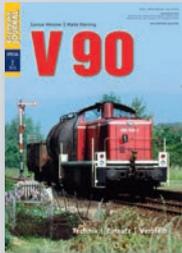
Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



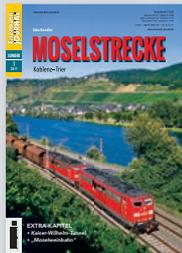
E 18 und E 19
Best.-Nr. 531602



Preußische P 8
Best.-Nr. 541601



V 90
Best.-Nr. 541602



Moselstrecke
Best.-Nr. 531701



Lokstationen
Best.-Nr. 541701



Frankfurt am Main
Best.-Nr. 531702

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen, je € 12,50



Jetzt als eBook verfügbar!



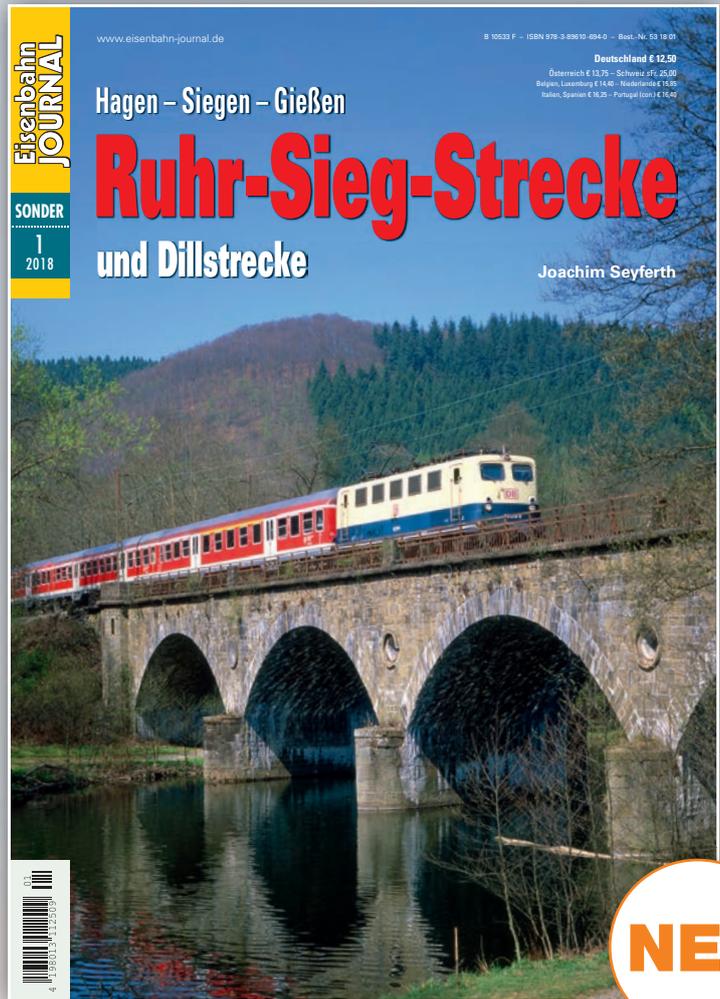
Baureihe 01.10
Best.-Nr. 540801-e



Baureihe 151
Best.-Nr. 541002-e

Je eBook € 10,99

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



NEU

Obwohl sie zwei Rampenabschnitte aufweist, auf denen auch nach dem Ende der Dampfepoche im Jahr 1965 schwere Güterzüge die Unterstützung einer Schublok benötigten, entwickelte sich die Bahnlinie Hagen–Siegen–Gießen schon früh zu einer Schlagader des Güterverkehrs. Im Güterverkehr dominierten bis 1965 die „Jumbos“ der Baureihe 44, während vor Reisezügen eine große Loktypen-Vielfalt herrschte – u.a. mit Maschinen der Baureihen 01, 01.10, 03.10, 23, 38, 39, 41 und 50. Ausführliche Kapitel berichten über die Bahnbetriebswerke entlang der Ruhr-Sieg- und der Dillstrecke sowie über die vielen Zweigstrecken, von der legendären schmalspurigen Kreis Altenaer Eisenbahn bis hin zur Nebenbahn Dillenburg–Wallau, die einst einen Zahnstangenabschnitt aufwies.

92 Seiten, DIN-A4-Format, Klammerheftung, mehr als 140 historische und aktuelle Fotos

Best.-Nr. 531801 | € 12,50



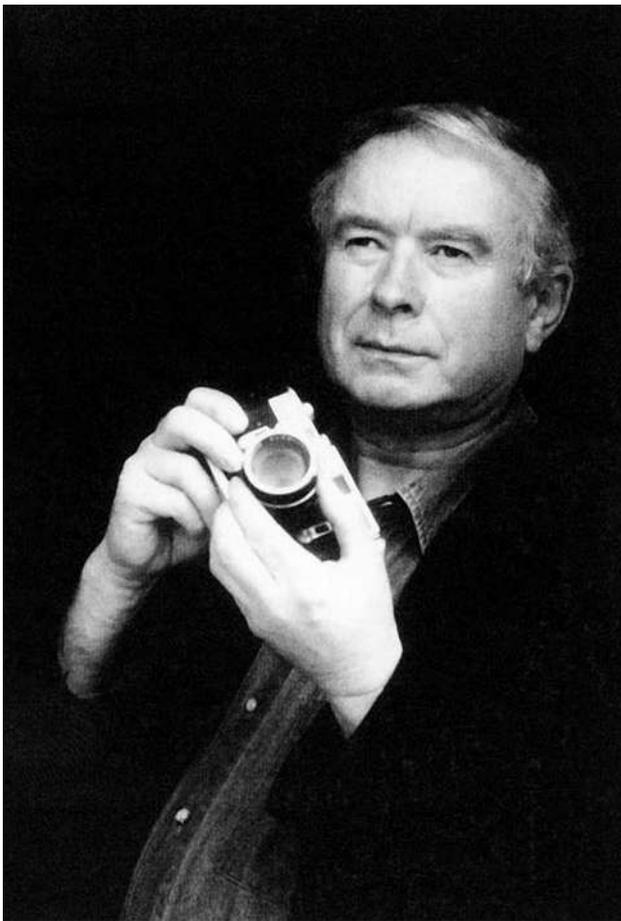
www.facebook.de/vgbahn

**Eisenbahn
JOURNAL**

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

LUDWIG ROTTHOWE

22. Januar 1937 – 18. Oktober 2017



Ein vereistes Feld an der Eisenbahnstrecke Münster – Rheine, 20. Dezember 1969. Ein einsamer Mann steht anscheinend „irgendwo“. Ich lege das Fahrrad ab, laufe über das Feld, suchend nach DEM Punkt. Ein Kotten, so nennt man bei uns die kleinen Bauernhöfe, direkt neben der Strecke, ein Stück weiter ein Bahnwärterhaus samt Vorsignal, weiß kondensierender Qualm steigt aus den Schornsteinen – ein Wintertag wie aus dem Bilderbuch, wenn es nicht gar so eisig wäre. Immerhin, wenigstens schneidet mir kein Wind ins Gesicht. Letztlich lande ich neben dem Unbekannten – er ist genau dort, DER Punkt! Leise ist der Zug zu hören, das Geräusch schwillt an, die 012 jagt mit ihrem Zug an uns vorbei, zieht süß riechenden Dampf, eiskalten Wind und Schnee hinter sich her – mein Bild ist vermutlich nur mäßig, denn den Zug zerschneidet nicht nur die Reihe von Telegrafmasten, auch Buschwerk stört. Der Fotograf neben mir aber erzielte gleichzeitig einen Meisterschuss, den ich erst viele Jahre später zu sehen bekam – nicht stumpf von schräg

vorn, sondern ein „Nachschuss“, der stehende, nur langsam verwehende Dampf mit der weißen Sonnenscheibe dahinter, das glitzernde Eis auf dem Acker, ein Sehnsuchtsbild. Und das, obwohl noch nicht einmal eine Lokomotive auf dem Bild zu sehen ist. Wirklich meisterlich, denn die Magie dieser Szene erschließt sich erst durch eigenes Nachdenken. Ein norddeutsches Winterbild, wie es schöner nicht sein kann. Wer es suchen möchte: Seite 49 im Rotthowe-Bildband „Auf Schienen durch Westfalen“.

So ergab sich im Dezember 1969 meine erste Begegnung mit Ludwig Rotthowe.

Geboren wurde er am 22. Januar 1937 im Marienwallfahrtsort Telgte an der eingleisigen Hauptbahn Münster – Bielefeld. Letzteres ist wörtlich zu nehmen, denn sowohl Bahnstrecke wie auch die Reichs- bzw. Bundesstraße 64 Münster – Bielefeld verlaufen unmittelbar vor dem Rotthowe'schen Wohnhaus. Die Baureihen 24, 38.10, 78 und 93 besorgten den Alltagsdienst, doch waren auch häufig 50er zu sehen. Ludwig Rotthowe erinnerte sich auch an die in Bielefeld beheimatete Stromlinienlok 61 001, die im Bielefelder P 8-Umlauf mitfuhr. Als Rarität empfand er die für kindliche Verhältnisse riesige Baureihe 50, weil die nur ausnahmsweise auf dieser Strecke fuhr.

15 Jahre alt war Ludwig Rotthowe, als er eine „Bilora-Stahlbox“ für 6x9 cm-Rollfilme geschenkt bekam. Passend dazu begann der junge Ludwig im April 1952 seine Lehre beim örtlichen Fotografenmeister Heller (dessen Nachfahren noch heute im gleichen Beruf tätig sind). Das Geld für eine Leica-Kamera mussten Ludwigs Eltern 1954 vorschießen. Nach der Gesellenprüfung blieb Ludwig Rotthowe neun Jahre für das Fotostudio Heller tätig. Kindstauen, Hochzeiten, Porträts, Passbilder – das war das tägliche Brot. Gleichzeitig frönte er aber auch schon fleißig der Eisenbahnfotografie. Und weil er eine solide Ausbildung hinter sich hatte und dazu auch noch das untrügliche Gefühl für ein Motiv und den dafür richtigen Standpunkt, zog es ihn viel mehr als an die heimische Strecke an die rund sieben Kilometer entfernte Rollbahn Ruhrgebiet – Hamburg.

Der Überholungsbahnhof Ems, die Eisenbahnbrücke über den noch unregulierten Fluss und der Bahnhof Vadrup – das war jahrelang das Revier des ambitionierten Fotografen. Man vergesse nicht, dass es außer dem Kursbuch keinerlei Informationen zu Lokeinsätzen gab. Dennoch hatte Rotthowe die wichtigen Züge bald „raus“, die wenigen F-Züge mit 03.10, die schweren Schnellzüge mit 01 und 01.10 und die fast unzähligen Güterzüge, die fast ausschließlich mit 41 und 50 bespannt waren. „Nummernsammeln“ war Rotthowe gleichgültig, ihn reizten Motive, und die Meisterschaft erwies sich eher bei der Umsetzung von Motiven in diesem schnurgeraden, eher langweiligen Streckenbereich, in dem schon die Hauptsignalreihe,

die Ems-Behelfsbrücke oder der Bahnübergang am Bahnhof Vadrup Highlights waren. Nicht lange dauerte es deshalb, bis sich Ludwig Rotthowe entferntere Reiseziele erschloss.

Kontakte zu Gleichgesinnten fehlten zunächst völlig. Vermutlich war damals der Fotograf Quebe der Lichtbildstelle der BD Münster der Einzige, der außer Rotthowe im Großraum Münster – Osnabrück wenigstens gelegentlich Züge fotografierte. Umso wichtiger waren die ersten Eisenbahnbücher: 1953 „Die Deutsche Bundesbahn in Wort und Bild“, 1955 „Männer am Schienenstrang“, dann „Zauber der Schiene“ von Maedel/Hartmann von 1961. Jean-Michel Hartmann war es, von dessen Bildern sich Rotthowe die Nützlichkeit eines Teleobjektivs zwecks Steigerung der Dramatik des Motivs abschautete.

Im Sommer 1956 gab Ludwig Rotthowe fast seinen gesamten Monatslohn für eine Fahrt nach München aus und strampelte von dort mit dem mitgenommenen Fahrrad durch Bayern und Baden-Württemberg, immer die Kamera in Schussbereitschaft. Die dort entstandenen Bilder waren großteils Zufallsschüsse, denn Informationen über Züge und Bespannungen gab es nicht.

Das erste von Ludwig Rotthowe veröffentlichte Eisenbahnfoto erschien in der Münsteraner Tageszeitung „Westfälische Nachrichten“ am 8. November 1961. Rotthowe selbst äußerte sich mir gegenüber mehrfach dankbar über Heinrich Füsler, Leiter der Redaktion „Münster Land“, in der ich 25 Jahre später mein Redakteurs-Volontariat machen sollte. Füsler war die gekonnte Kombination von Heimat und Bahn in den Rotthowe-Bildern aufgefallen. So sah man in den 1960er Jahren viele „Schmuckbilder“ von Rotthowe in den „WN“. Vor allem deshalb verstummte alsbald der Spott von Kollegen und Freunden über Rotthowes „Spinnerei“. Ein Bild des TEE-Triebwagens VT 11.5 im Überholungsbahnhof Ems war erstmals eine Auftragsarbeit, wenn auch für Rotthowes Arbeitgeber Heller: Es erschien 1963 im Bildband „Der Landkreis Münster“.

1963 gab es auch die erste Ausgabe des „LOK-Magazin“ mit Karl-Ernst Maedel als Herausgeber. Bereits im vierten Heft hatte Rotthowe ein Bild: einen Nachschuss auf zwei 50er im tiefverschneiten Sauerland. Diesem Bild folgten in den nächsten Jahren und Jahrzehnten viele weitere. Zwei Jahre später war es so weit: Bei Franckh erschien der erste, aufwändig mit tollem, dickem Papier, Leineneinband, farbigem Schutzumschlag und Schubert ausgestattete Bildband „Unvergessene Dampflokomotiven“, herausgegeben von Karl-Ernst Maedel. Auch nach Jahrzehnten nimmt man dieses epochale Werk immer mal wieder gerne zur Hand, schlägt einfach auf und ist wieder in den Sechzigern... Mut hatte bereits zum Titelbild gehört: das rote Räderwerk einer 50er. Doch das eigentlich Sensationelle versteckte sich im Buch ganz hinten: elf regelrecht epochale Streckenbilder voller Dynamik und Kraft – die einzigen Bilder von Ludwig Rotthowe in diesem Buch, und doch: Diese Bildfolge machte Geschichte, weil sie zeigte, dass die altväterlich naturalistische Streckenfotografie erledigt war: Man meint geradezu zurückweichen zu müssen vor der förmlich aus dem Buch herausstürmenden 01 1104 oder der in der Steigung röhrenden Öllok 44 552. Mit diesen Bil-

dern hat Ludwig Rotthowe Geschichte geschrieben und vermutlich eine (nur eine?) ganze Generation junger Fotografen beeinflusst. Bis heute spricht man vom „Rotthowe-Stil“, stritt leidenschaftlich, und es kam das Kunstwort „getelt“ (mit Betonung auf der zweiten Silbe) für die mit größerer Brennweite dramatisierten Bilder auf.

Im Dezember 1963 legte Ludwig Rotthowe die Prüfung als Fotografenmeister vor der Handwerkskammer ab und wechselte unmittelbar danach zu „Plan und Karte“, einem Tochterunternehmen von „Hansa-Luftbild“ in Münster. 1964 heiratete er Anneliese Ellebracht aus Telgte, die ebenfalls eine begeisterte Fotografin war, und 1968 vervollständigte Tochter Elisabeth die Familie.

1976 veröffentlichte Rotthowe seinen ersten Bildband: „Dampflokomotiven 1956–1976“. Es folgten „Dampflokomotivromantik in Westfalen“ (1979), „Mit der Eisenbahn durch Deutschland“ (1983, zusammen mit Wolfgang Fiegenbaum) und 2008 „Auf Schienen durch Westfalen“, zusammen mit dem Autor dieser Zeilen. Rotthowe blieb lebenslang der Schwarzweiß-Fotografie treu; die Zahl seiner Farbaufnahmen war gering. Besonders zog es Ludwig Rotthowe ins Sauer- und Siegerland. Dort führen nicht nur die Dampfloks unter höchster Anstrengung, auch die abwechslungsreiche Landschaft forderte ihn zu kreativen Bildgestaltungen heraus. Heute ist von der Herrlichkeit, die Rotthowe Mitte der 1960er Jahre noch „auf die Platte bannen“ konnte, wenig geblieben: Die Strecken sind stillgelegt oder zurückgebaut. Zweite Gleise, Signale, Telegrafmasten, Überholungsgleise, Bahnbetriebswerke, Rangierbahnhöfe – alles Geschichte. Vielfach drückten damals Anneliese und Ludwig parallel auf den Auslöser. Die Baureihen 01, 01.10, 03, 03.10, 23, 38.10, 41, 44, 50, 86 und 93, Vorkriegsschnellzugwagen, lange Kohlenzüge, Abteilwagen und sogar die bescheidenen Schienenbusse – alles aus und vorbei, doch in wertvollen Bildern festgehalten von Anneliese und Ludwig Rotthowe.

Seine letzte berufliche Etappe war das Staatsarchiv Münster, wo viele Fotos und Karten digitalisiert werden mussten. Ludwig und Anneliese Rotthowe blieben lebenslang dem Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr treu. Ein gemeinsamer, langer Ruhestand war beiden nicht vergönnt, Anneliese Rotthowe war in Telgte allseits bekannt und kulturell wie karitativ sehr aktiv. Sie erlag viel zu früh einer tückischen Krankheit. Ludwig Rotthowe blieb dennoch aktiv, fotografierte weiter, veröffentlichte, besuchte per Bahn interessante Strecken und genoss die Besuche seiner Tochter, des Schwiegersohns und der beiden Enkelkinder. Bei einem tragischen Unfall mit seinem Fahrrad wurde nun Ludwig Rotthowe schwer verletzt und verstarb noch am selben Tag, dem 18. Oktober 2017, an den Folgen.

Ich bin dankbar, dass ich diesen beiden wertvollen Menschen Anneliese und Ludwig begegnen und ihnen zusammen mit meiner Frau Annett freundschaftlich verbunden sein durfte. Bei unseren vielen Gesprächen war keineswegs die Eisenbahn immer das Hauptthema. Die vielen Stunden vor unserem münsterländischen Herdfeuer oder in Ludwigs „Foto-Stübchen“ werde ich nicht vergessen.

Jürgen-Ulrich Ebel



Am Abend des 14. September 1978 brachte die 144 502 einen aus Vorkriegseilzugwagen gebildeten Nahverkehrs zug von Berchtesgaden nach Freilassing und fährt hier soeben in Bischofswiesen ein.

FOTO: KONRAD KOSCHINSKI

Die Nasenlosen

Dem vor allem in der Elektrik auch für die Großserien-E 44 wegweisenden Prototyp E 44 101 folgten zwei Kleinserien der Baureihe E 44.1, ab 1938 bezeichnet als E 44.5, ab 1968 als Baureihe 144. Die fast immer in Freilassing beheimateten Maschinen ohne Vorbau am Führerhaus brachten es auf bis zu 50 Einsatzjahre

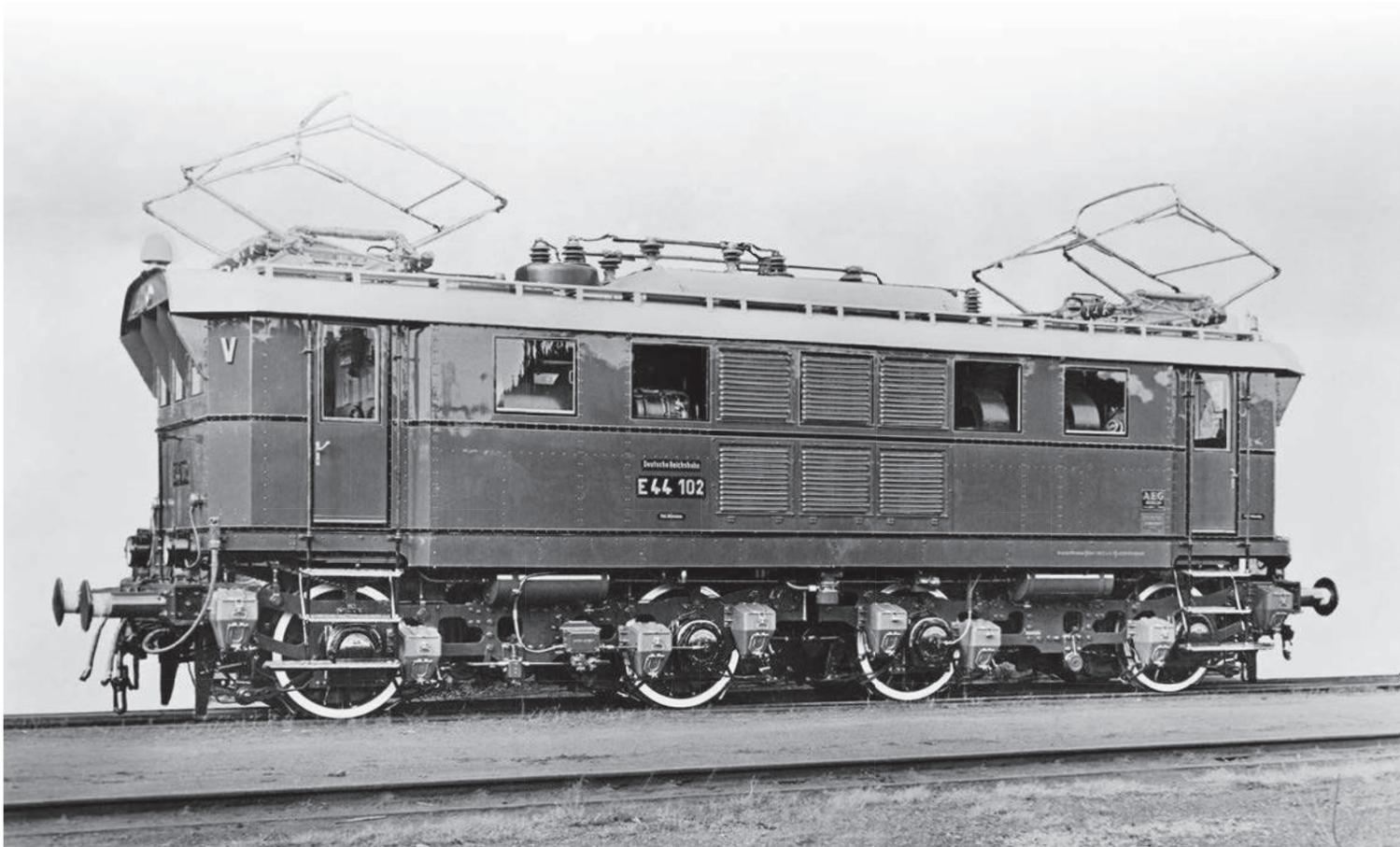
TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Die MSW-Probelok E 44 101 hatte sich im Versuchseinsatz auf der Strecke Freilassing – Berchtesgaden hervorragend bewährt, besser als die schon vor ihrer offiziellen Beheimatung beim Bw Freilassing hier ebenfalls erprobte E 44 001. Gegenüber den angestammten E 36 und E 36.2 konnte die Beförderungsleistung auf der krümmungsreichen 40-Promille-Rampe von Bad Reichenhall-Kirchberg nach Hallthurm von 90 Tonnen bei 30 km/h ohne Schubhilfe auf bis zu 220 Tonnen bei 50 km/h gesteigert werden. Daraufhin bestellte die DRG-Gruppenverwaltung Bayern noch im Jahr 1932 eigens für die Gebirgsbahn nach Berchtesgaden vier der E 44 101 sehr ähnliche Maschinen. Den Mechanteil fertigte wieder die BMAG, die elektrische Ausrüstung übernahm nach Liquidation der Maffei-Schwartzkopff-Werke die AEG.

Als erstes Exemplar dieser Kleinserie wurde die E 44 103 am 30. März 1933 geliefert, ihr folgten am 4. April die E 44 102, am 27. April die E 44 104 und am 26. Mai 1933 die E 44 105. Im Fahrzeugteil glichen die vier Lokomotiven weitgehend dem Prototyp. Beibehalten wurden der vorbaulose Lokkasten mit rechtsseitigem Maschinenraumgang, der Brückenrahmen in Schweißkonstruktion mit zwei Hauptträgern und einem mittleren Hilfs längsträger, die den Brückenrahmen zu etwa 75 Prozent seines Gewichts abstützenden Drehzapfen, die Drehzapfenlager mit +/-15 mm Seitenspiel, die restliche Abstützung der Brücke mittels schräg liegender Ausgleichsfedern auf den Drehgestellen, die pneumatische Achsdruckausgleichsrichtung sowie die Barrenbauweise der Drehgestelle. Jedoch wurden die Drehgestelle nicht mehr zentral längsgefedert miteinander gekuppelt, sondern wie bei der E 44 001 mit einer Dreiecks-Steifkupplung. Als Achslager kamen statt der SKF-Pendelrollenlager nun Peyinghaus-Gleitachslager mit Isothermos-Schmierung zum Einbau. Ferner änderte man die Anordnung der Sandkästen und Hauptluftbehälter.

Der Einbau größerer Fahrmotoren bedingte die Vergrößerung des Radsatzabstands in den Drehgestellen von 3050 mm



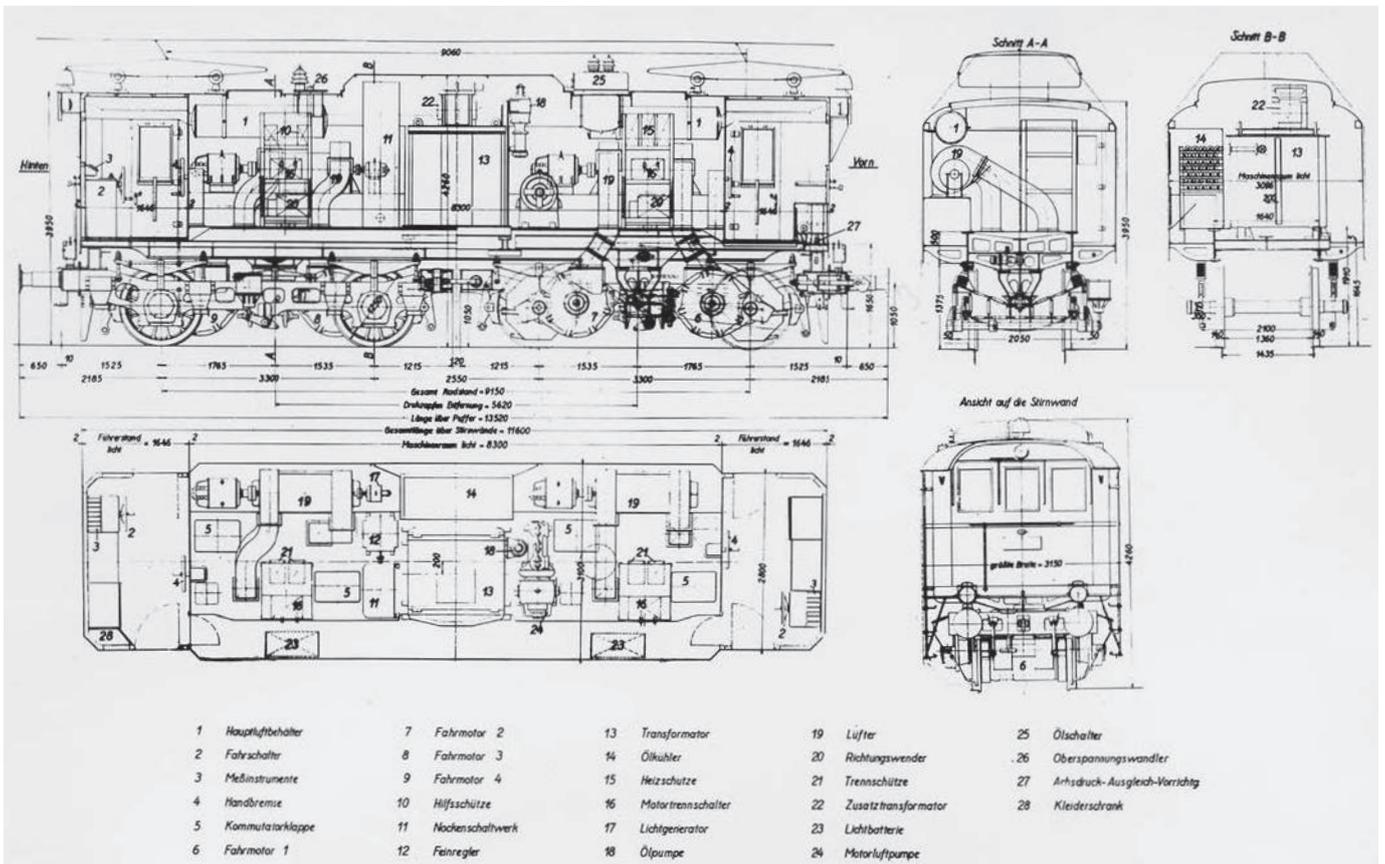


Die linke Seite der E 44 102 (spätere E 44 502) mit sechs Lüftergittern. Sie besaß ab Werk weiß abgesetzte schwarze Zierlinien.

FOTO: WERKFOTO AEG/SLG. HÜBNER

Schnittzeichnungen der E 44 102 bis 105. Die Länge über Puffer der Loks der ersten Kleinserie betrug 13 520 Millimeter.

ABB.: ARCHIV AEG/SLG. HÜBNER



auf 3300 mm. Aus der deshalb verschobenen relativen Lage gegenüber dem Drehzapfen resultierte die von 13 150 mm auf 13 520 mm vergrößerte Loklänge über Puffer.

Zum elektrischen Teil: Die E 44 102 bis 105 und auch die folgenden E 44 106 bis 109 wurden ebenso wie die E 44 101 mit Stromabnehmern der Bauart SBS 10 geliefert. Als Hauptschalter bekamen alle neun Loks den BBC-Ölschalter des Typs BO. Anstelle des vom Umspanner der E 75 abgeleiteten 1750-kVA-Trafos der E 44 101 erhielten die E 44 102 bis 105 den ebenfalls ölgekühlten Haupttransformator des neuen Typs BLT 101; wie der in den E 44 002 bis 081 und E 44 083 bis 102 eingebaute Umspanner BLT 590 leistete er dauernd 1450 kVA, war diesem aber mit einem wesentlich größeren Kernquerschnitt thermisch überlegen. Das handbetätigte Nockenschaltwerk des Typs ENW 3 mit 15 Dauerfahrstufen und Feinreglersteuerung war baugleich mit dem der E 04, E 05, E 44 101, E 44 002 bis 042 sowie E 93. Die von der AEG entwickelten Fahrmotoren mit Stahlgussgehäuse wogen deutlich mehr als die Motoren der E 44 101, sie

bekamen die Typenbezeichnung EKB 704 (für Einphasen-Kollektor-Bahnmotor mit 704 mm Ankerdurchmesser); ihre Stundenleistung betrug 400 kW bei 71 km/h.

Die Druckluft wurde vom auch in den Serien-E 44.0 eingebauten Kompressor Knorr VV 224 erzeugt, erforderte pro Stunde 100 Kubikmeter Luft, mithin 10 Kubikmeter mehr als der in der E 44 101 verwendete Typ VV 221. Während die Signallaternen bei der E 44 101 noch am Kastenaufbau befestigt waren, kamen sie bei den E 44 102 bis 105 auf die Pufferträger.

Ebenfalls für die Strecke Freilassing-Berchtesgaden gab die DRG im Jahr 1933 bei der AEG vier weitere E 44.1 mit leistungsgesteigertem E-Teil in Auftrag. Die Auslieferung der zweiten Kleinserie begann am 11. Mai 1934 mit der E 44 106, der am 4. Juni und 12. Juli 1934 die E 44 107 und 108 sowie am 10. Januar 1935 die E 44 109 folgten. Auch im nun ebenfalls von der AEG gefertigten Mechanteil wichen die Maschinen erheblich von der ersten Kleinserie ab.

Der Brückenrahmen stützte sich auf den Drehgestellen analog zur E 93 mittels in Töpfen geführter Schraubenfedern ab,

wobei die tragende Funktion des Drehzapfens entfiel. Der Radsatzstand in den Drehgestellen wurde von 3300 mm auf 3400 mm vergrößert, die Loklänge über Puffer wuchs von 13 520 mm auf 14 300 mm. Um das zulässige Gesamtgewicht von 80 t nicht zu überschreiten, führte man den Brückenrahmen mit den für die zweite Kleinserie charakteristischen Aussparungen in den Längsträgern aus. Augenfällig von den E 44 102 bis 105 unterschieden sich die Maschinen auch durch die (wie bei der E 44 101) weit oberhalb der Pufferbohlen angebrachten Signallaternen. Außerdem wich die Anordnung der Fenster und Lüfter von der ersten Kleinserie ab.

Der für die E 44 106 bis 109 neu entwickelte Transformator BLT 103 leistete dauernd 1500 kVA und kam dabei mit der halben Ölmenge des Vorgängertyps BLT 101 aus. Die leistungsgesteigerten Fahrmotoren des Typs EKB 725 hatten in den für 80 km/h zugelassenen E 44 506 und 507 eine Höchstdrehzahl von 1484 U/min, ihre Stundenleistung nach VDE-Definition betrug 550 kW bei 63,5 km/h. Bei den E 44 508 und 509 wurde zur Anhebung der

Die am 11. Mai 1934 gelieferte E 44 106 (spätere E 44 506) besaß ebenfalls weiß abgesetzte schwarze Zierlinien.

FOTO: WERKFOTO AEG/SLG. ASMUS



Kenndaten der Serien-E 44¹ bzw. -E 44⁵

	E 44 102 – 105	E 44 106 – 107	E 44 108–109
	ab 1938: E 44 502 – 505	ab 1938: E 44 506 – 507	ab 1938: E 44 508–509
Hersteller E-Teil/Mechanteil	AEG/BMAG	AEG	AEG
Achsanordnung	Bo'Bo'	Bo'Bo'	Bo'Bo'
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	80 km/h	90 km/h
Stundenleistung	1600 kW bei 71 km/h	2200 kW bei 63,5 km/h	2200 kW bei 68 km/h
Dauerleistung	1430 kW bei 74 km/h	2000 kW bei 67 km/h	2000 kW bei 72 km/h
Anfahrzugkraft	235 kN	259 kN	235 kN
Stundenzugkraft	81 kN	121 kN	117 kN
Dauerzugkraft	69 kN	108 kN	102 kN
Treibraddurchmesser (neu)	1 250 mm	1 250 mm	1 250 mm
Länge über Puffer	13 520 mm	14 300 mm	14 300 mm
Gesamtachsstand	9 150 mm	9 700 mm	9 700 mm
Drehgestellachsstand	3 300 mm	3 400 mm	3 400 mm
Drehzapfenabstand	5 620 mm	6 300 mm	6 300 mm
Dienstgewicht = Reibungsgewicht	79,2 t	79,6 t	79,1 t
maximale Radsatzlast	19,8 t	19,9 t	19,8 t
Transformator Bauart/ Typ	OFA/BLT 101	OFA/BLT 103	OFA/BLT 103
Dauerleistung	1450 kVA	1500 kVA	1500 kVA
Fahrmotoren Anzahl	4	4	4
Typ/Polzahl	EKB 704/10-polig	EKB 725/10-polig	EKB 725/10-polig
größte Spannung	434 V	507 V	507 V
Art des Antriebs	Tatzlager	Tatzlager	Tatzlager
Übersetzung des Zahnradgetriebes	19:80	19:80	20:79
Bremse	Kzbr	Kzbr	Kzbr
Beschaffungspreis	286 884 Reichsmark	275 594 Reichsmark	280 594 Reichsmark

Quellen:

Merkbuch der Deutschen Reichsbahn von 1941; für E 44 502 bis 505 Angaben zur Länge über Puffer und zum Gesamtachsstand jedoch gemäß BMAG-Zeichnung korrigiert

Weitere Längenangaben sowie Werte für Stunden- und Dauerzugkraft laut Bätzold/Fiebig: Deutsches Lok-Archiv Elektrische Lokomotiven, 7. Auflage 1992

Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h die maximale Drehzahl auf 1570 U/min gesteigert und das Übersetzungsverhältnis des Getriebes von 19:80 in 20:79 geändert; die Stunden- bzw. Nennleistung je Motor war nun mit 550 kW bei 68 km/h definiert. Die Getriebeübersetzung 20:79 wählte man dann auch für die E 94, und fast alle E 94 bis zur Betriebsnummer E 94 196 bekamen Fahrmotoren des geringfügig modifizierten Typs WKB 725 a.

Um im Nummernschema Platz für weitere Lieferungen der E 44.0 zu schaffen, änderte die Reichsbahn im Jahr 1938 die Bauartenbezeichnung der neun Lokomotiven von E 44.1 in E 44.5 und dementsprechend die Betriebsnummern in E 44 501 bis 509. Das Anbringen der neuen Schilder zog sich aber bis zum Frühjahr 1939 hin.

Abgesehen vom baldigen Ausbau (oder zunächst nur der Stilllegung?) der elektrischen Widerstandsbremse in der E 44 101, wurden zur Reichsbahnzeit keine bedeutenden Bauartänderungen vorgenommen. Vereinzelt kam es zum Tausch der Stromabnehmer SBS 10 gegen solche des Typs SBS 9, bildlich belegt ist dies nur zur DB-Zeit bei E 44 504.

Versuchsweise erhielten ab 1951 alle E 44.5 auf SBS-10-Stromabnehmern an-

gebrachte Mehrstoff-Doppelschleifstücke (Kohleschleifstücke mit Kupferblechmantel) nach Patent Dr. Kasperowski. Diese ermöglichten bereits Einbügelbetrieb und blieben mindestens zum Teil bis in die 1960er Jahre hinein montiert.

Um 1955 ließ die Bundesbahn alle E 44.5 mit Packwagensteckdosen ausrüsten. In den späten Fünfzigern glich das AW München-Freimann die Brückenabstützung der E 44 502 bis 505 jener der E 44 506 bis 509 an. In den 1960er Jahren wurden bei allen E 44.5 (außer der ausgeschiedenen E 44 501) die Achslagerführungen mit Gleitplatten aus Hartmanganstahl versehen. Um 1968 bekamen die Loks DeLimon-Spurkranzschmierung.

Im Dezember 1967 rüstete das Bw Freilassing die E 44 508 zunächst nur am vorderen Drehgestell mit Räumblechen („Räumschauflern“) anstelle der bisherigen Bahnräumer aus, vier Monate später auch am hinteren Drehgestell. Im Laufe des Jahres 1968 erhielten alle anderen E 44.5 (nunmehr als 144.5) solche Räumbleche.

Um 1970 ersetzte das Bw Freilassing bei allen 144.5 die alten großen Signallaternen durch DB-Einheitsleuchten. Im Zeitraum 1974 bis Anfang 1977 tauschte es ebenfalls bei sämtlichen Loks die Strom-

abnehmer SBS 10 gegen von abgestellten E 16 demontierte Umbau-Stromabnehmer der Bauarten SBS 10/54 oder SBS 9/54 mit Pendelwippe und Doppelschleifstück für Einbügelbetrieb aus. Schließlich begann die DB im Jahr 1976 mit der Vorbereitung der 144 502, 504, 505 und 507 für den Zugbahnfunk, aber nur die 144 504 erhielt noch eine Dachantenne. Komplett installiert wurde die ZBF-Einrichtung bei keiner 144.5.

Ab Mitte der 1970er Jahre entfernte das Bw Freilassing teils nur einseitig die Signalglocken auf dem Dach. Mit beiden Lätewerken liefen bis zu ihrem Einsatzende nur die 144 504 (1983), 506 (1977) und 509 (1978). Jedoch bekam die seit 1980 glockenlose 144 502 im Zuge der äußerlichen Aufarbeitung anlässlich ihres 50. Geburtstags Anfang 1983 wieder zwei Lätewerke.

Knapp zwei Jahre nach Zuteilung der damals noch als E 44 90 geführten E 44 101 im Juni 1931 erhielt das Bw Freilassing im Frühjahr 1933 die ersten vier Serien-E 44.5. Den am 30. April abgenommenen E 44 102 und 103 folgten die E 44 104 (Abnahme 4. Mai) und E 44 105 (Abnahme 26. Mai). Auf der Strecke nach Berchtesgaden übernahmen die Lokomotiven sogleich einen Großteil der bisher mit den E 36 und E 36.2 (bayer. EP 3 und EP 4) gefahrenen, übrigen



E 44 507 mit E 10 bei Bischofswiesen (Mai 1965).

FOTO: ULRICH MONTFORT

Personenzug mit E 44 502 bei Bad Reichenhall (Sommer 1951).

FOTO: SAMMLUNG ASMUS





Mit einem aus „Donnerbüchsen“ gebildeten Personenzug nach Freilassing fährt die E 44 506 am 10. April 1962 bei Berchtesgaden talaufwärts Richtung Hallthurm.

FOTO: GERHARD GRESS

Farbleid im Wandel

Über die ursprüngliche Farbgebung der während ihrer Erprobung buchmäßig als E 44 90 bezeichneten E 44 101 liegen keine genauen Angaben vor. Die E 44 102 bis 109 wurden gemäß Regelanstrich für elektrische Lokomotiven mit blaugrauem Kastenaufbau geliefert. Die E 44 102 bis 105 bekamen, wie in der BMAG-Anstrichzeichnung vorgesehen, mittig des Kastens und zum Rahmen hin weiß umrandete schwarze Zierlinien. Die komplett von AEG gefertigten E 44 106 bis 109 hatten weiß abgesetzte schwarze Zierlinien nur um das Seitenwandfeld und die Türen. Das Dach der E 44 102 bis 109 war hellgrau lackiert, die Stromabnehmer waren silberfarben gehalten; die Gelenckecken der Stromabnehmer, Dachleitungen und Radsterne waren rot, abweichend vom Regelanstrich jedoch Brücken- und Drehgestellrahmen der E 44 102 bis 105 außen nicht schwarz, sondern dunkelgrün lackiert.

Das 1950 von der DB eingeführte Farbschema für Elloks galt natürlich auch für die nunmehrigen E 44.5. Bereits im Jahr 1950 lackierte das EAW München-Freimann den Lokkasten der E 44 508 flaschengrün, als letzte E 44⁵ bekam im Jahr 1953 die E 44 503 diesen Kastenanstrich. Im Zeitraum 1961 bis 1967 erfolgte die Umlackierung der Lokkästen in Chromoxidgrün, bei Hauptuntersuchungen ab 1966 erhielten die E 44.5 einen umbragrauen Dachanstrich. Im Jahr 1971 wurde der 144 503 anstelle des Schriftzugs „Deutsche Bundesbahn“ beidseitig ein kleines DB-Signet aufgeklebt, die anderen sieben 144.5 bekamen bis 1973 den „DB-Keks“ in wesentlich größerer Ausführung (1974 dann auch die 144 503).



Im dichten Schneegestöber von Freilassing nach Berchtesgaden: Die 144.5 hat ihr Ziel am 1. Januar 1978 fast erreicht.

FOTO: H. LÜDICKE

meist ab und bis Salzburg verkehrenden Personenzüge.

Rund ein Jahr später verstärkten die am 11. Mai bzw. 12. Juli 1934 abgenommenen E 44 106 und 108 den Freilassing-er E 44.1-Bestand. Komplettiert wurde er um die am 10. Januar 1935 abgenommene E 44 109 und schließlich um die E 44 107, deren Abnahme sich nach der schon im Juni 1934 absolvierten Probefahrt auf der Strecke München – Rosenheim bis zum 31. Dezem-

ber 1935 verzögert hatte. Mit dem Erscheinen der zweiten Kleinserie ging der Einsatz bayerischer Stangen-Elloks auf der Strecke Freilassing – Berchtesgaden auch im Güterzugdienst stark zurück. Eigentlich reichten die nun neun E 44.1 aus, um dort den gesamten planmäßigen Zugverkehr abzuwickeln. Jedoch bespannten sie in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre zunehmend Regierungs-sonderzüge, so dass im Planbetrieb Länderbahnlokomotiven einspringen mussten.

Ansonsten befuhren die E 44.1 bzw. (ab 1938) E 44.5 auch die Strecke München – Salzburg, vor allem die für 90 km/h zugelassenen E 44 108 und 109 respektive E 44 508 und 509. Im Juni 1941 erlitt die E 44 508 bei einem Frontalzusammenstoß im Bahnhof München-Trudering schwerste Schäden, die das RAW Freimann während des Krieges nicht mehr beheben konnte. Erst am 30. April 1947 verließ die instand gesetzte Lok das Münchner Ausbesserungswerk.

- ANZEIGE -

Lenz
ELEKTRONIK GMBH

Über - Gang

Wenn Sie jetzt das erste Eisenbahn Journal des Jahres 2018 in Händen halten, dann ist wieder ein ganzes Jahr an uns vorbei gesaust. Kommt es Ihnen auch so vor, als verginge die Zeit immer schneller? Oder wird sie einfach nur schneller?

Wir nehmen uns gerne die Zeit, uns für ein gutes und erfolgreiches Jahr zu bedanken bei allen, die mit uns auf die eine oder andere Weise verbunden sind: bei Mitarbeitern, Zulieferern, Freunden, Unterstützern und, natürlich, bei Ihnen, unseren Kunden.

Auch 2018 bleiben wir unserer Firmenphilosophie treu: Tolle Produkte und bestmöglichen Service für Modellbahner zu bieten. Versprochen. In diesem Sinne:

Frohes Fest, guten Rutsch und ein tolles Jahr 2018!

www.lenz-elektronik.de

Lenz-Elektronik GmbH · Vogelsang 14 · 35398 Gießen · 06403 - 900 10 · info@lenz-elektronik.de



Oben:
Der aus IC-Wagen gebildete N 5513 mit 144 504 kreuzt in Bischofswiesen die 144 505 mit N 5510 nach Freilassing (28. Mai 1979).

Rechts:
144 507 war am 28. Mai 1979 Zuglok des Ng 67985 nach Berchtesgaden, hier in Bischofswiesen.

FOTOS: W. BÜGEL/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG (2)

Rechte Seite:
Die 144 502 ist am 27. Juli 1979 mit einem Packwagen und einem gedeckten Güterwagen in Bayerisch Gmain eingetroffen, rechts fährt die 144 505 mit dem E 722 nach Dortmund ein (ab Freilassing als D 722).

FOTO: KONRAD KOSCHINSKI





Wie andere süddeutsche Elloks wurden in den Kriegsjahren E 44.5 hilfswise auch im RAW Innsbruck ausgebessert, die E 44 509 erhielt dort vom 7. August bis 6. Oktober 1944 eine E4-Hauptuntersuchung.

Von Mai bis Oktober 1943 bekam das Bw Freilassing zehn E 44 mit elektrischer

Widerstandsbremse. Folglich wechselten die E 44 501 bis 505 und die E 44 507 im Zeitraum August bis November 1943 zum Bw München Ost. Doch im Sommer 1944 gab das Bw Freilassing neun E 44 W an die Bahnbetriebswerke München Ost und München Hbf ab, wo man sie wegen

ihrer E-Bremse für Militärtransporte auf der Strecke zum Brenner benötigte. Deshalb kehrten die in Freilassing schmerzlich vermissten E 44.5 in ihre alte Heimat zurück: bereits Ende Juni/Anfang Juli 1944 die E 44 502, 503, 504 und 507, im August 1944 die nach einem Tieffliegerbeschluss im

- ANZEIGE -

Leuchten für Räume

Tipp:



5205

Verteilerleiste mit Powermodul

UVP: 20,50 €

- ▶ Flackerfreie LED-Beleuchtung
- ▶ Doppelt so helle LEDs
- ▶ Mit weiteren Verteilerleisten erweiterbar
- ▶ Leistung des Powermoduls für über 100 LEDs ausreichend

6044

Adapterstift für Verteilerleiste, 25 Stück

UVP: 2,90 €

- ▶ Lötfreies Ausrüsten dünner Kabel und Litzen
- ▶ Zum Einstecken in Verteilerleiste



- ▶ Vielseitige Innenraumleuchten, z. B. zur Wohnzimmereinrichtung
- ▶ Wartungsfrei dank LED-Beleuchtung
- ▶ Perfekt geeignet zur Ergänzung von Inneneinrichtungen



H0

6170

Deckenlampe, LED warmweiß

UVP: 7,30 €
Höhe: 1,5 mm
Ø: 4,6 mm



H0

6171

Zimmerleuchte hängend, LED warmweiß

UVP: 7,90 €
Höhe: 7 mm



H0

6172

Stehlampe, LED warmweiß

UVP: 9,90 €
Höhe: 18 mm



Viessmann



8999

Viessmann Katalog 2017/18 DE



www.viessmann-modell.de

RAW Freimann ausgebesserte E 44 505 und Ende November 1944 die E 44 501.

Bei Kriegsende weilten neben der E 44 508 auch die E 44 503 und 507 im RAW. Nach Reparatur der E 44 507 verfügte das Bw Freilassing Ende Juli 1945 wieder über sieben E 44.5. Jedoch musste es Anfang Juli 1946 die mittlerweile ebenfalls reparierte E 44 503 und die E 44 504 für den Einsatz zwischen München und Mittenwald sowie Garmisch-Partenkirchen und Reutte in Tirol an das Bw Garmisch verleihen. Erst im März bzw. Mai 1949 kehrten die beiden Leihloks nach Freilassing zurück, wo seit Anfang Mai 1947 erneut auch die E 44 508 zur Verfügung stand.

1947 erzielten die acht Serien-E 44.5 im Schnitt eine Laufleistung von rund 52 000 km. 1951 brachten sie es auf durchschnittlich 82 000 km, wobei die E 44 503 und 509 mehr als 100 000 km leisteten. Die höchsten Durchschnittsleistungungen im gesamten Einsatzzeitraum erreichten die Maschinen 1956 mit rund 94 000 km, dabei glänzte die E 44 502 mit dem Spitzenwert von exakt 113 991 km, Rang zwei belegte die E 44 506 mit genau 107 594 km. Um diese Zeit kamen die E 44.5 regulär bis München Hbf, laut Laufplan vom Sommer 1955 beförderten sie dorthin abends den P 1816 und fuhren morgens mit dem P 1801 nach Freilassing zurück.

Hauptsächlich Rangierarbeiten in Bad Reichenhall und Schiebedienste hinauf nach Hallthurm verrichtete damals die „Vorauslokomotive“ E 44 501. Nach einer in 27 Jahren erzielten Gesamtleistung von 1 170 033 Kilometern wurde sie am 1. Juli 1958 z-gestellt und per 8. November 1960 ausgemustert, blieb aber als „Übungsobjekt zum Aufgleisen“ noch zwei Jahrzehnte lang erhalten.

Die E 44 504 rückte am 1. Dezember 1958 zur Generalüberholung ins AW München-Freimann ein, wo sie bis 12. Dezember 1961 verweilte. Angesichts des Vormarsches der Einheits-Elloks verzichtete die Deutsche Bundesbahn auf die Generalüberholung weiterer E 44.5. Im Zuge der Konzentration aller E 16 und E 18 der BD München im Bw Freilassing und der Abgabe von sieben Rosenheimer E 44 an das Bw München Ost wurden zum Fahrplanwechsel am 25. September 1966 sämtliche E 44.5 zum Bw Rosenheim umbeheimatet. Am Einsatz änderte diese aus Sicht der Freilassinger Personale bedenkliche Maßnahme aber wenig, auf der Strecke nach Berchtesgaden übernahmen E 18 und E 60 einzelne Leistungen. Schon am 6. Oktober 1967 erhielt das Bw Freilassing die E 44 503 zurück. Die anderen sieben inzwischen als Baureihe 144.5 geführten E 44.5 bekam es am 26. Mai 1968 wieder.

Das Anbringen der neuen EDV-Nummern an den Lokomotiven kam erst im Januar 1969 zum Abschluss.

In den Jahren von 1969 bis 1972 erzielten die 144.5 mit durchschnittlich 80 000 bis 90 000 km pro Lokomotive und Jahr fast so hohe durchschnittliche Laufleistungen wie Mitte der 1950er Jahre. Danach sanken die Werte ab, jedoch erforderten die Umlaufpläne weiterhin fünf oder sechs Maschinen für alle Züge auf der Berchtesgadener Bahn, etliche Leistungen zwischen Freilassing und Salzburg sowie einzelne Nahgüterzüge zwischen Freilassing und Traunstein oder Rosenheim. Mit Sonderleistungen oder als Ersatz für ausgefallene E 16 kamen die Lokomotiven immer noch bis München. Den bedarfsweise verkehrenden Kühlwagenzug von Salzburg nach München Süd (zur Großmarkthalle) bespannte bis Mitte der 1970er Jahre häufig die 144 508 oder 509. Mit Reisebürosonderzügen und ersatzweise für ausgefallene Wendezug-144 gelangten die 144.5 auch auf die Strecke Traunstein – Ruhpolding.

Aufgrund der zügigen Anlieferung von Lokomotiven der Baureihe 111 strich die DB die Baureihe 144.5 Anfang 1977 aus dem Unterhaltungsbestand. Die 144 508 wurde am 21. Februar 1977 z-gestellt und per 30. Juni 1977 ausgemustert. Ein Motorschaden bedeutete für die 144 506 das vorfristige Aus, ihre z-Stellung erfolgte am 11. Juli 1977, ihre Ausmusterung am 29. September 1977. Wegen eines Aufstoßschadens schied am 1. Mai 1978 die 144 509 aus dem Betriebsbestand (ausgemustert 30.11.78). Ergo waren bloß noch fünf Maschinen einsatzfähig, für die im Sommer 1978 ein viertägiger Umlauf hauptsächlich mit Leistungen auf der Strecke nach Berchtesgaden und ein eintägiger Plan mit Leistungen zwischen Freilassing und Salzburg galt. Oft wurden aber nur zwei 144.5 eingesetzt, zumal am 28. Juli 1978 auch die 144 503 in den z-Park wechselte (ausgemustert 30.11.78). In die Bresche sprangen Freilassinger 194 und durch das Ausnutzen langer Wendezeiten in Freilassing verfügbare 110er, 111er oder 140er.

Im Winterfahrplan 1978/79 übernahmen Münchner 111er regulär etwa die Hälfte der Berchtesgadener Leistungen. Der Planbedarf für die 144.5 schrumpfte auf zwei Loks zuzüglich einer Maschine an Wochenenden. Gemäß dem ab 27. Mai 1979 gültigen dreitägigen Laufplan bespannten

die 144.5 von Freilassing nach Berchtesgaden sogar den IC 511. Letztmalig D-Züge beförderten sie hier im Winter 1974/75. Danach waren, wie auch in manchen früheren Fahrplanperioden, im Abschnitt Freilassing – Berchtesgaden zu Eilzügen degradierte Schnellzüge die hochwertigsten Planleistungen.

Dreitägige Umlaufpläne mit ab Winter 1980/81 allerdings stark reduzierten Laufleistungen gab es für die 144.5 bis 1982. Der Plan vom Sommer 1981 sah mit dem E 798 ab Berchtesgaden wieder mal den Einsatz in Doppelbespannung vor, die jedoch in allen möglichen Varianten zu beobachten war und eher selten mit zwei 144.5. Zum Fahrplanwechsel am 23. Mai 1982 wurde für die verbliebenen vier Maschinen ein nur noch eintägiger Laufplan mit Nahverkehrs-, Leerreise- und Güterzügen zwischen Freilassing und Salzburg aufgestellt, die Tagesleistung betrug schlappe 56 km.

Es war der letzte Plan für die 144.5. Am 26. September 1982 schied die 144 505 aus dem Betriebsbestand, vier Tage später die 144 507. Auf Initiative des Traunsteiner Eisenbahnclubs „ES 1“ bespannten am 4. April 1983 die auf den Tag genau vor 50 Jahren gelieferte 144 502 und die 144 504 wieder

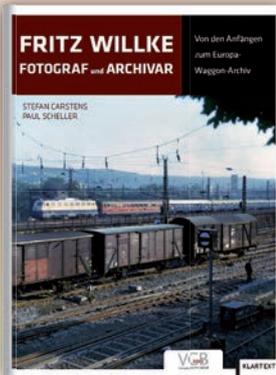


Der Nachwelt erhalten blieb u.a. E 44 508, hier neben E 44 001 in Bochum-Dahlhausen (1985). FOTO: W. WÖLKE

Planzüge auf der Berchtesgadener Strecke, außerdem kam mit der 144 170 eine ehemalige E 44 W zum Einsatz. Das „Geburtskind“ 144 502 war frisch lackiert, beschriftet als E 44 502 und mit alten Laternen bestückt. Nach einigen weiteren Einsätzen der 144 502 beförderte am 27. und 28. Mai 1983 nochmals die 144 504 ein Zugpaar nach und von Berchtesgaden. Am 29. Mai 1983 wurden die letzten aktiven 144.5 z-gestellt und zusammen mit den 144 505 und 507 ausgemustert. Drei E 44.5 sind erhalten geblieben: die E 44 502 als Denkmallok in Freilassing, die heute vom Thüringer Eisenbahnverein in Weimar betreute E 44 507 und die schließlich zur „Lokwelt Freilassing“ gelangte E 44 508. □

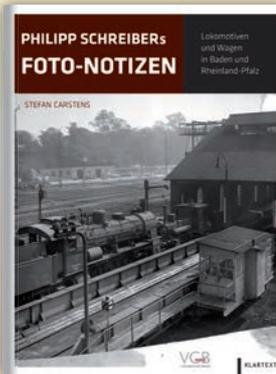
KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE

Weitere Bücher aus dieser Reihe



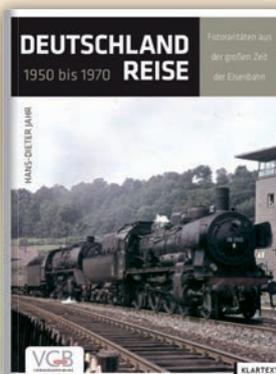
Fritz Willke – Fotograf und Archivar

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



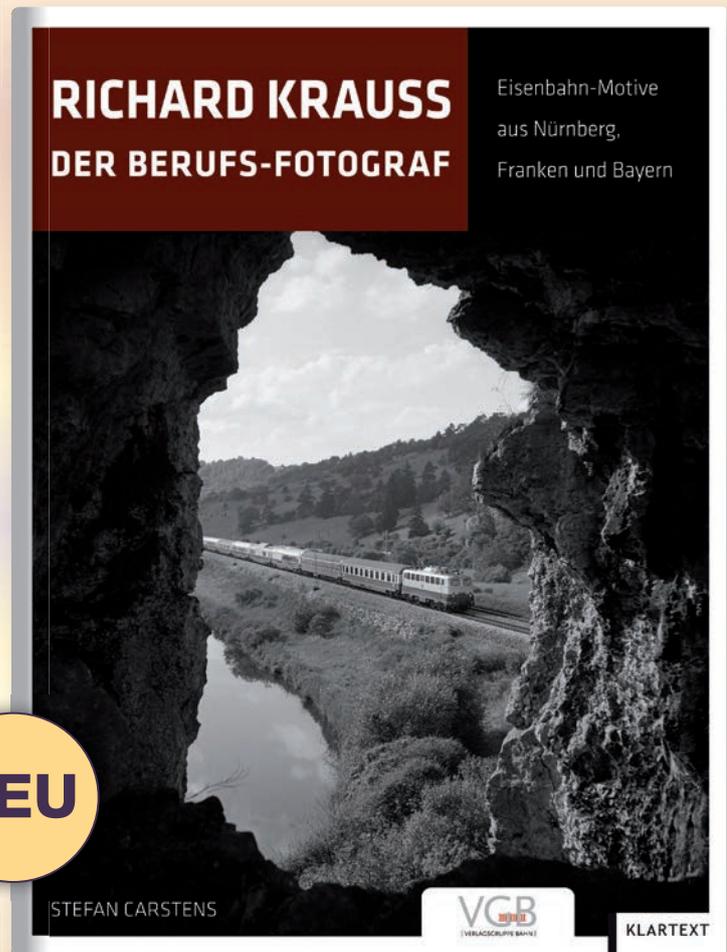
Philipp Schreibers Foto-Notizen

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



Deutschlandreise 1950 bis 1970

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



Richard Krauss – Der Berufs-Fotograf

Eisenbahn-Motive aus Nürnberg, Franken und Bayern

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

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

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

Best.-Nr. 581732 | € 29,95

Unverhofftes Winter- Märchen

Januar 2016 an der Strecke München–
Mühldorf: Schnee, minus 15 Grad,
alte Infrastruktur und modernes DB-Rot,
aber auch „richtige“ Dieselloks...
Dabei war es mehr oder weniger Zufall,
dass der Fotograf *Michael Giegold* mit
seiner Kamera dort unterwegs war



Traxx-Diesellok 245 014 mit RB 27027 Richtung
Mühldorf an der Einfahrt in den Bahnhof
Hörlkofen (21. Januar 2016).



Man kann nicht umhin, hier noch von richtiger Diesel-power zu reden: 247 031 vom Typ Class 77 mit nachmittäglichem Containerzug Richtung München in Thann-Matzbach ausfahrend (21. Januar 2016).





Details im Bahnhof Hörlkofen: Schild, Fußgängerdrehkreuz und Schranke mit Läutewerk sowie ein alter Zeitungsautomat.





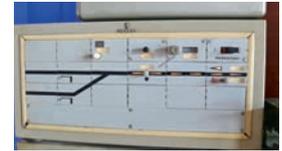
245 009 mit RB 27031
Richtung Mühldorf
bei Obergeislbach im
Abschnitt Walperts-
kirchen – Thann-Matzbach
(21. Januar 2016).



RB 27036 Richtung
München in Hörlkofen
ausfahrend.



RB 27038 Richtung München vor Hörlkofen am Vorsignal der Bahnhofseinfahrt (22. Januar 2016).



Alte Stellwerkstechnik im Bahnhof Hörlkofen.



Eigentlich wollte ich meine Lebensgefährtin nur zur einer Sportveranstaltung in Erding begleiten. Aber es kam anders. Schon auf der Fahrt von Oberfranken nach Südostbayern begleitete uns hervorragendes Winterwetter – stahlblauer Himmel und Dauerfrost bei minus 15 Grad.

In Erding angekommen wollte ich nur mal sehen, wie es an der Strecke München – Mühldorf aktuell so aussieht. Ich machte mich auf nach Walpertskirchen, das lag am nächsten bei Erding. Dort stehen immerhin noch drei Formsignale, sogar ein bayerisches darunter, und eine Gedenktafel für den alten Bahnhof, der abgerissen wurde. Genau in diesem Moment brauste ein

Doppelstockzug ohne Halt, bespannt mit einer Maschine der Baureihe 245 (Diesellok der Traxx-Familie), durch. Nun beschloss ich, mir auch den nächsten Bahnhof, Hörlkofen, mal anzusehen.

Schon auf dem Weg dorthin entdeckte ich an der Strecke ein Formvorsignal, das Eisenbahnfotografenherz schlug schneller. In Hörlkofen angekommen traute ich meinen Augen und Ohren nicht (die Schranken bimmeln noch!): Formsignale, mechanische Schranken, Läutewerke, Drehkreuze und noch richtige Bahnsteige. Sogar ein alter Zeitungsautomat stand am Bahnhof.

Jetzt machte ich mich auf, die weitere Strecke Richtung Mühldorf zu erkun-

den. In Obergeislbach bei Kilometer 36,46 befindet sich schon ein modernisierter Bahnübergang. Der nächste Bahnhof ist Thann-Matzbach, wo zu meiner großen Freude die Eisenbahnfotografenwelt noch in Ordnung ist: wieder Formsignale und unzählige Spannwerke. Die Straßen führen durch gemauerte Unterführungen unter dem Bahndamm durch. Weil mich das Vorsignal bei Obergeislbach schon auf der Herfahrt fasziniert hat und weil in Dorfen, dem nächsten Bahnhof Richtung Mühldorf, laut Fahrdienstleiters Auskunft nur Lichtsignale stehen, führte mich mein Weg nochmal zurück. Die Sonne ging um halb fünf unter – es war ja erst um Mitte Januar –, sodass ich um diese Zeit noch ein stimmungsvolles Abendbild in Hörlkofen machen konnte. Der erste Tag des Wochenendes war nun schon zu Ende, aber die eingangs erwähnte Sportveranstaltung, ein Seminar, dauerte Gott sei Dank zwei Tage.

So ging es digital mit frisch geladenen Akkus und analog mit neu eingelegtem Kodak-Extracolor-Diafilm (aus „eingefrorenen“ Restbeständen) am Sonntag nochmal nach Hörlkofen. Der nächste Bahnhof Richtung München ist Markt Schwaben, doch der ist schon modernisiert. Also bleibe ich in Hörlkofen und komme mit dem diensthabenden Fahrdienstleiter in ein nettes Ge-



**Güterzug XP 60693
Wackerwerk – München, bespannt
mit 247 007, in Hörlkofen
ausfahrend (22. Januar 2016).**

**245 009 mit RB 27033 Richtung Mühlendorf
am Einfahrtsignal von Thann-Matzbach –
Winteridylle pur (22. Januar 2016)!**

spräch. Er gibt mir Tipps zu den Güterzugfahrzeiten und ermöglicht mir herrliche Fotos von der alten Stellwerkstechnik. Danach werden noch schöne Winterimpressionen um Hörlkofen eingefangen.

Da gegen 16 Uhr schon die Heimfahrt nach Oberfranken anstand, gab es nochmals einen kurzen Abstecher nach Thann-Matzbach, weil es so schön war.

Der Streckenabschnitt Hörlkofen – Thann-Matzbach ist wirklich noch ein Kleinod mit bezaubernder mechanischer Technik im Verlauf der Strecke München – Mühlendorf. Die zwei Tage dort im Januar 2016 waren ein herrliches Erlebnis – und dies vollkommen unverhofft. □



**Nachschuss auf 245 009 mit RB 27046
Richtung München in Hörlkofen.**





Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

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

*Wir wünschen Ihnen ein gesegnetes
Weihnachtsfest und einen Guten
Rutsch ins Neue Jahr 2018
Ihr ETS-Team*

Zwischen den Feiertagen sind wir für Sie da!

Originalbild von unserer
Gartenbahnanlage

Ihre VGB-Vertriebspartner in Mannheim

- **Bahnhofsbuchhandlung**, im Hbf
- **Berton Modelleisenbahnen**, Schulstr. 87
- **Modellbahntreff König**, Dürkheimer Str. 20



VGB
VERLAGSGRUPPE BAHN

Anlagenunterbau mit dem BASIS-PLUS-SYSTEM

**Der stabile Unterbau für alle Baugrößen und Anlagenformen in
Platten und Rahmenbauweise.**

- Aus 12 mm Sperrholz, siebenfach verleimt.
- Rahmen mit Mittelstegen, Kreuzüberplattung, Dübelverbindungen, vorgebohrten Schraublöchern und Kabelausparungen.
- Systemelemente von 40x40 cm bis 120x120 cm.
- Anlagenplatten und Leisten für Gleistrassen, Träger sowie Rahmenanbauten.
- Füße mit Rollen, Gleiswendel mit Gewindestangen.

**Prospekt und mehr Informationen
unter www.modellplan.de**

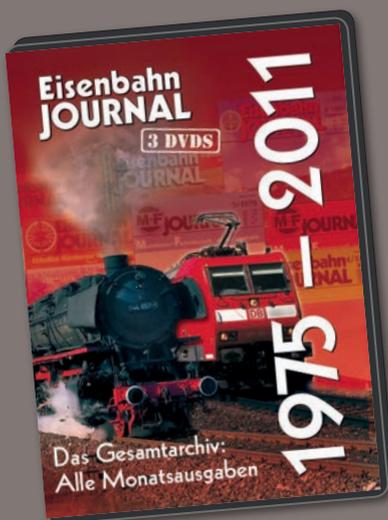


modellplan
... Software + Technik für Modellbahner

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

Eisenbahn-Bibliothek im Taschenbuch-Format

Eisenbahn-Journal 1975–2011



Dieses digitale Archiv ist ein einzigartiges Nachschlagewerk und eine Fundgrube an Informationen zur großen und zur kleinen Eisenbahn. Es enthält auf drei DVDs alle bisher erschienenen Monatsausgaben der Zeitschrift „Eisenbahn-Journal“ seit ihrer Gründung im Jahr 1975 bis einschließlich 2011 – insgesamt 37 komplette Jahrgänge mit allen jemals erschienenen Beiträgen. Mit übersichtlicher Menüführung und Gesamthaltsverzeichnis,

welches das Auffinden von Artikeln zu bestimmten Themen und Stichworten ermöglicht.

3 DVDs in Multibox · Best.-Nr. 590405 | € 40,-

Für alle Computer mit pdf-Anzeigeprogramm und HTML-Browser

12 x Eisenbahn-Journal

auf einen Klick



Die neueste Archiv-CD-ROM der Eisenbahn-Journal-Redaktion beinhaltet den kompletten Jahrgang 2017 mit allen 12 Monatsausgaben. Die originalen Druckdateien wurden für die Bildschirmanzeige aufbereitet, optimiert und als pdf-Dateien gespeichert. Sie lassen sich am Bildschirm betrachten, seitenweise ausdrucken, auf einzelne Worte oder Textteile hin durchsuchen. Das Jahresinhaltsverzeichnis bietet den Überblick über alle im Jahr 2017 im Eisenbahn-Journal erschienenen Artikel.

CD in Singlebox · Best.-Nr. 591701 · € 15,-

Systemanforderungen: Jedes Computersystem, für das ein Adobe-Reader existiert. Die benötigte Software zum Anzeigen und Betrachten – Adobe-Reader für Windows – können Sie von dieser CD aus direkt installieren. Versionen für Apple- oder Linux-Computer sind bei Adobe im Internet herunterladbar.



MOMENTE

Wilhelm Zwo in Krommenohl

TEXT UND FOTO: AXEL JOHANSEN

Früher war alles anders. Nicht unbedingt besser – anders eben. Da lag südlich der Wipperfürther Straße in Rönsahl-Krommenohl das Gleis der Eisenbahnstrecke Marienheide – Wipperfürth. Heute ist dort ein geteilter Radweg. Früher fuhr auf den Gleisen der Schienenbus, der die Dampflok der Baureihen 74.5, 86, 50 und 57.10 abgelöst hatte. Auf der Straße, der heutigen

B 256, war damals „nix los“, wie man heute sagen würden und wie auf dem Bild auch gut zu erkennen ist. Heute ist nicht nur auf dem Radweg jede Menge Betrieb mit Fahrradfahrern, Inline-Skatern und Wanderern, noch „viel doller“ geht es auf der Fahrbahn zu: Pkw, Lastwagen und Motorräder bewältigen in unendlichen Kolonnen den „Individualverkehr“, zahlreiche Omnibusse haben überdies



den „schienegebundenen öffentlichen Personen-Nahverkehr“ auf ihre Weise an sich gerissen.

Das Schild des im Hintergrund sichtbaren Portals des „Krommenohler Tunnels“ gibt nicht nur zum Namen des Bauwerks Auskunft, sondern auch zu dessen Ausdehnung: Ganze 90 Meter Bergdurchfahrt wurden dem Fahrgast damals und werden dem Radfahrer heute geboten – jedenfalls im Sommer, denn im Winter gehören diese 90 Meter ausschließlich den Fledermäusen. Der in einer leichten Kurve liegende Tunnel kann durchaus zu den unbedeutenden Bauwerken dieser Art gezählt werden, was im Hinblick auf die hier heimischen Fledermausarten nicht zutreffend ist. Früher war der „Krommenohler Tunnel“ aber umso bedeutungsvoller für die in unmittelbarer Nachbarschaft ansässigen und durch Heirat verwandten Fabrikanten-Familien Cramer und Buchholz, die

vor dem Ersten Weltkrieg zur reichen Upper Class in der preußischen Gesellschaft gehörten. Glaubt man dem oberbergischen Geschichtsschreiber Harry Böseke, dann wurde der Tunnel nur auf besonderen Wunsch der Herrschaften von Buchholz gebaut. Deren exklusive Villa lag nämlich rechterhand etwas unterhalb des Straßenniveaus am Ende der im Bild sichtbaren S-Kurve, so dass die Hochwohlgeborenen fürchteten, vom Lärm und vom Rauch der Lokomotiven belästigt zu werden. Und nicht nur das, es ging noch um Wichtigeres: Die Eisenbahnlinie drohte das Jagdrevier dieser ungemein wohlhabenden Honoratioren zu zerteilen, und dagegen musste man nun wirklich etwas unternehmen.

Nun darf man sich das grundsätzlich nicht so einfach vorstellen, wenn ein Bürger damals zur Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung ging und forderte, eine Eisenbahnstrecke müsse nach seinen Vorstellungen verlegt werden, dass in diesem Fall also nicht die Bahntrasse dem Schwenk der Straße folgen und der Berghang etwas „angekratzt“ werden möge, sondern ein Tunnel angelegt werden müsse. Das Gewünschte zu erreichen war für die Buchholzens aber kein Problem – schließlich war man mit Friedrich Wilhelm Viktor Albert von Preussen, kurz mit seiner allerhöchsten Majestät Kaiser Wilhelm Zwo befreundet. Die Freundschaft zwischen dem Buchholz-Clan und Wilhelm beruhte nicht nur auf umfangreichen und für die Buchholzens äußerst einträglichen Geschäften mit Schwarzpulver, Munition und Sprengstoffen für die preußische Armee. Bedeutsam war auch, dass der Kaiser mit dem Familienmitglied Kapitän Buchholz eine lange Freundschaft pflegte, die bis zur Marine-Ausbildung des späteren Monarchen zurückreichte und danach auch Berührungspunkte im sogenannten chinesischen Boxeraufstand hatte, wo Seefahrer Buchholz einem kaiserlichen Wunsch mit Waffengewalt nachgeholfen hatte.

Jedenfalls verzeichneten die Chronisten anlässlich eines Besuchs des Kaisers bei Familie Buchholz im Oktober 1913 in der nahen Villa Ohl, dass seine Kaiserliche Hoheit sich dort ganz entgegen seinen üblichen Gepflogenheiten ziemlich lange aufzuhalten geruht hatte – obwohl das Protokoll durch die am folgenden Tag angesetzte Einweihung des Völkerschlachtdenkmal in Leipzig für derart ausgedehnte Plaudereien keine Zeit vorgesehen hatte.

Nun, die Reisenden im dreiteiligen VT 98 – genauer gesagt im schiebenden 798 814, im mittig laufenden Beiwagen 998 290 und im führenden Steuerwagen 998 708 – werden von alledem nichts gewusst haben. Und die Radfahrer, die heute zu hunderten an schönen Tagen den kurzen, inzwischen namenlosen Tunnel passieren, erst recht nicht. In ein paar Jahren werden die Kinder sich nicht einmal mehr vorstellen können, dass hier mal eine Eisenbahnstrecke entlangführte – wie auch, wenn Brücken und andere Bauwerke im weiteren Verlauf der Trasse längst entfernt worden sind. Alles gerät irgendwann in Vergessenheit, nicht nur, was man auf diesem Bild sieht, sondern auch das, was man nicht sieht, gewissermaßen die „Geschichte hinter dem Bild“. Was Krommenohl mit dem letzten deutschen Kaiser zu tun hatte, verdient es schon, an dieser Stelle für die Nachwelt aufgeschrieben zu werden.

Der kleine Tunnel hat sowohl das Krommenohler Schwarzpulver-Imperium wie auch das Kaiserreich nun schon um rund 100 Jahr überdauert: Wilhelm Zwo flüchtete 1918 in die Niederlande und die beiden Familien waren bei Kriegsende ruiniert, weil sie dem befreundeten Kaiser vertraut, an den Sieg der mit Munition eigener Herstellung ausgestatteten Soldaten geglaubt und in großem Stil in mittlerweile wertlose Staatsanleihen investiert hatten. □



BAUREIHEN ■ EINSÄTZE ■ STATIONIERUNGEN 1959 – 1977

DAMPF-REPORT BUNDESBAHN



Im Winter 1962/63 war die Doppelbespannung eines TEEM mit 01.10 und preuß. P 8 Richtung Süden planmäßig, hier bei Göttingen.

FOTO: DETLEV LUCKMANN

Teil 13a: Die Bestandsaufnahme des Dampflokbetriebs bei der DB führt uns diesmal in die Bundesbahn-Direktion Hannover. Zuerst besuchen wir die Maschinenämter Braunschweig, Bremen und Göttingen, in der nächsten Ausgabe dann Hameln, Minden und Hannover

TEXT: HORST OBERMAYER

Mit einer Streckenlänge von 3118 km lag die BD Hannover einsam an der Spitze aller 17 Direktionen. Im Jahre 1959 noch vom Fahrdraht unberührt, standen in diesem Bezirk 1156 Dampflokomotiven im Einsatz. Sechs Maschinenämter waren für 31 Bahnbetriebswerke zuständig, in denen diese Fahrzeuge beheimatet waren. Für den Schnellzugdienst stellten das Betriebswerk Hannover Maschinen der Reihe 01 und die Betriebswerke Bremen Hbf und Braun-

schweig Vbf die etwas leichtere Baureihe 03. Im Gesamtbestand nicht berücksichtigt waren die dem Versuchsamt Minden zur Verfügung stehenden Schnellzugmaschinen 18 316, 319, 323 und 505 sowie die fünf Bremslokomotiven 45 010, 016, 019, 020 und 023. Ansonsten fuhren in der BD Hannover fast alle Typen von Einheitsmaschinen, die Baureihe 52 mit Mischvorwärmer und viele ältere Fahrzeuge preußischer Bauarten. Unter letzteren befanden sich auch noch einige Einzelstücke der preußi-

schen T 3. Der Bestand in den sechs Maschinenämtern hatte folgende Verteilung:

Maschinenamt Braunschweig	218 Stück
Maschinenamt Bremen	255 Stück
Maschinenamt Göttingen	132 Stück
Maschinenamt Hameln	150 Stück
Maschinenamt Hannover	263 Stück
Maschinenamt Minden	138 Stück

Auf detaillierte Bestandsangaben für die noch in großer Anzahl unterhaltenen Dampflokomotiven einiger Baureihen muss im Rahmen dieser Dokumentation



verzichtet werden. So waren zu Beginn des Jahres 1959 bei der DB allein von der Baureihe 50 noch 2265 Fahrzeuge vorhanden, und von der Reihe 44 wurden rund 700 Stück in der Bestandsliste ausgewiesen. Im Bw Bremen und im Bw Hameln hatten schon schon neue ETA 150 ihren Einzug gehalten. In Hameln, Hildesheim und Uelzen dienten aber auch Akkutriebwagen der Baureihen ETA 176 bis 178.

MASCHINENAMT BRAUNSCHWEIG

Außer den beiden Betriebswerken in Braunschweig, von denen das Bw Braunschweig Hbf nur über Dieselloks der Baureihe V 60 verfügte, wiesen vier andere Dienststellen im Jahre 1959 schon stark dezimierte Bestände vorwiegend preußischer Lokomotiven auf. Neubaumaschinen waren nicht vorhanden. Zu den Höhepunkten im Betriebsablauf zählten immer wieder die Lastprobefahrten nach Kreiensen und Bad Herzberg von den bis 1975 im AW Braunschweig instand gesetzten Güterzuglokomotiven.

Im Jahre 1960 war das Bw Braunschweig Hbf als eigenständige Dienststelle aufgelöst und mit dem Bw Braunschweig Rbf zusammengelegt worden. Dort waren 1959 noch Fahrzeuge der Baureihen 03,

38.10, 50, 55.25, 56.20, 64, 78 und 94.5 beheimatet. Für die Bespannung von Schnellzügen standen 17 Maschinen der Reihe 03 zur Verfügung, deren Bestand sich bis 1962 auf 20 Stück vergrößerte.

Den Personenzugdienst teilten sich P 8 und T 18, unterstützt von zehn „Bubiköpfen“ der Baureihe 64. Kurz vor der Ausmusterung standen die 56 2161, 2183, 2285, 2300, 2613 und 2750. Gut beschäftigt blieben die 50er und im Rangierdienst letzte 55er und 94er. Nach dem Erscheinen von Diesellokomotiven der Baureihe V200 schrumpften die Dampfleistungen. Dennoch gab es bis zum Ende der Dampflokbeheimatung am 28. Mai 1972 auch noch verschiedene Zugänge von Maschinen der Baureihen 50 und 86. Nur ein kurzes Gastspiel gaben vier 01er und bis zu ihrer Ausmusterung auch die 01 1093 und 1098.

Wesentlich bescheidener war der Bestand des Bw Celle, der sich 1959 aus den Baureihen 50, 55.25, 56.20 und 64 zusammensetzte. Einige Maschinen waren schon z-gestellt, andere rollten wenig später aufs Abstellgleis oder zu neuen Standorten. Bereits im April 1964 wurde das Betriebswerk geschlossen.

Zu den besonderen Stützen des Nahverkehrs im Hügelland um das Bw Goslar

zählten die 86er, deren Bestand sich von 1959 bis 1962 von sieben auf elf Stück vergrößerte. Mit 20 Exemplaren hatte sich in dieser Zeit der 50er-Bestand fast verdoppelt. Nur schwach vertreten waren dagegen die P 8 sowie die Baureihen 64 und 93.5. Von zwölf Maschinen der Reihe 56.20 war schon ein Teil abgestellt, der Rest stand kurz davor. Erst Ende Mai 1972 war die Dampflokunterhaltung im Bw Goslar beendet worden. Noch 19 Fünfiger und vier 94er wechselten zu anderen Betriebswerken.

Bereits im April 1967 erfolgte die Auflösung des Bw Helmstedt an der Zonengrenze. Acht Jahre zuvor waren dort noch Maschinen der Baureihen 38.10, 50 und 55.25 beheimatet. Zu den Raritäten zählten bereits die 92 870 und 880. Ein Rest von 13 Fünfigern fand im Bw Braunschweig neue Verwendung.

Das zweite große Betriebswerk des Maschinenamtes Braunschweig mit stattlichem Dampflokbestand war das Bw Uelzen, das 1959 noch Lokomotiven von sechs verschiedenen Baureihen unterhielt. Bis 1962 war der 41er-Bestand sogar auf zwölf Stück gestiegen. Die meisten davon verfügten über Neubaukessel. Im Güterzugverkehr dienten außerdem 30 Fünfiger. Zwölf P 8 waren im Personenzugdienst tätig. Die letzten 55er und 94er, die 56 2071 und 2863 so-

Links:

Winterstimmung mit viel Dampf und Raureif im Dezember 1963 in Braunschweig Rbf: Eine 86er rangiert, zwei 50er haben Ausfahrt.

FOTO: KARL-HEINZ BEBENSEE

Rechts von oben nach unten: Das Bw Helmstedt an der Zonengrenze, das am linken Bildrand zu erkennen ist, wurde im April 1967 aufgelöst. 50 1691 hat hier soeben mit einem langen Güterzug Ausfahrt.

FOTO: O. BLASCHKE

03 138 (Bw Braunschweig) rollt mit dem E 291 nach Bad Harzburg am 25. Juli 1965 an den Bahnsteig in Goslar heran.

FOTO: THEODOR HORN

094 184 vom Bw Lehrte versah im April 1974 Rangierdienst in Oker am Nordrand des Harzes. Ein halbes Jahr später musste sie den Dienst quittieren.

FOTO: WOLFGANG KLEE

wie die 92 602, 662 und 727 hatten bis 1964 das Feld längst geräumt. Als letzte Dampflokomotiven verließen 15 Fünfziger am 1. Juni 1974 das Bw Uelzen, das erst 1982 seine Selbstständigkeit verlor.

MASCHINENAMT BREMEN

Die 255 Dampflokomotiven verteilten sich zum Jahresbeginn 1959 auf neun der zehn noch selbstständigen Betriebswerke. Im Bww Bremen waren nur Akkutriebwagen der Baureihe ETA 150 beheimatet. Kurz vor dem Ende stand das Bw Bremen-Walle, dessen Auflösung bereits verfügt war. Im Oktober 1960 schloss auch das verhältnismäßig kleine Bw Soltau. Die dort noch tätigen P 8 gingen an das Bw Uelzen, die 55er zum überwiegenden Teil auf den Schrottplatz.

Nach Hannover, Wilhelmshaven und bis nach Köln waren die 18 Maschinen der Baureihe 03 unterwegs, die 1959 zum Bestand des Bw Bremen zählten. Bis 1962 erhöhte sich deren Anzahl sogar noch auf 28 Stück. Für den Regionalverkehr standen 14 P 8 und sechs 78er zur Verfügung. Bereits z-gestellt waren die 91 495 und 769. Den Rangierdienst versahen wie üblich diverse T 16.1. Nach Übernahme der Bestände aus Bremen-Walle und Bremen Rbf wuchs der 94er-Bestand auf über 30 Fahrzeuge.





38 3189 am 2. Mai 1964 mit dem P 1625 aus Walsrode im Zielbahnhof Cordingen.

FOTO: KARL-HEINZ BEBENSEE

Rechts:
41 301 um 1960 beim Löscheziehen in ihrem Heimat-Bw Uelzen. Auf dem Gleis daneben steht die Uelzener 38 3729 zum Ausrücken bereit.

FOTO: KARL-HEINZ BEBENSEE

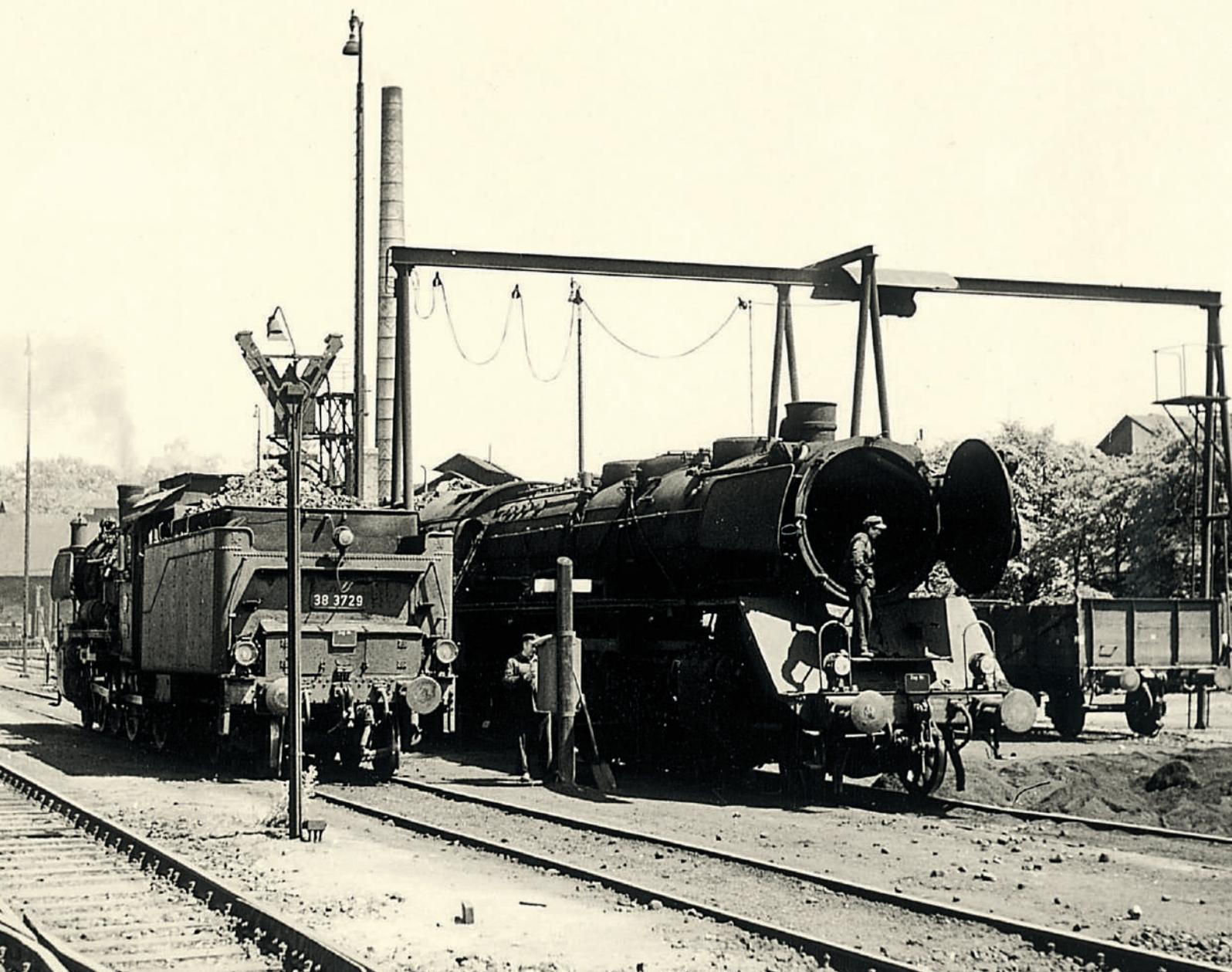
78 514 vom Bw Goslar am 18. August 1964 im Hauptbahnhof Braunschweig.

FOTO: HERBERT STEMMLER



Für abgezogene 03er kamen im Mai 1963 auch einige 01er zum Bw Bremen Hbf. Vom Bw Bremen Rbf trafen 35 Fünfiger und elf 55er ein, aus Nordenham die 89 7538. Als 1966 die Elektrifizierung den Bremer Raum erreicht hatte, kam das rasche Ende der Dampftraktion. Göttingen gab zwar noch zehn 44er an Bremen ab, am 1. September 1968 endete dann aber die Dampflokomotive im Bw Bremen Hbf.

In Bremerhaven erfolgte im Oktober 1966 der Übergang des Dampflokomotivbestandes aus Geestemünde auf das Bw Bremerhaven-Lehe. Darunter befanden sich 21 Maschinen der Baureihe 41, die vorwiegend zur Bespannung von Kühlwagenzügen mit frischem Seefisch herangezogen wurden. Alte 55er, 93er und 94er versahen den Rangierdienst im Hafengebiet und im Güterbahnhof. Für die 91 959, 1652 und 1724 war 1959 bereits die Ausmusterung beantragt. Mit der 38 2886 schied im Juli 1967 die letzte P 8 der BD Hannover aus. Bis zum 31. Mai 1968



- ANZEIGE -

BRAWA
LIEBE ZUM DÉTAIL

Doppeleinheit
Ab 329,90 €*



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

Brandneu! Mit dem Neuheiten-Express 9/2017 hat BRAWA den Verbrennungstriebwagen BR VT60.5 in vier verschiedenen Versionen als Doppeleinheit 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.

WWW.BRAWA.DE

Best.-Nr.
44704 - 44707
III DB

LIEFERTERMIN:
3. QUARTAL 2018



*Unverbindliche Preisempfehlung



waren alle Dampflokomotiven abgegeben oder nach Fristabläufen ausgemustert.

Von den anderen Betriebswerken des MA Bremen gibt es kaum Nennenswertes zu berichten. In Delmenhorst, Nienburg und Nordenham dienten 1959 noch einige 55er. Im Bw Delmenhorst erledigten einige T 16.1 den Verschub, und in Nordenham rangierten noch die 89 7536 und 7538. Die 56 2172, 2283, 2308, 2312, 2325, 2466 und 2711 standen im Bw Nienburg kurz vor dem Ende ihrer Dienstzeit.

MASCHINENAMT GÖTTINGEN

Von 1959 bis Mitte der sechziger Jahre mussten viele der 132 Dampflokomotiven ihre Leistungen an Fahrzeuge mit Diesel- und Elektroantrieb abgeben. Ab Mai 1963 lag die wichtige Nord-Süd-Strecke unter Fahrdracht, und zwei der vier Bw wurden geschlossen oder zurückgestuft.

Das Bw Göttingen beheimatete 1959 noch 20 Maschinen der Reihe 41 für den Dienst vor Reise- und Güterzügen. Einige davon waren bis 1962 durch fünf P 8 ersetzt worden. Für ausscheidende 55er erhielt Göttingen fünf 86er. Ersatz für die zur Abstellung vorgesehenen Maschinen 56 2768, 91 782, 1004, 1276, 1431, 1624 und 1656 gab es nicht.

Die noch betriebsfähigen Fahrzeuge wurden 1963 zum Bw Göttingen Vbf überstellt. Dort waren schließlich 23 Loks der Baureihe 44, neun 50er und acht 55er beheimatet. Die 1959 noch vorhandenen Einzel-

Dampfspektakel in der Südausfahrt von Göttingen am 3. Januar 1962: rechts 41 109 vom Bw Fulda mit P 1886, links D 74 mit Zuglok 01 159 (Bw Hannover) und Schubunterstützung einer 50er.

FOTO: DETLEV LUCKMANN



03 137 vom Bw Braunschweig wartet vor einem Eilzug nach Braunschweig im Oktober 1959 in Kreienzen auf die Abfahrt.

FOTO: KARL-HEINZ BEBENSEE

stücke 89 7518 und 91 1180 mussten schon wenig später den Dienst quittieren.

Ende Mai 1963 war das Bw Kreienzen aufgelöst worden. Die zu diesem Zeitpunkt noch aktiven P 8 wurden abgestellt. Acht 50er und zwei 86er übernahmen die Betriebswerke Kassel und Ottbergen. Etwas länger setzte das Bw Northeim noch

Dampflokomotiven der Baureihen 44, 50, 78, 86 und 94.5 ein. Von 1959 bis zur Zurückstufung zur Einsatzstelle des Bw Ottbergen wechselten in Northeim häufig die Bestände. Die 94er wurden bis Ende 1962 ausgemustert. Weiterhin im Einsatz blieben je zehn 44er und 50er sowie sechs 78er und vier 86er. □

**ERSCHEINT IM
JANUAR 2018!**

DIE FÜNFZIGER JAHRE

DIE BLÜTEZEIT DER BUNDESBAHN



Das deutsche Wirtschaftswunder war eng mit der rasanten Entwicklung der Eisenbahn verbunden. Dabei waren die Fünfziger eine besonders aufregende Zeit. Im Spannungsfeld von Tradition und Moderne zeigte sich die junge Bundesbahn in einer geradezu verblüffenden Vielfalt. Die Eisenbahn erreichte ein niemals wiederkehrendes Nebeneinander von Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion, einen Zustand der überbordenden Mannigfaltigkeit. Ein jeder Liebhaber historischer Eisenbahnfotos wie auch jene, die sich für die Nachkriegsgeschichte im Allgemeinen interessieren, werden entzückt und verblüfft zugleich sein – über die Fülle der Motive. Bilder, die ein Feuerwerk der Emotionen entfachen.

176 Seiten, Großformat 28,0 x 29,5 cm, Hardcover-Einband mit Schutzumschlag, ca. 211 Schwarzweiß Fotos, ca. 25 Farbfotos, Plakatreproduktionen und Faksimile

Best.-Nr. 581736 | € 39,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

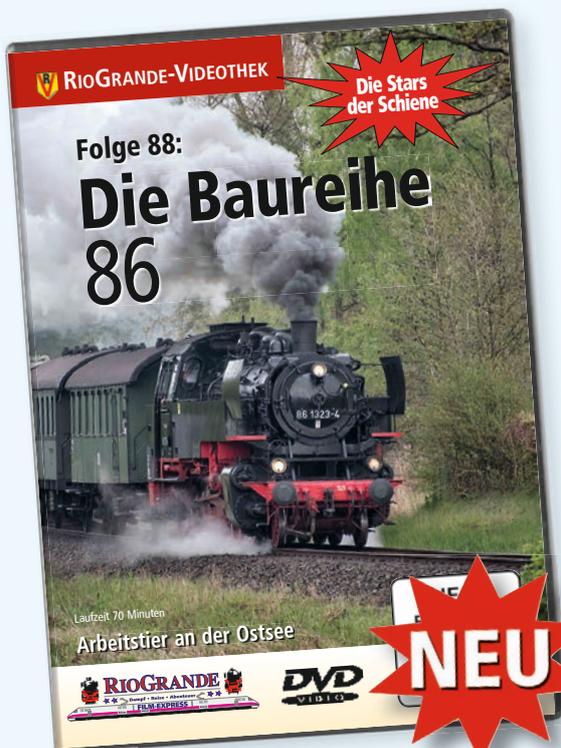
Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder online unter www.vgbahn.info



www.facebook.de/vgbahn



Die Filmprofis



Erinnerungen an die Dampfzeit bei der Reichsbahn

Usedom – ein beliebtes Urlaubsziel an der Ostsee. Die Insel kann seit preußischen Zeiten mit einer interessanten Eisenbahn aufwarten, die einst über die bekannte Karminer Brücke die Verbindung nach Berlin herstellte. Das ist ebenso Geschichte wie der reguläre Einsatz der Baureihe 86, die den Betrieb auf der Inselstrecke einst beschleunigt hatte.

Diese DVD erinnert mit historischen Aufnahmen und vor allem mit einer eindrucksvollen Reportage vom Sondereinsatz der Preß-Lok 86 1333 an diese Zeit. Markenzeichen der Usedomer 86er waren deren Windleitbleche. Für die Fahrten auf Usedom erhielt 86 1333 ebensolche Bleche – und die passende Beschilderung als 86 1323-4. Neben der faszinierenden Dampfhistorie werden natürlich auch viele andere Aspekte der Usedomer Bahngeschichte lebendig und informativ geschildert.

**Laufzeit 70 Minuten •
Best.-Nr. 6388 • € 16,95**



Best.-Nr. 6359 • € 16,95



Best.-Nr. 6364 • € 16,95



Best.-Nr. 6377 • € 16,95



Best.-Nr. 6382 • € 16,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 081 41/5 34 81-0 • Fax 081 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



www.facebook.de/vgbahn



Digitale Modellbahn

www.vgbahn.de/dimo

www.dimo-dvd.vgbahn.de

1-2018

Der Österreich € 10,-
Luxemburg € 10,-
Portugal, S. € 10,-
Finland € 10,70
ZKZ 15

DiMO Digitale Modellbahn

ELEKTRIK, ELEKTRONIK, DIGITALES UND COMPUTER

KABEL ANLAGENVERKABELUNG EMV-GERECHT UND SICHER

Ihre LieblingsLOK wird DIGITAL

++ Jetzt in jeder Ausgabe ++

Digitale Vollausrüstung: Fleischmann BR 160

Jubiläum beim FREMO: 20 Jahre digital mit DCC

Selbstbauzentrale: LocoCentral von Deloof

JETZT
ABO-Vorteile sichern
4 AUSGABEN
+ Geschenk
€ 28,-

TITELTHEMA:

KABEL

ANLAGENVERKABELUNG
EMV-GERECHT UND SICHER

- +++ Digitale Vollausrüstung: Fleischmann BR 160
- +++ Jubiläum beim FREMO: 20 Jahre digital mit DCC
- +++ Selbstbauzentrale: LocoCentral von Deloof

Ihre LieblingsLOK wird DIGITAL

++ Jetzt in jeder Ausgabe ++

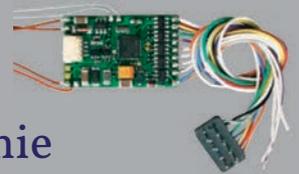
FLIESST DIGITALER STROM ANDERS ALS ANALOGER? Braucht man daher andere Kabel, wenn man digital fährt? Solche und ähnliche Fragen tauchen auf, wenn es um die Verkabelung von Anlagen geht. Die Anlagenbauprofis haben ihre eigenen Konzepte (jeder seine eigenen!), wenn es um die Heranführung des Stroms an die Fahrzeuge geht. Und auch von Herstellerseite hört man die unterschiedlichsten Vorschläge. **VIELES IST DABEI GESCHMACKSSACHE** – der eine lötet lieber, der andere schraubt. Der eine mag es standardisiert, der andere bevorzugt passgenaue lokale Lösungen. **DER ERWÜNSCHTE EFFEKT IST IMMER DER GLEICHE:** Der Strom soll möglichst störungsfrei von der Zentrale oder vom Booster zu den Verbrauchern geleitet werden, wobei zwischengeschaltete Elemente wie Meldebausteine möglichst unkompliziert einzubeziehen sind. Wir stellen verschiedene praxisbewährte Wege zur Anlagenverkabelung vor und arbeiten die wesentlichen Punkte, auf die es ankommt, heraus.

DAS GROSSE DIGITAL-JAHRES-ABO

4 x Digitale Modellbahn + MIBA-Extra Modellbahn digital für nur € 38,- (statt € 44,-)



Top-Prämie zur Wahl



Christoph Kirchner



„Die E 16 wird ausgemustert und eine dieser Lokomotiven ist gerade in Ruhpolding.“ Dieser Satz meines Freundes Wolfgang im Jahr 1974 war die Initialzündung für den Beginn meines wunderbaren Hobbys. In Ruhpolding aufgewachsen, fuhr ich mit dem Fahrrad zum Bahnhof und sah mir die Lokomotive an. Es war die 116 021. Da ich ein Foto von der Lokomotive haben wollte, überredete ich meine ältere Schwester, die Kamera meiner Eltern in die Hand zu nehmen und ein Foto von der Lok anzufertigen, denn ich kannte mich mit der Handhabung des Fotoapparats nicht aus. Es war eine Agfa Isolette II mit Faltenbalg.

Schnell lernte ich deren Technik kennen und fortan war sie mein ständiger Begleiter. Als Schüler hatte ich nur ein sehr überschaubares Budget zur Verfügung, das ich weitgehend im Erwerb von Filmen anlegte. Da die Kamera relativ teure 120er-Rollfilme benötigte, musste ich streng haushalten und ließ die Filme zumeist nur entwickeln. Abzüge ließ ich erst viele Jahre später anfertigen, als ich ein festes Einkommen hatte. Die Kamera litt sehr unter dem ständigen Transport im Schulranzen und war beinahe täglich in Gebrauch. Einige mechanische Dinge gingen nach und nach kaputt, so auch die Mechanik, die verhinderte, dass es zu ungewollten Doppelbelichtungen kam. Immer wieder musste ich mir die Frage stellen, ob ich nach einem Foto den Film auch gleich weitergespult hatte oder nicht... Mehrfach hatte ich mir das natürlich nicht gemerkt und so kam es zum Beispiel dazu, dass ich die 119 002 mit der 103 155 doppelt belichtete. Das war sehr ärgerlich.

Ruhpolding war seinerzeit ein beliebter Urlaubsort für Urlauber, die mit der Bahn anreisten. Mittwochs und samstags war Bettenwechsel und an diesen Tagen kamen Züge aus Hamburg und Dortmund hier an. Die Gäste wurden von einer der Ruhpoldinger Blaskapellen begrüßt. Daran habe ich schöne Erinnerungen.

Nachdem die Kamera letztlich einen Lichteinfall im Faltenbalg „erlitt“, stieg ich auf Kleinbildfotografie um und verwendete ein Modell von Yashica. Mein Einsatzraum war sehr überschaubar: Ziele wie Freilassing oder Bad Reichenhall, die man mit dem Fahrrad erreichen konnte, zeigten die Grenzen auf. Erst als ich ab 1976 in den Sommerferien jobben konnte, waren auch Exkursionen mit dem Tramper-Monatticket möglich, die mich dann durch ganz Westdeutschland führten. Ab 1978 verwendete ich Diafilme, ab 1993 stand mir eine Mamiya 645 zur Verfügung. Da ich die Dampflok nie erlebt habe, standen von Anfang an Altbaueloks im Mittelpunkt meines Interesses. Diese spürte ich nun auch in Österreich auf.

Schon in der Frühzeit meines Hobbys hatte ich ein Faible für interessante Wagen entwickelt und freue mich, dass ich diese auf dieser Seite gezeigte Aufnahme per Selbstauslöser machte. Sie zeigt mich mit dem WGü 822 mit der Nummer 50 80 89-43 521-9 am 28. Mai 1981 im Bahnhof Ruhpolding.

Im Gegensatz zu heute war bei der fotografischen Dokumentation der Eisenbahn in den 1970er und 1980er Jahren vieles eine Sache des Zufalls. Man hatte außer den Fahrplänen kaum Informationen über Sonderverkehre, fuhr an die Strecke und harrte darauf, was für Züge und Lokomotiven kommen würden. Da gab es immer wieder Überraschungen und man war meistens alleine oder zu zweit. Das war spannend! Heute werden interessante Züge im www angekündigt und man muss an den beliebten Fotostellen schon beinahe eine Platzkarte für ein gutes Foto lösen... Die Zeiten haben sich geändert, das Hobby lebt und es macht mir nach wie vor viel Spaß, auch wenn ich bei weitem nicht mehr so oft auf Fototour gehe wie zu Zeiten der Bundesbahn.





Die Baureihe 103 hatte es mir sehr angetan, ist sie doch in meinen Augen eine der schönsten Lokomotiven, die die Lokomotivindustrie auf die Gleise stellte. Für Fotos legte ich ungezählte Kilometer zurück. Wegen des ungünstigen Sonnenstands wählte ich am 19. September 2004 für den von Klagenfurt nach Deutschland verkehrenden Sonderzug D 16568 mit 103 113 ein ungewöhnliches Motiv an der Angertalbrücke der Tauernbahn.



Lange Zeit lebte ich im Berchtesgadener Land. Da war es nicht schwer, an Tagen mit Kaiserwetter kurzerhand zur Mamiya zu greifen und dort Fotos in der herrlichen Landschaft anzufertigen. Am 28. November 2005 war so ein Tag, an dem ich die 120 107 auf der Fahrt nach Berchtesgaden in Bischofswiesen aufnehmen konnte.

Häufig stimmte ich meine Fototouren auf die Einsätze des „Gläsernen Zugs“ ab. Die Fahrt ins Gesäuse am 21. August 1987 führte mich eben dort hin. Die Überraschung war groß, als die E 18 08 für den 491 001 mit einer Ersatzgarnitur einsprang und nächst der Station Gesäuse Eingang die Enns überquerte. Es bedurfte höchster Konzentration, bei dem Getöse der hier sehr wilden Enns das Foto hinzubekommen. Die Kamera war – ohne Stativ – über viele Minuten im Anschlag.





1116 232-8

ÖBB

Fußball am Zug

ÖBB

Fußball am Zug

SIEMENS



Die Führung des EC 162 „Transalpin“ während der Fußball-Europameisterschaft in Österreich und der Schweiz mit zwei in den Länderfarben von Teilnehmerländern dekorierten Lokomotiven war eine kleine Sensation. Am 12. Oktober 2008 war die 1116 232 (Spanien, Europameister 2008) der 1116 226 (Tschechien) vorgespannt, aufgenommen zwischen Bergen und Übersee.

MODELLNEUHEITEN



PIKO

132 der DR. H0, Formneuheit, Epoche IV. 537 Gramm Lok mit diversen angesetzten Teilen sowie durchbrochenen bzw. von Ätzzittern geschützten Dachventilatoren und sehr sauberer Bedruckung. Erhältlich für Gleich- und Wechselstrom. UVP: 130 bzw. 160 Euro



BUSCH

Bauzugwagen der DR. TT, Varianten, Epoche IV. Modelle zweier aus einem Behelfspersonenwagen MCI-43 beziehungsweise einem Gmhs Leipzig entstandener Fahrzeuge. Sauber lackiert und bedruckt. UVP: 36 bzw. 35 Euro



PIKO

Silowagen Uacns der VTG. H0, Formneuheit, Epoche VI. Detailreiches Modell eines modernen Fahrzeugs mit vielen angesetzten Teilen. Aufstieg und Bühnengeländer sehr filigran, lupenreine Bedruckung. UVP: 50 Euro



KIBRI

Verkaufsstand für Wein. H0, Formneuheit, ab Epoche III. Einfacher Bausatz, der aber unbedingt farblich behandelt werden sollte. UVP: 13 Euro



OXFORD

Buick Special Cabrio. H0, Formneuheit, Epoche II/III. Schönes Modell eines von 1936 bis '58 hergestellten Autos, sauber lackiert und bedruckt. Vertrieb über Busch. UVP: 10 Euro



MINITRIX

Dampflok BR 41 Reko der DR. N, Formneuheit, Epoche IV. Filigranes Modell mit Sounddecoder für DCC sowie Selectrix 1 + 2, Fahrwerks- und Führerhausbeleuchtung sowie Lichtschein aus der Feuerbüchse. Gute Fahreigenschaften, adäquate Zugkraft. UVP: 380 Euro

NOCH

Schienen-Umsetzmaschine, Schienen-Hebegerät und hydraulische Clipmaschine (von links). H0, Neuentwicklung, ab Epoche IV. Schön detailliertes und teilweise bewegliches Kleingerät für die Gleisbaustelle oder die Bahnmeisterei, gefertigt im 3-D-Druck und handbemalt. UVP: je 14 Euro



BREKINA

Skoda/LIAZ 706 Sattelschlepper. H0, Formneuheit, Epoche III/IV. Modell des im Ostblock weit verbreiteten schweren Lastkraftwagens, gebaut von 1957 bis 1987. Diverse Farb- und Aufliegevarianten erhältlich. UVP: 29 Euro



BREKINA

DAF 600. H0, Formneuheit, Epoche III/IV. Sauber bedrucktes Modell des niederländischen Riemenantriebs-Kleinwagens in der ab 1961 gebauten Version mit Blinkern. UVP: 13 Euro



BUSCH

Brezlkäfer. H0, Variante, ab Epoche IIIa. Unverzichtbares Krabbeltier der Wiederaufbaujahre, schön schlicht gestaltet. UVP: 10 Euro



ROCO

193 (Vectron) der Captrain. H0, Formneuheit, Epoche VI. Detailreiches Modell einer im Osteuropa-Verkehr eingesetzten Lok. Vier Stromabnehmer für Wechsel- und Gleichstrom. Sonderserie von 300 Stück Auflage (DC, DCC/Sound, AC/Sound), erhältlich bei Spielwaren Nußstein, Modellbahnladen Gütersloh und Modellbau Härtle. UVP: 210 bzw. 290 Euro



STARMADA/BREKINA

Krankenwagen Mercedes Strich-8. H0, Formneuheit, Epoche IV. Filigrane und aufwändig bedruckte Nachbildung des in den 70er- und 80er-Jahren weitverbreiteten Fahrzeugs. UVP: 20 Euro



DREIKA/BUSCH

Goliath Express 1100 Kombi. H0, Variante, Epoche III. Feuerwehrfahrzeug auf Basis des Borgward-Lieferwagens, ausgestattet mit Blaulicht und zwei Leitern. UVP: 23 Euro



LUETKE MODELLBAHN

Imbissbude. H0, Neuentwicklung, ab Epoche IV. Bausatz aus lasergeschnittenem Sperrholz in drei Farben und Kunststoff, komplett mit Grill, Dunstabzug und Schankanlage sowie LED-Beleuchtung. Preis: 25,65 Euro. www.luetke-modellbahn.de



KIBRI

Waagrecht-Stoßmaschine. H0, Formneuheit, Epoche III/IV. Gerät für metallverarbeitende Betriebe. UVP: 12 Euro

MODELBOUW BOERMAN

Güterwagen Ommu der DR. II, Formneuheit, Epoche IV. Aufbau und Fahrwerk Kunststoff, Achsen kugelgelagert und gefedert, Puffer ebenfalls gefedert. Geeignet auch für IIm-Rollböcke. UVP: 249 Euro. www.modelbouwboerman.nl



BUSCH

Citroën DS. H0, Variante, Epoche III. „Göttin“ mit imitierter Hydropneumatik. UVP: 11 Euro

PIKO

Ellok 212 002 der DR. H0, Variante, Epoche Va. Erste Vorserienlok der DB AG-Reihe 112. Schönes Modell mit filigraner und kompletter Dachausstattung und vielen angesetzten Teilen. Erhältlich in Gleich- und Wechselstromausführung.
UVP: 165 bzw. 195 Euro



BREKINA

EMW 340 Krankenwagen. H0, Variante, Epoche IIIa. Bildschönes Modell eines DDR-Rettungswagens mit sehr guter Bedruckung. UVP: 16 Euro

VISSMANN
Schalt- und Weichendecoder für DCC- und Märklin-Motorola. Neuentwicklung. Kann vier Weichen und zwei Servos steuern, dazu Lichteffekte.
UVP: 34 Euro



Christoph Kutter,
Redakteur

MEINE LIEBLINGSNEUHEIT

Erinnert sich noch jemand an den Knochenwagen, dessen Bau ich im November-Journal 2014 beschrieben habe? Damals hatte ich bedauert, dass auch in den USA keine Rinderschädel aufzutreiben waren, wie sie in „Marlboro-Country“ als Dekoration vornehmlich von Ranchtoren oder Pickups beliebt sind. Auf dem Knochenhaufen in meinem kleinen Omp 04 hätten sie sich gut gemacht. Erfreulicherweise hat Busch wohl den Gedanken aufgegriffen und dem US-Set feine Longhorn-Schädel beigelegt – zwar nur zwei, aber vielleicht gibt es die Dinge auch mal im Dutzend und dann billiger. Die Hörner wären ja schnell gestutzt.



BUSCH

Ausgestaltungsset USA. H0, Neuzusammenstellung, Epoche III. Enthält allerlei Material für US-Motive um 1960, beispielsweise Werbetafeln, Baustellenschilder, Warnbaken, US-Briefkästen, Fahnen, einen Pickup, einen Schaukelstuhl für die Veranda sowie zwei Rinderschädel (Kreis). UVP: 25 Euro

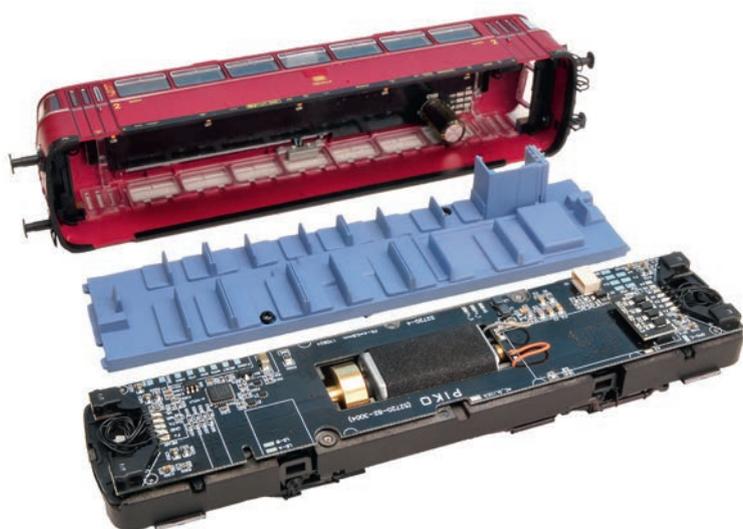
Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats Januar: Triebwagen der Kaeserbergbahn 1964

Im Anschluss an einen Jungfraubahn-Auftrag bestellte die (imaginäre) Kaeserbergbahn (KBB) bei SLM/BBC zehn Triebwagen. Sie wurden bis 1967 geliefert und weichen von einem Muster auf der Expo 64 in Lausanne ab. Der Riggensbach-Zahnradantrieb und das Adhäsionstriebwerk arbeiten separat und mit Einphasenwechselstrom. Trotz Gleisverbindung zur Rhätischen Bahn, deren Bahnhof Kaeserberg die KBB mitbenutzt, ist der Einsatz dieser Triebwagen aufs eigene Netz beschränkt. Das Bild zeigt den BDeh 4/4 108. Nr. 101 ist seit November 2017 im Verkehrshaus ausgestellt.

BDeh 4/4, 440 kW, 25 t, 32 Plätze, v_{max} 70/30 km/h
www.kaeserberg.ch





Beeindruckend: die Schaltplatine. In der Mitte der Motor mit Schwungmasse.



Sicher und funktionell: die elektrisch leitende Kupplung.



798 UND 998 IN H0 VON PIKO

Noch einer ...?

Der zweimotorige Schienenbus gehört zweifelsohne zu den Muss-Modellen für DB-Bahner. Entsprechend viele H0-Nachbildungen gibt es schon, ein Neuling dürfte es schwer haben, seine Lücke am Markt zu finden. Lesen Sie, womit das Piko-Modell zum Kauf lockt

VON CHRISTOPH KUTTER



Trieb- und Steuerwagen gekuppelt.



Beim Steuerwagen sind die Türen zum Gepäckabteil vorbildentsprechend vierteilig ausgeführt.

- **Vorbilder:** 798 514-6 und 998 736-3 der Deutschen Bundesbahn vom Bw Radolfzell. Untersuchungsdaten 19.9.79 bzw. 11.2.79 (Epoche IVb). Der Triebwagen ist als ältester seines Typs bei der Museumseisenbahn Hümmlinger Kreisbahn betriebsfähig erhalten.
- **Katalognummer:** 52720, Wechselstrom-Ausführung 52721. Soundversionen 52722 (DCC) bzw. 52723 (AC). Beiwagen mit und ohne Gepäckabteil für beide Ausführungen sind angekündigt.
- **Länge:** jeweils 16,0 Zentimeter, entspricht Vorbild (13,95 Meter).
- **Gewicht:** 269 bzw. 122 Gramm.
- **Material:** Gehäuse, Fahrzeugboden und Kleinteile aus Kunststoff. Inneneinrichtung, Rahmen, Radsätze usw. aus Metall.
- **Zurüsterile:** Pufferbohlenausstattung.
- **Ausführung:** Modell einer typischen Schienenbusgarnitur um 1980. Gehäuse mit sehr feinen Nietreihen und kleinem Seitenlüfter. Stirn- und Seitenfenster klar und plan sitzend, jedoch etwas versenkt. Dadurch zwischen Gummieinfassungen und Fenster rotes Gehäuse sichtbar. Scheibenwischer angespritzt. Obere Schiebefenster schön nachgebildet, ebenso die Lampeneinfassungen. Pufferhülsen vorbildgerecht schwarz. Attrappen von Kupplungsschläuchen, -haken und elektrischer Kupplung an den äußeren Stirnseiten montiert. Führerstände eingerichtet, Blick durch das Fahrzeug frei. Auf dem Dach schöne Wiedergabe von Sicken und Nietendreihen, Auspuff und Signalhörner einzeln montiert. Gut detailliertes Fahrgestell mit angesetzten Teilen wie Indusimagnet, Rohrleitungen und Magnetschienenbremse. Am Steuerwagen kein Toilettenfallrohr. Inneneinrichtung mit vorbildentsprechender Sitzaufteilung, beim Steuerwagen mit Gepäckabteil. Dort auch Türen vorbildentsprechend unterschiedlich ausgeführt.
- **Lackierung und Bedruckung:** Fahrzeugkasten epochengerecht purpurrot, Dach und Zierleiste weißaluminium, Fahrgestell und unterer Gehäusestreifen tiefschwarz. Alle Anschriften lupenrein und vorbildentsprechend aufgedruckt.
- **Technik:** Antrieb durch unterhalb der Innenkulisse angeordneten Motor mit Schwungmasse über Schnecken-Stirnrad-Getriebe auf beide Radsätze. Keine Haftreifen. Schaltplatine mit Schnittstelle PluX22, Speicherkondensator zum Überbrücken kurzer stromloser Abschnitte in der Toilette. Elektrisch leitende kulissengeführte Kurzkupplungen mit sechspoligem Stecker, einklippsbar. Innenbeleuchtung und Beleuchtung des Zugzielanzeigers serienmäßig. Lichtwechsel Weiß/Rot wird vom Triebwagen aus für bis zu drei Bei- und Steuerwagen geschaltet, zwischen den Wa-

gen dann vorbildentsprechend kein Licht. Kupplungsköpfe an den äußeren Stirnseiten im Lieferzustand verschlossen, können durch Tausch der Blende zum Kuppeln im einzelnen Wagen geöffnet werden.

- **Fahrverhalten:** Ruckartiges Anfahren aus dem Stand, Mindestgeschwindigkeit umgerechnet zwölf Stundenkilometer, Höchstgeschwindigkeit 162 Stundenkilometer. Sehr geringes Fahrgeräusch, Auslauf ca. 15 Zentimeter.

- **Wartung:** Reich illustrierte Bedienungsanleitung mit Ersatzteilliste und Explosionszeichnungen. Das Gehäuse lässt sich nach dem Lösen der beiden Kupplungsattrappen nach oben abziehen. Um Motor und Platine erreichen zu können, muss die Innenraumkulisse abgeschraubt werden.

- **Das könnte besser sein:** Innenbeleuchtung und Zugzielanzeiger sind im Analogbetrieb nicht abschaltbar, nur digital. Ein kleiner Handschalter unter dem Fahrzeugboden, wie bei Liliput-Modellen zu finden, würde dem wenig vorbildgerechten Zustand ein Ende setzen.

- **Preis:** 199,99 Euro, AC 229,99 Euro. Mit Sound 229,99 bzw. 309,99 Euro.

Kutters Fazit



Pikos Schienenbus ist ein gelungenes Modell, das sich durch seine moderne Schaltungstechnik für Licht von den älteren Mitbewerbern abhebt. Auch der Speicherkondensator sowie die elektrisch leitende Kurzkupplung sind eine feine Sache und für den Modellbetrieb nützlich. Für den wirtschaftlichen Erfolg ausschlaggebend wird sein, ob sich ausreichend Modellbahner von diesen Qualitäten motivieren lassen, gegebenenfalls ein Zweit- oder Drittmodell anzuschaffen. Hilfreich für Piko dürfte dabei die Geschäftspolitik einiger Firmen sein, nur noch Einmalserien aufzulegen. Sind die ausverkauft, geht man als Kunde leer aus – oder bedient sich anderswo. Eine schlechte Wahl wäre der Piko-798 auf keinen Fall.



Paradies der Altbau-Elloks

Wer die Illustrationen zu seinen Anlagenplanungen genau betrachtet, der erkennt schnell, dass *Reinhold Barkhoff* ein Faible für Elektroloks der Vorkriegszeit hat. Auch auf seiner H0-Anlage spielen die kantigen Grünen eine dominierende Rolle

TEXT: REINHOLD BARKHOFF • FOTOS: HELGE SCHOLZ



Das ringförmige Überführungsbauwerk der Hauptstrecke ist ein gestalterischer Höhepunkt der Anlage.
Linke Seite oben: Begegnung zweier 116er vor der filigranen Selbstbau-Fachwerkträgerbrücke im hinteren mittleren Bereich der Anlage.

Der Vorortbahnhof Billstadt-Süd täuscht die Existenz eines Hauptbahnhofs vor, der aber nur auf der Kulisse existiert (ganz links, die Hallen von Bäumen verdeckt). Das Empfangsgebäude der Station ist ebenso markant wie platzsparend.





Der kleine Platz vor dem Bahnhof Billstadt-Süd ist auch Endhaltepunkt einer Straßenbahnlinie. Eine Ebene tiefer begegnen sich am Bahnsteig eine der beiden ozeanblau/beige lackierten 118 sowie eine 112.

Als ich vor über 30 Jahren mit dem Bau dieser Anlage begann, stand mir eine Fläche von 3,70 mal 4,50 Metern zur Verfügung. Die Planung nahm eine längere Zeit in Anspruch, denn auch mit viel Erfahrung benötigt der Entwurf einer Anlage – vor allem, wenn diese streckenlastig sein soll – seine Zeit. Klar war von Anfang an, dass für meine Platzverhältnisse und Interessen eigentlich nur das Motiv eines Vorstadtbahnhofs in Frage kam. Auf einen Bahnhof mit längeren Bahnsteigen wurde bewusst verzichtet, da Schnellzüge mit bis zu sieben Wagen verkehren sollen. Für annähernd maßstäblich lange Bahnsteige fehlte damit die Fläche. Drei Hauptstrecken vereinigen sich im vorderen Teil der Anlage und führen unterirdisch zu einem durch Kulissenmontage angedeuteten Großstadtbahnhof.

Im einsehbaren Anlagenbereich habe ich möglichst weite Gleisradien verlegt. Eine zweigleisige Paradestrecke führt über ein längeres Damm- und Brückenbauwerk und dient zur Präsentation des rollenden Materials. Die Mitte der Anlage nehmen ein kombiniertes Betriebswerk für Dampf- und Diesellok sowie eine dreigleisige Abstellgruppe ein. In einem Anlageneck entstand schließlich noch ein Ellok-Betriebswerk mit angeschlossener Werkstatt und Fahrleitungsmeisterei.

MIT DER LOK AUF AUGENHÖHE

Da die Anlage als geschlossene Fläche ausgeführt ist, können in der Mitte drei Geländeteile der besseren Zugänglichkeit wegen nach unten herausgefahren werden. Anders als die meisten Modellbahnanlagen ist meine sehr hoch über dem Boden positioniert. Auch beim Vorbild sieht man als Betrachter ja die Szene recht flach ein. Deswegen liegt hier die Paradestrecke fast in Augenhöhe.

Betriebstechnisch sind die drei zweigleisigen Hauptstrecken durch Verbindungen miteinander vernetzt, sodass sich zahlreiche Fahrmöglichkeiten ergeben. Die Kehrschleifen umfassen insgesamt drei unterirdische Abstellbahnhöfe mit insgesamt zehn Gleisen, die im Einrichtungsverkehr befahren werden.

Für den Grundrahmen habe ich stählerne Langlochprofile verwendet, für die Querverbindungen gehobelte Dachlatten. Diese tragen Trassenbrettchen aus zehn Millimeter starken Spanplatten. Obwohl alles fest miteinander verschraubt ist, arbeitete das Material anfangs derart stark, dass es zu mancher Betriebsstörung kam. Vor allem schlossen sich immer wieder elektrische Trennstellen in den Gleisen, was mehrfach zur Folge hatte, dass vor Halt zeigenden Signalen die Züge einfach weiterfuhren. Inzwischen sind solche Schwachstellen längst erkannt und beseitigt. Gleistrennungen wurden mit Zweikomponentenkleber verfüllt.

Verlegt wurden das flexible Neusilbergleis von Roco, ferner Weichen von Peco sowie 15-Grad-Doppelkreuzungsweichen der Bauart Baeseler von Roco. Die unterschiedlichen Höhen der Schienenprofile werden durch Spezialverbinder ausgeglichen. Im oberirdischen Bereich besteht der Gleiskörper aus sechs Millimeter starkem Sperrholz. Der Geräuschpegel ist dementsprechend, doch die große Eisenbahn flüstert auch nicht. Nach dem Schottern habe ich Gleise und Schwellen mit der Spritzpistole farblich überarbeitet.

Unterirdisch ruht das Gleis auf vier Millimeter starken Schaumgummistreifen, die ihm eine enorme Elastizität verleihen und das



Fahrgeräusch fast ganz absorbieren. Dieser Effekt zwischen laut und leise kommt besonders eindrucksvoll zur Geltung, wenn Züge in Tunnel ein- und ausfahren.

Während der langen Bauzeit der Anlage bin ich vom Fortschritt im Bereich der Elektronik sowie der Fertigungstechnologien für Modellbahnzubehör mehrfach überholt worden. So hatte ich zu Anfang auch im unterirdischen Bereich eine konstruktiv vereinfachte Oberleitung verlegt, um später Mehrzugbetrieb durchführen zu können. Diese Arbeiten wurden sofort gestoppt, als andere Techniken Mehrzugbetrieb auf ein und demselben Gleis möglich machten. Dennoch sind im einsehbaren Teil, außer im Dampf- und Diesellok-Betriebswerk, alle Gleise durchgehend mit Oberleitung überspannt. Verwendet wurde Material der Firma Sommerfeldt.

KULISSENBAHNHOF

Der linke Anlagenbereich ist landschaftsbetont gestaltet und bis auf den Vordergrund gleisfrei. Er besteht aus einem starken Drahtgeflecht, das mit Fliegengaze überzogen wurde und mit in Weißleim getränkten Packpapierstreifen bedeckt ist. Der im Vordergrund dargestellte Ort besteht aus nur wenigen Häusern und nennt sich Billstadt-Süd. Er geht optisch in eine Hintergrundkulisse aus MZZ-Teil-



-Anzeige -



**Bastel Dir Dein
Winter-Wunderland!**

NOCH
... wie im Original

Winterzauber ...

Perfekt aufeinander abgestimmte Produkte für romantische Winter-Szenen. Mehr tolle Winter-Produkte gibt es auf www.noch.de und im großen NOCH Katalog 2018.



07065
Start-Set Schneeflocken
€ 10,99



08758
Winter-Set
€ 16,99

www.noch.de • YouTube www.noch.de/youtube

NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-88239 Wangen/Allgäu

Auf unterschiedlich trassierten Fernstrecken kreuzen sich ein D- und ein Eilzug, beide von Loks der Baureihe 116 gezogen. Beeindruckend ist das filigrane Netz der Oberleitung, das fast alle Gleise der Anlage überspannt.





len über. Aus diesem Programm stammen auch die Bilder, die die Fassade einer großen Bahnhofshalle eindrucksvoll vortäuschen. Zuvor wurden die halbkreisförmigen Öffnungen der angedeuteten Verglasung aus der rückwärtigen Holzwand herausgeschnitten und dahinter jeweils eine Glühlampe installiert. Beeindruckend vermittelt bei Dunkelheit das bläuliche Licht hinter dem Kulissenbild die Atmosphäre eines Großstadtbahnhofs.

Den Blickfang des vorstädtischen Bereichs bildet das sehr eigenwillige Empfangsgebäude des ehemaligen Bahnhofs Koblenz-Moselweis, das ich in etwas abgewandelter Form nachgebaut habe. Es ist erhöht am Hang neben den Bahnanlagen auf Straßenniveau platziert. Eine überdachte Treppe führt zu einem schmalen Inselbahnsteig, an dem nur kurze Züge oder Triebwagen des Nahverkehrs halten.

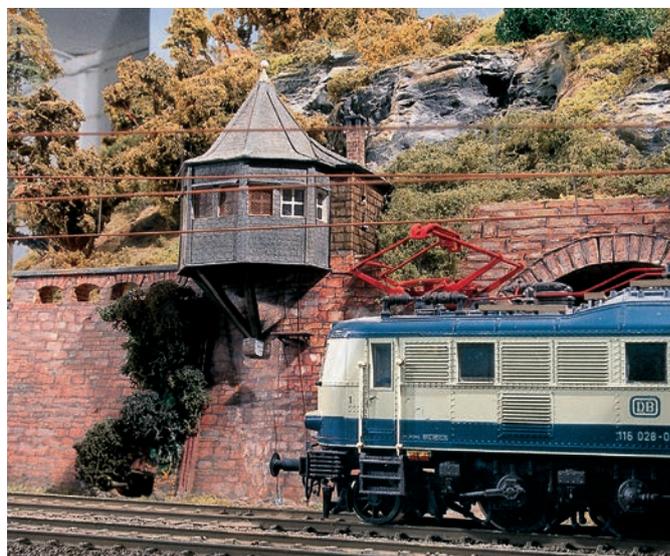
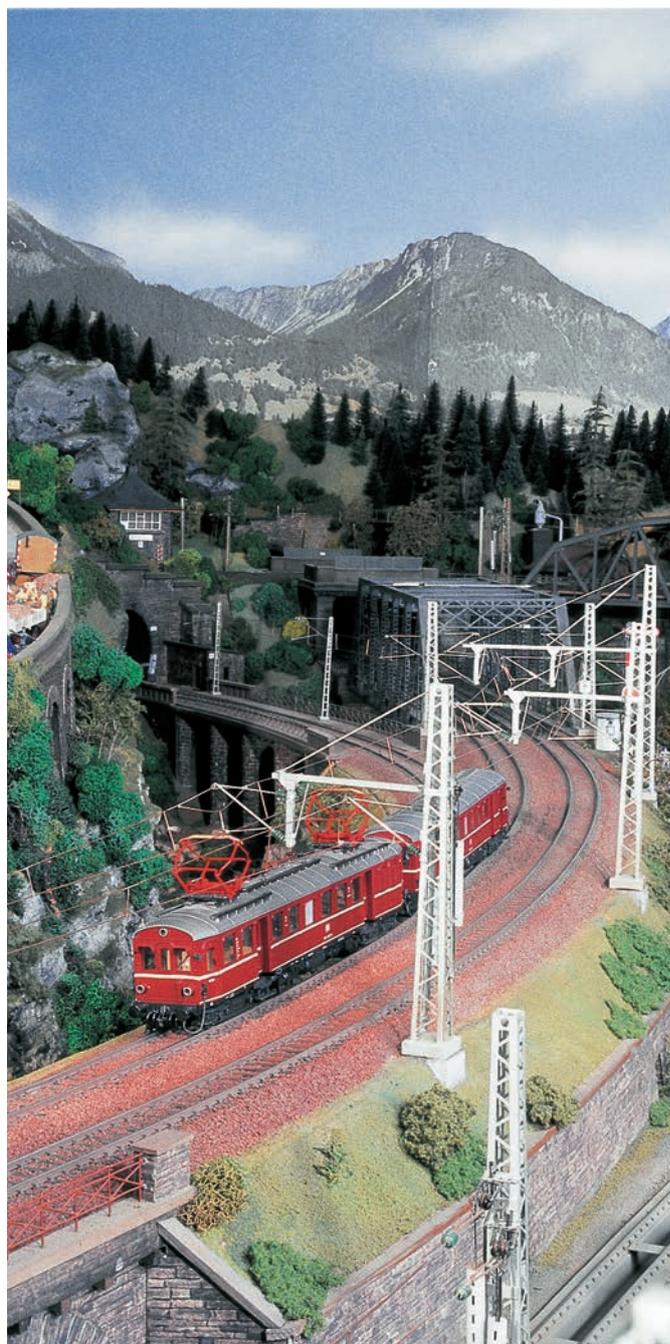
Zentrales Bauwerk im mittleren Anlagenteil und damit Blickfang ist das große Überführungsbauwerk, mit dem die Fernbahn das darunterliegende Gleisfeld quert. Drei gemauerte Öffnungen ermöglichen die Durchfahrt zum Dampf- und Diesel-Betriebswerk und zur Abstellgruppe. Zwei weitere Bögen sowie eine Brücke führen die drei im linken Bereich zusammenfließenden Fernbahnstrecken unter der Überführung durch. Dieses Bauwerk entstand im Selbstbau aus drei Millimeter starkem Sperrholz, verkleidet mit Mauersteinplatten aus dem Faller-Zubehörprogramm. Wie bei einer solchen Konstruktion die Stützmauern zu gestalten und platzieren waren, habe ich vom Vorbild gelernt.

AUS PAPPE UND FURNIER

Ebenfalls selbst gebaut habe ich eine Fachwerkbrücke, die etwas im Anlagenhintergrund die vom Vorortbahnhof kommende Strecke über einen Fluss führt. Diese Konstruktion entstand als Selbstbau aus Aktenpappe und Holzfurnierresten nach einem Bauplan im „Model Railroader“. Zwar war der zeitliche Aufwand für die Darstellung all der vielen Gurte und Träger enorm, der optische Gesamteindruck des Bauwerks sowie seine Stabilität aber überzeugten. Die Freude über das fertiggestellte Modell jedenfalls war groß – das zählt. Den Anlagenabschluss hinter dieser Brücke sowie der hier quer verlaufenden Fernstrecke übernimmt der bekannte Faller-Hintergrund „Oberstdorf“, der jedoch in einigen Teilen farblich nachbehandelt wurde. Weiter rechts leiten ein kurzes Straßenstück und Mehrfamilienhäuser aus dem Kibri-Programm in den rechten Anlagenteil über.

Dort, im vorderen rechten Anlageneck, ist das Ellok-Betriebswerk mit Signal- und Fahrleitungsmeisterei beheimatet. Da unmittelbar mit dem vorderen Gleisfeld verbunden, ist es günstig zu erreichen. Das Dienstgebäude mit Werkstatt und Lokleitung ist ein Eigenbau und dem Vorbild in Linz/Rh. nachempfunden.

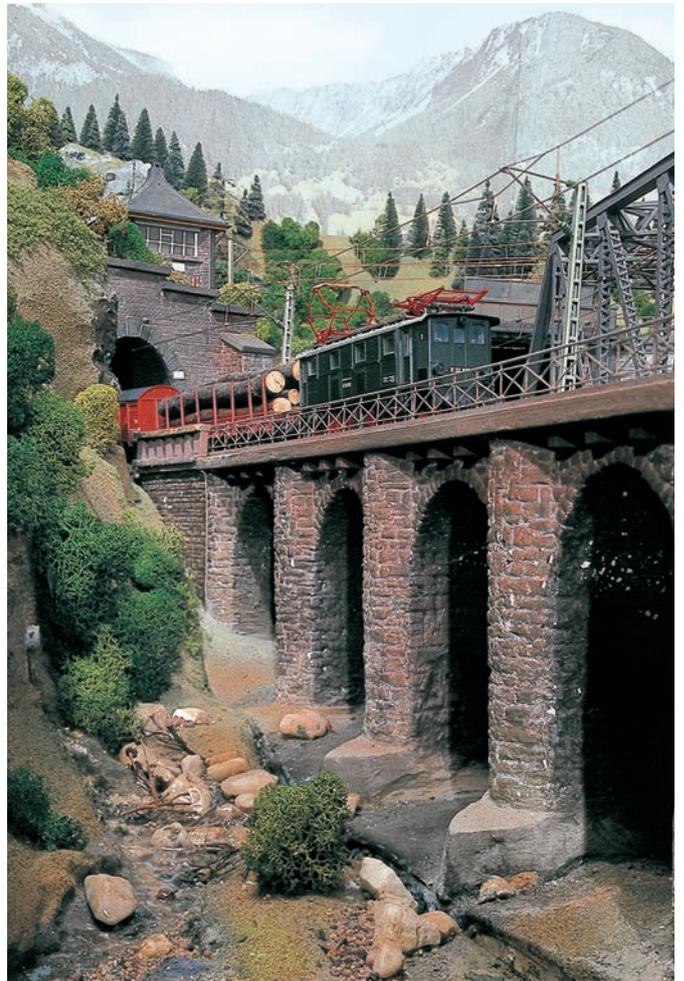
Nicht nur die elektrische Modelleisenbahnsteuerung ist während der Bauzeit dieser Anlage ständig weiterentwickelt worden, auch das Zubehör. Zu Baubeginn gestaltete man Geländeflächen noch mit eingefärbtem Sägemehl und pflanzte die heute so ver-



Oben: Scheinbar aus einem Gebirgstal kommend, eilt ein ET 85 dem Bahnhof entgegen. Ob es von diesem Triebwagenklassiker einmal wieder ein H0-Modell geben wird?
Rechts: 118 028 vor einem Eigenbau-Modell der Blockstelle Kammereck.

Rechte Seite oben: Unterhalb einer Burgruine schwenkt die vom Überführungsbauwerk kommende Fernstrecke nach links in einen Tunnel ein.
Middle links: Die alte Trambahn verbindet Billstadt-Süd mit anderen Stadtbezirken.

Darunter: Eine 117 im Personenzugdienst verlässt die Straßenunterführung, die scheinbar zum Hauptbahnhof weiterführt.
Rechts außen: Auf kräftigen Pfeilern kreuzt ein Steinbogenviadukt einen Fluss. Auf der darüberführenden Nebenstrecke ist eine E 32 unterwegs.







Das Ellok-Betriebswerk füllt die rechte vordere Anlagenecke. Vor dem das Motiv zur Kulisse hin abschließenden Dienst- und Werkstattgebäude stehen Lokomotiven der Baureihen 119, 116, 144 und 144.5 Parade. Auf den Gleisen der Bahnmeisterei links ist ein Rottenkraftwagen unterwegs und eine Dampfschneeschleuder abgestellt.

pönten „Flaschenputzer“-Fichtenbäumchen, die in ihrem Aussehen eher einer grünen Bürste glichen.

Dennoch, auch sie wurden einst mit der gleichen Liebe zur Sache und Freude an der Modellbahnerei in die Sägemehllandschaft gesetzt – und das zählt. Nicht zu vergessen ist, dass auch heute noch manch schmaler Geldbeutel die Verwendung teurer Begrümmungsmaterialien samt der dazugehörigen Technik verhindert. Zumindest im Hintergrund, an richtiger Stelle und in richtiger Position, erfüllt der Flaschenputzer immer noch seinen Zweck.

DAS GUTE ALTE POSTRELAIS

Betrieben wird die Anlage mit analogem Gleichstrom. Das Gleisnetz ist in acht Fahrstromkreise unterteilt, jedem ist eine eigene Stromversorgung zugeordnet. Drei weitere leistungsfähige Transformatoren liefern die elektrische Energie für Beleuchtung und Magnetartikel. Auf eine Umrüstung zur Digitaltechnik habe ich verzichtet, da ich mit analoger Elektronik gut zurechtkomme. Außerdem stand mir reichlich Elektromaterial durch den Abbau einer fernmeldetechnischen Anlage zur Verfügung. Jeder Ein- und Ausgang einer elektrischen Verbindung ist schriftlich genau festgehalten. Dadurch lassen sich im Betrieb auftretende Störungen leicht und schnell ermitteln und beseitigen. Vor den Signalen sorgt Brems- und Beschleunigungselektronik für ein vorbildgerechtes Fahrverhalten der Züge.

Um Flankenfahrten zu verhindern, sind an einigen kritischen Stellen der Gleisanlage Schutzschaltungen vorgesehen. Sie arbeiten Reedkontakt-gesteuert und in Abhängigkeit der jeweiligen Weichenlage. Verwendet wurden Siemens-Kammrelais, die sich im Be-

trieb ausgezeichnet bewährten. Die Steuerung der Anlage erfolgt von zwei Stellpulten aus, deren Gehäuse früher einmal der Vermittlung von Telefongesprächen dienten. Auch die verwendeten Tastenstreifen stammen aus diesem Bereich. Die Tastenfelder sind beleuchtet, der angedeutete Gleisverlauf ist mit LEDs unterlegt. Über eine ebenfalls von Reedkontakten gesteuerte Relaischaltung melden die Züge ihre jeweilige Position im unterirdischen Bereich. Dadurch lässt sich der Fahrbetrieb übersichtlich und flexibel führen.

Die Steuerung der Schattenbahnhöfe arbeitet halbautomatisch. Ein- bzw. ausfahrende Züge weisen sich gegenseitig frei werdende Gleise zu oder sperren diese. Sind alle belegt, wird der Bahnhof über ein Durchlaufgleis umfahren. Die erforderlichen Schaltvorgänge übernehmen Relais, angesteuert durch Reedkontakte. Jedes Triebfahrzeug ist daher im Fahrwerk mit einem kleinen, aber kräftigen Permanentmagneten ausgestattet. Ob Züge ein- oder ausfahren, ob Weichenzungen ihre neue Position eingenommen haben, all diese Funktionen werden durch das Steuerpult kontrolliert und optisch angezeigt.

Weil die im unterirdischen Bereich verwendeten Roco-Weichen mit Bettungskörper und einklipsbaren Antrieben nicht mit den dafür nötigen Kontakten ausgestattet sind, habe ich jede von ihnen mit einem leichtgängigen Mikroschalter versehen, dessen Schaltknebel vom Handstellhebel der Weiche mechanisch ein- und ausgeschaltet wird. Jeder dieser Mikroschalter steuert ein jeder Weiche zugeordnetes Kammrelais mit vier Umschaltkontakten an. Um einen Zug aus dem Schattenbahnhof abzurufen, bedarf es nur eines Drucks auf die zuständige Befehlstaste – die restlichen Schaltfunktionen erfolgen automatisch durch die ausfahrende Lokomotive. □



Verfall und Fortschritt

Bei unserem zusammen mit der Firma Auhagen durchgeführten Wettbewerb „Dioramenkönig II“ war die Grundfläche von 65,5 mal 33 Zentimetern vorgegeben. *Sven Schneider* hat es geschafft, darauf im Maßstab 1:160 ein kompaktes Bild des DDR-Alltags im Jahre 1960 wiederzugeben

FOTOS: ANDREAS STIRL

Oben: Das Diorama als Ganzes. Rechts der Brauereikomplex, links die beiden Bauernhöfe.

Großes Bild: Letzter Einsatz der fast 90 Jahre alten Dampflokomotive 98 7041, einst „Klappe“ genannt.

Das Diorama „Die kleine Klappe – damals 1960“ ist als eine Art Geschichtsbuch konzipiert und wie eine Bühne gestaltet. Es zeigt die damals noch immer sicht- und spürbaren Kriegsfolgen in Sachsen, dörfliches Leben, die Zwangskollektivierung, Chaos und Schlamperei, kriminelle Machenschaften, Flucht, Aufbau, Reparationen und Besatzung, Abschied und Kameradschaft. Alles findet am letzten Schultag 1960 statt, dem angenommenen letzten Einsatztag der kleinen Dampflokomotive 98 7041.

Aus meiner Kindheit sind mir unsere Dörfer noch ganz anders bekannt, als man sie heute findet. Überall wurde Vieh gehalten und es war durchaus nicht üblich, dass der Dorfplatz einen Straßenbelag hatte. An den Türen stand „Tuberkulosefreier Tierbestand“ und Misthäufen mit ihrem ätzen-



den Gestank und den von dort zum nächsten Bach ablaufenden Rinnsalen waren vollkommen normal. Alte Leute saßen auf Bänken vor den Häusern und schienen dort angeklebt zu sein. Die Höfe selbst machten mit ihren lehmfarbigen, gerissenen Fassaden und frei liegendem Gemäuer einen sehr heruntergekommenen Eindruck. Den Kontrast dazu bildeten oft bunte Blumen und dicke, schwer tragende Apfel- oder Kirschbäume. Mittendrin spielten die Kinder und landeten auch schnell mal in einem Kuhfladen oder gerieten an einen erregten Ganter. Übrigens waren diese Kinder nicht gesünder als heute – höchstens eigentümlich gekleidet und im Herbst, zur Erntezeit, oft krank ...

Diese Welt wollte ich mit meinem Diorama einfangen. Nur, da bietet das Auhagen-Programm in N leider noch nicht so

viel Auswahl und schon gar nicht nach sächsischem Vorbild, weshalb ich mich zu einem besonderen Schritt entschied: Ich rechte einige Gebäude der 1:87- und 1:100-Serie um und baute sie nach meinem Bedarf in Spur N nach. Weit über 1000 Steine wurden unter der Lupe mit insgesamt drei nun verbrauchten Graviernadeln geritzt, um Pflaster oder Mauern zu gestalten.

Verwendet wurde neben den Auhagen-Produkten praktisch alles, was Baumärkte und Garten bieten können. Auf der Kleinserienmesse in Dresden fanden die einschlägigen Hersteller in mir einen guten Kunden. Schließlich zog ich wieder mit Zollstock und Foto in meiner Heimat umher und fand noch ein paar nette Objekte, die praktisch jeder selbst bauen kann.

Dazu gehörte die Brücke, ähnlich Auhagens Artikel 11428, die in Berbisdorf

bei Dresden die Schmalspurbahn über die Promnitz führt. Mit einem Geländer ausgestattet, empfahl sie sich für die Hauptbahn des Dioramas. Die in Feldstein gemauerten Tore zu den Gehöften der Brauerei (Vorbild Rittergut Berbisdorf) und zum Dreiseithof Reifland entsprechen dem der N-Unterführung 14471, deren Maße ich einfach übernahm.

Schon lange reizte mich Auhagens Burg Lauterstein 12263 – freilich nur, um sie umzubauen. Sie ähnelte einem Brauereimodell der Firma Müllers Bruchbuden, das damals noch nicht in N erhältlich war. Außerdem hatte ich in einem Leserbrief über eine Folge der EJ-Serie „Bier und Bahn“ gewettert, weil die dort dargestellte Brauerei eher einem Weingut mit angeschlossener Schnapsbrennerei ähnelte. Eine Selbstverpflichtung zum Bessermachen war



Oben: Der verschachtelte Gebäudekomplex der aufgelassenen Brauerei ist ein Meisterwerk des Kitbashings, für das ganz unterschiedliche Bausätze aus dem Auhagen-Programm verwendet wurden.

Das Kesselhaus wurde nach dem Vorbild des H0-Bahnhofs Krakow gestaltet. Beeindruckend der Schornstein, dessen Ziegel einzeln bemalt wurden.

Rechte Seite, oben links: Fleißige Rotarmisten beim Überladen der Kohlenlieferung vom Güterwagen auf den GAZ AA. Daneben: Das filigrane geätzte Eingangstor zur Brauerei.

Untere Bilder: In Form einer Trafostation hält der Fortschritt Einzug im Dorf. Bald werden alle Häuser am Stromnetz angeschlossen sein. Vielleicht gibt es dann auch mal eine Kanalisation?



die Folge. Eine Mälzerei sowie acht kleine Brauereien in Böhmen, Franken und Sachsen dienten als Ideengeber für die „Männel-Brauerei“ auf meinem Diorama.

Das Brauhaus, stillgelegt dargestellt und bestehend aus Trebermühle, Trepenaufgang, Sudhaus und Malzhaus, entstammt der Auhagen-Burg. Weil mir der Auhagen-Schornstein 14480 zu groß schien und für die Mälzerei ein geeigneter Kamin fehlte, habe ich ihn zersägt und das kürzere Stück der Mälzerei aufgepflanzt.

Weil ich die feine Gravur des Modells hervorheben wollte, habe ich beide Schornsteine Ziegel für Ziegel mit Revell-Farben bemalt. Insgesamt wurden drei Ziegeltöne benutzt und erst danach die Fugen mit einer Mischung aus Waschbenzin und Emailfarbe schwarz und braunschwarz ausgefüllt. Mit Trockenfarben von Noch wurden noch einige Mörtelauwaschungen und Moosbefall dargestellt. Der Schornstein erhielt eine Leiter aus Auhagen-42646-Geflecht, weil sie wirklich schmerzlich fehlt. Aus 0,35-Millimeter-Draht von Sommerfeldt entstand der Blitzableiter. Schließlich bekam der Kamin

des Malzhauses noch einen von meinem Sohn aufwendig aus Papier angefertigten „Ritter“ aufgesetzt.

Jede Platte des Bausatzes wurde geglättet und dann komplett nachgraviert, um einen extrem maroden Zustand darzustellen. Marode war übrigens auch der Kunststoff des frisch gekauften Bausatzes, der sich schlecht kleben und gravieren ließ. Wahrscheinlich hatte der Bausatz schon etwas länger im Laden gelegen. Auhagen hat ihn auf meine Beschwerde hin anstandslos umgetauscht. Ein lobenswerter Service!

BRAUEREI STATT BAHNHOF

Das Kesselhaus sollte einen baulichen Stilbruch zur übrigen Brauereianlage verkörpern. Teile der in Erwägung gezogenen Auhagen-Fabrik 14475 waren dafür aber nicht geeignet und zu groß. Also habe ich einen noch im Karton befindlichen H0-Bahnhof Krakow vermessen und ihn mit Hilfe der Platten 52211 nachgebaut. Allerdings wurde die Fenster- und Wandaufteilung gleich meinen Bedürfnissen angepasst.

Wer wie ich in der DDR aufgewachsen ist, wird an der Brauerei und den sonstigen Gebäuden sicher die damals üblichen Losungen und auch das Firmenschild vermessen. Jedoch trafen die mir zur Verfügung stehenden Schriftarten meinen Geschmack nicht und mit Losungen hatte ich seit jeher meine Probleme. Dem sind die Schilder dann komplett zum Opfer gefallen.

Ein typischer Bau der 50er- und 60er-Jahre ist das Trafohaus. Sein Vorbild befindet sich ebenfalls in Berbisdorf. Das Modell ist ein Geburtstagsgeschenk meines Sohnes, der den dazugehörigen typischen Zähler-schrank für seinen „Dioramenkönig“-Beitrag benötigte. Ein Ehrenplatz auf dem Diorama war dem Präsent gewiss. Ich habe es, selbstverständlich in Abstimmung mit dem Erbauer, noch um die richtige Isolatoraufteilung ergänzt. Auch meine Tochter hatte damals etwas dazugebastelt, aber kategorisch abgelehnt, sich ebenfalls an dem Wettbewerb zu beteiligen.

Auf der rechten Seite des Dioramas, beidseitig der Straße, stehen zwei Bauernhöfe. Der innere ist dem 1:100-Hof 12257



Oben: Bauer Königs Hof. Vorne debattieren die Zimmerleute mit dem wanderlustigen Gesellen, vor der Stalltüre fordert die Kuh Einlass und zwischendrin rennen die Gänse umher. Links: Das Nachbargehöft. Die junge Bäuerin zeigt den Kollektivierungsfreunden von der FDJ, was sie von deren Vorschlag hält, der LPG beizutreten.

Darüber ein liebevoll gestaltetes Gartenmotiv sowie die kleine Flussbrücke am Bahnübergang.

von Auhagen nachgebildet, den ich wieder einmal für Spur N umgerechnet habe.

Der andere Hof ist der von „Bauer König“. Wer erkennt ihn nicht, den H0-Bausatz 11350, den sich „Dioramenkönig“ Klaus Fischer 2012 als sein Motiv ausgesucht hat? Bei der Umsetzung in den Maßstab 1:160 habe ich mich an das Katalogfoto gehalten und zugleich auf die verfügbaren Fenster der Serie 48653 zurückgreifen müssen. Damit geriet das Haus etwas länger. Eine Vorbildbesichtigung brachte leider nichts, weil der existierende Hof an der B 101 zwar noch erkennbar ist, aber von den Besitzern inzwischen stark verändert wurde. Insgesamt ist die Szene ähnlich der des alten Dioramenkönigs geraten, aber nicht dieselbe.

PERSONENPROBLEME

Beim Zubehör sind die Personengruppen streng einer Geschichte unterworfen und handverlesen. Weil damit mein Budget drohte, völlig aus den Fugen zu geraten, gab es schließlich keine Alternative mehr zu den unbemalten Sets von Preiser. Schmerzlich blieb, dass in N so manche Figur nicht verfügbar ist und die (im Gegensatz zu den offenbar alltäglichen königlich-bayrischen

Umzügen) „eher seltenen ostdeutschen Figur-Motive“ (O-Ton Noch) nur aus einer unpassenden Westlösung heraus adaptiert wurden. Aber in 1:160 kann man viel besser mogeln als in 1:87, so stellten Russen in Uniform, FDJler im Blauhemd oder Feuerwehrmänner in Schwarzkombi dann doch kein echtes Problem dar. Den grundsätzlich weißen Bauhelm und auch den roten Helm des schaltberechtigten Obermonteurs kann man schnell mit den geeigneten Farben von Revell oder gar dem Edding einfärben.

Dass die fast komplette Fahrzeugfamilie von MZZ, Permo, Jano, Mehlhose und Gabor stammt, zeigt, dass kein Großserienhersteller bereit ist, den Ostmarkt zu bedienen. Andererseits ist aber von Kleinanbietern in Spur N so ziemlich alles irgendwie und irgendwo zu bekommen, was je im Osten so gefahren ist. Man muss es nur in ausreichender Menge dann kaufen, wenn es gerade hergestellt wird. Denn das Angebot ist generell zeitlich begrenzt und später weder auf Börsen noch im Netz mehr erhältlich.

Genauer weiß ich es natürlich bei Eigenbauten. Die unterschiedlich großen Kabeltrommeln sind zigfach in meiner Garage unter Aufsicht unseres Trabis entstanden. Bei den Freunden der Radebeuler N-Bah-

ner treffen sind sie längst bekannt und auch dort schon in vielen Kisten verschwunden.

Problemlos anzufertigen waren die vielen Säcke: Sie sind aus Resten von Spritzgussrahmen entstanden. Die wenigen 3D-Drucke der Anlage wurden alle von PTL geliefert. Es handelt sich einerseits um Gasflaschen, welche in N alternativ auch aus Draht zu fertigen sind, andererseits um Betonringe für die Kanalisation.

Als Gleismaterial verwendet wurde Peco Code 55, für die Eigenbaubrücke der Hauptstrecke Code 80-Material. Die Schottermischung besteht bewährterweise aus einer Mischung von Kaffeesatz und Schotter. So riecht es am Diorama immer schön gemütlich nach Kaffee. Der Prellbock in der Brauerei ist von Artitec und die Bahnübergänge sind wie immer selbst graviert.

DER LETZTE SCHULTAG 1960

Die Festlegung auf einen ganz bestimmten Tag bedeutete gestalterisches Neuland für mich. Epoche III hatte ich noch nie gebaut und ist in ihrer DDR-Version in Spur N seitens der Zubehörindustrie auch gar nicht so einfach machbar. Wie die ziemlich aufwendigen Recherchen zeigten, gab es

–Anzeige –

Flachwagen Sgmnns 4505

TILLIG H0BAHN

Jetzt bei Ihrem TILLIG-Fachhändler erhältlich



Abbildung zeigt Betriebszustand mit ausgeklappten Ladeschwellen

Art.-Nr.: 76721

Flachwagen Sgmnns 4505 der ERR, mit Beladung, Ep. VI

Preis: 52,90 €*
*unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

viele charakteristische Ost-Ausstattungs-elemente damals einfach noch nicht. So fehlen die später so typischen DDR-Strassen- oder Bahnlampen ebenso wie viele bekannte Fahrzeuge. Oft wurden sie erst ab 1962 gebaut, womit sich ihr Einsatz im Jahre 1960 ausschloss. Außerdem musste ich eine glaubhafte Story finden, damit die aus Erzählungen fast unbegrenzt verfügbaren Szenen aus dem politisch wichtigen Jahre 1960 insgesamt auch stimmig wirkten. Ferner sollte diesmal auch noch eine Lok auf das Diorama kommen. Ein Serienmodell zu opfern, kam wegen der Kosten nicht in Frage und meine oft motorlosen Schadloks waren (zurückhaltend gesagt) nicht mehr zeitgemäß. Also Eigenbau.

MODELL MIT GESCHICHTE

In Sachsen wurden zweiachsige Rangierloks unterschiedlicher Herkunft in der Gattung VII T zusammengefasst. Die erste davon wurde 1925 als 98 7041 von der DRG übernommen und verschwand schnell aus den Listen. „Klappe“ hieß zwar wohl eher die Schwesterlok, die an das Dresdner Gaswerk verkauft wurde, aber wer will das heute noch so genau wissen ... Diesen Winzling mit seinem überlangen Schornstein und dicken Speisedom hatte ich schon 1986 am Küchentisch freihändig und ohne Brille gebastelt, und zwar aus einem zerlegten Wasserkran, einem gekürzten Trinkhalm für den Kessel, einer zerlegten Kulimine für die Lampen und Pappe von einem Taschenkalender, dazu reichlich Zweikomponentenkleber und Nitrofarbe. Praktischerweise entsprach der Achsstand weitgehend dem Drehgestell der DR-Baureihe 65.10 und auch der Raddurchmesser von 1111 Millimetern passte. Seither stand die Lok im Betriebswerk meiner N-Anlage etwas abseits und verstaubte.

Für das Diorama habe ich die Steuerung überarbeitet – nun mit Lupe und Skalpell bewaffnet –, Details verbessert sowie eine neue Beschriftung von Beckert und echtes Preiser-Personal beschafft. Nur das verbeulte Führerhaus konnte ich nicht mehr ändern, das musste die Geschichte erklären.

TAUSCHWIRTSCHAFT

Diese spielt, wie beim Diorama von 2012, im Dorf Bärnsbach, das motivlich an Bärnsdorf bei Dresden angelehnt ist. Die dortige Brauerei war Ende der 20er-Jahre geschlossen worden, arbeitete auf Bestellung aber noch weiter. Nach dem Krieg war jedoch endgültig Schluss und das Gebäude diente als Unterkunft für Vertriebene.

An jenem letzten Schultag Ende Juni des Jahres 1960 standen plötzlich zwei Gü-

terwagen im Gelände der Männel-Brauerei. FDJ-Sekretär Rothaupt aus der Kreisstadt hatte mit den „Russen“ per Handschlag vereinbart, dass drei Lieferungen Kohle direkt an die sowjetische Garnison gehen sollten, wenn diese dafür eine Stalinez-Raupe (Baujahr 1940) für den Aufbau der neuen LPG herausrückt. Die Russen sind auch pünktlich mit einem damals allgegenwärtigen GAZ AA erschienen und haben die Raupe abgeladen. Nun sind sie fleißig dabei, Brikkett für Brikkett vom Waggon auf den Laster zu befördern. Dass dabei ein gefülltes Benzinfass als Sitzgelegenheit bei Rauchpausen dient, wird locker gesehen. „Prabljema? Njet!“ Leer ging bei dem Geschäft leider der VEB Kohlenhandel aus, der auf zwei Waggonladungen Ware verzichten musste.

Während die Rotarmisten fleißig das Schwarze Gold umladen, holt eine kleine Rangierlok den bereits geleerten gedeckten Güterwagen ab. Bei ihr handelt es sich um keine andere Maschine als die kleine „Klappe“. Von diversen Reichsbahn-Granden gedeckt hat sie als Maskottchen der Dresdener Direktion die Zeitläufte überlebt und war, wenn nötig, unter der Hand ausgebessert worden. Anlässlich einer von Berlin veranlassten Bestandskontrolle war die Veteranin jedoch unlängst aufgefliegen und auf der Abstellliste gelandet. Weil zudem neulich ein unvorsichtig bedienter Bagger neben dem Gleis ihr das Führerhaus verbeult hatte, war kleine „Klappe“ am Ende und wurde am ersten Ferientag 1960 ausgemustert.

Die Kinder, die es eilig hatten, nach Hause zu kommen, aber an der Schranke warten mussten, und auch Direktor Matte in seinem IFA F9 wussten das natürlich nicht. Sie freuten sich aber über die heftig prustende und munter bimmelnde kleine Lok mit dem langen Schornstein und winkten ihr schnell noch nach. Ja, so muss es gewesen sein, sag' ich mal ...

CHAOS BEIM KÖNIG

Ziemliches Durcheinander herrschte währenddessen auf dem Hof des Bauern König. Hier war der Schuppen neu zu decken, da König meinte, dass der angekündigte neue Traktor eine Unterstellmöglichkeit benötigte. Leider stritten gerade die Zimmerleute, weil der Junggeselle einfach so auf die Walzen Westen gehen wollte, als die Kuh viel zu früh von der Weide kam. Wegen der verschlossenen Stalltüre steht sie muhend im Hof und macht die Gänse nervös, die vor lauter Aufregung kreischend im Garten umherrennen.

Auf dem Gelände der alten Brauerei steht eine neue Trafo-Turmstation. Auch die neuen Masten (Eigenbau) sind bereits aufgestellt, nun ist „Leitungszug“. Die Mon-

teure hängen an den Masten und sind natürlich mit Gurten und Steigeisen ausgestattet. Ausreichend Kabel und Leitungen sind vorhanden und teilweise schon verbaut. Nur die neueste und beste Technik steht hier im Einsatz, wie der kräftige H6 mit seinem Anhänger, der Picco-Dumper und der Weimarlader. Sogar der Wohnwagen ist mit Gardinen ausgestattet und es riecht irgendwie nach Holzfeuer, Kaffee und Streuselkuchen. – Als Kenner der Szene und unverbesserlicher Romantiker konnte ich keine andere Situation zulassen!

ÄRGER MIT JUGENDFREUNDEN

Ärger gibt es dagegen bei der freiwilligen Feuerwehr. Der nagelneue Barkas V901, auch als Framo bekannt, muss schon nach der ersten Einsatzübung am Kardan abgeschmiert werden und auch der Auspuff ist bereits locker. Die Kameraden in typischer Schwarzkombi haben die Sache aber unter Kontrolle und einer schraubt bereits unter dem Fahrzeug herum.

Dicke Luft auch beim Bauern Sachse, gegenüber vom König: Er hat bereits einen nagelneuen Famulus-Traktor von der Maschinen-Ausleihstation zur Pflege übergeben bekommen und ihn ebenso wie den neuen Häcksler sowie einen passenden Anhänger sogleich in seiner Scheune deponiert. Doch dann sind plötzlich vom FDJ-Sekretär Rothaupt beauftragte Jugendfreunde (Mitglieder der DDR-Jugendorganisation FDJ) auf seinem Hof erschienen und haben ihm erklärt, dass er den Traktor nur dann benutzen dürfe, wenn er, in der LPG als „Mechanisator“ angestellt, derselben auch beitreten würde. Dazu müsse er lediglich seinen 20 Hektar-Besitz der Genossenschaft überschreiben – für einen Händedruck im Sinne der guten Sache. Frau Sachse, die davon natürlich gar nichts hielt, „bereinigte“ die Angelegenheit auf ihre Weise mit einem Kübel Schmutzwasser.

Bärnsbach im Juni 1960! □

Aus dem Wettbewerb „Dioramenkönig II“ veröffentlicht wurde bisher:

- 1) „So baut der neue König“ von Andreas Galgon in EJ 11/2017
- 2) „Damals in Spandau“ von Sven Dockhorn in EJ 12/2017

Ätztechnik

Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Chemikalien, Ätztelle für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. Metalle, Ausführlicher Katalog gegen Zeichnung € 5,- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)

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

Bäume und mehr
finden Sie in unseren Shops unter:

MBA
www.mbrmodel.eu in Polen und
www.mbs-dd.com in Deutschland
MODELLBAHN-SCHILDHAUER
Würzburger Str.81
01187 Dresden
Tel.: 0351 27979215

www.modellbahn-schildhauer.de

Filme vom Vorbild und Modell auf www.bahnwelt.tv

BahnWelt TV

Jetzt auch als App!



Und mit Fire TV, Apple TV, Android TV und Chromecast auch am TV-Gerät

PAULO

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



Besuchen Sie www.paulo.de

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

1965 ____ 35 Jahre ____ 2000

ARNOLD • FALLER • FLEISCHMANN
ROCO • MÄRKLIN • TRIX

30 Jahre ASOA

www.asoa.de

SYSTEM-Vitrinen
Ideen mit Profil

www.system-vitrinen-paape.de

Z-fm Spur Z feiner Modellbau

- Lasercut Gebäude und Zubehör
- Lokverfeinerung
- Vorbild Selbstbaugleis

Decoder von **VELMO**

www.z-fm.de

Lokschuppen Hagen-Haspe

Exclusive Modelleisenbahnen und mehr vieles mehr

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

stangel MODELLBAHNBAU

Gebäude-Modelle
Dioramen
Anlagenbau
Zubehör

www.stangel.pl

Böttcher Modellbahntechnik

Modelleisenbahnen und Zubehör
Landschaftsgestaltung
Gleisbettungen
Ladegutprofile

Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher
Am Hechtenfeld 9 • 86555 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-295960 • Fax: 08443-295962
info@boettcher-modellbahntechnik.de
www.boettcher-modellbahntechnik.de

Modellbaum Manufaktur Grünig www.modellbaum.de

Wir beGRÜNIGen ihre Landschaften

089-31881600



DIE Buchhandlung mit Gleisanschluss

LUDWIG www.lesen-ist-ludwig.de **LESEN MIT LUDWIG**

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

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

Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi

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

Auhagen

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



11 449
Bahnhof Norgens

Airbrush-Kurse für Modellbahner mit Fachbuchautor Mathias Faber

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

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>



www.Beckert-Modellbau.de

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

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV

besserePreise 

bewährt.vielfältig.günstig

viessmann 

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

Presse & Buch IM BAHNHOF

Bahnhofsbuchhandlung Karl Schmitt & Co.

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

www.buchhandlung-schmitt.de

EISENBAHN-JUWELEN

Brillianter Modellbau aus der Messingmodell-Edelschmiede Eisenbahn Canada
www.EisenbahnCanada.com • Vertretung & Direktvertrieb Deutschland und EU: eisenbahn-juwelen@posteo.de • Tel.: 089/94509954

Prunkstücke für Ihre Sammlung

HIGHEND-Finescale in HO-Kleinstserie



Länderbahn-Schnellzuglokom Klass B (alt) der K.W.St.E. Französischer Stromlinien-Superstar 231 CHAPELON-Type



KRAFTPROTZ FÜR SCHIENE UND STRASSE

Der Mobilkran LTM 1050 von Liebherr ist ein vielseitiges Baufahrzeug, das Lasten von bis zu 50 Tonnen heben kann. Kibri bietet ihn unter anderem in der für Modellbahner interessanten Variante als beleuchteter Zweiwegekran an. Auch dieses Modell lässt sich verbessern

VON MANFRED GRÜNIG



Kibri's Bausatz des Liebherr-Mobilkrans LTM 1050 ist zwar nicht mehr der jüngste, aber speziell durch die Ausstattung mit LED-Beleuchtung nach wie vor ein interessantes Modell.

Der Bausatz besteht aus gelben, grauen und schwarzen Spritzlingen sowie vormontierten und bedruckten Teilen. Leider kann die Bauanleitung nicht mit der Qualität des eigentlichen Modells mithalten.



In seiner jüngsten, im Sommer vorigen Jahres vorgestellten Variante (Kibri 10558) wird der Kran als Funktionsbausatz angeboten. Diese Version ist mit sechs vormontierten LEDs für Fahrcheinwerfer, Rück- sowie Warnleuchten ausgestattet.

Bereits bei der ersten Durchsicht fällt auf, dass die Spritzlinge zwar alle nummeriert sind, die einzelnen Bauteile jedoch nicht. Stattdessen muss man sich, wie oft bei nicht mehr ganz jungen Kibri-Bausätzen, die richtigen Teile anhand der Zeichnungen in der Bauanleitung zusammensuchen. Aus Kundensicht wäre es sehr begrüßenswert, wenn Kibri-Eigentümer Viessmann dieser zeitraubenden und fehlerprovozierenden Prozedur ein Ende setzen würde. Bereits ein Zusatzblatt mit Fotos der Spritzlinge und durchnummerierten Teilen würde ge-

nügen. Auch eine generell genauere Bauanleitung wäre wünschenswert. Beispielsweise ließ sich der Montagepunkt für den Luftfilterkasten erst nach einer Recherche im Internet feststellen.

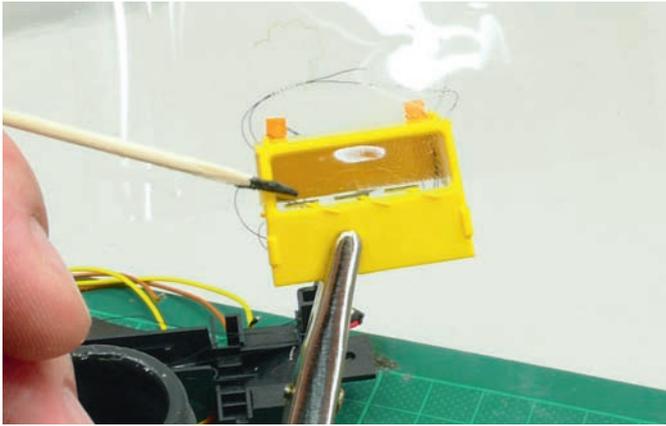
Beim Führerhaus, das schon mit eingesetzten Scheiben geliefert wird, sind kleine farbliche Verbesserungen möglich. So kann man die Scheibenwischer mit einem Zahnstocher schwarz einfärben. Mit einem schwarzen wasserfesten Markierstift (beispielsweise von Edding) werden die Gummidichtungen der Fenster nachgezogen. Dabei schützt man die Scheiben durch aufgeklebten und passend zurechtgeschnittenen Tesafilm.

Für eine deutliche optische Verbesserung sorgt der Anstrich der aus schwarzem Kunststoff gespritzten Schienenradsätze mit Silber- und Rostfarbe. Auch das

als Trittschutz dienende Riffelblech sowie der Drehkranz bekommen einen dünnen silber- oder aluminiumfarbenen Anstrich.

Eine schöne Eigenschaft des Kibri-Modells ist, dass es beweglich gebaut werden und damit später in unterschiedlichen Positionen auf der Anlage eingesetzt werden kann. Leider erwähnt die Bauanleitung nicht, dass dieser Vorteil verloren geht, wenn man die Kolben der Hydraulikzylinder einfärbt, ohne sie vorher rundrum abzuschleifen. Auch eine sehr dünne Farbschicht würde nämlich den Durchmesser so erweitern, dass keine Bewegung nach dem Zusammenbau mehr möglich ist.

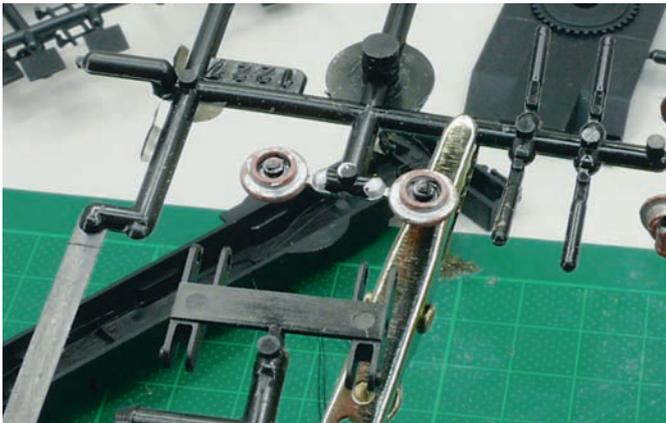
Ganz generell ist bei diesem Bausatz zu beachten, dass eigentlich bewegliche Bauteile nach dem Zusammenstecken festsitzen können. Grund sind Gusskanten, die vor dem Zusammenbau entfernt werden



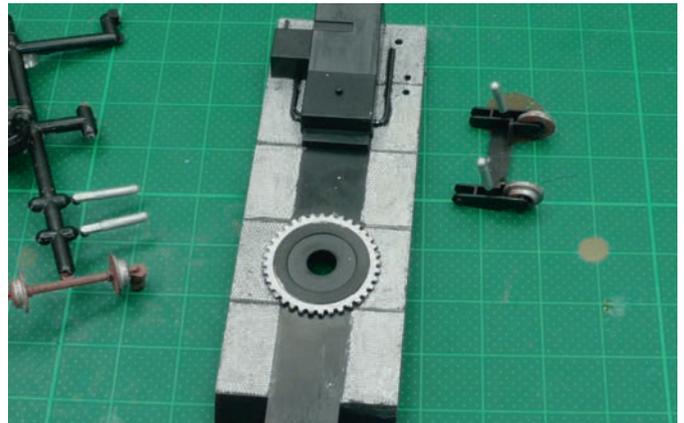
Beim Bemalen der Scheibenwischer wird das Führerhaus abgeklebt.



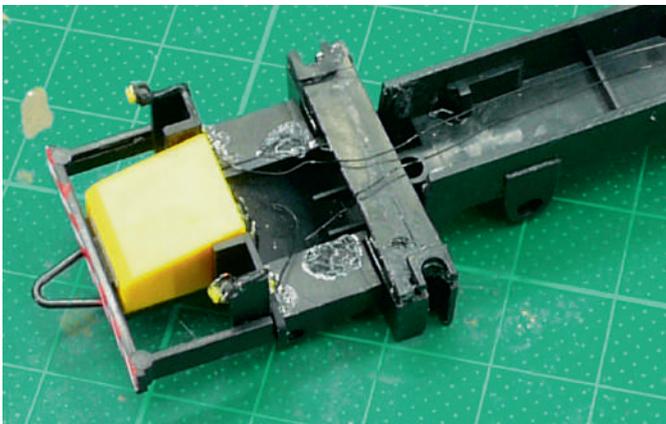
Auch für das Nachziehen der Gummidichtung ist eine Maske nötig.



Die Räder der Schienenradsätze sind ebenso farblich zu überarbeiten ...



... wie die Laufflächen und der Drehkranz des Unterwagens.



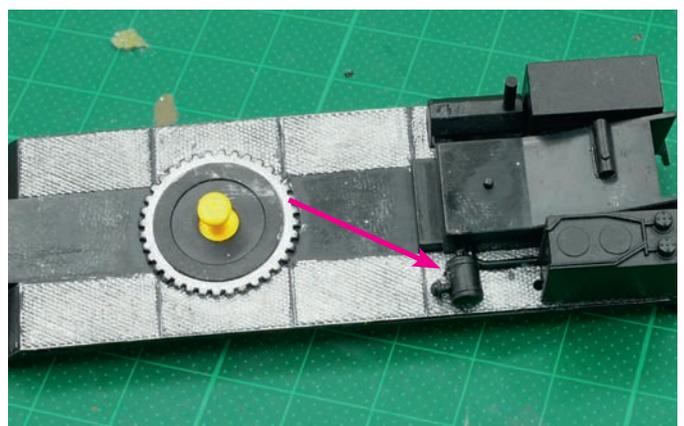
So müssen die Anschlusskabel der vorderen LEDs verlegt werden.



Die Kabel der hinteren LEDs sind über die Stützen zu ziehen.



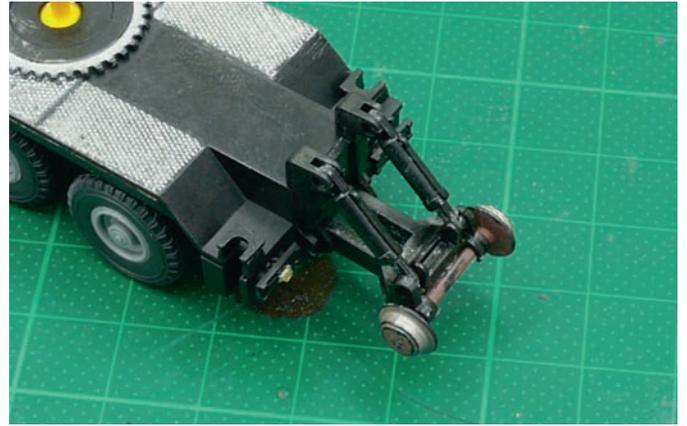
Die Ballastkugeln werden mit Doppelklebeband befestigt.



Der Luftfilterkasten (Pfeil) ist vorne rechts zu platzieren.



Die Zylinderbolzen des hinteren Fahrgestells müssen bearbeitet werden, ...



... damit sich das fertige Fahrgestell heben und senken lässt.



Auch beim Kranführerhaus kann man die Gummidichtungen ergänzen.



Der Oberwagen sollte noch ohne Ausleger montiert werden.



Bei den Teilen des Auslegers ist darauf zu achten, dass alle Kleberreste penibel entfernt und die Oberflächen völlig glatt sind.



Hat man sauber gearbeitet, lässt sich der Kranausleger beliebig drehen sowie in Länge und Höhe verstellen.



Der Zweibeckkran mit eingeschalteter Stirn- und Heckbeleuchtung sowie gelb blinkenden Warnlampen.

müssen. Dies sollte jedoch behutsam erfolgen, denn eine zu starke Leichtgängigkeit ist wieder von Nachteil, da sich dann gewisse Positionen des Krans nicht mehr nachstellen lassen.

Angemerkt sei, dass bei meinem Bausatz das Bauteil 11 fehlte. Ich konnte es allerdings aus nicht benötigten Teilen nachfeilen. Eine Alternative wäre natürlich eine Reklamation bei Viessmann gewesen, doch hätte mir dies auch bei einer schnellen Lieferung zu lange gedauert.

Als Stolperfalle beim Zusammenbau erwiesen sich die Litzen der vormontierten LEDs. Sie sind unbedingt so zu verlegen, dass sie später beim Einführen der Stützen nicht im Weg sind. Deshalb müssen die vorderen Litzen über das Bauteil 11 hinweg verlegt werden. Baut man den Kran im Fahrzustand, also mit eingefahrenen Seitenstützen, so sind diese hinten bereits vor dem Verkleben des Oberteils einzuführen, wodurch die Lage der Litzen justiert wird.

Als Ballastgewicht liegen dem Bausatz Bleikugeln bei. Damit sie nicht lose im Modell herumrollen, empfiehlt sich doppelseitiges Klebeband zur Fixierung. Obacht geboten ist beim Zusammenbau des hinteren Schienenfahrgeräts: Weil die Nachbildung des Zylinderbolzens zu dick geraten ist, besteht beim Einrasten der Zylinder die Gefahr, dass die Aufnahmeaugen brechen. Diese vorher aufzubohren ist leider nicht möglich, da die Materialstärke nicht reicht. Stattdessen muss vor dem Zusammenbau

der Bolzen mit einer Flachfeile verjüngt werden. Leider war dieser Schritt am Testmodell nicht mehr möglich, so dass das beschädigte Bauteil verklebt werden musste.

Ist das Fahrgestell fertig zusammengebaut, kommt der Oberwagen an die Reihe. Wieder sollte man die Gummieinfassungen der Scheiben am Kranhaus schwarz nachziehen. Ansonsten lässt sich der Oberwagen zügig zusammenbauen. Auf dem Fahrgestell sollte man ihn montieren, bevor der Kranausleger ergänzt wird. Beim Einrasten der Befestigungszunge mit Hilfe einer Flachzange wäre dieser sonst im Weg.

KEIN TRÖPFCHEN ZU VIEL

Beim Bau des Auslegers ist der Kleber sehr sparsam zu dosieren. Läuft zu viel davon in die Rohrausleger, lassen sich dessen Teile später nicht mehr bewegen. Auch für das vorbildgerechte Aussehen des Auslegers ist eine glatte Oberfläche wichtig. Deswegen sollte man nach dem Trocknen alle überstehenden Kleberreste mit dem Cuttermesser gründlich abschaben. Die Reste in den Klebekanten der Rohrausleger entfernt man mit einem schräg abgeschnittenen Draht. Der Erfolg dieser Reinigungsmaßnahmen lässt sich am besten durch mehrfach wiederholtes Verschieben der Auslegerrohre kontrollieren. Erst wenn dies einwandfrei und ohne zu klemmen funktioniert, kann der Ausleger in den Oberwagen eingehängt werden.

Die Kranflasche wird aus beiden Hälften, dem Haken und der Seilrolle zusammengeklebt. Dabei darf kein Kleber an die Rolle kommen. Damit das notwendige winzige Tröpfchen Zeit zum Aushärten hat, wird das zusammengefügte Bauteil fixiert, beispielsweise mit einer Wäscheklammer.

Das Seil einzufädeln, gelingt am besten, wenn der Faden nass gemacht wird. Zuerst wickelt man ihn auf die Seilrolle, bis diese voll ist. Dann wird der Faden verlegt und die Kranflasche eingehängt. Nach dem Verknoten schneidet man den überschüssigen Fadenrest ab und fixiert den Knoten mit Sekundenkleber. Der fertige Zweibeckkran kann jetzt seinen Einsatz auf der Anlage haben. □

Materialbedarf:

- ◆ Seitenschneider für Plastik
- ◆ Pinzette
- ◆ Cuttermesser
- ◆ Flachfeile und -zange
- ◆ Plastik- und Sekundenkleber
- ◆ 20 Zentimeter 1,5-Millimeter-Draht, schräg abgeschnitten

- ◆ Farben: Schwarz, Silber, Rost
- ◆ Schwarzer dünner Markierstift
- ◆ Kleiner Pinsel
- ◆ Verdünnung

Der Kibri-Bausatz 10558 ist im Fachhandel für 49,95 Euro UVP erhältlich.

MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

Aus dem Inhalt:

- Basteln mit HEKI dur
- Der Gläserne Zug
- Aktuelle Neuheiten
- Holzladung für H0-Güterwagen
- Modellbahnclub Salzburg

Best.-Nr. 7556 • 14,80 €

WEITERE FASZINIERENDE MOBATV-AUSGABEN



Mehr MobaTV unter www.modellbahn-tv.de (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben)

aktuell neu! 14,80 €



RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100
• E-Mail bestellung@vgbahn.de • www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de



Links und rechts der Gleise

NEU



Die Eisenbahn ist heutzutage ein normiertes Transportsystem. Das betrifft nicht nur den Schienenverkehr mit Loks und Waggons, sondern auch das Umfeld. Verloren gehen dabei jedoch Unverwechselbarkeit und Charme. Das war nicht immer so und an vielen kleinen, noch nicht modernisierten Bahnhöfen findet man noch jene Unterschiede, die einen Ort einzigartig machen: Seien es die Bahnhofsuhren aus einer vergangenen Epoche oder handgeschmiedete Treppengeländer. Im MEB-Spezial 23 zeigen wir diese Besonderheiten, auf deren Darstellung anspruchsvolle Modellbahner großen Wert legen. Wir zeigen in Werkstatt-Beiträgen, wie man auf der heimischen Modellbahn mit diesen Details Emotionen schafft und in Produktübersichten, wo man manche Spezialität beziehen kann.

92 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 150 Abbildungen mit DVD „Dampfdrehscheibe Lobenstein“ (Laufzeit ca. 55 Minuten)

Best.-Nr. 941701 | € 12,50



Erhältlich beim Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de



**Pflege mangelhaft:
Reichlich rampo-
niert wirkend rollt
dieser DR-Kesselwagen
über die Anlage. Die
Schmutzspuren auf dem
Kessel entstanden fast
ausschließlich durch
Decals.**



Schieben statt spritzen

**Nicht jeder besitzt einen Airbrush und nicht jeder kann gut genug mit dem Pinsel umgehen, um Wagen gelungen altern zu können. Doch für manche Zwecke gibt eine Alternative:
Nassschiebebilder**

VON ANDREAS MOCK

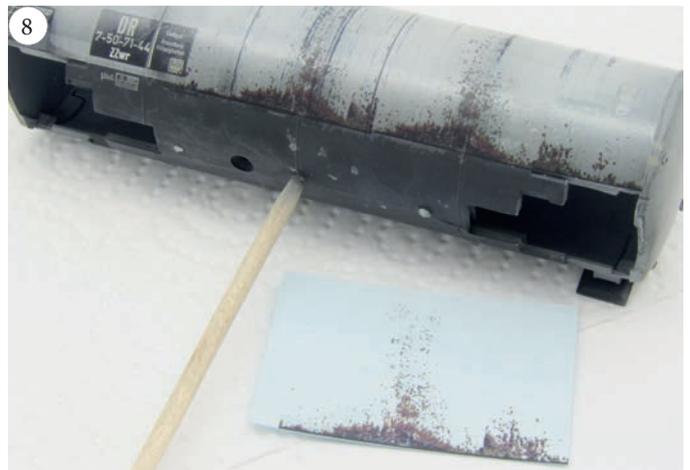
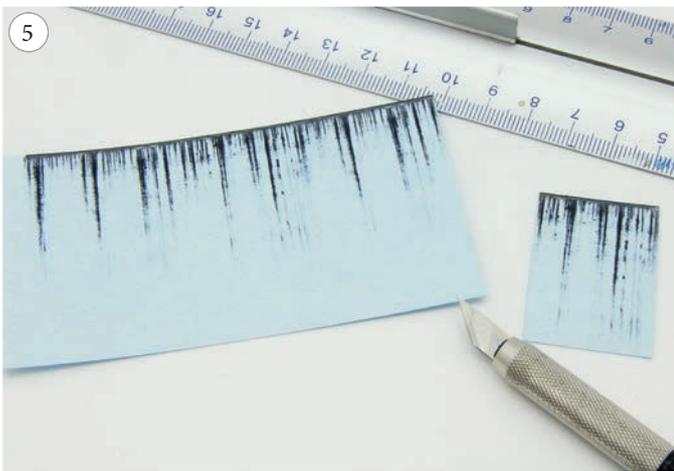
Bei den Kunststoffmodellbauern spielen Nassschiebebilder (neudeutsch: Decals) und Patinierung eine deutlich größere Rolle als bei Modellbahnern. Vor allem bei Militärmodellen sind Abnutzungs- und Verschmutzungsgrade üblich, die man als Modellbahner gar nicht kennt, weil sie bei der großen Bahn überhaupt nicht toleriert würden. Entsprechend reichhaltig ist in diesem Segment des Modellbauhobbys das einschlägige Zubehörangebot an flüssigen und trockenen Farben, Pasten und sonstigen Hilfsmitteln. Auch die Verarbeitung von Decals ist bei Militärmodellen alltäglich – man denke nur an die Kokarden, Nummern

und unzähligen Wartungshinweise eines Flugzeugs.

Doch auch unter den Kunststoffmodellbauern ist nicht jeder ein Airbrush- oder Pinselkünstler. Solchen Leuten greift die Zubehörindustrie mit Nassschiebebildern von Schmutz- und Rostspuren unter die Arme. Davon können auch Modellbahner profitieren, denn glatte Flächen, wie sie Kesselwagen aufweisen, sind ideales Einsatzgebiet für solche Hilfsmittel. Hier verwendet wurde das Liliput-Modell eines Vierachsers der Einheitsbauart mit 48-Kubikmeter-Kessel der DDR-Reichsbahn. Das helle Grau des Wagens ist nicht nur vorbildgerechter als die vielen bunten Varianten,

**Schattelfrisch wirkt
der Wagen dagegen viel
zu sauber und damit
unrealistisch.**







Auf dieser Aufnahme vom Werksgleis eines Tanklagers fallen die glänzenden Spuren des danebengelaufenen Öls besonders ins Auge.

sondern lässt später auch die Patina besser zur Geltung kommen.

Als Erstes wird der Wagen zerlegt und der Kessel zwecks leichter Bearbeitung auf einem Holzspieß befestigt. Auch versehentliche Griffspuren lassen sich so vermeiden (Bild 1).

Wer mag, kann die Flächen zwischen den Kesselringen mittels Airbrush etwas aufhellen. Hier wurde dafür Tamiya XF-80 „Royal Light Gray“ und Tamiya XF-2 „Flat White“ verwendet, unbedingt nötig für ein besseres Aussehen des Wagens ist dieser Schritt jedoch nicht (Bild 2).

Anders der folgende: Ein erstes Washing mit AK Interactive-Paneliner „AK 2072 Grey and Blue Camouflage“ wird mit dem Pinsel aufgetragen. Nach etwa zehn Minuten nimmt man es mit „White Spirit“ des gleichen Herstellers wieder ab, so dass vertikale Schlieren auf dem Kessel bleiben (Bild 3). Vor allem auf den und den Kesselringen entlang sollte relativ viel dieser Farbe stehen bleiben.

Ist alles schön durchgetrocknet, kommen die Decals zum Einsatz. Das Set „Instant Weathering Decals #1“ des Augsburger Anbieters „Uschi van der Rosten“ (www.uschivdr.com) ist zwar laut Aufdruck für die Massstäbe 1:72 bis 1:35 gedacht, aber H0 gibt es in der Kunststoffmodellbauerwelt eben nicht. Für unsere Zwecke ist das Set dennoch gut zu gebrauchen (Bild 4).

-Anzeige-



IHR LINK ZUR
NATUR

SILHOUETTE
MODELLBAU
GMBH

WWW.MININATUR.DE



Silhouette

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



Bevor die Nassschiebebilder aufgebracht werden, misst man am Kessel mit einem Lineal die Abstände zwischen den Kesselringen. Dann schneidet man mit einem sehr scharfen Messer aus passenden Decals Stücke in entsprechender Breite aus (Bild 5).

Aufgebracht werden Nassschiebebilder vor allem mit Ruhe und Geduld. Zuerst wird das ausgeschnittene Decal in lauwarmes Wasser gelegt. Darin bleibt es, bis das blaue Trägerpapier sich mit Wasser vollgesaugt und dunkel verfärbt hat. Dann wird das Decal mit einer Pinzette aus dem Wasser genommen und auf ein Stück Küchenpapier gelegt. Nach etwa zwei Minuten kann man es vorsichtig zwischen Daumen und Zeigefinger auf dem Trägerpapier hin- und herschieben.

Damit sich später das Decal leichter schieben bzw. positionieren lässt, feuchtet man seinen Platz auf dem Modell mit ein paar Tropfen Wasser an. Das Decal wird nun ein paar Millimeter vom Trägerpapier geschoben. Hier ist Vorsicht wichtig, damit seine Kante nicht um den Trägerfilm herumklappt. Anschließend setzt man den überstehenden Rand auf das Modell auf und hält ihn mit einem Finger fest.

Mit der anderen Hand zieht man behutsam das Trägerpapier unter dem Decal weg, so dass es vollständig auf dem Modell



platziert ist. Durch das Wasser unter dem Decal lässt es sich genau auf Position schieben (Bild 6).

Wichtig ist zu kontrollieren, ob nicht Ecken oder Kanten umgeschlagen sind. Ist das passiert, kann man mit einem Pinsel und etwas Wasser unter das Decal fahren und es wieder in die richtige Lage bringen.

SCHLUSS MIT FEUCHT

Mit einem trockenen Stück Küchenpapier oder bei kleineren Decals einem Ohrenstäbchen wird nun das Nassschiebebild angerieben und das überschüssige Wasser entfernt. Dabei beginnt man immer in der Mitte. In streichenden Bewegungen schiebt man das Wasser unter dem Decal von innen nach

außen. Alle Arbeiten mit Decals sollten gut trocknen dürfen und anschließend mit einem Klarlack überzogen werden, damit sie gesichert sind (Bild 7).

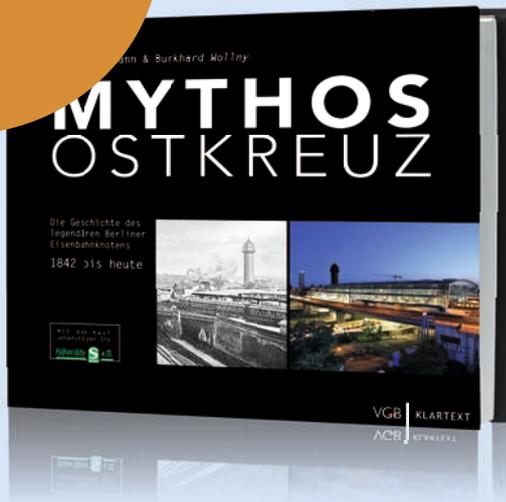
Befinden sich auf dem Kessel Nietköpfe oder andere mitgespritzte Unebenheiten, kann es sein, dass die Schiebebilder nicht glatt aufliegen. Dann hilft ein Weichmacher, der aber nur sparsam verwendet werden sollte, damit das Decal nicht reißt. Um Verschmutzungen im unteren Bereich des Kessels darzustellen, werden auch hier Decals aufgebracht (Bild 8).

An den Stirnseiten des Kessels lassen sich Decals kaum aufbringen. Deshalb greift man hier zu einem feinen Pinsel und malt mit „AK 2072 Grey and Blue Camouflage“ von AK Interactive und „Dark Streaking Grime“ von Ammo of Mig Verlaufspuren auf (Bild 9). Übergelaufener Treibstoff oder Öl vom Befüllen des Kesselwagens kann mit aufgepinseltem „Engine Fuel and Oil“ von Ammo of Mig dargestellt werden. Danach ist der Kessel fertig (Bild 10).

Die Drehgestelle des Wagens werden wie im Juni-Journal 2015 beschrieben patiniert. Danach kann der Wagen wieder zusammengebaut werden. Um den heruntergekommenen Zustand des Fahrzeugs zu betonen, sprüht man ganz zum Schluss mit dem Airbrush „Lifecolor UA 714 und UA 715“ als leichten Rostschleier auf die Oberseite des Kessels (Bilder 11 und 12). □

NEU

BERLINER BAHNHOFSSIKONE



2017 feiert Berlin zahlreiche Eisenbahnjubiläen: 175 Jahre Ostbahnhof, 150 Jahre Ostbahn und RAW Warschauer Straße sowie 135 Jahre Ostkreuz. Parallel zur schrittweisen Wiederinbetriebnahme des Bahnhofs Ostkreuz nach mehr als einem Jahrzehnt des Umbaus erscheint ein opulentes Werk. Das Buch zeigt meistens unveröffentlichte Bilder und Karten zum Eisenbahnknoten Ostkreuz und den damit verbundenen Nachbarbahnhöfen. Es dokumentiert anhand von seltenen Fotos, Luftbildern, Plänen und Karten sowie mit fundierten Texten und erläuternden Bildunterschriften die Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung in diesem Teil des Berliner Ostens. Ein Highlight: Luftbilder von 1928 bis 2016 sowie ein Gleisplan von 1942 (Extradruck als Beilage). Der Autor Sven Heinemann ist Mitglied des Abgeordnetenhauses. Er hatte die Idee, zusammen mit Co-Autor Burkhard Wollny dem legendären Ostkreuz dieses einmalige Werk zu widmen.

272 Seiten im Großformat 29,0 x 23,8 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, ca. 600 Farb- und Schwarzweißfotos, Streckenkarten, Pläne und Faksimile

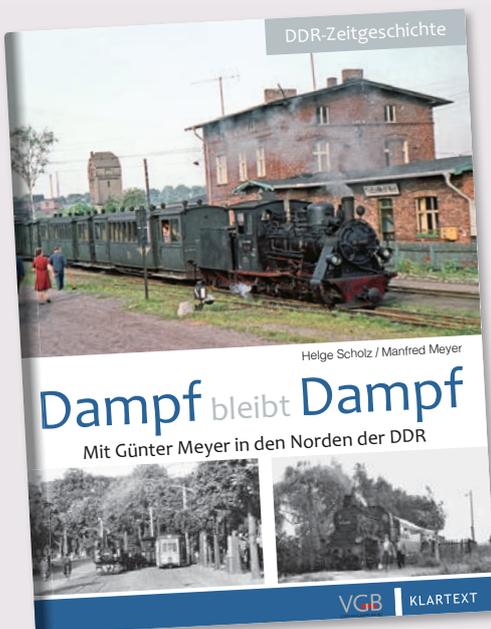
Erscheint im Frühjahr 2018
€ 29,95 | Best.-Nr. 581731



VGB

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder E-Mail bestellung@vgbahn.de

Reichsbahn-Erinnerungen

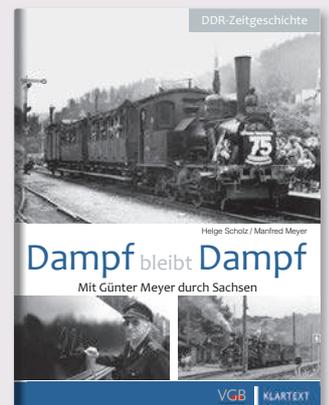


Dampf bleibt Dampf

Mit Günter Meyer in den Norden der DDR

„Meyerfotos“ bürgen für Qualität. Und das nicht nur mit einmaligen Fotos aus dem Süden der DDR. Bereits 1954 hatte Meyer den hohen Norden kennengelernt. Auf dem Fahrrad strampelte er später viele Male sprichwörtlich über Stock und Stein. Sein Fahrtentagebuch berichtet über diese Reisen bis ins kleinste Detail. Wobei der Begriff Norden ein wenig weiter ausgelegt wird. Die Schmalspurbahn von Dahme nach Jüterbog wird beschrieben und die Forster „Jule“. Über Berlin geht es dann gen Küste. Abstecher unternehmen wir zur Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn und in die Prignitz, enden in Altenkirchen auf Rügen. Die Zeitspanne von 1954 bis 1969 bietet dabei eindrucksvolle Motive, weil Günter Meyer die Bahn in Symbiose mit dem Alltagsleben gekonnt in Szene setzte.

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581735 | € 29,95



Dampf bleibt Dampf
Mit Günter Meyer durch Sachsen

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 300 Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581632 | € 29,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn



Kartoffelschleuder

Landwirtschaftliche Motive passen so ziemlich auf jede Anlage. Mit Hilfe eines Preiser-Sets kann man eine Kartoffelernte im Stil der Epoche III attraktiv gestalten

VON THOMAS MAUER

Wir Rheinländer lieben sie, unsere „Riefkooche“ aus frisch geriebenen Kartoffeln, Zwiebeln, Eiern und Salz. Gebraten in reichlich Öl zählen sie sicher nicht zu den gesündesten Speisen, lassen die matschige Industrieimitate aus dem Kühlregal aber geschmacklich weit hinter sich. Natürlich kommen sie bevorzugt an kühleren Tagen auf den Tisch, wenn die Kartoffeln geerntet werden und die Knollen ganz frisch sind.

Dass ich mich mit der Umsetzung des Themas „Kartoffelernte“ in ein Modellbahnmotiv beschäftigt habe, ist jedoch nicht auf diese kulinarische Vorliebe zurückzuführen, sondern auf das Sortiment der Firma Preiser. In deren Katalog findet sich das Super-Set Kartoffelernte (Art. Nr. 13008), das aus passenden Figuren, Zubehör, zwei Traktoren samt Hänger mit aufgeklappter Seitenwand und einem Kartoffelroder besteht. Es zeigt sehr schön, wie man früher Kartoffeln auf einem Acker geerntet

hat, mühsam mit viel Handarbeit. Wer das Set in der Epoche III einsetzen will, sollte allerdings den grünen Deutz-Traktor gegen ein Exemplar älteren Semesters tauschen, der Typ 6206 wurde erst ab 1974 gebaut. Dagegen passen sowohl der blaue Lanz D 2416 als auch der filigrane Schleuderroder gut in die Zeit zwischen 1955 und 1970.

Figuren und Ausstattungsmaterial für die Szene ist also vorhanden, fehlt nur noch der eigentliche Kartoffelacker mit seinen parallel laufenden Wallreihen, das zum Mo-



Preisers Super-Set 13008 macht die Darstellung einer Kartoffelernte leicht.



Buschs Matte 7182 bildet die Grundlage für den Acker.



Sie wird zum Verkleben mit Pins fixiert.



Aus Seemoos von Noch entstehen das Kartoffellaub.



Die hinteren Wälle werden erst mit verdünntem Holzleim bestrichen, ...



... und dann mit feiner Erde bestreut.



In die noch feuchte Erde setzt man die Reste der Kartoffelpflanzen.



Im abgeernteten Ackerteil werden die Furchen mit Erde aufgefüllt.



Auf die Erde verteilt man da und dort Seemoosteile.



Die Kartoffeln müssen rechts vom Traktor liegen.



Die Kartoffeln werden in Körben gesammelt und dann in Säcke gekippt. So lassen sie sich leichter auf den Traktoranhänger oder ein Fuhrwerk laden.

tiv passende vertrocknete Kartoffellaub sowie die Kartoffeln selbst, die durch die Erntemaschine freigelegt, in größerer Menge auf der Ackerfläche liegen müssen.

Der Kartoffelacker entsteht mit Hilfe des „Ackers“ 7182 aus dem Hause Busch, der aus Wellpappe mit passendem Streugut besteht. Die parallelen Wallreihen sind damit schon vorhanden. Wenn man die Pappe mit einer Schere zuschneidet, müssen nicht unbedingt alle Enden rechteckig ausfallen. Eine Abrundung, bedingt durch das Relief des Geländes oder einen Feldweg, lässt ein solches Motiv durchaus natürlicher wirken.

Die Pappe wird auf der Unterseite satt mit Holzleim bestrichen, ausgerichtet und dann behutsam angedrückt. Ein Beschweren des Ackers mit Gewichten, um die Haftung zu verbessern, sollte unterbleiben. Es besteht sonst die Gefahr, dass sich die Wallreihen verformen. Besser geeignet sind Stecknadeln, die vor allem im Randbereich in die Furchen gedrückt werden.

Anschließend ist das umgebende Gelände fertigzustellen. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Randbereiche des Ackers in der Höhe angeglichen werden. Dies erreicht man am einfachsten, indem man dunkelbraunen Sand (hier von Heki) aufstreut. In diesen werden, nachdem man ihn mit dem

bekanntem Holzleim-Wasser-Spülmittel-Gemisch durchnässt hat, gesiebte Gartenerde und feine Flocken rieseln lassen. Auch etwaige Nahtstellen durch Anstückeln von Teilen des Ackers kann man auf diese Weise kaschieren.

Ein gewisses Problem seien die losen H0-Kartoffeln – dachte ich und fertigte meine aus gesiebt und gewaschenem Sand selbst. Der wurde mit zwei Tönen Emailfarbe eingefärbt und trocken gelassen. Was aus normaler Betrachtungsentfernung ganz passabel wirkte, entpuppte sich aus der Nähe – und vor allem fotografiert in vielfacher Vergrößerung – als wenig überzeugend. Schuld sind die dann doch deutlich sichtbaren Bruchkanten der Sandkörner, die mit Kartoffelknollen kaum etwas gemein haben.

GEWUSST, WIE ...

Besser wäre es gewesen, das Ladegut 28108 der Firma Juweela zu verwenden. Es enthält 25 Gramm H0-Kartoffeln in richtiger Form und Größe, was völlig ausreicht, um nicht nur den Acker mit einer größeren Menge freigelegter „Erdäpfel“ zu bestücken, sondern auch noch ein paar Ernteanhänger dazu (oder einen zweiachsigen Güterwa-

gen). Farblich behandelt werden müssen die Juweela-Früchte allerdings auch, denn Kartoffeln, die frisch aus der Erde kommen, sehen durchaus anders aus als die gewaschenen in der Supermarkttüte.

Für das Kartoffellaub habe ich naturbelassenes Seemoos aus einem Baumbaupack von Noch verwendet. Es wird in kleinere Zweige geteilt, zusammengefasst und dann mit einer Schere in nur wenige Millimeter lange Stücke geschnitten. Mit den Fingern zerkleinert man sie weiter. Dickere Stängel sollte man schließlich noch mit der Pinzette aussortieren.

Um den Inhalt der Preiser-Packung gut in Szene setzen zu können, habe ich das Kartoffelfeld so gestaltet, dass der vordere Teil bereits abgeerntet ist, während hinten noch die Wallreihen mit dem vertrockneten Laub stehen. Am Übergang ist der Traktor mit der Erntemaschine unterwegs, die mit ihren rotierenden Zinken die Wälle teilweise einebnet und gleichzeitig die Kartoffeln aus der Erde zieht.

Eine gestalterische Falle birgt die Arbeitsweise des Schleuderroders: Sein Zinkenrad schaufelt nicht die Kartoffeln aus der Erde (was sie beschädigen würde), sondern schiebt sie heraus. Die Zinken sind deswegen in Drehrichtung (gegen den

Uhrzeigersinn) nach hinten gebogen, was man in einem Youtube-Filmchen schön sehen kann (<https://www.youtube.com/watch?v=iHMuFIZmG3Y>). Die ausgeworfenen Kartoffeln müssen also stets in Fahrtrichtung rechts vom Traktor liegen.

Die Gestaltung beginnt mit dem noch nicht abgeernteten Teil. Als erstes streicht man gerade so viele Wälle mit dem Holzleim-Gemisch satt ein, wie man zügig bearbeiten kann, bevor der Leim trocknet. Als Erde habe ich hier Terra grau von Model Scene verwendet, weil meine selbstgeseibte Gartenerde für diesen Zweck zu dunkel aufgetrocknet ist. Das feine Streugut wird deckend aufgebracht, so dass der ursprüngliche Untergrund nicht mehr sichtbar ist.

Nachdem zu trockene Stellen nochmals mit verdünntem Leim benetzt worden sind, setzt man mit Hilfe einer Pinzette das gebrochene Seemoos auf die Wälle. Zu beachten ist, dass möglichst viele der kleinen Äste wirklich oben haften bleiben.

Sind die Kartoffelreihen inklusive der angefangenen Reihe entstanden, füllt man auf der restlichen Fläche die Furchen mit feinem Sand und befeuchtet ihn satt mit Wasser-Holzleim-Gemisch. Darauf folgen wieder das Streugut von Model Scene und

vereinzelt kleine Zweige des Kartoffellaubs. Nicht zu vergessen sind die Fahrspuren des Traktors in der aufgelockerten Erde.

In den noch feuchten Untergrund wird der Lanz mit angehängtem Schleuderroder genau dorthin gesetzt, wo die angefangene Reihe beginnt. Dann folgen die Kartoffeln, die man auf der abgeernteten Fläche verteilt. Wo nötig, werden sie mit etwas Leim benetzt, damit sie gut haften bleiben.

Vorne am Acker schließt sich ein Grünstreifen an, gefolgt von einem Feldweg. Dieser Bereich wird gestaltet bevor man den Hänger in das Grün drückt und ausrichtet. Schließlich folgen die Figuren und das Zubehör wie Körbe und Säcke. So entsteht auf recht einfache Weise und natürlich dank der Figuren und des passenden Zubehörs ein schönes Motiv, das man nicht so oft auf einer Modellbahn findet. Und viel Platz ist dafür auch nicht von Nöten. □

Appetit bekommen?

Jede Menge Ideen und Basteltipps zur Gestaltung des Modell-Landlebens enthält unser neuester Themenband aus der Reihe „1x1 des Anlagenbaus“ von Thomas Mauer. Das 100 Seiten starke und reich bebilderte Heft ist für 15 Euro bei bestellung@vgbahn.de erhältlich.



☛ Bezugsquellen:

Die erwähnten Produkte finden Sie im gut sortierten Fach- oder Versandhandel. Preise (UVP): Busch 7182 „Acker mit Furchen“: 5,79 Euro; Noch 23100, Natur-Bäume: 19,99 Euro; Juweela, Ladegut Kartoffeln 25 Gramm: 4,69 Euro; Model Scene, Terra grau 200 ml: 6,95 Euro; Preiser 13008 „Kartoffelernte“: 49,95 Euro.

–Anzeige–



CHEMINS DE FER
DU KAESERBERG

DIE GROSSE SCHWEIZER MODELLEISENBAHN

ATTRAKTIV UND EINMALIG



Die Wunderwelt am Kaeserberg, ein technisches Juwel für grosse Reisen auf kleiner Bahn, begeistert Jung und Alt. Das frei erfundene Stück Deutschschweiz im Massstab 1:87 fasziniert mit tausend feinen Szenen, die berühren. Auf 600 m² und bis ins Detail liebevoll gestaltet, wird der Alltag der 90er Jahre zur Gegenwart.

Gut 100 Züge und über 6000 Figuren beleben einen Freitag im Herbst. Es ist 11 Uhr. Der Circus ist eben angekommen. Knapp zwei Stunden schenken Kurzweil, Staunen und neue alte Erinnerungen.

Besuchstage, Öffnungszeiten, Eintritt und Aufenthalt unter www.kaeserberg.ch.

CHEMINS DE FER DU KAESERBERG
Impasse des Ecureuils 9
CH 1763 Granges-Paccot FR

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

www.kaeserberg.ch

Tel. +41 26 467 70 40

Drunter und drüber

NEU

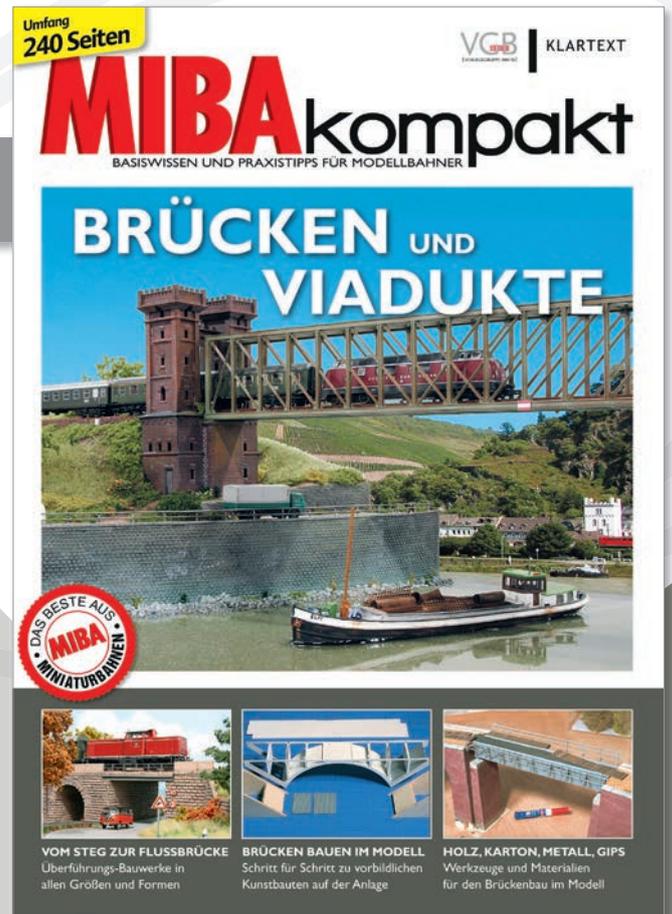
Brücken und Überführungen prägen eine Eisenbahnstrecke und sorgen auf jeder Modellbahn-Anlage für echte Blickfänge. In diesem Sammelband zeigen die MIBA-Autoren Schritt für Schritt, wie diese Kunstbauten im Modell entstehen. Von kleinen Wasserdurchlässen und Fußgängerstegen über Bachbrücken und Straßenunterführungen bis hin zu weiten Flussbrücken und langen Viadukten sind alle Größen und Formen vertreten. Ebenso detaillierte wie nachvollziehbare Bauanleitungen weisen den Weg zur individuellen Modellbrücke aus Holz oder Karton, Metall oder Gips. Eigene Kapitel befassen sich mit beweglichen Brücken oder Kombi-Brücken für Schienen- und Straßenverkehr.

Best.-Nr. 1601801 | € 19,95

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



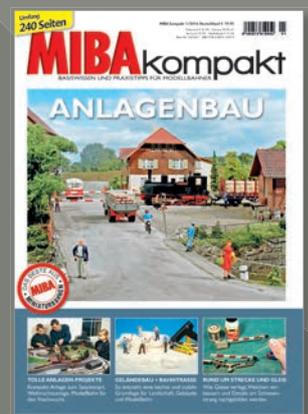
Erhältlich beim Buch- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



Best.-Nr. 1601702



Best.-Nr. 1601701



Best.-Nr. 1601601



MANUSKRIPTE Ganz schön uneinheitlich

Nach dem Scheitern der ersten Versuche in den deutschen Westzonen 1949 ließ die Baureihe 501 die Entwicklung der von Westdeutschen Locomotiv-Bauwerken gefertigten, später als Baureihe 504 in den Bestand der Deutschen Bundesbahn für die Westzonenzone über die Verbringung der verschleissenen Baureihe 501 in die DDR.

Die Baureihe 501 war ein Versuch, die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven zu steigern, indem man die Zylinderbohrung vergrößerte und die Pleuellager veränderte. Die Baureihe 501 war ein Versuch, die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven zu steigern, indem man die Zylinderbohrung vergrößerte und die Pleuellager veränderte.



Betr. EJ 9/17 „Ganz schön uneinheitlich“ und Leserbrief von Arndt-Achim Lüttritz in EJ 11/2017

Die Frage, wieso sich die DB trotz einer beachtlichen Leistungssteigerung der mit Giesl-Ejektor ausgestatteten 50 1503 schließlich gegen diese Technik entschied, lässt sich nicht in einem Satz beantworten. Allgemein bekannt sein dürfte, dass bei der DB in den 50er-Jahren die Aufrechterhaltung des Dampftriebs bis zum absehbaren Ende mit dem geringsten Geldaufwand durchzuführen war. Nicht zu vergessen ist auch, dass es laut Theodor Düring bereits zwei Versuche mit (Kylchap)-Blasrohranlagen gegeben hat, die beide unbefriedigend verliefen. Nur durch persönliche Beziehungen gelang es Dr. Piero Crosti, der jungen DB seinen Franco-Crosti-Abgasvorwärmer aufs Auge zu drücken. Bekanntlich ist dieser Großversuch nach nicht einmal zehn Jahren in einem technischen und damit auch finanziellen Desaster geendet. Weder

Henschel noch den Ausbesserungswerken gelang es, die zerstörerische Abzehrung in den Abgasvorwärmertrommeln in den Griff bekommen! Die Italiener hatten es verstanden, den früheren Hanomag-Direktor Erich Metzeltin als Fürsprecher vor ihren Karren zu spannen, obwohl kein geringerer als Friedrich Witte offenbar schon sehr zeitig große Bedenken angemeldet hatte und in einem frühen Stadium die Reifleine ziehen wollte. Angeblich erst auf „Fürsprache“ von Henschel hat sich die DB nach den zweifelhaften Erfahrungen mit der 42.90 nochmals erweichen lassen, das Projekt Franco-Crosti in den 30 Loks der Baureihe 50.40 zur Betriebsreife zu bringen – was genau genommen nie gelang. Da braucht uns nicht zu wundern, dass die DB-Oberen keine Bereitschaft zeigten, noch einen anderen Versuch zu wagen. Zumal Giesl seine Kamine ja auch nicht zum Nulltarif abgab.

Und nicht zu vergessen: Bereits vor 1950 begann sich der Traktionswechsel massiv abzuzeichnen! Wann kamen die ersten V 80, V 60, V 200? Wann erschien die E 10-Vorserie? Auch mussten die defekten Kessel der Baureihen 01, 03.10, 41 und 01.10 getauscht werden. Für alles war aus irgendeinem Topf Geld zu beantragen. Die Herren damals hatten es wirklich nicht leicht, zumal parallel dazu die Motorisierung der Straße dem System Bahn massiv Konkurrenz machte. Da spielt es kaum eine Rolle, ob die damaligen Verkehrsminister nun eisenbahnfreundlich oder -unfreundlich waren! Wenn die DDR-Reichsbahn für die Giesl-Kamine Geld hatte, dann gal-

ten hier doch völlig andere Bedingungen: kaum Steinkohle, kaum Straßenkonkurrenz und am Regler einen Dampf-Experten in Gestalt von Max Baumberg.

Siegfried Baum, Augsburg



Betr.: EJ 11/2017, Titelfoto
Der Titel der November-Ausgabe zeigt nicht Lingen, sondern Norden. Der Wasserturm wurde leider 1984 gesprengt ... Das Stellwerk Nf – davon ist rechts vor der 042 zum Zeitpunkt der Aufnahme nur noch

der Sockel vorhanden – ist hingegen heute wieder komplett. Das Obergeschoß wurde 1996 nach Originalplänen wiedererrichtet. Eine kleine Anmerkung noch: Über dem Güterwagen ist gerade so ein Schornstein sichtbar, dabei handelt es sich um den Fabrikschornstein der Doornkaat AG, einst größte Kornbrennerei Europas. Alles Geschichte, der Schornstein steht aber noch und ist Bestandteil eines, von den Stadtwerken Norden betriebenen Holz-Heizkraftwerkes.

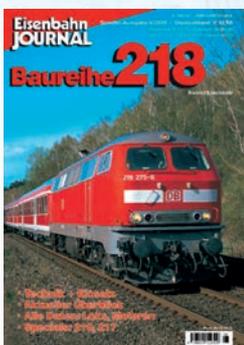
Otto Onkes, Norden

----- 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.



EISENBAHN JOURNAL
Baureihe 218
für nur €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.

15.–17.12.: Verkauf von gebrauchten Modelleisenbahnen von Privat in der Stadthalle Deidesheim. Moba-Tech der Modelleisenbahnladen, 67146 Deidesheim. www.moba-tech.de

www.modellbahnboerse-berlin.de
17.12.: 08529 Plauen, Festhalle. Sa. 30.12.: 08056 Zwickau, Stadthalle. 07.01.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. Jeweils 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

26.12.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 11–16 Uhr, 24768 Rendsburg, Nordmarkthalle, Willy-Brandt-Platz 1. Info-Tel.: 040/6482273.

27.12.: Altpspitzhalle, Von-Lingg-Str. 30, 87484 Nesselwang, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.
30.12.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. 06.01.: Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14. 07.01.: 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

31.12.: Modellbahnboerse von 11–17 Uhr in Lemgo - Lipperlandhalle. Infos: www.spielzeuggboersen.com

05./06./07.01.: Modellbahnausstellung mit zwei großen Spur 0 Modulanlagen sowie profifhafte Modellautorennen plus Verkaufsstände, inkl. Bewirtung, 10–18 Uhr, So –17 Uhr, ESV-Turnhalle, Ingolstadt-Ringsee, Geisenfelderstr. 1. Tel.: 08459/2662, www.0-stammtisch-ingolstadt.de

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

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

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

13.01.: Modellbahnboerse Ansbach, 9–18 Uhr, im Brückencenter Ansbach, Residenzstr. Info: www.eisenbahnfreunde.ansbach24.de

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

13./14.01.: 25 Jahre Eisenbahnclub Leinefelde e.V. Modellbahnausstellung mit Börse in 37327 Leinefelde, Obereichsfeldhalle. Sa 10–18 Uhr, So 10–17 Uhr. Infos unter: www.eisenbahnclub-leinefelde.de

13./14.01.: Ausstellung und Tauschbörse in 72336 Balingen, Volksbankmesse ca. 1.600 qm. Sa. 10–18 Uhr, So. 11–17 Uhr. Tel. 07433/20272 oder 9080-0. www.modellbahnschaubalingen.de

14.01.: Modellbahnboerse von 10–14 Uhr, Bergbaumuseum, Pflockenstr. 28, 09376 Oelsnitz/Erz. Tel.: 0173/3511880.

14.01.: Modellbahnboerse des Eisenbahnclub Euskirchen e.V., 10–16 Uhr, Dorfgemeinschaftshaus, 53881 Euskirchen Palmersheim-Rodderbach. Info: www.ece-ev.de

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

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

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

21.01.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 11–15 Uhr, 21423 Winsen, Autohaus Wolperding, Schlossring 48. Info-Tel.: 040/6482273.

21.01.: Modellbahnboerse von 11–17 Uhr in Peine im Forum. Infos: www.spielzeuggboersen.com

21.01.: BUTZBACH, Modellbahn-, Auto- + Spielzeuggbörse, 10–16 Uhr, 35510 Butzbach, Bürgerhaus. Info: A. Baum, 06033/7483390.

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

28.01.: Modellbahnboerse von 11–17 Uhr in Bückeberg - Schloßremise. Infos: www.spielzeuggboersen.com

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

28.01.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 10–15 Uhr, 25548 Kellinghusen, Wiesengrundhalle. Info-Tel.: 040/6482273.

28.01.: 50. Modelleisenbahn- und Modellautobörse, 10–16 Uhr, in der Schulturnhalle des Leibniz-Gymnasiums, Im Schmelzerwald 51a, 66386 St. Ingbert. Info-Tel.: 06897/4254.

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

Sa. 06.01.2018 10–16 Uhr
Eisenbahn- und Modellautomarkt
Vogel Convention Center VCC
Max-Planck-Str. 7/9
97082 Würzburg
www.alpha-team-noll.de
Tel.: 06239/4469 • Fax: 06239/4876

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

MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

Verkäufe Dies + Das

Modellbahnanl. ca. 25 qm Roco u. Fleischm., 22 Digitalloks, 47 Personenwagen, 86 Güterwg., Drehscheibe mit 6er Schuppen, 40 E-Weichen, ca. 20 Signale und tausend andere Sachen. Oberleitung, Gebäude, Herpa, Faller-Car-System. 0177/7045645.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

www.modellbahn-station-ettlingen.com
Hier gibt's alles für Modellbahn-Elektrik und Digital-Elektronik.

Eisenbahnbücher, Loks, Wag. H0e, Liste anford. Fahrgest. Einzelt. Spur 0, E 69 Piko gr. Flm. rt. € 15,-, DMV ETA 180 m. Kz. Mittelwg. € 50,-, Zahnräder, Faulh. Mot., Getriebe, Räder, Achsen. N. Illgen, Weinbergstr. 7, 65558 Burgschwalbach. 06430/7445.

www.modellbau-chocholaty.de

Verkäufe 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

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. Dingerler, KM1, Märklin, Kiss, Wunder) möglich. Seriöse Anfragen unter: sammlerobjekt@gmail.com

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

PROFI-HILFE: www.modellbahn-aw.de

Fahrpult für Spur 0 und I, starker Trafo von FUCHS mit 2 Reglern für Gleich- und Wechselstrom, 2 Netztrafos, 140 VA, Voltmeter 0-25 V, Amperemeter 0-5 Amp., Spannungsregelung stufenlos, Spannungswahlschalter 6-stufig, vollgeglättete Gleichspannung, Farbe grau. Maße 400x250x90x220, Gewicht 11,5 kg. War im Test für 2 Systeme: Spur 0 2-Leiter und 3-Leiter. Preis € 250,- + € 20,- Porto. ovitzthum@t-online.de.

DB-Artikel: Weichenlat., Triebwerk-Leuchten, Schlussign., Oberwagenlat., Gleissperrsig., Neumann-Sprechstelle, SH2-Signal, Fernsprecher, Schlussleuchte, Fahrplanleuchte (Dampflok), Leerfahrt-Scheibe. Th. Junker, Braunschweig, 0175/1811972.

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

Zum weiter bauen an Liebhaber! Klapp-Schrankwandanlage Fleischmann Spur N, z. Zt. demontiert, 2,00 x 1,00 x 0,30 und Ansteckteil 1,00 x 0,60 mit Drehscheibe und Lokschuppen. Bahnhof Baden-Baden, Häuser, Kirche, Brücken, Signale, Laternen, Autos usw. Ohne rollendes Material. Schaltanlage im Bau mit 5x Fleischmann-Trafo 6755. Kontakt M. Ricken, Carl-Bosch-Str. 14, 44869 Bochum-Watt. Tel.: 02327/55052.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

Fleischmann-Spur-0-Sammlung altershalber abzugeben. Liste anfordern. E-Mail: martin.thierley@gmx.de.

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

Spur 0: Lenz 40133 V 100.2 € 495, 40151-01 BR 323 € 335, 41220-04 4-achs. Umbau. € 240, 45021 R1 € 5, 45031/45032 Handw. je € 70 u.a.; Brawa 37180 Oppeln € 70; MBW 80063 € 75; Kiss 420008 BR 132 DR € 550, 460003 SSym € 80. Alles neu. Liste: karl-heinz.raidt@gmx.de.

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, Triebwg. in Finescale (Fulgurex, SMF, Spring). Tel.: 07042/22985.

Spur 0 MTH E 94 € 950,-; Kiss BR 232 € 800,-; MBW V 200 € 600,-; Lenz Weichen Digi + Gleise; MBW Güterwagen, Kesselwagen-Erzwagen; alles neu. Tel.: 0911/6427240.

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.

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

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

EISENBAHN-JUWELEN. Brillanter Modellbau aus der Messingmodell-Edelschmiede www.EisenbahnCanada.com, Vertretung & Direktkundenvertrieb Deutschland und EU eisenbahn-juwelen@posteo.de. BR 61, württ. B, französische Stromlinien-Superstar 231 CHAPELON-Type, KKStB Reihe 97. Tel.: 089/94509954.

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

H0- und H0e-Sammlung (z.T. aus Nachlass) wird verkauft. Modelle von Fleischm., Liliput, Piko, Roco, Technomodell, Trix, u.a. Auch Märklin-Museumswagen und Bemo H0e-Bausätze (1006810), .840, .890 u.a.). karl-heinz.raidt@gmx.de.

www.mbs-dd.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

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

www.modellbahn-pietsch.com

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

www.Modellbau-Gloekner.de

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

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

www.puerner.de

www.zuz-modellbahn.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.moba-tech.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

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

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

www.Modellbahnen-Berlin.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.

www.menzels-lokschuppen.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

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

www.jbmodellbahnservice.de

www.suchundfind-stuttgart.de

Märklin H0 Dampflok 03 3085 € 68,-, Personenwagen 4313 1./2. Klasse 2-achs. Personengepäckwagen 4080 3-achs. Nahverkehrswagen 4132 4-achs. € 50,-. Tel.: 02154/8959485.

www.augsburger-lokschuppen.de

H0-H0e Samml. von A–Z abzugeben. Roco, FLM., Liliput, Sondermod. dabei wie Kranwg. m. beweglichen Stützen. Liliput: 12, 52, 01. Roco: 1044 Eurolok, 1116 Heereslok, 1216 Schnellfahrlok, inkl. Ersatzteile Zube. E-Mail: gu9123656@gmail.com.

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Verkaufe Märklin-Modelleisenbahnanlage vollständig digitalisiert. Fest aufgebaut und in U-Form angeordnet. Linke Seite 4,0 m x 1,5 m, mittl. Seite 2,2 m x 0,6 m, rechte Seite 4,0 m x 1,5 m lang. Baujahre ab 2000–2013. Landschaft voll durchgestaltet mit 2 Bahnhöfen, Güter- u. Lokschuppen, Drehscheibe, großzügige Stadt, Umspannwerk, Schotterwerk, Weinberg, Burganlage, 2x Bogenbrücken, ca. 54 Häuser, 43 Bogenlampen, 20 Lampenlaternen. Märklin M-, K-, C-Gleise mit 65 Weichen, 27 Signale 7 Trafo. Die ges. Anlage ist vollständig digitalisiert und über PC gesteuert mit Prg. Windigipet 9.0. Digitale Steuerung mit Intellibox, und Tams Easycontrol mit 10A Booster von Softlok. 54 Loks mit Digitaldecoder, 82 Personen- u. 100 Güterzugwagen. Umstande halber nur kpl. zu verkaufen. Brackenheim/Haberschlacht. Tel.: 07135/7769 oder 07158/60302. E-Mail: peter.harsani@onlinehome.de.

PROFI-HILFE: www.modellbahn-aw.de

www.carocar.com

Exklusive digitale Märklin, Epochen 3, Spur H0, Vitrinensammlung, kein Fahrbetrieb, original verpackt, zu verkaufen. Anfragen per Mail robert.lagger@chello.at oder Tel.: 0043/5238/93606, Handy 06781224645.

www.modellbahn-kepler.de



www.modelltechnik-ziegler.de

www.modelltom.com

Märklin-Kataloge ab 1955–2013 (59 Stück) zuzügl. Sonderkataloge geschlossen an Selbstabholer für € 199,- und Sammlung Loks u. Wagen Serie 800/3000, Zustand 2+, an Liebhaber zu verkaufen. Tel.: 02841/87459.

www.modelleisenbahn.com

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.

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

Tillig Saxonia Set 2 Art.-Nr. 01361 mit Holzkiste, auch Tausch mit Nr. 3; Tillig BR 03 DR III Art.-Nr. 02145 € 220,-; Arnold E251009 DR III rt. Fahrwerk Art.-Nr. 9015 € 175,-; Lako Saxonia mit Antrieb € 500,-. J. Schürer, Tel.: 015234034964.

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

Verk. benutztes H0-Fleischmann-Profi-Bettungsgleismit.: Schienen, Weichen, Kreuzungsw., Kreuzungen, el.-magnetische Entkopplungsgl., Ausgleichgl., in gutem Zustand für ca. 50% v. Neupr. Umfangreichere Wünsche bevorzugt! Tel.: 038126396.

Pilz-Standard-Gleise H0 mit 2,5 mm verkupferten Schienen: 44 ST 1-m-Schienen; Schwellenbänder: 40 ST ger., 50 ST R440, 40 ST DR-Beton-Schwellenbänder, MS-Schienenverb. unbenutzt, div. EW, DKW, BW, 3WW, Antriebe. Tel.: 0151/52160358.

www.modellbahnservice-dr.de

Verkaufe Intellibox 11 (Art.-Nr. 65100) und Loconet 3-Leiter Rückmeldemodul (Art.-Nr. 63350) von Uhlenbrock, zusammen für € 380,-. Weitere Informationen unter Hausmann-Alpen@t-online.de.

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

Central station 3 (60226) OVP, inkl. Bed.-anl. und Schaltnetzteil 60VA (60061) OVP zu verkaufen. CS3 wurde nur 1x benutzt. NP: 669 €, VHB: 600 €. Nur Abholung, Standort Südpfalz. Tel.: 015128956225.

www.modellbahn-kepler.de

Verkäufe Literatur, Video, DVD

Verkaufe orig. Kursbücher und Eisenbahnbücher Großbritannien 1950–1980, Zeitschrift „Elektrische Bahnen“, VDi-Nachrichten, Hamburger Blätter jahrgangsweise gebunden, Fachbücher und Bildbände, Baureihenbücher, Literatur über Straßenbahnen, Klein- und Privatbahnen, Dienstvorschriften DRG, DB und DR, ältere Kursbücher In- und Ausland, Verkehrsgeschichte, Lok-Archive, Glasers Annalen, Eisenbahnbücher CSSR, Polen, USA. Detailliste gratis bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder siegfried.knapp@t-online.de.

Märklin-Magazin 1983–2004 in Sammelmappen und 2005–2015 lose. Preis € 120,-. Nur Abholung in 72411 Bodelshausen. ER-Video-Express Nr. 71–136 zum Preis von € 120,-. karl-heinz.raidt@gmx.de.

www.bahnundbuch.de

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

www.modellbahn-kepler.de

Verkaufe Eisenbahn-Journal, Lok-Magazin, Eisenbahnmagazin, der Preis der Zeitschriften beträgt € 1,- Einzelpreis. Verkäufe 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
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.

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

Gesuche Dies + Das

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

Suche 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

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.

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

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

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

Anzeigenschlusstermine

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

3/2018 = 09. Januar
Erstverkaufstag 21.02.2018

4/2018 = 06. Februar
Erstverkaufstag 21.03.2018

5/2018 = 06. März
Erstverkaufstag 18.04.2018

6/2018 = 04. April
Erstverkaufstag 16.05.2018

7/2018 = 04. Mai
Erstverkaufstag 20.06.2018

8/2018 = 05. Juni
Erstverkaufstag 18.07.2018

9/2018 = 03. Juli
Erstverkaufstag 16.08.2018

10/2018 = 06. August
Erstverkaufstag 19.09.2018

11/2018 = 03. September
Erstverkaufstag 17.10.2018

12/2018 = 09. Oktober
Erstverkaufstag 21.11.2018

1/2019 = 06. November
Erstverkaufstag 19.12.2018

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

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

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

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.

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.

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

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

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.

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

Kaufe Ihre ganze Sammlung sowie Schmalspurmodelle bei guter Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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.uediger@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!!!!

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.

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

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

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

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@gebrauchte-modellbahn.de, www.gebrauchte-modellbahn.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.

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

Suche und verkaufe:
us-brass

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

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

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

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

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

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.

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@gebrauchte-modellbahn.de, www.gebrauchte-modellbahn.de.

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

Liebe Inserenten!

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

Beckmann TT BR 64, Epoche IV, möglichst neu/neuwertig, von privatem Modellbahner gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot unter: U-Lei@t-online.de oder telefonisch unter 0341/4415373.

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.

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

Tillig Saxonia Set 3 Art.-Nr. 01362; Tillig BR 50849 od. 501849-4 exklusiv für Spiele Max; Kittler für TTe versch. Wagen; Jatt BR 78009 DR III Art.-Nr. 17801. J. Schürer, Tel.: 015234034964.

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.

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.

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

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

www.menzels-lokschuppen.de

Modellbahnausstellung des MBBK Backnang-Heiningen am 06./07./14./21./28.01.2018. Öffnungszeiten von 10–16 Uhr, Tübingerstr. 25 in 71522 BK-Heiningen. Info-Tel.: 07195/580418.

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.puerner.de

Urlaub, Reisen, Touristik

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

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.

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

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

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

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

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

ENTDECKEN SIE DIE FASZINATION DER

Eisenbahn-Klassik

Mehr klassische Eisenbahn als bei jeder anderen Zeitschrift – das Versprechen gibt **BAHNEpoche** den Eisenbahnfreunden und allen ihren Lesern. Denn wir wissen: Wenn Sie könnten, würden Sie gerne die Zeit ein wenig zurückdrehen. **BAHNEpoche** dreht 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 Strohgebühnen
- Bildraritäten: Mit dem Fleischmann-Fotograf durch Franken
- und vieles mehr!

NEU **BAHNEpoche 25 • Winter 2018**

Best.-Nr. 301801

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



www.facebook.de/vgbahn



Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN**® Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft

FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01187 Dresden

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

**Diese Anzeige kostet nur
€ 13,- pro Ausgabe**
Infos unter Tel.: 081 41/5 3481-153
Fax: 081 41/5 3481-150
e-mail: anzeigen@vgbahn.de

44339 Dortmund

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

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

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

01445 Radebeul

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

25355 Barmstedt

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

45479 Mülheim

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

67146 Deidesheim

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

04159 Leipzig

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

28865 Lilienthal b. Bremen

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

49078 Osnabrück

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

67655 Kaiserslautern

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

10318 Berlin

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

30159 Hannover

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

52062 Aachen

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

69214 Eppelheim/Heidelberg

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

10589 Berlin

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

33102 Paderborn

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

53111 Bonn

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

70180 Stuttgart

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

10789 Berlin

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

34379 Calden

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

53111 Bonn

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

71334 Waiblingen

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

12105 Berlin

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

40217 Düsseldorf

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

58135 Hagen-Haspe

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

71638 Ludwigsburg

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

14057 Berlin

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

42289 Wuppertal

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

63110 Rodgau

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

71720 Oberstenfeld

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

22083 Hamburg

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

44141 Dortmund

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

63654 Büdingen

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

72657 Altenriet bei Stuttgart

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

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

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 Steuerzentrale CS2 und mit speziellen Steuerungsprogrammen für den Automatikbetrieb.

120 Seiten, Format 24,0 x 27,0 cm, Softcoverband, mit 290 Fotos, Zeichnungen und Grafiken

Best.-Nr. 581627 | € 15,-

VORSCHAU FEBRUAR

Mit DVD!



VORBILD
Dampfhistorie
 Baureihe 52 der DR
Bahn-Regionen
 Die Wetterau
Impressionen
 Bundesbahn-Klassiker „reloaded“

MODELL
Anlagenporträt
 RhB im Schnee, gebaut von Josef Brandl
Gebäudebau
 Fachwerk-Selbstbau statt Bausatz
Das Goldene Gleis
 Die Top-Neuheiten 2017 stehen zur Wahl

EJ 2/18 erscheint am 17. Januar 2018

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
 Hendrik Bloem, Joachim Seyferth, Jürgen-Ulrich Ebel,
 Konrad Koschinski, Axel Johanßen, Michael Giegold,
 Christoph Kirchner, Reinhold Barkhoff, Helge Scholz,
 Sven Schneider, Andreas Stirl, Manfred Grüning,
 Andreas Mock, Thomas Mauer
Redaktionssekretariat
 Claudia Klausnitzer (-227), Sandra Witschel (-202)



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)
Anzeigensatz und Anzeigenlayout
 Evelyn Freimann (-152)
Vertriebsleitung
 Elisabeth Menhofer (-101)
Vertrieb und Auftragsannahme
 Petra Schwarzendorfer (-105), Ingrid Haider (-108),
 Angelika Höfer (-104), Sandra Corvin (-107)
Marketing
 Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)
Außendienst, Messen
 Christoph Kirchner, Ulrich Paul
Vertrieb Pressegrosso und Bahnhofsbuchhandel
 MZV GmbH & Co. KG,
 Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,
 Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,
 Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113
Abo - Service
 FUNKE direkt GmbH & Co. KG,
 Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,
 E-mail: abo@eisenbahn-journal.de
 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 Einreichung 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. 28 vom 1.1.2018. 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.

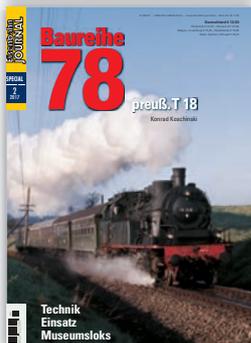
ISSN 0720-051X 44. Jahrgang

NEUE SONDERHEFTE



In Kürze am Kiosk!

WEITERE SONDERAUSGABEN





Miniland
heißt bald
Blue Brix



**Neueröffnung am
2. Februar 2018**



Unsere neue
Immobilie mit
4,500 qm



Der Umzug
geht voran



www.BlueBrix.de

Blue Brix GmbH
Geiselhöringer-Straße 23c
94315 Straubing
Email: info@BlueBrix.de

Was erwartet Sie im Blue Brix:

- Mehr als 750 qm Modelleisenbahn
- Ein toller Spielbereich für unsere kleinen Besucher
- Ein gemütliches Bistro zum Erfrischen und Ausspannen
- Ein großer Eventbereich zum Feiern
- Einen Shop für große und kleine Modellbahnfreunde
- und noch viel mehr Attraktionen

KOLL'S PREIS- KATALOG



MÄRKLIN 00/H0

2018
Jubiläums-Ausgabe

KOLL'S SPEZIAL KATALOG



WERBEMODELLE
SONDERMODELLE
MÄRKLIN 00/H0

AUSGABE
2018

8750 Abbildungen helfen Ihnen den Bereich Märklin-00/H0 zu verstehen, der von den Dreißiger Jahren bis zur Gegenwart reicht und wohl das weltweit umfangreichste Modelleisenbahn-System darstellt.

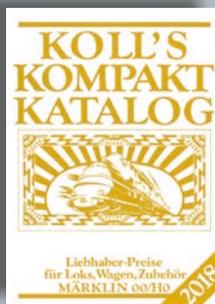
Gönnen Sie sich jetzt die Jubiläums-Ausgabe Koll Nr. 40 Märklin 00/H0 2018 !

Neu zum 40sten mal können wir heute sagen. Das bedeutet von 84 Seiten Umfang zu 1832 Seiten. In diesen Jahren wurden viele Beschreibungen erweitert, zur SK 800, CCS 800, zu den Güterwagen aus Blech oder Guß, oder zu den Schürzenwagen.

Dann gab es Sonderthemen zur Gleisentwicklung, zu den Originalkartons, zur Gusstechnik oder zur Lokentwicklung... Und nicht zuletzt sorgte Märklin für eine ständige Erweiterung der Modellvielfalt. Haben Sie da noch die Übersicht?

Koll's Preiskatalog begleitet die Fortentwicklung der Märklin 00/H0 und bietet Ihnen umfassende Information zur Göppinger Produktion seit Beginn 1935. Er führt die Varianten auf, nennt die Bauzeit und den aktuellen Liebhaberpreis, der heute von Märklinfreunden gezahlt wird. Besonders die exzellenten Farbfotos vermitteln den Reiz alter klassischer Modelle. Sie finden in der neuen Ausgabe 2018 die Rekordzahl von 4515 Fotos. Wählen Sie zwischen der noblen leinengebundenen Gesamtausgabe und der preiswerten zweibändigen Standardausgabe!

Koll's Spezialkatalog für Werbemodelle und Sondermodelle wird wie alle Kataloge jährlich aktualisiert. Er beschreibt den Bereich, der nicht dem normalen Programm zugeordnet werden kann. Mehr als 6000 Modelle z.B. Loks, Wagen und Zugpackungen zeigen eine Vielfalt, die ihresgleichen sucht.



Liebhaber-Preise
für Loks, Wagen, Zubehör
MÄRKLIN 00/H0
2018

Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0 Gesamtausgabe 2018

Triebfahrzeuge, Wagen, Zubehör. 1832 Seiten, 4515 Fotos, Leinen, geb., 2 Lesebänder, 116,60 € [D], zuzügl. Versandkosten 6,80 €.

Standardausgabe 2018, Band 1

Triebfahrzeuge. 880 Seiten, 1971 Fotos, kart., Fadenheftung, 46,50 € [D], zuzügl. Versandkosten 6,80 €.

Standardausgabe 2018, Band 2

Wagen, Zubehör. 960 Seiten, 2544 Fotos, kart., Fadenheftung, 46,50 € [D], zuzüglich Versandkosten 6,80 €.

Koll's Kompaktkatalog 2018

Er basiert auf Koll's Preiskatalog, verzichtet jedoch zugunsten eines niedrigen Preises auf Bilder. Taschenformat 10,5 x 14,8 cm, 800 Seiten, kart., 19,90 € [D], zuzüglich Versandkosten 4,50 €.

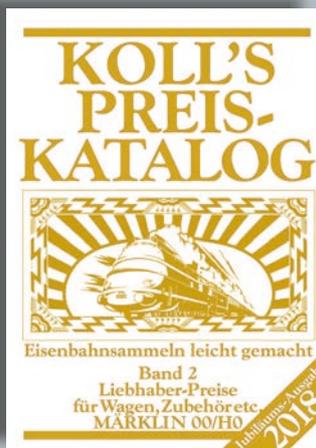
Koll's Spezialkatalog 2018

Werbemodelle und Sondermodelle 1088 Seit., 4235 Fotos, kart., Fadenheftung, 49,80 € [D], zuzüglich Versandkosten 6,80 €.

Versandkosten für das Ausland auf Anfrage.



Eisenbahnsammeln leicht gemacht
Band 1
Liebhaber-Preise
für Triebfahrzeuge
MÄRKLIN 00/H0
Jubiläums-Ausgabe
2018



Eisenbahnsammeln leicht gemacht
Band 2
Liebhaber-Preise
für Wagen, Zubehör etc.
MÄRKLIN 00/H0
Jubiläums-Ausgabe
2018

Alle aktuellen Ausgaben gibt es im Handel oder direkt vom Verlag Joachim Koll, Brandenburger Str. 36, D-61348 Bad Homburg (zuzüglich Versandkosten). Fordern Sie das kostenlose Verlagsprogramm 2018 an! Tel. 06172 302456

Internet: www.koll-verlag.de

KOLL'S PREISKATALOG
First Class Ticket
für Eisenbahnsammler