

Mit
DVD
Film in Vollversion
**Eisenbahn
JOURNAL**

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

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

Mitmachen, wählen, gewinnen!
Ihre Top-Neuheiten 2017



Mit Preisen im Wert von 5000 Euro

Februar
2018

Baureihe 52 der DR Unverzichtbar bis zur Wende

Baureihe 52.80
Die leistungsfähige
Reko-Kriegslok der DR

Laufzeit:
61 Minuten
Plus:
Trailer
von RioGrande-
Filmen

DVD
VIDEO

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

Impressionen:
Vorwärts auf Retro-Achse
Anlagenporträt:
Brandls RhB im Schnee
Bahn-Regionen:
Ruhr-Sieg- und Dillstrecke





www.donnerbuechse.com

Unsere Ladengeschäfte

Hauptgeschäft ➤ Neuware

Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, etc.

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

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

E-Mail: info@donnerbuechse.com

Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)

- ➔ 5 hauseigene Kundenparkplätze



➔ An- und Verkauf von Modellbahnen

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

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

E-Mail: info@donnerbuechse-gebrauchtwagen.com

Öffnungszeiten ➤

Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr – 18:30 Uhr

Sa.: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr *

* Sa. Nov. Dez.: 10:00 Uhr – 18.30 Uhr

>>>> Montag: Ruhetag <<<<

Das Gebrauchtwagenengeschäft schließt 15 Minuten früher

Offhahn

Aufgaben

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

BUCI

ESU

FALLER

fischer-modell

ELEISCHMANN

Heki

HERIS

herpa

VOLLMER

Voss

Uhlenbrack

TRIX

TT Bahnen

SOMMERFELD

Modelleisenbahn Schirmer
Fertigung von Modellfahrzeugen

REHNER

Roco

DMT

Preiser

PIKO

NOCH

HOBBYTRAIN

JÄGERDORFER
COLLECTION

KATO

kibri

KRES
Modelle

vehn

LEMKE

LEGO

Exclusive

märklin

MINIS
Modellbau 1:120



VORBILD

4 Impressionen

DB-reloaded: Vorwärts auf Retro-Achse

16 Titelthema

DR-52: Unverzichtbar bis zur Wende

28 Momente

Ein Schelm, der Böses denkt...

30 Fakten zur Ruhr-Sieg- und Dillstrecke

Hauptabfuhrstrecke oder Provinzbahn?

40 Dampf-Report Bundesbahn, Folge 13

BD Hannover, Teil 2

47 Galerie

Bilder von Thomas Menzel

MODELL

58 Neues Modell

75.10 in H0 von Märklin: Badens Tüchtige

60 Anlagenporträt: Josef Brandl

RhB im Schnee

70 12. Modellbauwettbewerb/Folge 13

Sommeridyll

74 Gebäudebau: Fachwerkhaus

Sichtbar bejahrt

80 Anlagengestaltung: Straßenbau

Buckel-Piste

84 Optimierung: E 69 von Märklin

Technik-Update für die Kleine

88 Das Goldene Gleis

Mitmachen, wählen, gewinnen

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

EDITORIAL

Um das Ende des Dampfbetriebs bei der Deutschen Bundesbahn 1977 wird zu jedem halbwegs runden Jahrestag ein abgenutzter Hype gemacht. Dass es jenseits der damaligen innerdeutschen Grenze aber noch über zehn Jahre weiterdampfte, wird oft etwas vernachlässigt. Zu Unrecht, wie unser Titelthema „Baureihe 52 der DR“ (mit DVD!) zeigt. Schließlich waren die Rekoloks 52.80 bis zur Wende unverzichtbarer Bestandteil der gesamten DR-Traktion – nachzulesen ab Seite 16!



Vorwärts auf **Retro-Achse**

TEXT UND FOTOS: MARCUS HENSCHEL



Dass es auch rückwärts-gewandt vorwärts gehen kann, zeigt ein Bilderreigen mit aktuellen Fotos von ehemaligen Bundesbahn-Fahrzeugen, die allesamt in Diensten von privaten Unternehmen stehen. Das Retro-Erlebnis kommt in Schwarzweiß besonders gut zur Geltung

Auf dem Weg zum Müngstener-Brücken-Fest 2017 begegnet der VT 98 des „Revier-Sprinter“-Teams aus Dorsten bei Ratingen der ex DB-215 023, heute EfW, die zusammen mit einer weiteren Lok aus der V 160-Familie mit einem Bauzug entgegenkam.

Wir schreiben das Jahr 2017, schon der zweite Herbststurm fegt über das Land und die „Moderne Bahn“, die durch Betriebswirtschaftler in den letzten Jahren „optimiert“ wurde, stellt den Betrieb „aus Sicherheitsgründen“ in den betroffenen Gebieten, ein. Auf einigen Strecken dauert es Tage, bis der Verkehr wieder normal rollt. Vergessen sind die Zeiten, als die Deutsche Bundesbahn Ende der sechziger Jahre ihren Werbeslogan „Alle reden vom Wetter – Wir nicht“ startete.

Die Bundesbahn – das war der Aufsichtsbeamte, der kompetent Fra-

gen beantworten konnte, der auch Ahnung vom Betrieb hatte, weil er auch seinen Dienst als Fahrdienstleiter im Stellwerk tat, bei dem der Bahnfan einen Blick in die Fahrplananordnung werfen konnte, um sich über Sonderfahrten zu informieren. Die Bahnhöfe wurden zu Bundesbahnzeiten durch ortsnahe Stellwerke bedient. Für den Eisenbahnfan, der in den späten siebziger und achtziger Jahre des letzten Jahrtausend groß wurde und nicht mehr so viel von dem Ende der Dampflokzeit mitbekam, war die Bundesbahn aber vor allem dies: blaue und grüne E-Loks und natürlich altrote Dieselloks und Triebwagen. Während bei



Im Dezember fielen die Formsignale auch im Bahnhof Duisburg-Walsum. Beim Warten auf die „Lollo“ (siehe Bild links) konnten diese Sperrsignale noch im Bild festgehalten werden.



Heiß begehrt war 2017 bei Fotografen die von der Brohltalbahn gefahrene Aluzug-Leistung vom niederrheinischen Spellen nach Koblenz, wobei „Lollo“ 216 002 zum Einsatz kam, hier am 25. Oktober auf dem Hinweg nach Spellen in Duisburg-Walsum.

Am 29. September 2017 konnte der Sound der 216 002 auf dem Weg nach Koblenz im noch mit Formsignalen gesicherten Bahnhof Düsseldorf-Rath genossen werden.





Für Bauarbeiten im Bahnhof Witten kamen mit 215 025, 218 455 und 221 122 im November 2017 gleich drei altrote Dieselklassiker zum Einsatz. Aus einem alten Wiegehäuschen heraus wurde dabei die 221 122 fotografiert.

Auf weitere Dienste warten hier 215 025 und 221 122 am 6. November 2017 im Bahnhof Witten.

Dieselloks, wohl auch wegen der besseren Farbaufteilung, die türkis/beige Lackierung akzeptiert war, ließen einige Fotografen beim Erblicken eines Zuges mit einer türkis-beigen E-Lok die Kameras sinken.

Ein Stück dieser Bundesbahnzeit kann man auch heute noch erleben, dazu bedarf es nicht unbedingt des

Besuchs in einem Eisenbahnmuseum. Obwohl auch einige Lokomotiven jener Zeit ihren Weg in die Museen gefunden haben, sind ehemalige Maschinen der Bundesbahn auch noch bundesweit auf den Gleisen der heutigen modernen Bahn zu finden.

Neben zahlreichen Sonderfahrten mit Schienenbus, V 100 & Co. setzten

auch Eisenbahnverkehrsunternehmen ehemalige Bundesbahnlokomotiven vor allem im Bauzugdienst ein. Da einige dieser Unternehmen ihren Ursprung in der Museumsbahnszene haben, tragen deren Dieselloks auch noch die altrote Lackierung. Auch Einheits-E-Loks in Blau und Grün sind auf deutschen Gleisen noch zu finden.

Zu den Unternehmen, die diese Fahrzeuge noch im Einsatz haben, zählen:

- EfW-Verkehrsgesellschaft mbH aus Frechen (211, 212, 215, 218, 221, 260),
- Vulkan-Eifelbahn aus Gerolstein (212, 364, 365, 332 und die Rheingold-lok 113 309),
- Albert Merseburger („Lollo“ 216 002),
- Aggerbahn Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (215 082 t/b, 361 671 t/b, 365 695 t/b, 212 376 t/b, 215 082 t/b),

- Bayernbahn aus Nördlingen (110, 139, 140, 151, 194, 211, 212),
- Train Rental (110 428).

Es sind aber längst nicht nur die Lokomotiven, die einem die Erinnerung an die Deutsche Bundesbahn wiederbringen. An einigen wenigen Strecken ist es auch noch die Infrastruktur mit Gebäuden, Formsignalen oder letzten Streckenteilen mit Telegrafeneleitungen, die die Gedanken an vergangene Bahnzeiten wachhalten. □



Telegrafeneleitungs-Detail im Ahrtal.



Während des Müngstener Brücken-Fests 2017 pendelte eine Schienenbusgarnitur zwischen Solingen und Remscheid. Im Bild ist die Einheit am 29. Oktober vor dem Haltepunkt Solingen-Grünwald zu sehen.

An den Oktoberwochenenden 2017 brachte die AKE mit Ihrer Schienenbuseinheit zahlreiche Fahrgäste in das zu dieser Zeit im Autoverkehr erstickende Ahrtal, hier bei Mayschoss.





Mit einem Sonderzug von Westfalen-dampf an den Rhein war 110 428 am 20. Mai 2017 bei Gruiten-Ellscheid unterwegs.

Am 17. September 2017 schiebt V 60 403 von der VEB einen Trafotransport bei Wattenscheid-Sevinghausen (KBS 450.1) nach. Am anderen Ende ist V 100 2091 zugange.

NBS EBENSFELD – ERFURT

Schnell(er) nach Berlin

Die DB AG hat zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 den Betrieb auf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen München und Berlin eröffnet. Der Neu- und Ausbau einer Schnellfahrstrecke München – Nürnberg – Berlin war als Projekt Nr. 8 Teil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE). Dieses Paket aus insgesamt 17 Einzelprojekten wurde im Jahr 1992 beschlossen, um neue und alte Bundesländer besser zu vernetzen. Baubeginn war im April 1996, der nördliche Teil der Neubaustrecke zwischen Erfurt und Leipzig/Halle war bereits Ende 2015 in Betrieb gegangen. Mit Vollendung des letzten Bauabschnitts zwischen dem fränkischen Ebensfeld und Erfurt wächst nun, mit Willy Brandt gesprochen, zusammen, was zusammengehört. Täglich werden nun 35 ICE-Züge die neue, insgesamt 623 Kilometer lange Strecke nutzen. Zusätzlich verkehren die neuen RE-Züge zwischen Nürnberg und Sonneberg teilweise auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke. Bereits am 8. Dezember 2017 fuhren zwei Sonderzüge mit zahlreichen Prominenten, darunter mehrere Länder-Regierungschefs und der DB-Vorstandsvorsitzende Richard Lutz, von München nach Berlin Hbf. Dort nahm auch Bundeskanzlerin Angela Merkel an den Feierlichkeiten teil. Erklärtes Ziel der Bahn ist es, ihren Marktanteil im Verkehr zwischen den beiden Städten von zuletzt 20 Prozent deutlich zu erhöhen.



Großer Bahnhof für den Premierenzug am 8. Dezember 2017 in Berlin Hbf. Für die Eröffnungsfeierlichkeiten wurde der Zug mit den Unterschriften der am Projekt beteiligten Mitarbeiter beklebt. FOTO: DB AG/ MAX LAUTENSCHLÄGER

Auch Bahnchef Lutz ließ es sich nicht nehmen, sich vor Fahrtbeginn an prominenter Stelle zu verewigen. FOTO: DB AG/ PABLO CASTAGNOLA

Auf dem Weg nach Berlin passiert der Eröffnungszug 403 028 am 8. Dezember 2017 mit 300 km/h die St.-Trinitatis-Kirche in Molsdorf (nahe Erfurt). FOTO: SVEN MOLLE



BOMBARDIER TWINDEXX

Jetzt auch ohne Lok

Die neuen Twinindexx-Triebzüge der Baureihen 445/446 für die DBAG sind seit kurzem im Testeinsatz. Diese modernen Züge für den Regionalverkehr bestehen aus zwei Triebwagen, zwischen denen die Doppelstock-Mittelwagen der neuesten Generation eingereiht werden. Die Wagen einer Einheit sind untereinander mit Schraubenkupplungen verbunden, was eine variable Zusammenstellung von Zügen ermöglicht. Die Baureihen 445 und 446 unterscheiden sich im Wesentlichen durch ihre Einstiegshöhe für die Fahrgäste. Die Züge der Baureihe 445 sollen unter anderem für den Main-Spessart-Express zwischen Schweinfurt und Frankfurt (Main) eingesetzt werden.



Auf einer Testfahrt macht der fabrikneue 445 047 am 2. Dezember 2017 Halt in Dresden-Neustadt.

FOTO: ROLF METZELER



218-Gastspiel im Maintal: Seit dem Fahrplanwechsel setzt die Westfrankenbahn auf der Strecke zwischen Aschaffenburg und Miltenberg für ein halbes Jahr einen Doppelstockzug mit Sandwichbespannung der Baureihe 218 ein. Die kuriose Interimslösung wurde nötig, weil die Westfrankenbahn fünf ihrer Desiros an die Kurhessenbahn verliehen hat. Diese muss mit Beginn des neuen Verkehrsvertrags neue Züge einsetzen, die aber noch immer nicht geliefert werden können. Neben der Westfrankenbahneigenen 218 460 kommt je eine Lok aus Ulm und Mühldorf zum Einsatz. Hier führt 218 460 einen RE nach Aschaffenburg, am 12. Dezember 2017 in Miltenberg.

FOTO: MICHAEL MANN

– ANZEIGE –

*Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.*

**Dazu brauchen wir
die Besten!**

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

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

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Wir verbinden Bayern.



Mit dem traditionellen „Nikolozug“ war 70 083 des Bayerischen Lokalbahnvereins am 10. Dezember 2017 von Tegernsee über Schaftlach nach Holzkirchen und zurück unterwegs. Die liebevoll „Clärchen“ genannte 212 249 von Lokomotion lief lediglich mit, um ein zeitraubendes Umsetzen beim Kopfmachen in Schaftlach zu vermeiden. Vor der malerischen Alpenkulisse mutet die kuriose Garnitur fast wie ein Modellbahnzug an. FOTO: ALEXANDER BAUER

LESEN - SEHEN - HÖREN

Der Zug der Zeit

Als der Erste Weltkrieg im Frühjahr 1917 in sein drittes Jahr geht, ist die anfängliche Euphorie der deutschen Öffentlichkeit längst einer allgemeinen Resignation gewichen. Das Deutsche Reich sieht sich mit einem zermürbenden Stellungskrieg an zwei Fronten konfrontiert. Doch nicht alleine in Deutschland wächst der Unmut, auch im Russischen Reich kommt es zu ersten Aufständen gegen das zaristische Regime. In der beschaulichen Schweiz haben sich derweil zahlreiche russische Oppositionelle behaglich im politischen Exil eingerichtet. Unter ihnen ist auch Wladimir Iljitsch Lenin, seines Zeichens Anführer der Bolschewiki, der radikalsten russischen Oppositionsbewegung. Die Nachrichten aus der russischen Heimat lassen Lenins bis dato geregelten Alltag, der vornehmlich aus Bibliotheksstunden und Landpartien bestand, für ihn zur Qual werden. Ausgerechnet jetzt, als die Zeit reif scheint für die lange ersehnte große Revolution, droht sein Zufluchtsort am Zürichsee zum Gefängnis zu werden. Eine Heimreise durch die Frontgebiete scheidet aus, die Route durch die Staaten der Triple-Entente scheut der Bolschewikenführer



aus Angst vor Repressalien seitens der Briten. Hilfe kommt von unerwarteter Seite: Auch die deutsche Regierung verfolgt das Geschehen in Russland mit Interesse. In Berlin beschließt man, sich die Unruhen im östlichen Nachbarland zu Nutze zu machen. Lenin, so der Plan, soll unbemerkt nach Russland geschleust werden. Das damit verbundene kurzzeitige Chaos würde Russland zum Kriegsausritt bewegen, so das Kalkül – eine folgenschwere Fehleinschätzung, schließlich hatte Lenin seine ganz eigenen Pläne für Russland und die Welt. Kein Wunder, dass Lenin bald kurzerhand einwilligt. Von Zürich aus führt der Weg der kleinen russischen Reisegesellschaft in einem Sonderzug bis an die Ostsee, nach Lappland und weiter ins heutige St. Petersburg. Deutschland durchquert man in einem eigens versiegelten Wagen, man will sich schließlich nicht der Kollaboration mit dem imperialistischen Feind schuldig machen. Der Rest ist Geschichte. Genau 100 Jahre später folgt die britische Historikerin Catherine Merridale den Spuren dieser vielleicht folgenreichsten Zugreise der Weltgeschichte. Das Ergebnis dieser historischen Expedition liest sich wie eine

erfrischende Mischung aus Reisebericht und Spionagethriller. Neben den komplexen historischen Verwicklungen widmet sich die ausgewiesene Russland-Kennerin Merridale auch den kleinen wie den großen Hintermännern des Geschehens. Dabei treten nicht zuletzt die bisweilen recht zynischen Mechanismen der großen Weltpolitik zu Tage. Der Bericht endet mit den Nachwehen der großen Zugfahrt, noch vor dem Beginn der Oktoberrevolution. Bisweilen verliert die Autorin vor lauter Randfiguren das eigentliche Geschehen aus dem Blick, doch bei alledem bleibt dieses Buch eine kurzweilige und lehrreiche Reise in die Weltgeschichte.

Bernd Keidel

Catherine Merridale, Lenins Zug. Eine Reise in die Revolution. 384 Seiten, 39 teilweise farbige Fotos und Abbildungen, Format 13 x 21 cm, gebunden. S. Fischer-Verlag, Frankfurt am Main, 2017. 25,00 Euro.

EJ-Autoren in eigener Sache

betr. EJ 11/17 „Die über sich hinauswuchs“
Es gilt, einen Fehler zu berichtigen: Auf Seite 26 in EJ 11/17 schreiben wir, dass 41 315 vom Bw Hamburg-Eidelstedt im Juni 1964 als erste DB-41 z-gestellt wurde. Das ist – obwohl andernorts bis heute so dargestellt – nicht richtig. 41 315 wurde am 2. September 1964 z-gestellt und war damit die zweite z-gestellte DB-41. Die erste war am 24. August 1964 die 41 085 vom Bw Flensburg. Beide wurden im AW Lingen z-gestellt und hatten St47K-Kessel. Hendrik Bloem und Fritz Wolff



Am 2. Dezember 2017 gaben die frisch lackierten Städteexpress-Wagen der Erfurter Bahn Service (EBS) mit einer Adventsfahrt des Thüringer Eisenbahnvereins e.V. von Erfurt nach Dresden ihr Debüt. Bislang beschränkt sich die originalgetreue Aufarbeitung der Halberstädter Mitteleinstiegswagen auf die äußere Gestaltung, im Innenraum verfügen die Wagen nach wie vor über ihr DB Regio-Interieur. Mit den beiden DR-roten Ludmillas 132 293 und 132 334 hat man bei der EBS auch die passenden Zugloks parat, um die ikonischen DR-Schnellzüge stilecht aufleben zu lassen. Hier ist der von 132 334 geführte Zug auf dem Weg nach Dresden bei Niederlungwitz zu sehen. FOTO: STEFFEN SCHMIDT



Nach siebenjähriger Aufarbeitungszeit war V 36 406 des Vereins „Historische Eisenbahn Frankfurt“ am 26. November 2017 zwischen Wiesbaden-Ost und Niedernhausen erstmals wieder auf einer DB-Strecke zu sehen. Auf dem Programm standen Tests der neuen PZB 90-Anlage sowie des Zugfunks „Mesa 23“. Auch der frisch überholte Motor wurde erstmals im Streckendienst erprobt. Das Bild zeigt die Lok bei Auringen-Medenbach, die zahlreichen Telegrafmasten sorgen gemeinsam mit der Lok für Bundesbahn-Flair. An dieser Stelle befanden sich einst die Weichen des Bahnhofs, der mittlerweile nur noch als Haltepunkt existiert. Im Wald rechts der Gleise sind mit viel Fantasie die Reste der ehemaligen Güterrampe erkennbar. FOTO: ELIAS WINGENFELD



Pirna e.V.

14. Erlebnis Modellbahn 2018

informativ
sehenswert
familiär

09. - 11.02.2018

**MESSE DRESDEN
Halle 3+4**

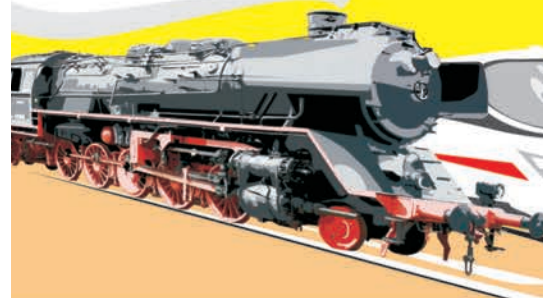
Öffnungszeiten:

10:00–18:00Uhr



mit
**„Mister Eisenbahn-Romantik“
Hagen von Ortloff**

**tägl. Lokparade
Echtdampfmodelle
in Aktion**



www.mec-pirna.de

TAGEBUCH

Februar 1958: Das Ausbesserungswerk Lübeck wird als selbstständiges Werk aufgelöst, seine Aufgaben übernimmt das AW Hamburg-Harburg + + + Die DB setzt zur Verbesserung der Bahnübergangssicherung auf der Strecke Darmstadt – Aschaffenburg erstmals Fernsehkameras



Februar 1958: Erstmals setzt die Bundesbahn Kameras und Monitore zur Verbesserung der Bahnübergangssicherheit ein.

ein, um Schranken fernbedienen zu können + + + Zum ersten Mal seit 1951/52 erhöht die Deutsche Bundesbahn ihre Tarife um durchschnittlich 8,7 Prozent + + + Der Diesellokomotivwagen SVT 137 277 (Bauart Köln), der 1938 für den Schnellverkehr Berlin – Köln in Dienst gestellt wurde, wird am 19. des Monats (nunmehr als VT 06 104) ausgemustert; vier Jahre später wird er an das Werkmuseum der Linke-Hofmann-Busch AG in Salzgitter abgegeben

Februar 1968: Zwischen Hamburg/Bremen und Frankfurt am Main, Mannheim und Ludwigsburg bei Stuttgart wird der Nachtsprung-Containerzug „Delphin“ eingeführt, der dem stark expandierenden Containerverkehr Tribut zollt + + + Der Ablaufberg im Frankfurter Hauptgü-

terbahnhof wird mit dem ersten elektronischen Ablaufstellwerk der DB gesteuert + + + Die für den TEE- und F-Zug-Verkehr bestellte dritte Bauserie der Baureihe E 10.12 wird ab Anfang des Monats mit den Maschinen 112 485 – 504 sukzessive ausgeliefert + + + Zum 1. des Monats wird mit dem Abschnitt Trier – Neumagen-Drohn der letzte Abschnitt der Moselbahn Trier – Trarbach – Bullay stillgelegt; zwischen Trier und Ruwer verbleibt noch ein Rest-Güterverkehr

Februar 1978: Bundesverkehrsminister Gscheidle erklärt, dass die Bundesbahn monetär nicht sanierbar sei, das Defizit jedoch eingegrenzt werden müsse + + + Mit der Abnahme der 333 251-7 am 22. des Monats endet bei der DB die Beschaffung von Kleinlokomotiven. Insgesamt 571 Maschinen der Leistungsgruppe III wurden gebaut; eine Weiterentwicklung dieses Loktyps unterblieb mangels Bedarf, auch weil ab 1987 die V 60 zur Kleinlok degradiert wurde (Baureihen 360 – 365) + + + Das Bahnbetriebswerk Stolberg wird als bisheriges Einsatz-Bw des Bw Düren am 28. des Monats zur Außenstelle des Bw Aachen umgewandelt

Februar 1988: Durch einen Fehler des Fahrdienstleiters auf dem Stellwerk des Ab-

zweigs Eichgestell kommt es am 15. des Monats auf dem östlichen Berliner Außenring zu einem Auffahrunfall, bei dem der Ex 150 (Zuglok 243 264) auf den zum Halten gekommenen Piw 11413 (243 297 am Zugschluss) auffährt, ein Reisender wird tödlich verletzt + + + Der als „nebenbahnfeindlich“ eingeschätzte Präsident der Bundesbahndirektion Köln, Dr. Hanns Beck, erklärt auf seiner Jahrespressekonferenz, dass die Strecke von Xanten nach Kleve nicht mehr „verkehrswürdig“ ist + + + Die Ulmer Museumslok 58 311

avanciert zum „Filmstar“, als sie bei Dreharbeiten für einen in der Nachkriegszeit spielenden Film über elsässische Gleise dampft



Februar 1998: Aus dem Geschäftsbereich Nahverkehr der DB AG wird DB Regio.

Februar 1998: Zum Zweck der „Vorbereitung der Ausgliederung des Geschäftsbereichs Personennahverkehr der DB AG auf eine neu zu gründende Aktiengesellschaft“ beschließt die DB einen Gesellschaftsvertrag für die neue DB Regio GmbH + + + Ein Erdbeben beendet auch



Februar 1988: Die Ulmer Museumslok 58 311 avanciert zum Filmstar, aufgenommen auf Gleisen im Elsass.



Februar 1968: Mit den Loks 112 485 – 504 wird die dritte Bauserie der E 10.12 sukzessive an die Bundesbahn geliefert.

den Rest-Güterverkehr auf der Wuppertalbahn zwischen Halver und Oberbrügge + + + Am 28. des Monats findet im Adtranz-Werk Hennigsdorf der „Roll-Out“ des ersten vierteiligen S-Bahn-Triebwagens der Baureihe 424/824 für die EXPO 2000 in Hannover statt

Februar 2008: Für das TV-Magazin „ARD-Buffer“ wirbt die neue Werbelok 101 037 zweideutig mit dem Slogan „Immer pünktlich!“ + + + Der aus der Baureihe 423 weiterentwickelte vierteilige elektrische Triebzug der Baureihe 422 befindet sich in der Ersterprobung + + + Für weitere Einsätze bei „DB-Autozug“ erhält die 110 152 einige Umbauarbeiten und wird in 115 152 umgezeichnet

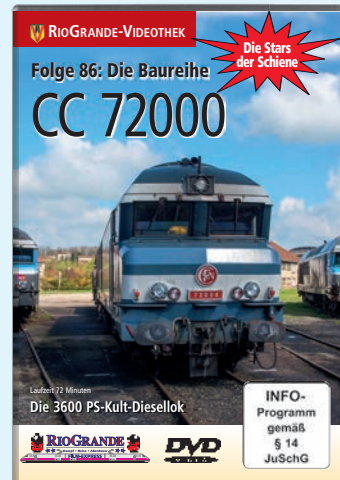
Die **NEUEN** Stars der Schiene



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

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

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



Sie sind Kult und leider vom Aussterben bedroht: die dieselelektrischen Reihengruppen 72000/72100 der französischen Staatsbahn SNCF, die zu den stärksten Motorloks gehören, die in Europa je gebaut wurden. Ab 1968 waren die teilweise 160 km/h schnellen Boliden die Stars auf französischen Gleisen. Nun verschwanden diese soundstarken Maschinen aus dem hochwertigen Dienst und Eisenbahnfreunde aus Nah und Fern pilgerten zu deren letzter großer Einsatzstrecke zwischen Paris und Belfort. Unser Team hat die imposanten Loks seit über 15 Jahren immer wieder mit der Kamera aufgespürt. Das Ergebnis sind nicht nur herrliche Zugszenen, sondern auch interessante Blicke hinter die

Kulissen – unter anderem im Heimat-Betriebswerk Chalindrey, wo sämtliche Aggregate getauscht werden können, so auch die Elektro- und Dieselmotoren.

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt bei:

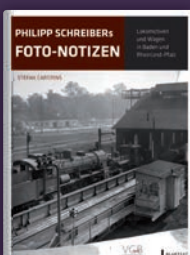
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGrande-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



Weitere Bücher
aus dieser Reihe

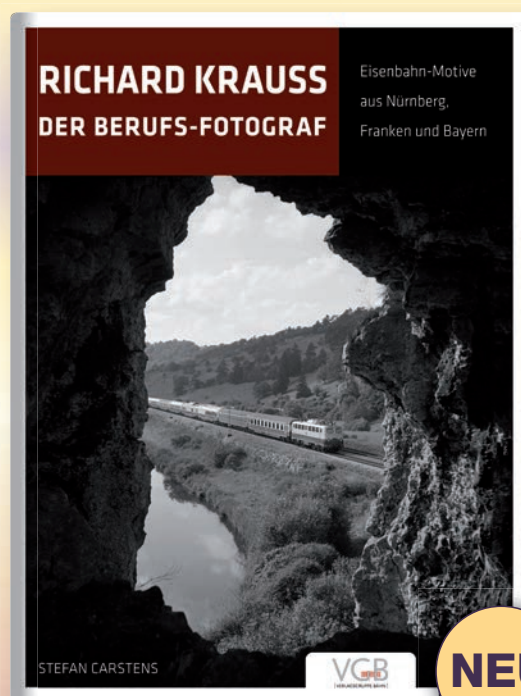


Fritz Willke
Fotograf und Archivar
176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover-Einband, ca. 340 historische Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581515 | € 29,95



Philipp Schreibers
Foto-Notizen
176 Seiten, Format 22,5 x 29,6 cm, Hardcover-Einband, ca. 250 historische Schwarzweißfotos

Eisenbahn-Motive aus Nürnberg, Franken und Bayern



Richard Krauss war ein Nürnberger Industrie- und Werbefotograf mit einem Faible für die Eisenbahn, der zudem ab Anfang der 1960er-Jahre für den Nürnberger Modellbahnhersteller Fleischmann tätig war. In seinem umfangreichen Archiv finden sich neben Lokporträts und Detailaufnahmen auch zahlreiche Motive von bayerischen Bahnknoten, fränkischen Nebenbahnen und Alltagsszenen rund um die Bahn mit sehenswerten Kleinigkeiten am Rande. Aus dem erhalten gebliebenen Fundus hat Stefan Carstens einen Bildband mit vielen bislang unveröffentlichten Eisenbahnmotiven als Anregungen für Modellbahner zusammengestellt und setzt damit die 2014 begonnene Reihe fort.

176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover-Einband, mit über 280 historischen Farb- und Schwarzweiß-Fotos
Best.-Nr. 581732 | € 29,95

NEU

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/534810 • Fax 0 81 41/53481-100 • bestellung@vgbahn.de



BAUREIHE 52 DER DR

Unverzichtbar bis zur Wende

Die Baureihe 52 bildete lange Jahre eine der wichtigsten Stützen des Betriebsmaschinendienstes der DR, weil von ihr die größten Stückzahlen vorhanden waren. Einige 52er standen sogar noch im Jahr der deutschen Wiedervereinigung im Einsatz, allerdings nur noch als Heizlokomotiven

VON HORST OBERMAYER UND MANFRED WEISBROD

52 8109, eine der rekonstruierten Maschinen der Reihe 52.80 (ex 52 2883), in Kamenz (Mai 1980).
FOTO: J. NELKENBRECHER





Der Bestand an Lokomotiven der Baureihe 52 auf dem Gebiet der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) Deutschlands wird auf 1500 Stück geschätzt. Ein nicht geringer Teil davon dürfte so schadhafte gewesen sein, dass eine Aufarbeitung nicht mehr möglich war. Für den 31.12.1946 nennt eine Statistik 1245 Lokomotiven der Baureihe 52, wovon 613 in den Lokomotivkolonnen der SMAD fuhr, alle anderen waren für den Binnenverkehr „frei“. Ein kleiner Lokomotivaustausch zwischen West und Ost im September/Oktober 1945 brachte der DR im Osten den Zugang von 52 6260, 6306 und 6662, wovon jedoch 52 6260 und 6662 von der Sowjetmacht 1947 nach Osten abgefahren wurden.

Mit dem berühmten Befehl Nr. 8 vom 11. August 1945 des Befehlshabers des Militärtransportwesens der Sowjetischen Besatzungsgruppen (Generalleutnant Tschernjakow) und des Befehlshabers der Transportabteilung der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (Generalmajor Kwaschnin) war ab 1. September 1945 „der Eisenbahnbetrieb in der Sowjetischen Besatzungszone an die deutschen Eisenbahner“ zu übergeben. Sonst nichts. Die Eisenbahn stand weiterhin unter der Befehlsgewalt der SMAD und ihrer Transportoffiziere und hatte Lokomotiven und



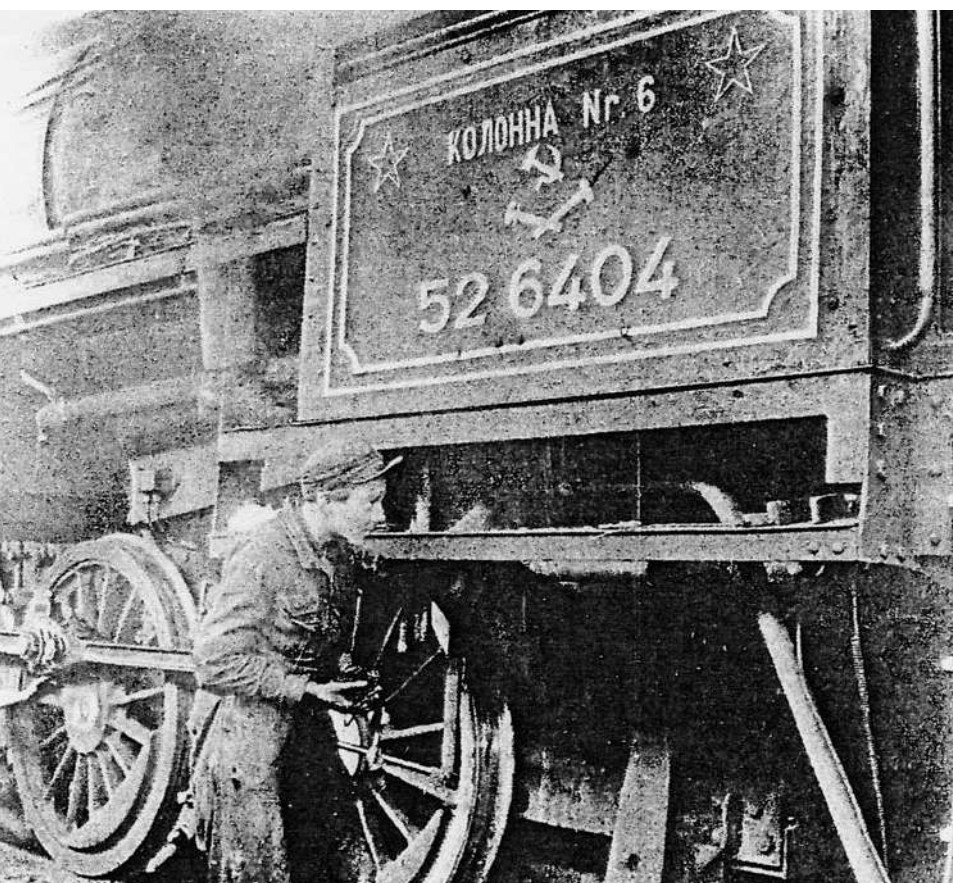
52 4919 von der Kolonne 23 beim Halt in Brieske (1946).
FOTO: G. PAUL

Waggons für die Transportkolonnen zu stellen, die Tag und Nacht und Jahr für Jahr Beutegut in die UdSSR abfuhr.

Der Löwenanteil an Kolonnenlokomotiven bestand aus Maschinen der Baureihe

52. Am 1. Oktober 1945 existierten 23 Lokomotivkolonnen, die typenrein aus Maschinen der Baureihe 52 gebildet waren oder diese in ihren Reihen hatten. Insgesamt fuhr zu diesem Zeitpunkt 367 Lokomotiven der Baureihe 52 in den Lokomotivkolonnen (siehe Tabelle 1).

Schadhafte gewordene Kolonnenlokomotiven mussten vorrangig repariert oder gegen vollwertige Maschinen aus dem Bestand des Binnenverkehrs ausgetauscht werden. Nicht alle Lokomotivkolonnen



52 6404 war um 1948 der Kolonne 6 zugeteilt und bei der DR bis 1985 in Dienst.
FOTO: ARCHIV GRIEBL

Tabelle 1

Kolonne und Standort	Stückzahl
1 Berlin-Rummelsburg	30
3 Berlin-Schöneweide	11
4 Berlin-Lichtenberg	25
5 Berlin-Schöneweide	18
6 Berlin-Gesundbrunnen	15
7 Berlin-Karlshorst	7
8 Berlin-Rummelsburg	20
11 Erfurt G	10
16 Bitterfeld	14
17 Eilenburg	20
18 Wittenberg	11
20 Senftenberg	22
21 Schwerin	16
22 Güstrow	9
23 Hoyerswerda	25
24 Cottbus	4
25 Cottbus	25
26 Pasewalk	25
27 Leipzig Hbf West	30
28 Staßfurt	2
29 Stendal	11
30 Jena	6
31 Weißenfels	11

waren ausschließlich in der SBZ eingesetzt. Die Kolonne 1 fuhr von Berlin-Rummelsburg (später von Frankfurt/Oder) bis Posen oder bis zum polnisch-sowjetischen Grenzbahnhof Brest, andere fuhren auf der Ostbahn bis Schneidemühl (Kolonne 29) oder nach Schlesien bis Breslau und Kattowitz (Kolonnen 8 und 26).

Per 17. November 1949 bestanden noch neun Lokomotivkolonnen, die Maschinen der Baureihe 52 enthielten (siehe Tabelle 2).

Somit wurden dem am 7. Oktober 1949 gegründeten Staat Deutsche Demokratische Republik immer noch 267 Lokomotiven der Baureihe 52 für den Binnenverkehr entzogen. Die SMAD hatte sich in Sowjetische Kontroll-Kommission (SKK) umbenannt, von ihrer Befehlsgewalt hatte sie nichts abgegeben. Die Lokomotivkolonnen fuhren bis 1954. Die Sowjetunion hatte erklärt, dass sie nun keine Reparationsleistun-

Tabelle 2

Kolonne und Standort	Stückzahl
2 Frankfurt/Oder	30
4 Berlin-Lichtenberg	30
5 Berlin-Schöneeweide	30
8 Frankfurt/Oder	30
9 Cottbus	28
10 Cottbus	30
11 Hoyerswerda	30
12 Angermünde	30
13 Seddin	29

gen mehr beanspruche, deren Umfang nirgendwo festgeschrieben war. Die Deutsche Reichsbahn hatte daraufhin Maschinen der Baureihe 52 als Leihlokomotiven an die PKP abzugeben, die im Verlaufe des Jahres 1955 zur DR zurückkehrten. Auch in die damalige Tschechoslowakei mussten Leihloks der Baureihe 52 abgegeben werden.

Es wird geschätzt, dass die Sowjetunion insgesamt etwa 700 Maschinen der Baureihe 52 aus der SBZ abgefahren hat. Mit Auflösung mancher Lokomotivkolonnen, so der Kolonnen 21 und 22 aus Schwerin und Güstrow, verschwanden die Lokomotiven auf Nimmerwiedersehen und wurden zum Eigentum der Sowjetischen Staatsbahnen (SŽD) erklärt. Dort wurden die Maschinen auf 1524 mm umgespurt, indem man die Radsterne nach außen presste und Distanzstücke zwischen Zylinder und Rahmen einsetzte.

Die Lokomotiven sind in den Raw Stendal und Cottbus systematisch aufgearbeitet worden, wobei die Kolonnenlokomotiven

Im März 1945 dampfte 52 224 noch durch Berlin, 1947 wurde sie als Beutelok in die UdSSR abgefahren.

FOTO: W. HOLLNAGEL



tiven in Stendal erhalten wurden. Bei vielen Lokomotiven waren die Betriebsbücher im Krieg verlorengegangen, so dass keine Kenntnis über Umfang und Zeitraum der letzten Schadgruppen bestand. Vom Raw ist bei der Eingangsuntersuchung festgestellt worden, welcher Erhaltungsabschnitt für die Lokomotive zu gelten hat. Zugleich legte man ein Ersatzbetriebsbuch an.

Wenn das Maß der Instandhaltungsarbeiten das von der DV 946 für die Instandhaltungsstufe L 4 (Hauptuntersuchung), in einzelnen Fällen auch die L 3 (Zwischenuntersuchung) Vorgegebene überstieg, wurde die Aufarbeitung als Generalreparatur (GR) oder Ersatzinvestition (EI) vorgenommen. Werkstattseitig gab es keinen Unterschied zwischen beiden Schadgruppen, der Unterschied war rein buchhalterisch: Die GR wurde aus dem Reparaturfonds bezahlt, die EI aus dem Investfonds.

In den Betriebsbüchern der Lokomotiven sind vom Raw Stendal vergebene Ersatz-Fabriknummern eingetragen, auch dann, wenn Original-Fabriknummer, Hersteller und Betriebsnummer der Lokomotive bekannt waren. Es konnte bislang nicht geklärt werden, wann die Nummern vergeben wurden, aus welchem Grund und nach welcher Systematik. Die Ersatznummer findet sich sowohl bei GR-Lokomotiven (aber nicht bei allen) als auch bei Rekolokomotiven (auch nicht bei allen). Ersatznummern sind auch für Tender vergeben worden.

Die DR hat eine Reihe von Bauartänderungen an Lokomotiven der Baureihe 52 vorgenommen, jedoch nicht alle an allen. Noch während der Bauphase musste der



Geschmückt und in besonderer Lackierung zeigt sich hier die 52 3285 (um 1947).

FOTO: SAMMLUNG KNIPPING



„Gigant“ lautet die Aufschrift am Tender der 52 115 (Bw Merseburg, 31. Oktober 1949).

FOTO: RBD HALLE

Unterhaltung und Bauartänderungen

Nachfolgend eine Aufstellung der von der Deutschen Reichsbahn vorgenommenen Bauartänderungen. Die Änderungen am Kessel sind, soweit das heute noch zu überblicken ist, wohl ausnahmslos bei allen Lokomotiven erfolgt. Auch das Lenkgestell 52 E ist bei fast allen Lokomotiven eingebaut worden.

- Bügelanker durch Deckenstehbolzen ersetzt (Hv Raw II/1 b Fulv 120 v. 28.07.54)
- Langkessel mit Schlammstammler ausgerüstet (Hv Av Raw II/A ID Fulk 80 v. 02.02.54)
- Stehkessel mit zusätzlicher Waschluge versehen (Hv Raw II/1 b/Fulv v. 25.06.54)
- Feuerlochring durch Kumpelloch ersetzt (MfV Hv Raw Tr 2 Fulk 47/58 v. 22.12.58)
- Stehkessel in Schweißausführung (Baureihe 52 Fld. 108, Bl. 01.005)
- Am Langkessel hinterer Pendelblechhalter angenietet (Verf. Hv Raw Tü v. 02.12.66)
- Lenkgestell Baureihe 52 E eingebaut
- Einbau von Achslagerstellkeilen (TZA-TM I/Fkld – begr. v. 01.06.55)
- Radreifenprofil Heumann-Lotter
- Vereinfachte Ölsperrn
- Spurkranzschmierung Bauart Heyder

- Sicherheitsfangbügel für Bremszugstangen
 - Steuerung mit Miramid-Buchsen versehen
 - Einbau von Dreistofflagern
 - Ausgleichhebel und Federspannschrauben mit gehärteten Bolzen
 - Geschwindigkeitsmesser eingebaut
 - Dreilichtspitzensignal angebaut
 - Ausrüstung mit Windleitblechen
 - Ausrüstung mit Läutewerk
 - Splitterfreie Drehfenster in die Führerhausvorderwand eingebaut
 - Einbau einer Mischvorwärmanlage (nicht bei allen Lokomotiven)
- Einige Unklarheiten bleiben noch über den Zeitraum, in dem Generalreparaturen ausgeführt worden sind. Lange Zeit sind dafür die Jahre 1958 bis 1960 angenommen worden. Aus den Betriebsbüchern ist jedoch ersichtlich, dass bereits früher Lokomotiven nach den Schadgruppen GR/EI aufgearbeitet worden sind, so z.B. 52 6821 (1952), 52 564, 3784, 5215 und 6221 (1954). Die späteste bisher bekannte Generalreparatur erhielt die 52 236 im Jahre 1964. Die GR-Lokomotiven 52 2648 und 52 5585 sind sogar 1964/65 noch in das Rekoprogramm einbezogen und zur 52 8147 bzw. 52 8121 rekonstruiert worden. Somit lässt sich der Zeitraum, in dem Generalreparaturen vorgenommen worden sind, in drei Abschnitte einteilen:



Die 52 1154 besaß im Mai 1959 eine Behelfsrauchkammertür, hier fotografiert in Zittau.

FOTO: G. ILLNER/ARCHIV CLAUS

- Der erste Abschnitt erstreckt sich von 1952/53 bis 1958, wobei die oben genannten Bauartänderungen am Kessel vorgenommen und in den meisten Fällen Achslagerstellkeile eingebaut wurden.
- Mischvorwärmanlagen sind erst im zweiten Abschnitt ab 1958 in die GR-Lokomotiven eingebaut worden, weil die endgültige Ausführung der MV-Anlage Bauart IfS/DR erst mit dem Anlaufen des Rekoprogramms 1958 zur Verfügung stand. Lokomotiven mit Originalkessel (ein Sandkasten) und MV-Anlage sind mit größter Wahrscheinlichkeit GR-Maschinen, auch wenn, wie beispielsweise bei der 52 015 und der 52 1969, im Betriebsbuch der Einbau einer MV-Anlage, nicht aber die GR oder EI vermerkt ist.
- Der dritte Abschnitt umfasst den Zeitraum ab 1962, in dem die Lokomotiven, meist im Rahmen der Schadgruppe L 3, eine GR mit Einbau der Mischvorwärmanlage erhielten. Stellkeile besaßen die meisten Loks vermutlich schon. Oberflächenvorwärmer besaßen lediglich einige der ehemaligen Kondenslokomotiven. Kesseltausche zwischen Maschinen mit MV-Anlagen und solchen ohne Vorwärmer sind auch vorgenommen worden, obwohl Maschinen ohne Vorwärmer der Pumpenträger für die Verbundmischpumpe an der linken Fahrzeugseite fehlte und überdies die Verlegung eines Hauptluftbehälters auf den rechten Umlauf erfolgen musste. Lokomotiven, die durch Kesseltausch ihre Mischvorwärmanlage verloren, behielten aber einen Hauptluftbehälter auf dem rechten Laufblech.

Bei der Normalausführung der Baureihe 52 gab es bei Blasrohr- und Vorwärmanlagen folgende Ausrüstungszustände:

- Regelsaugzuganlage ohne Speisewasservorwärmer
- Giesl-Flachejektor ohne Speisewasservorwärmer
- Regelsaugzuganlage und Oberflächenvorwärmer
- Giesl-Flachejektor und Oberflächenvorwärmer
- Regelsaugzuganlage und Mischvorwärmer
- Giesl-Flachejektor und Mischvorwärmer

Bei den Rekoloks der Baureihe 5280 gab es zwei unterschiedliche Ausrüstungszustände:

- Regelsaugzuganlage, Verbrennungskammerkessel und Mischvorwärmer
 - Giesl-Flachejektor, Verbrennungskammerkessel und Mischvorwärmer.
- Für den EDV-Umzeichnungsplan von 1970 waren mit Schreiben von M-Tb 3 vom 2. September 1969 (Ergänzung) insgesamt 782 Maschinen vorgesehen:
- 557 Loks der Baureihe 52 mit Rostfeuerung
 - 25 Maschinen mit Kohlenstaubfeuerung
 - 200 Reko-Lokomotiven der Baureihe 5280

Von einigen unfallbedingten Ausmusterungen abgesehen, ist die eingangs genannte Zahl von vermutlich rund 700 in die Sowjetunion verbrachten Lokomotiven der Baureihe 52 vor diesem Hintergrund nicht zu hoch gegriffen.

Umbau auf Kohlenstaubfeuerung System Wendler

Die Deutsche Reichsbahn ließ 25 Lokomotiven der Baureihe 52 auf Kohlenstaubfeuerung System Wendler umbauen. Die erforderlichen Arbeiten führte das Raw Stendal aus. Bei elf Maschinen erfolgte der Umbau in den Jahren 1953/54, in den Jahren 1957/58 wurden weitere zwölf umgerüstet. Von zwei Lokomotiven konnte das Umbaudatum nicht ermittelt werden. Nach der Umrüstung waren alle 25 Maschinen bis zu ihrer Ausmusterung beim Bw Senftenberg beheimatet, also im Zentrum der Lausitzer Braunkohlenindustrie, wodurch kurze Wege für den Kohlenstaubtransport gesichert waren.

Die Lokomotiven erhielten die für die Baureihe 52 typischen Bauartänderungen, also Ersatz der Bügelanker durch Deckenstehbolzen, druckluftbetätigtes Abschlammventil usw. Nicht in jedem Fall erhielten sie jedoch Achslagersteile. Die 52 1425, 1580, 2576, 2650 und 3794 liefen bis zur Ausmusterung ohne Stellkeile. Bei fünf Maschinen ist zwischen 1960 und 1964 ein Stehkessel in Schweißausführung eingebaut worden.

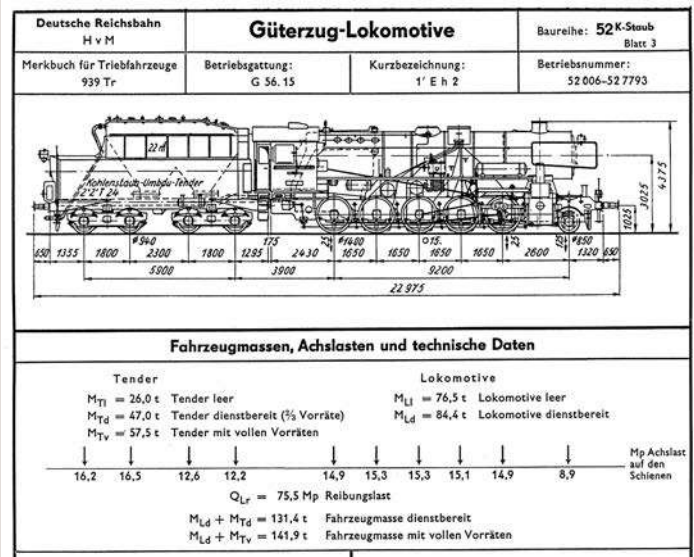
Der Umbau auf Kohlenstaubfeuerung erfolgte auf die bei der DR übliche Weise durch Einbau der Wirbelbrenner in den mit Schamottesteinen ausgemauerten Brennraum und Ausrüstung mit einer zweiten Doppelverbundluftpumpe und einem dritten Hauptluftbehälter. Das System Wendler arbeitete bekanntlich mit pneumatischer Staubaustragung aus dem Tender und verzichtete auf die störanfällige mechanische Staubaustragung der Systeme AEG und STUG aus der Zeit Ende der 1920er Jahre. Die zweite Doppelverbundluftpumpe für die Staubbeförderung saß links in Fahrzeugmitte, der dritte Hauptluftbehälter hatte seinen Platz rechts vorn auf dem Laufblech.

Das System Wendler arbeitete ausschließlich mit Primärluft. Der Brennraum war hermetisch gegen die Außenluft abgeschlossen. Die Lokomotive saugte die Verbrennungsluft über den Auspuff durch eine unter dem Tender verlegte Luftleitung an. Im Stillstand sorgte ein großer Hilfsbläser für den notwendigen Unterdruck. Im Bereich der Kupplung zwischen Lok und Tender waren für Staub- und Luftleitung flexible Gummischläuche vorhanden.

Der Umbau des Wannentenders K2'2' T 30 zum Kohlenstaubtender 2'2' T 24 ist nur in den wenigsten Fällen vom Raw Stendal vorgenommen worden. Viele Tender sind im Raw Tempelhof entstanden, auch die Raw Brandenburg-West, Zwickau und Meiningen waren an der Tenderumrüstung beteiligt.

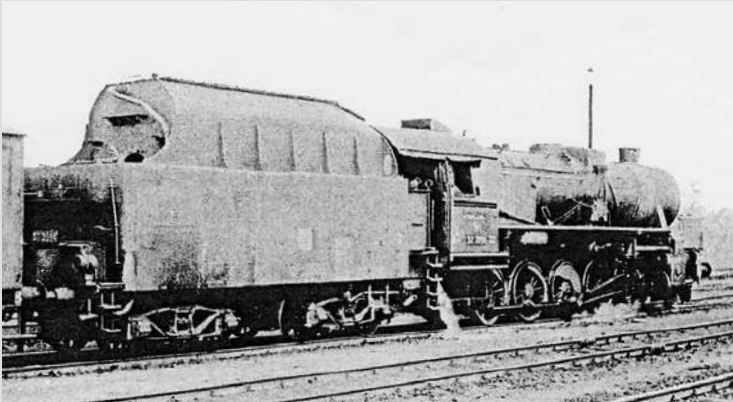
Manche Maschinen (z.B. 52 1580 und 52 1699) erhielten zunächst Tender, die LEW Hennigsdorf 1951 für kohlenstaubgefeuerte Lokomotiven der preußischen Gattung G 12 umgebaut hatte. Die erste Lokomotive, die den Dreikammertender erhielt, war die 52 3250 (ab 1970: 52 9250). Die 52 3285, die bereits 1953 auf Kohlenstaubfeuerung umgerüstet worden war, fuhr bis zu ihrer Ausmusterung mit der alten Ausführung des Kohlenstaub-Wannentenders mit Einkammeraustragung durch Lufthahnsteuerung. Die 52 653 war bis 1967 mit einem preußischen Tender mit Fachwerk-Drehgestellen gekuppelt, den sie von einer kohlenstaubgefeuerten Lokomotive der Baureihe 17.10 übernommen hatte. Ebenfalls bis 1967 war die 52 415 mit einem Steifrahmentender K 4 T 30 gekuppelt, der 1951 für Kohlenstaubfeuerung im Raw Brandenburg-West umgerüstet worden war.

Im Gegensatz zum Öltender, wo der Ölbehälter lediglich in den Kohlekasten eingesetzt wird, geht beim Kohlenstaubtender ein Teil des Wasservolumens durch den bis zum Boden der Wanne oder des Wassertankens reichenden Staubbehälter verloren. Beim Wannentender macht das immerhin mehr als 6 m³ aus. Der Wannentender kann 21 m³ Kohlenstaub aufnehmen, was einer Masse von ca. 9,5 t entspricht. Der Umbau auf Kohlenstaubfeuerung im Raw Stendal erfolgte in der Regel im Rahmen der Schadgruppe L 4 (Hauptuntersuchung), jedoch sind einige Lokomotiven (z.B. 52 533, 716, 1425, 1737, 2543, 2576, 2718 und 2818) auch bei der Schadgruppe L 3 (Zwischenuntersuchung) umgebaut worden.



Interessant ist die aus den Betriebsbüchern ablesbare Tatsache, dass noch bis Mitte 1954 z.B. Maschinen des Bw Cottbus (52 1425) in Lokomotivkolonnen der Sowjetarmee (Kolonne 10) gebunden waren. Die auf Kohlenstaubfeuerung umgebauten Lokomotiven der Baureihe 52 behielten ebenso wie die der Baureihen 07.10, 08.10, 17.10, 44 und 58 ihre Betriebsnummern, die sie als rostgefeuerte Maschinen besessen hatten. Anhand der Ordnungsnummer war für den Betriebsmaschinen-dienst und das Ausbesserungswesen die Feuerungsart nicht erkennbar. Das änderte sich erst mit der Einführung des EDV-Nummernplans im Jahre 1970, als in der nun generell vierstelligen Ordnungsnummer als erste Ziffer die 9 für Kohlenstaubfeuerung erschien. Dreistellige Ordnungsnummern erhielten die 9 zusätzlich, bei bereits vierstelligen Ordnungsnummern ersetzte die 9 die erste Ziffer.

Wendler hat sein System der Kohlenstaubfeuerung bis zur vollen Betriebstauglichkeit entwickelt. War die Kohlenstaubfeuerung in den fünfziger Jahren eine zeitbedingte Maßnahme, mit der trotz fehlender Steinkohle die volle Lokomotiveleistung wieder erreicht werden konnte, so war diese Feuerungsart keineswegs eine zeitweilige Maßnahme. Das beweist der Einsatz der Senftenberger 52er bis zum Ende der 1970er Jahre. Die Kohlenstaubfeuerung auf Lokomotiven war für die DDR, deren energetische Basis nahezu ausschließlich auf Braunkohle beruhte, eine vernünftige Alternative zur Steinkohlenfeuerung und hätte nach Einschätzung des damaligen Verkehrsministers Erwin Kramer eine weitaus größere Verbreitung finden können, wenn die Braunkohlenindustrie bei der Bereitstellung von Brennstaub flexibler reagiert hätte. Aufgabe der Senftenberger Kohlenstaub-52er war der Transport der Kohlezüge aus dem Lausitzer Revier. Ihr Einsatzgebiet reichte bis Elsterwerda und Riesa nach Westen und bis Dresden nach Süden. Die Lokomotiven sind in den Jahren zwischen 1975 und 1980 mit Ablauf der Kesselfristen oder wegen eines abgefahrenen Rahmens abgestellt und ausgemustert worden, konnten also auf eine meist mehr als 20-jährige Dienstzeit als Kohlenstaublokomotive zurückblicken.



52 3594 mit Kohlenstaubtender 2'2' T 26 (Umbau pr. 2'2' T 31,5), aufgenommen vor 1959.

FOTO: G. OTTE/SAMMLUNG GRIEBEL



Mischvorwärmer-Loks hatten einen Hauptluftbehälter auf dem rechten Umlauf (1977).

FOTO: M. WEISBROD



1959 wurde die 52 5354 mit einem Mischvorwärmer ausgerüstet (Bw Bautzen, 25. Juli 1966).

FOTO: M. DELIE

HA Schienenfahrzeuge einsehen, dass der Wegfall der Achslagerstellkeile nicht zu den sinnvollsten Sparmaßnahmen zählte. Der vom TZA verfügte Einbau von Achslagerstellkeilen ist dennoch nicht bei allen DR-Lokomotiven vorgenommen worden. Nicht wenige Maschinen rollten bis ans Ende ihrer Tage ohne Stellkeile, so auch einige Kohlenstaublokomotiven.

REKONSTRUKTION ZUR 52.80

Der Gedanke, Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn zu rekonstruieren, entstand bei der Auswertung des Kesselzerknalls der 03 1046, da auch alle anderen Maschinen der Baureihe 03.10 mit einem Kessel aus St 47 K fuhren und überdies eine erhebliche Anzahl von Loks der Baureihen 41 und 50.

Begonnen wurde mit der Neubekesselung der Baureihe 50, weil der Betrieb am wenigsten auf diese Maschinen verzichten konnte. Die HvM beauftragte LKM Babelsberg, den Dampfkessel für die Neubaulokomotiven der Baureihen 23.10 und 50.40 mit dem geringsten Konstruktionsaufwand so zu verändern, dass er serienmäßig in die Baureihe 50 eingesetzt werden konnte. Die konstruktive Ausführung des Kessels übernahm Herr Manthey von LKM in seinem Adlershofer Büro, die Konstruktionsreife bestätigte Hans Schulze vom Lokreferat der HvM, die konstruktiven Anpassarbeiten am Fahrgestell der Baureihe 50 erledigte das Konstruktionsbüro des Raw Stendal unter der Leitung von Herrn Mayer, der ebenfalls engen Kontakt zu Hans Schulze hielt. So konnten die ersten Lokomotiven

- ANZEIGE -



... wie im Original

»Landlust«

NOCH Figuren-Neuheiten 2018

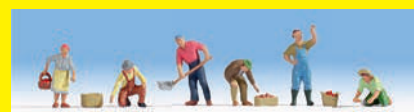


2018 lautet das Fokus-Thema von NOCH »Landlust«. Passende Figuren für originelle Landschaften sind ab Anfang Februar für Sie im Fachhandel verfügbar.

Noch mehr Figuren-Neuheiten finden Sie in unserem Neuheitenprospekt und auf unserer Website **www.noch.de!**



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





52 8142 zieht bei Seitschen einen langen Güterzug nach Bautzen (28. Mai 1981).

FOTO: J. NELKENBRECHER

mit dem neuen Verbrennungskammerkessel Typ 50 E bereits im November 1957 das Raw Stendal verlassen.

Hans Neumann von der Hauptverwaltung der Ausbesserungswerke (HV Raw) schlug für diese Art Neubekesselung und Aufarbeitung die Bezeichnung Rekonstruktion vor und empfahl die Einführung einer neuen Unterbaureihe, damit Betrieb und Erhaltungswirtschaft bereits an der Betriebsnummer erkennen konnten, ob es sich um eine Maschine mit Originalkessel oder mit Verbrennungskammerkessel handelte. Die ersten Reko-50er sind noch mit ihrer vorherigen Betriebsnummer in Dienst gestellt worden.

Die Rekonstruktion von 208 Lokomotiven der Baureihe 50 zur Baureihe 50.35–37 war die unkomplizierteste Dampflok-Rekonstruktion und mit der Zielsetzung, bei geringstem Aufwand eine leistungsfähige Dampflokomotive bis zum Traktionswechsel bereitzustellen, auch eine der erfolgreichsten.

Noch während die Rekonstruktion der Baureihe 50 lief, hatte das Raw Stendal an HvM und HV Raw den Antrag gestellt, auf gleiche Weise Lokomotiven der Baureihe 52 zu rekonstruieren, deren schlechter Gesamtzustand sonst eine aufwendige

Schadgruppe GR (Generalreparatur) oder EI (Ersatzinvestition) erfordert hätte. Nach einigen Überlegungen stimmten HvM und Hv Raw dem Stendaler Antrag zu. Die Rekonstruktion der Baureihen 50 und 52 erfolgte somit ohne jede Einflussnahme oder

Mitwirkung der VES-M Halle, der die konstruktive Verantwortung für das Rekopogramm übertragen worden war. Leider sind auch diese beiden Reko-Baureihen nie bei der VES-M leistungstechnisch untersucht worden.



52 8176 ist von Brandenburg nach Rathenow unterwegs (Sommer 1978).

FOTOS: M. WEISBROD

Deutsche Reichsbahn
H v M

Merkbuch für Triebfahrzeuge
939 Tr

Güterzug-Lokomotive

Betriebsgattung:
G 56.16

Baureihe: 5280
Blatt 4

Kurzbezeichnung:
1' E h 2

Betriebsnummer:
52.8001÷

Fahrzeugmassen, Achslasten und technische Daten

Tender

M_{Tl} = 18,5 t Tender leer
M_{Td} = 45,2 t Tender dienstbereit (½ Vorräte)
M_{Tv} = 58,5 t Tender mit vollen Vorräten

Lokomotive

M_{Ll} = 80,0 t Lokomotive leer
M_{Ld} = 89,7 t Lokomotive dienstbereit

14,8 14,9 14,4 14,4 15,7 15,6 16,1 16,3 15,9 10,1

Mp Achslast auf den Schienen

Q_{Lr} = 79,6 Mp Reibungslast

M_{Ld} + M_{Td} = 134,9 t Fahrzeugmasse dienstbereit
M_{Ld} + M_{Tv} = 148,2 t Fahrzeugmasse mit vollen Vorräten

Metermasse (M_{Ld} + M_{Tv})/Lüpf: 6,46 t/m

Mittlere Kuppelachslast: 15,9 Mp

Lfd. Nr.	Abk.	Dim.	Lfd. Nr.	Abk.	Dim.
1	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V _{max} 80/50 km/h	18	Verdampfungsheizfläche	H _v 172,3 m²
2	Zylinderdurchmesser	d 600 mm	19	Überhitzerrohrdurchmesser	d _{Ur} 38 x 4 mm
3	Kolbenhub	s 660 mm	20	Überhitzerheizfläche	H _U 65,4 m²
4	Art und Lage der Steuerung	Ha	21	Wasserraum des Kessels	W _K 8,36 m³
5	Kolbenschieberdurchmesser	d _s 300 mm	22	Dampfraum	D _K 3,74 m³
6	Kesselüberdruck	P _k 16 kp/cm²	23	Verdampfungs-wasserüberfläche	O _w 12,37 m²
7	Rostfläche	R 3,71 m²	24	Masse des Kessels ohne Ausrüstung	M _{klo} 18,7 t
8	Rost (Länge x Breite)	R _{lo} 2,35 x 1,58 m x m	25	Masse des Kessels mit Ausrüstung	M _{kim} 24,3 t
9	Strahlungsheizfläche	H _{rs} 17,9 m²	26	Ausrüstung mit Vorwärmer	MV
10	Heizrohrdurchmesser	d _{hr} 51 x 2,5 mm	27	Ausrüstung mit Lätewerk	—
11	Anzahl der Heizrohre	n _{hr} 124	28	Heizung	H
12	Rohrlänge zwischen den Rohrwänden	l _r 4700 mm	29	Brennstoffvorrat	B [10] t
13	Heizrohrheizfläche	H _{hr} 84,2 m²	30	Wasserkasteninhalt	W [30] m³
14	Rauchrohrdurchmesser	d _{rr} 133 x 4 mm	31	Befahrbarer Bogenlauf-Halbmesser	R 100 m
15	Anzahl der Rauchrohre	n _{rr} 38	32	Befahrbarer Abaulberg-Halbmesser	300 m
16	Rauchrohrheizfläche	H _{rr} 70,2 m²	33	Bremse	K m. Z
17	Rohrheizfläche	H _{vb} 154,4 m²	34	1. Baujahr — rekonstruiert	1942, 1960

Bemerkungen:

In den Jahren 1960 bis 1962 hat das Raw Stendal parallel beide Baureihen rekonstruiert. Die erste zu rekonstruierende Lokomotive der Baureihe 52, die 52 671, wurde am 05.08.1960 in Arbeit genommen, die 50 3708 verließ als letzte Reko-50er am 18.09.1962 das Werk in der Altmark. Mit der Ablieferung der 52 8200 am 22.12.1967 war die Rekonstruktion von 200 Lokomotiven der Baureihe 52 abgeschlossen.

Es sind ausschließlich Lokomotiven mit Blechrahmen rekonstruiert worden. Die Rekonstruktion war ähnlich unkompliziert wie bei der Baureihe 50. Die konstruktive Anpassung des Rahmens an den Kessel lag wieder in der Verantwortung des Stendaler Konstruktionsbüros unter Leitung von Herrn Mayer. Im Durchschnitt dauerte die Rekonstruktion einer Lokomotive drei bis vier Wochen. Es gab natürlich auch Ausnahmen mit unvorhergesehenen Schwierigkeiten. Eine Lokomotive verbrachte sogar mehr als ein Jahr in der Richthalle (Rekonstruktion der 52 3590 zur 52 8188). Die geschweißten Verbrennungskammerkessel lieferte mehrheitlich das Schwermaschinen-Kombinat „Karl Liebknecht“ Magdeburg (SKL). Eine kleinere Stückzahl stammt vom Raw Halberstadt, dem die Hv Raw die Produktion von Neubau-Dampfkesseln übertragen hatte.

In die angelieferten Kessel sind im Raw Stendal die Mischvorwärmanlagen Bauart IfS und die Rußbläser Bauart Gärtner eingebaut worden. Ab 52 8187 (Nachweis im Betriebsbuch) oder schon ab 52 8186

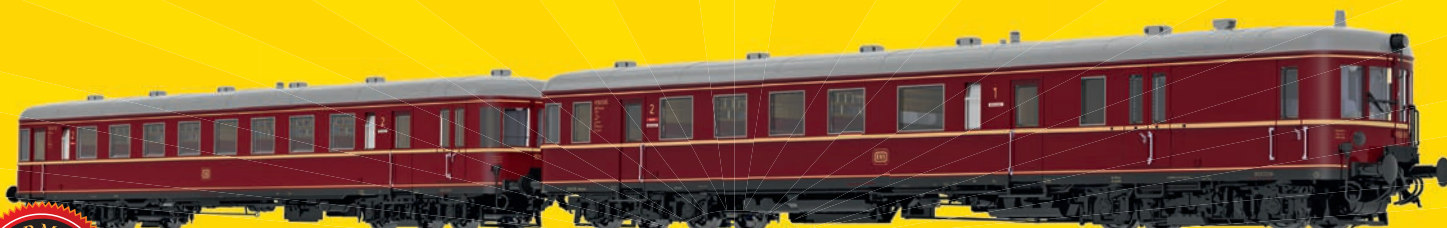
Technische Daten der Baureihe 52.80.

ABB.: ARCHIV EJ

- ANZEIGE -



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.

Best.-Nr.
44704 - 44707

LIEFERTERMIN:
3. QUARTAL 2018

WWW.BRAWA.DE



*Unverbindliche Preisempfehlung

(nach anderen Quellen, im Betriebsbuch ist nichts vermerkt) erhielten die Lokomotiven den Giesl-Flachejektor bereits bei der Rekonstruktion. Eine größere Anzahl bekam ihn nachträglich eingebaut, meist im ersten Halbjahr 1968. Sofern die 52er noch ohne Achslagerstellkeile fuhren, und das taten die meisten, erhielten sie diese bei der Rekonstruktion.

An Lauf- und Triebwerk sind sonst keine weiteren Veränderungen vorgenommen worden. Während die meisten Neubau- und Rekolokomotiven der DR mit Druckausgleich-Kolbenschiebern Bauart Trofimoff ausgerüstet waren, hat man für die Baureihe 52 auf deren Einbau bei der Rekonstruktion verzichtet, weil es auch bereits bei den Rekolokomotiven der Baureihe 50 Probleme mit dieser Schieberbauart gegeben hatte. Lediglich die 52 532, eine Rückkauflok aus der Sowjetunion, hat bei der Germanisierung im Raw Stendal 1963 Trofimoff-Schieber bekommen. (Oder hat sie ihre der SU-Bauart behalten?) Erst das Raw Meiningen, dem ab 01.10.1979 die Erhaltung der Baureihen 50 und 52 übertragen worden war, hat in den Jahren von 1983 bis 1985 in 15 Lokomotiven der Baureihe 52.80 Trofimoff-Schieber eingebaut: 52 8019, 8030, 8056, 8069, 8080, 8110, 8128, 8132, 8141, 8143, 8152, 8169, 8183, 8187 und 8189.

Ferner ist noch ein Rahmentausch zu erwähnen. Die 52 8098 erhielt 1985 im Raw Meiningen den Rahmen der verunfallten 52 8101, die im September 1985 in Meiningen zerlegt wurde.

In der Leistung waren die Baureihen 50.35–37 und 52.80 gleichwertig, hatten sie doch baugleiche Kessel und gleiche Zylinderdurchmesser. Weil man bei beiden Baureihen die Anpassung der Rekokessel

am Rahmen vorgenommen hatte, blieb der Kessel ein freizügiges Tauschteil. Es sind zwischen beiden Baureihen Kesseltausche vorgenommen worden.

Die nicht rekonstruierten Maschinen der Baureihe 52 sind bis zur Mitte der siebziger Jahre allmählich von den Schienen verschwunden, weil immer mehr Diesellokomotiven der Baureihe V 1002-8 (Baureihe 110) ausgeliefert worden sind, die wesentlich wirtschaftlicher arbeiteten (nicht nur durch die Einmann-Bedienung) und mit 15 t Radsatzfahrmasse universell einsetzbar waren. Verunfallte 52er, die Schäden am Rahmen hatten, sind ohne Zögern ausgemustert worden. Bei vielen anderen Maschinen vermerkt das Ausmusterungsprotokoll, dass die Rahmen zu 70 % verschlissen seien und eine Aufarbeitung wirtschaftlich nicht vertretbar sei. Wollte man die Lokomotiven weiterhin in Betrieb halten, hätte man neue Rahmen bauen müssen. Es bleibt ein Phänomen, dass diese für eine Einsatzzeit von etwa fünf Jahren konzipierten Lokomotiven, bei denen die Hersteller deshalb Materialdopplungen bei Kessel- und Rahmenblechen (das sind Walzfehler, bei denen zwei Materialsichten nicht homogen verbunden sind, d.h. an diesen Stellen sind die Bleche geschwächt) in Kauf nehmen mussten, noch 25 Jahre später voll einsatzfähig waren.

Die Baureihe 110 hatte zum Beginn der 1980er Jahre auch die ersten Exemplare der Baureihe 52.80 an den Rand gedrängt. Die durch Devisenmangel bedingte Ölkrise, die zum Abstellen aller ölgefeuerten Dampflokomotiven zum Jahresende 1981 zwang, verhalf nicht nur der Baureihe 41, sondern auch der Baureihe 52.80 zu einer Renaissance.

Das Raw Meiningen reaktivierte viele Maschinen, die daran erkennbar waren, dass die Verkleidung der Winterthur-Druckausgleicher fehlte und Rahmen und Radsatzgruppen rotbraun lackiert waren, weil rote Farbe gerade Mangelware war.

Das Abstellen ölgefeuerter Lokomotiven der Baureihe 44 führte 1982 zur Beheimatung von Maschinen der Baureihe 52.80 beim Bw Sangerhausen, wo sie Zug- und Schiebedienste auf der Rampe nach Riestedt übernehmen mussten, bislang eine Domäne der Baureihe 44.0.

Immerhin erreichten 133 Lokomotiven der Baureihe 52.80 den Umzeichnungsplan vom 01.01.1992, mit dem die DR-Lokomotiven in das DB-Schema vereinnahmt wurden. Bei vielen Lokomotiven stand der Vermerk „z-Park“. Zum Zeitpunkt der Umzeichnung gab es für die Lokomotiven jedoch nichts mehr zu befördern, denn der offizielle Abschied vom Dampfbetrieb auf den Normalspurgleisen der DR lag schon einige Jahre zurück und fand am 29. Oktober 1988 statt. Auch Heizleistungen waren kaum noch gefragt. Die Lokwerkstatt Zittau-Pethau war 1990 sicherlich eine der letzten Dienststellen, die voll funktionstüchtige 52-Reko als Heizloks verwendeten. Diese Maschinen fuhren täglich ins Bw Zittau, um ihre Betriebsvorräte zu ergänzen.

Mit den Baureihen 50.35–37 und 52.80 endete die normalspurige Dampftraktion bei der Deutschen Reichsbahn. Die Maschinen der Baureihe 52, die nur für die „wenigen“ Kriegsjahre konzipiert waren, haben ein Dienstalter von 40 und teilweise von 50 Jahren erreicht, was für die Güte der Konstruktion und die Qualität des Erhaltungswesens bei der Deutschen Reichsbahn spricht. □



Noch im April und Mai 1989 (!) setzte man zur Schulung von Personal für Heizlokomotiven regelmäßig eine 52.80 ein (Kremmen, 15. Mai 1989).

FOTO: K. KOSCHINSKI

SCHLAGADER DES GÜTERVERKEHRS

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



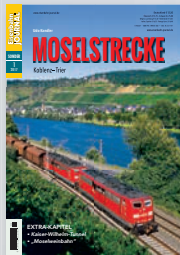
E 18 und E 19
Best.-Nr. 531602



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!



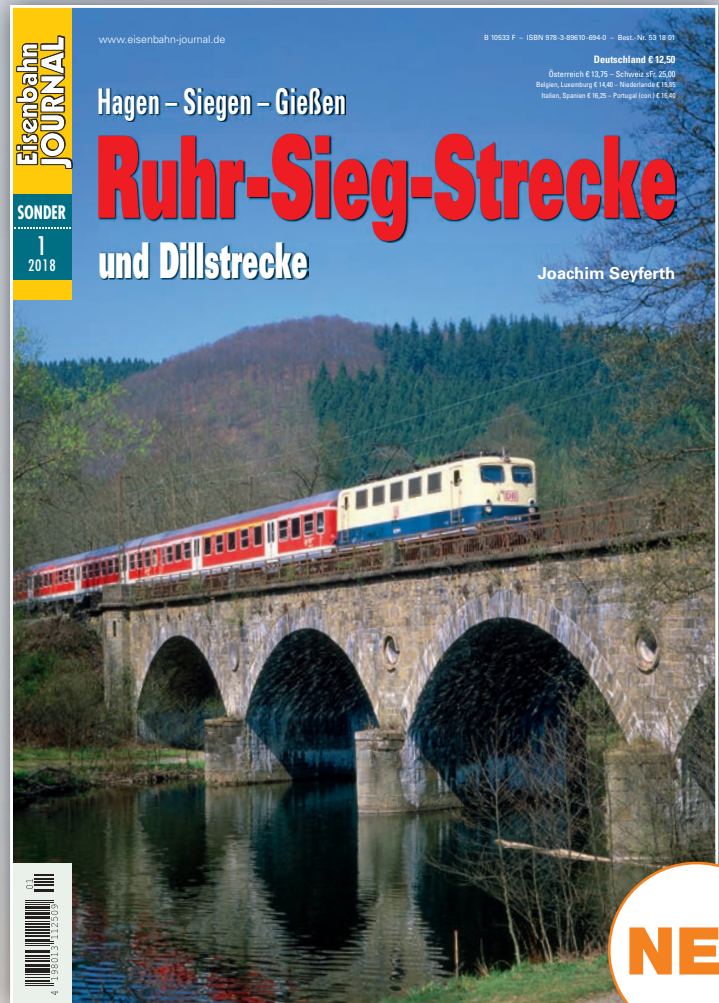
Baureihe 01.10
Best.-Nr. 540801-e



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

MOMENTE

Ein Schelm, wer Böses denkt...

TEXT UND FOTO: AXEL JOHANSEN

Ein paar Jahre lang war ich in einer Journalisten-Gewerkschaft stellvertretender Landesvorsitzender in Nordrhein-Westfalen. Wegen der vielen Gremiensitzungen führte diese ehrenamtliche Tätigkeit zu zahlreichen Zugreisen. Köln, Düsseldorf, Frankfurt, Dortmund, Berlin und München standen öfters auf dem Terminkalender. Auch Oberhausen war häufiger der „Austragungsort“ solcher Veranstaltungen. Wir tagten dann in den Räumlichkeiten des Rheinischen Industriemuseums, das direkt am Nordausgang des Hauptbahnhofs liegt.

Je nach Ende der Sitzungen ergaben sich gelegentlich Wartezeiten, um den passenden Zug in die Heimat zu finden. An warmen Tagen war es stets besonders angenehm, sich auf einer Bank am Bahnsteig niederzulassen und den Bahnbetrieb, das Kommen und Gehen der Fahrgäste, die Rangierbewegungen und vieles mehr zu beobachten. Leider gab es zu dieser Zeit schon kei-



nen Gepäcktransport mehr bei der Bahn, so dass es auch keine Elektrokarren mit gefühlt zehn Anhängern zu beobachten gab, die von mutigen Arbeitern mit abenteuerlichen Kurvenfahrten an den Packwagen bugsirt werden mussten. Solchen Manövern zuzuschauen war einst eine meiner Lieblingsbeschäftigungen auf Bahnhofen – jedenfalls wenn es nichts zu fotografieren gab.

In Oberhausen Hbf war es an diesem Wochentag irgendwann zu Beginn dieses Millenniums einigermaßen öde. Einen Fotoapparat hatte ich immer dabei, denn wenn ich keinen dabei gehabt hätte, wäre sicher über kurz oder lang irgendeine Rarität vorbeigefahren. Aber so? Es tat sich nichts. Am Bahnsteig gegenüber fiel mein Blick auf ein Werbeplakat der Deutschen Aidshilfe. Da kommt man ins Schmunzeln, besonders als Brillenträger. Aber die Gedanken sind bekanntlich frei... Die Deutsche Aidshilfe hat die Orte, an denen sie dieses und andere Hingucker-Pla-



kate aufhängt, sicher mit Bedacht ausgewählt. Unmittelbarer wäre die Wirkung vielleicht noch in der Nachbarschaft von Vergnügungslökalen jeglicher Couleur. Mir fehlte in diesem Moment ein wenig der Zusammenhang mit Eisenbahn, Bahnsteig, Fahrgästen, Bahnhof usw., obwohl grundsätzlich solche Zusammenhänge zu den Örtlichkeiten, an denen die Plakate hängen, wohl nur sehr bedingt und längst nicht immer vorhanden sind. Werbung für Reisen mit der Bahn, das hätte ich hier am Bahnsteig passender gefunden. Andererseits: Wer das Plakat auf dem Bahnsteig sieht, der reist ja wohl ohnehin schon mit der Bahn, braucht also keine Reisewerbung mehr.

Eine S-Bahn fuhr auf meinem Bahnsteig ein und unterbrach meine Gedanken. Die Brille auf dem Plakat schaute mich nun im Takt von Sekundenbruchteilen in schneller Folge durch die vorbeirauschenden Waggonfenster an, bis die nachschiebende 143 rechts

von mir zum Stehen kam. Jetzt fiel es mir wie Schuppen von den Augen: Die Brillengläser und die Scheinwerferfassungen der ehemaligen DDR-Lok – da war doch eine Ähnlichkeit einfach nicht von der Hand zu weisen! Man macht sich ja so seine Gedanken: Ob die DDR-Oberen die Ähnlichkeit bedacht hatten, als sie in ihrer Zentrale für Lok-Design dieser Formgebung zustimmten? Oder hätten sie dieses Aussehen verworfen, wenn sie das Plakat zu ihren Zeiten gekannt hätten? Sicher, darüber muss man sich heute keine Gedanken mehr machen. Obwohl die ja frei sind. Oder sind sie es doch nicht? Ich habe meine Zweifel, denn seit meiner Begegnung mit Brille und Lok beschleicht mich beim Anblick von Maschinen der Baureihen 143, 155 oder anderer aus realsozialistischer Produktion immer der mutmaßliche, in Oberhausen erkannte Zusammenhang. „Honi soit qui mal y pense“ – oder frei aus dem Französischen übersetzt: ein Schelm, wer Böses dabei denkt... □

GESCHICHTE UND ZUKUNFT DER RUHR-SIEG- UND DILLSTRECKE

Die Schienenachse
Hagen – Siegen –
Gießen, bestehend
aus der „Ruhr-Sieg-
Strecke“ im westlichen
und der „Dillstrecke“
im östlichen Abschnitt,
zählte mit ihrem 180
Kilometer langen
Verlauf zwischen den
Wirtschaftszentren
Ruhr- und Rhein/
Main-Gebiet zu
einer der wichtigsten
Hauptabfuhrstrecken.
Jahrzehntelang trug sie
schweren Kohle- und
Stahlverkehr, heute ist
sie vor allem ein Opfer
des Strukturwandels
im Ruhrgebiet und
weist sowohl im
Güter- als auch im
Personenverkehr nur
noch vergleichsweise
bescheidenen Verkehr
auf. Die Geschichte
dieser Strecke ist reich –
trifft dies auch auf ihre
Zukunft zu?

VON JOACHIM SEYFERTH



HAUPTABFUHRSTRECKE



ODER PROVINZBAHN?

Schwerindustrie in der Idylle, Pop-Wagen in Plettenberg, Rampen mit geschobenen Güterschlangen, Abellio in Altena und Rollmöpse im Hünengraben – all dies fand oder findet man mitten in Deutschland zwischen zwei bedeutenden Industrieregionen, nämlich dem Ruhrgebiet und Mittelhessen nahe dem Rhein-Main-Gebiet. Aber diesmal nicht über Köln und am Rhein entlang, sondern auf direktem und kürzestem Weg durch das Sauer- und Siegerland sowie den Dillkreis. Natürlich geht es um die Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen in Westfalen über Siegen ins hessische Gießen, lange Zeit eine hochfrequentierte Hauptabfuhrstrecke im Güterverkehr sowie eine alternative und oft sogar schnellere und billigere Route für Fernreisende zwischen Frankfurt am Main und Hagen oder Münster.

Bei vielen Eisenbahnfreunden stand und steht diese Strecke immer ein wenig im Schatten anderer Hauptabfuhrstrecken wie etwa den Rheinstrecken oder der Nord-Süd-Strecke, obwohl die Ruhr-Sieg-Strecke ganz abgesehen von ihrer unverzichtbaren Bedeutung seit jeher mindestens drei große Attribute aufzuweisen hat: herrliche Landschaften, eine große Vielfalt an Bahnbetrieb sowie eine hochinteressante Industriekultur entlang ihres Streckenverlaufs und ihrer abzweigenden Bahnen. Über mehr als eineinhalb Jahrhunderte war die Eisenbahn aus den Regionen zwischen Lenne und Lahn nicht wegzudenken, sie erst trug zur Prosperität dieser Achse von Nordwest nach Südost entscheidend bei und nur in den

letzten Jahrzehnten ist es durch den Strukturwandel im Ruhrgebiet sowie wegen zahlreicher Streckenstilllegungen links und rechts der Ruhr-Sieg-Strecke hier (leider) wieder ruhiger geworden.

Als „Ruhr-Sieg-Strecke“ wird – so wie es schon der Name sagt – streng genommen nur der Streckenabschnitt zwischen Hagen und Siegen bezeichnet. Bei der Fortsetzung bis Wetzlar und Gießen handelt es sich um die so genannte „Dillstrecke“, die insbesondere in der letzten Zeit als solche herausgestellt wird – nicht zuletzt auch wegen der unterschiedlichen Regionalverkehre östlich (Dillstrecke) und westlich (Ruhr-Sieg-Strecke) von Siegen. Dennoch hat sich traditionell für den kompletten und rund 180 Kilometer langen Verlauf dieser Hauptabfuhrstrecke zwischen Hagen in Westfalen und dem hessischen Gießen der Begriff „Ruhr-Sieg-Strecke“ etabliert, weil vor allem in der Vergangenheit die meisten Züge (Güter- wie auch hochwertiger Reisezugverkehr) die gesamte Strecke zwischen Gießen und Hagen befahren haben. Insbesondere DB-intern wurde und wird der gesamte Abschnitt ohnehin als Ruhr-Sieg-Strecke bezeichnet, dies findet man sowohl in zahlreichen internen Fahrplan-Unterlagen als auch bei der ehemaligen und jahrzehntelangen Kursbuchnummer 360, welche die Gesamtstrecke Hagen – Siegen – Dillenburg – Gießen umfasste.

Die betrieblichen und atmosphärischen Höhepunkte der Ruhr-Sieg-Strecke fanden zweifelsohne zur Dampflokomotivzeit statt: Während die Fahrgäste in den Reisezügen, die noch in der Nachkriegszeit

Vorhergehende Doppelseite: Ein klassischer und betrieblicher Mittelpunkt der Ruhr-Sieg-Strecke war Altena rund am Fuß der Rampe nach Welschen Ennest: 44 949 mit schwerem Stahlzug und Schublok (ebenfalls eine 44) bei der Ausfahrt (30. Juli 1963).
FOTO: DR. ROLF BRÜNING

Rechts: Rund 180 Kilometer verlaufen Ruhr-Sieg- und Dillstrecke vom Ruhrgebiet nach Mittelhessen – früher Hauptabfuhrstrecken, heute Opfer des Strukturwandels in der Stahlindustrie.

Unten: Historische Ansicht vom Bau des Rahrbacher Tunnels am Kulminationspunkt zwischen Littfeld und Welschen Ennest.
ABB.: SLG. SEYFERTH (2)





01 015 mit D 84 von Oberhausen nach Frankfurt am Block Pasel zwischen Plettenberg und Rönkhausen (August 1961).

Zwei Jahre später: Ebenfalls D 84, jetzt mit Baureihe 23 im Lennetal zwischen Altena und Werdohl (April 1963). FOTOS: LUDWIG ROTHOWE (2)





Rechts: Dampfqualm in der Nase: 03.10 mit Personenzug nach Siegen am Block Siesel bei Plettenberg (August 1961).

Unten: Eine der typischen Lennebrücken der Ruhr-Sieg-Strecke, hier bei Lenhausen mit solo fahrender 50 (April 1962).



meist mit den mittelgebirgstauglichen Maschinen der Baureihen 03.10, 38, 39 oder 41 bespannt waren, vom Abteil aus die kurvenreiche Fahrt und das abwechslungsreiche Landschaftspanorama genossen, waren die Lokmannschaften auf entgegenkommenden schweren Güterzügen selbst im Winter eher am Schwitzen, denn neben durchschnittlichen Steigungen waren hier zusätzliche Rampenabschnitte zu bewältigen, die regelmäßig ein oder sogar zwei Schublokomotiven erforderten. Kulminationspunkte hierbei waren und sind insbesondere der Rahrbacher Tunnel bei Welschen Ennest sowie der 2652 Meter lange Rudersdorfer Tunnel zwischen Siegen und Haiger, die selbst zu heutigen Zeiten mit starken Drehstrom-Elektrolokomotiven im Bedarfsfall noch mit einer zusätzlichen Schublok erreicht werden.

Für die Entstehung und Geschichte der Strecke ist ein einziges Wort verantwortlich: Eisen! Und in nur fünf Jahren wuchs zusammen, was zusammengehört – zwischen 1856 und 1861 wurde eine dampfbetriebene Bahn zwischen Hagen und Siegen beschlossen

und gebaut. Nachdem bei der Streckenführung drei Varianten zur engeren Wahl standen, nämlich die „Volmeline“ von Hagen über Brügge, Meinerzhagen und Olpe, die „Lenne-Lippe-Linie“ entlang der namensgebenden Flüsse sowie die „Lenne-Hundem-Linie“, die über Altenhundem und Werdohl führt, wurde schließlich die letztgenannte Linienführung beschlossen.

Die nunmehr auf 106 Kilometer Länge projektierte Bahn zwischen Hagen und Siegen bot in den Augen der Westfalen die Herausforderungen einer „Gebirgsbahn“ und diese Anschauung war angesichts der steigungs-, tunnel- und krümmungsreichen Strecke im engen Tal der Lenne sogar nicht unberechtigt: Die stärkste Neigung betrug 1:72 gleich etwa 14 Promille, der kleinste Gleishalbmesser 314 Meter (wobei rund die Hälfte der gesamten Strecke im

Bogen lag) und 16 Mal musste die Lenne überquert werden, hinzu kamen zehn weitere Brücken. Eine weitere Schwierigkeit war der Bau von elf Tunneln mit bis zu 935 Meter Länge, der höchste Punkt der Strecke sollte mit rund 420 Metern über dem Meeresspiegel bei Welschen Ennest nahe dem knapp 700 Meter langen Rahrbacher Tunnel liegen. Bis hierhin sollte sich dann auch die insbesondere zu Dampflokzeiten berühmte Rampe von Altenhundem her erstrecken.

Unter der Leitung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn fand der Bau der 106 Kilometer langen Ruhr-Sieg-Bahn schließlich von 1858 bis 1861 statt und zog nicht unerwartet einige Probleme mit sich. An der Errichtung der Tunneln war daher auch der österreichische Ingenieur Franz von Rziha (1831 – 1897) beteiligt, der schon am Bau der Semmeringbahn sowie am schwierigsten Teil der Strecke von Kreiens nach Holzminden mitgearbeitet hatte. Der rund zwanzig Kilometer lange Abschnitt von Hagen bis Letmathe wurde am 21. März 1859 eröffnet, der zehn Kilometer lange Streckenabschnitt von Letmathe bis Altena am 17. Juli 1860 und schließlich das letzte und mit 75 Kilometern längste Teilstück von Altena bis Siegen am 6. August 1861. Einen Tag zuvor war am 5. August 1861 die Ruhr-Sieg-Eisenbahn feierlich eingeweiht worden. Ein dabei eingesetzter Festzug entgleiste in Grevenbrück (heute Lennestadt-Grevenbrück), ohne dass jedoch Verletzte zu beklagen waren.



Als Post und Expressgut noch Eisenbahn fuhr: Szene am alten Gepäckwagen des E 2848 im Bahnhof Altenhundem (2. November 1981).

Unten: Typisch Ruhr-Sieg-Strecke, typisch Sauerland: 110 145 mit D 815 auf Talfahrt zwischen Welschen Ennest und Littfeld (10. Mai 1981).

FOTOS: JOACHIM SEYFERTH (3)



Im Norden schloss die neue Ruhr-Sieg-Strecke nun an die Stammstrecke Elberfeld – Schwelm – Dortmund der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn an, im südlichen Endpunkt Siegen an die Zweigstrecke Betzdorf – Siegen, die von der Köln-Mindener Eisenbahn im Rahmen der 183 Kilometer langen Gesamtstrecke von Köln nach Gießen am 10. Januar 1861, also rund ein halbes Jahr vor Fertigstellung der Ruhr-Sieg-Strecke, in Betrieb genommen worden war. Ein durchgehender Betrieb zwischen Hagen und Köln war nun also möglich, Züge von Hagen nach Gießen mussten jedoch in Betzdorf Kopf machen, um über die am 12. Januar 1862 durchgängig befahrbare heutige Hellertalbahn via Burbach nach Haiger und Dillenburg zu gelangen. Von dort aus ging es dann über die ebenfalls von der Köln-Mindener Eisenbahn erbaute Fortsetzung der Deutz-Gießener Bahn (also der heutigen Dillstrecke) weiter nach Wetzlar und Gießen; diese Linie wurde ebenfalls im Januar 1862 eröffnet.

Die direkte Verbindung zwischen Siegen und Haiger wurde erst rund fünfzig Jahre später zwischen 1911 und 1915 erbaut, denn Mitte des 19. Jahrhunderts erschien den Bahnbau-Ingenieuren die Trassierung einer direkten Linie noch zu aufwändig und teuer, da zwischen Siegen und Haiger die Tiefenrother Höhe zu überwinden war, ein zwischen Rudersdorf und Dillbrecht gelegener und 552 Meter hoher Ausläufer des Rothaargebirges an der heutigen Grenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Hessen. Der Bau langer Tunnel war um 1860 jedoch noch sehr schwierig und langwierig, denn beispielsweise stand das Dynamit noch nicht zur Verfügung, das erst 1866 von dem schwedischen Chemiker Alfred Nobel erfunden wurde. So war Siegen zwar von Norden her durch die

Bergisch-Märkische Eisenbahn an das Ruhrgebiet angeschlossen, aber Züge, die weiter nach Süden fahren sollten, mussten den Umweg über Betzdorf nehmen. Als am 1. Dezember 1915 die direkte Verbindung zwischen Siegen und Haiger in Betrieb genommen wurde, verkürzte sich in dieser Relation die Fahrt um rund 30 Kilometer und eine durchgehende Achse Hagen – Gießen bzw. Ruhrgebiet – Mittelhessen war realisiert. Ermöglicht wurde dies vor allem durch drei große Ingenieurbauwerke: das Niederdielfener Viadukt (Länge 133 m), das Rudersdorfer Viadukt (Länge 184 m) und insbesondere das Rudersdorfer Tunnel (Länge 2652 m).

Die hauptsächliche Bestimmung der Ruhr-Sieg-Strecke war von Anfang an der Güterverkehr für die örtliche Schwerindustrie, der Personenverkehr hingegen war eher ein „Spätentwickler“. Bereits ein Jahr nach der Eröffnung wurden im Jahre 1862 rund 550.000 Tonnen befördert, im Jahre 1874 hatte sich diese Menge auf 2.225.000 Tonnen nahezu vervierfacht. Durch den Bau zahlreicher abzweigender Nebenbahnen sowie durch die Entstehung mehrerer Kleinbahnen (u.a. Kreis-Altenaer Eisenbahn, Plettenberger Straßenbahn, Hohenlimburger Kleinbahn) wurde die Region noch weiter erschlossen und die Ruhr-Sieg-Bahn einschließlich ihrer Fortsetzung entlang der Dill mit weiterem Verkehrsaufkommen vor allem beim Güterverkehr gespeist. Bis zum Ersten Weltkrieg fand hier die Blütezeit der Eisen- und Stahlindustrie statt, obwohl die immer größer werdende Ruhrindustrie allmählich zum schärfsten Rivalen für die Siegerländer wurde.

Nach der Aufnahme des elektrischen Betriebes ab 14. Mai 1965 wurden die Güterzüge noch mehrere Monate teils weiterhin mit Dampflokomotiven gefahren, da sich die Ausbildung der Ellok-

Schneetreiben zwischen Littfeld und Welschen Ennest mit 151 044 – die ersten beiden Wagen nutzen das Lichtraumprofil voll aus (4. April 1984).





Oben: Bahnsteig-Zwillinge und „Rollmöpse“ in Kirchhundem – 151 060 mit Stahlzug vom Ruhrgebiet ins Siegerland (12. Januar 1982).

FOTOS: JOACHIM SEYFERTH (2)

Links: Noch stehen Formsignale in Gießen-Bergwald, dem Beginn von Dill- und Ruhr-Sieg-Strecke (152 040 mit EZ 51696 von Nürnberg nach Gremberg am 2. Juni 1917).

Unten: Mitunter sind die Wagen wichtiger als die Lok: Typischer Stahlzug mit 151 129 am Westportal des Rudersdorfer Tunnels (2. August 1917).

FOTOS: HEIKO ERNST/SAMMLUNG SEYFERTH (2)



Führer und die Stationierung ihrer Lokomotiven noch einspielen musste. Dagegen konnte sich der Einsatz von Dampflokomotiven auf den Zweigstrecken und für den Rangierdienst (z.B. im Raum Dillenburg) noch bis Anfang der 1970er Jahre halten. Mit der sukzessiven Zuteilung weiterer Elloks der Baureihen 140, 141 und 150 erlangte jetzt das Bahnbetriebswerk Hagen-Eckesey die größte Zuständigkeit für die Bespannung der Güterzüge auf der Achse Hagen – Gießen und darüber hinaus. Ab Sommerfahrplan 1965 übernahmen für knapp zehn Jahre auch Aschaffenburg E 94 die Bespannung der Güterzüge ab 1600 Tonnen auf dieser Relation, wobei mit Langläufen von Hagen-Vorhalle nach München (rund 650 km) damals die längsten Güterzugumläufe der DB überhaupt gefahren wurden. Zwischen 1973 und 1977 erhielt Hagen-Eckesey dann rund 85 Maschinen der Baureihe 151, die fortan das Güterzugbild prägten.

Der Personenverkehr auf der Ruhr-Sieg- und Dillstrecke erreichte Ende des 20. Jahrhunderts mit dem D-City, dem Interregio und sogar Autoreisezügen (Verladestation Siegen-Weidenau) sein höchstes Niveau. Zur Dampflokezeit kamen vor den Schnell-, Eil- und Personenzügen die Baureihen 01, 01.10, 03, 03.10, 23, 38.10,

Zugbegegnung der neuen Art: FLIRT-Triebwagen von „Abellio“ auf dem denkmalgeschützten Ütterlingser Viadukt bei Werdohl (30. November 2011).

FOTO: REINER MÜLLER



Noch fährt die erste 151: 151 001 mit typischem Audi-Zug von Ingolstadt zu den Seehäfen, hier auf dem Rudersdorfer Viadukt (18. Juli 2017).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

39, 41, 50 und 86 zum Einsatz. Nach der Elektrifizierung wurden die Reisezüge meist mit den üblichen Einheits-Elloks (110, 112, 140, 141) gefahren, später auch mit der BR 111 in überwiegend orange-kieselgrauer „Ruhr-Lackierung“ und teilweise auch mit BR 151.

Aktuell verkehren zwischen Gießen und Hagen keine planmäßigen Fernreisezüge, zum Winterfahrplan 2002 hatte die Strecke ihr letztes Interregio-Zugpaar verloren. Der heutige Regionalverkehr der Verkehrsgesellschaften Abellio und Hessische Landesbahn erinnert hinsichtlich der eingesetzten und teils (zu) kurzen Triebzüge eher an eine Nebenstrecke als an eine bedeutende Hauptbahn.

Auch der Güterverkehr ist im Gegensatz zu seinen Hoch-Zeiten im vorigen Jahrhundert erschreckend um mindestens drei Viertel geschrumpft, die einstigen Bahnbetriebswerke entlang der Strecke haben schon längst keine Bedeutung mehr und sind nahezu verschwunden.

Nun will die DB mit einer so genannten „Fernverkehrsoffensive“ wieder alle Großstädte an das Fernverkehrsnetz anschließen – so auch die Stadt Siegen mit einer zweistündlich verkehrenden Intercity-Verbindung von Münster über Dortmund nach Frankfurt. Fünf IC-Zugpaare mit Doppelstockwagen sollen anstelle der

aktuellen RE-Züge verkehren und sogar deren Haltestationen bedienen, womit aber keine Fahrzeitverkürzung versprochen wird. Grund für das Umdenken der DB ist auch die Freigabe von Fernbus-Linien vor einigen Jahren, welche das Unternehmen unter Druck bringt. Die Pläne der DB könnten aber bereits wieder vor dem Aus stehen, weil diese von den beteiligten Ländern und Kreisen – auch in Siegen – abgelehnt werden. Zum einen traut man ganz grundsätzlich der krisengebeutelten DB nicht mehr viel zu und zum anderen fürchtet man, dass eine derart realisierte IC-Linie die bestehenden und relativ erfolgreichen Regionalverbindungen „kannibalisiert“, also schwächt. Die bestehende RE-Linie mit FLIRT-Triebwagen verkehrt bereits mit straffer Fahrzeit zwischen Frankfurt und Siegen, einen durchgehenden Verkehr nach Hagen legt man indes lieber in die Hände der neuen „Länderbahnen“, die flexibler und kundenorientierter als die DB agieren würden. Zudem sei Ende 2016 der Vertrag mit Abellio zur Bedienung der Ruhr-Sieg-Strecke mit RB- und RE-Zügen ab 2019 verlängert worden, die IC-Pläne der DB somit obsolet.

Beim Güterverkehr, der mit rund 120 täglichen Zügen einst das dominierende Merkmal der Achse Hagen – Gießen war, ist die jüngere Entwicklung noch drastischer: Auf rund ein Zehntel geschrumpft, belaufen sich heutige Güterzug-Pausen auf oft bis zu drei Stunden und selbst bei Umleiter-Verkehren (beispielsweise von den Rheinstrecken) sind Ruhr-Sieg- und Dillstrecke bei weitem nicht ausgelastet. Gründe für den bereits mehrfach erwähnten starken Rückgang des Güterverkehrs sind der Strukturwandel im Ruhrgebiet (kaum noch Montantgut-Transporte), die beabsichtigte Reduzierung des örtlichen Güterverkehrs durch die DB AG (Stichwort: MORA C) sowie die einseitige Verlagerung der verbliebenen Verkehrsströme auf die Rheinstrecken. Die DB verweist immer wieder auf die derzeitige Belastung des Knotens Friedberg und des nur zweigleisigen „Flaschenhalses“ nach Gießen. Da aber zu den Hoch-Zeiten des Güterverkehrs die Züge dort im Blockabstand weitgehend flüssig und anstandslos rollten, dürften die Engpässe beim Güterverkehr über Siegen eher in den Knoten Frankfurt und Hanau mit ihren derzeit noch unzureichenden sowie komplizierten und somit betriebshemmenden Gleisanlagen und -kapazitäten liegen.

Aktuell ist die Ruhr-Sieg-Strecke nun als Teil der Relation Hagen – Hanau als Ausbaustrecke im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführt, nachdem sie zuvor folgenlos im BVWP 1995 enthalten war. Bei der letzten Überprüfung des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes im Jahr 2010 war eine Ertüchtigung der Strecke noch als unwirtschaftlich eingestuft worden. Als einzige Umgehungsstrecke zu den Strecken im Rheintal mit nemenswertem Potenzial wurde in einer Untersuchung nunmehr die Ruhr/Rhein-Sieg-Achse Hagen/Köln – Siegen – Gießen – Hanau ermittelt. Für Züge der Verbindung der ARA-Häfen (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen)/Ruhrgebiet mit Bayern/Österreich/Südosteuropa stelle die Strecke über Siegen eine um 40 Kilometer kürzere und damit attraktivere Wegführung im Vergleich zu den beiden Strecken links und rechts des Rheins dar.

Unter dem Punkt „Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf“ ist eine zusammengefasste Maßnahme „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“ enthalten. Diese beinhaltet u.a. Blockverdichtungen zwischen Kreuztal und Siegen, den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Siegen – Siegen-Ost, die komplette Zweigleisigkeit der Strecke Troisdorf – Siegen sowie die Herstellung des KV-Profiles P/C 400 an allen Tunneln zwischen Hagen und Siegen zur Verlegung von Teilen des Containergüterverkehrs von den Rhein-Strecken auf die Ruhr-Sieg-Strecke. Eine ursprünglich angedachte Abflachung der 14-Promille-Rampe von Lennestadt-Altenhundem nach Welschen Ennest wurde nicht in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen. Die Sanierung des rund 2650 Meter langen Rudersdorfer Tunnels einschließlich des Baus einer zweiten Röhre ist hingegen vorgesehen, bislang jedoch ebenfalls mehrfach verschoben worden.

Da aber mittlerweile immerhin bereits einige Maßnahmen wie Elektronische Stellwerke, Gleis- und Oberleitungs- sowie Bahnübergangs-Modifizierungen vorgenommen wurden, darf man gespannt sein, wann neben wenigen Taten und mehrheitlichen Lippenbekenntnissen auch wieder eine adäquate Anzahl von Güterzügen folgt. Denn im Gegensatz zum Rheintal ist man am historisch gewachsenen Industriestandort Siegerland keinesfalls eisenbahnfeindlich eingestellt, sondern wünscht sich hier sogar eine Belebung des Schienenverkehrs, weil große Teile der Bevölkerung aus Tradition und trotz aller Rückgänge (noch) mit der Eisenbahn verwurzelt sind, die eben mehrheitlich auch aus dem Rohstoff ihrer Heimat, dem Eisen, besteht... □

**Zum Weiterlesen jetzt am Kiosk:
Die Sonderausgabe Ruhr-Sieg-
Strecke und Dillstrecke**



Miniland heißt bald Blue Brix

**Neueröffnung am
2. Februar 2018
in Straubing**

**Unsere Welt
in Miniatur wächst**



www.BlueBrix.de

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

DAMPF-REPORT BUNDESBAHN

Teil 13b: Die Bestandsaufnahme des Dampflokbetriebs bei der DB führt uns ein zweites Mal in die **Bundesbahn-Direktion Hannover**. Diesmal besuchen wir die Maschinenämter Hameln, Hannover und Minden

TEXT: HORST OBERMAYER

Ottbergen, die Gegend um Altenbeken und das Weserbergland zogen bereits in den sechziger Jahren viele Eisenbahnfreunde an. Steigungsreiche Strecken und die bergwärts stampfenden, mit Lokomotiven der Baureihe 44 bespannten Güterzüge boten noch „Dampf pur“. Nur das Bw Holzmin-
den war 1959 schon dampffrei.

Im Rahmen des Üblichen hielt sich der Lokomotivbestand zu Beginn des Jahres 1959 im Bw Altenbeken. Reisezüge wurden noch mit der P 8 bespannt, Güterzüge mit 50ern, und im täglichen Rangierdienst mühten sich 94er. Bereits von der Ausbesserung zurückgestellt warteten die 91 1661 und 1683 auf die Ausmusterung. Bis 1962 war die Dampflokbewohnung in Altenbeken abgeschlossen. Einige Maschinen fanden in Hameln eine neue Heimat.

MASCHINENAMT HAMELN

Der Bestand im Bw Hameln unterschied sich Ende der fünfziger Jahre nur wenig von dem Altenbekens. Statt der preußischen T 9.3 oblag ein Teil des Rangierbetriebs den T 14.1 mit den Betriebsnummern 93 720, 918, 922, 965, 1007 und 1093. Zu Beginn der sechziger Jahre kamen 44er hinzu, am Ende auch noch für kurze Zeit zwei 23er.

Nach vollzogener Elektrifizierung der Strecke nach Altenbeken im Mai 1971 waren 16 Fünffziger übriggeblieben. Genau ein Jahr später kam auch der Abschied für diese Fahrzeuge.

Am 1. Februar 1969 hatte das Bw Hildesheim die letzten Dampflokomotiven an Hameln und Braunschweig abgegeben, blieb aber weiterhin Personaleinsatz-Bw für Maschinen aus Hameln, Lehrte und Ottbergen. Nach Fahrzeugen der Baureihen 38.10, 50, 55.25, 64 und 91.3, die 1959 noch im Einsatz standen, kamen ab 1962 verschiedene 78er, 93er und ab Mai 1966 auch 44er nach Hildesheim. Nach Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Hamm und Hannover im September 1968 wurden die letzten Dampflokomotiven jedoch innerhalb eines halben Jahres entbehrlich.

Das Bw Ottbergen mit Maschinen der Baureihen 38.10, 50 und 91.3 entwickelte sich ab den sechziger Jahren zu einer wahren 44er-Hochburg und zum Ziel unzähliger Lokofotografen aus dem In- und Ausland. Während die 91er und 38er bald, die 86er etwas später ausschieden, konnten sich die 50er weitgehend behaupten. Die Anzahl der 44er stieg dagegen von Jahr zu Jahr und erreichte 1973 einen Höchststand mit 45 Fahrzeugen. Erst im Mai 1976 wurde die Dampflokkunterhaltung in Ottbergen

Gekonnt eingefangene Dampflokatmosphäre in Hannover Hbf um 1958.

FOTO: W. HAUSCHILD, BILDAGENTUR HECHT & ZIMMERMANN







Oben:
Ottbergener 44er mit Dg im August 1975 bei Lutter am Barenberge (Strecke Braunschweig – Seesen).

FOTO: U. PAULITZ

Mitte:
050 541 vom Bw Lehrte ist am 6. August 1974 bei Vechelde (Strecke Braunschweig – Hannover) mit einem Blechrollen-Gag unterwegs.

FOTO: W. BÜGEL

Rechts:
In der Regel wurden die Güterzüge zwischen Herzberg (Harz) und Ellrich in der DDR mit 50ern vom Bw Lehrte bespannt. Bei Überlast mussten die Züge Richtung Ellrich nachgeschoben werden, wie dieser Güterzug mit 050 446 und Schiebelok 044 334 vom Bw Ottbergen (bei Osterhagen, März 1976).

FOTO: OTTO TULPENKNECHT



aufgegeben. Ein kleiner Restbestand der „Jumbos“ gelangte noch zum Bw Gelsenkirchen-Bismarck und wenig später von dort als Schrott in die Hochöfen.

MASCHINENAMT HANNOVER

Obwohl mit einer Streckenlänge von nur 310 km eines der kleinsten Ämter in der BD Hannover, verfügte das MA Hannover mit 263 Fahrzeugen über den größten Dampflokbestand. In den fünf Betriebswerken waren im Jahre 1959 Maschinen von zwölf Baureihen stationiert. Etwas schwächer bestückt zeigte sich nur das Bw Hannover-Linden, das noch rund ein Dutzend Lokomotiven der Baureihe 56.20 und etliche T 16.1 unterhielt.

Das Bw Hannover stellte 1959 nur die Lokomotiven für den Reisezugdienst. Für Schnellzüge waren dies 37 Maschinen der Baureihe 01, die ein Jahr zuvor noch Tagesleistungen von mehr als 900 km erzielten. Unter diesen Fahrzeugen befand sich die 01 111, die bereits zurückverlegte Pumpen aufwies, Ende der fünfziger Jahre jedoch immer noch mit den großen Wagner-

Blechen fuhr. Etwas bescheidener war der 03-Bestand mit zehn Maschinen, und von der P 8 dampften vor Personenzügen noch elf Exemplare. Den Verschub erledigten die 89 7513 und 75.15 sowie die 91 642.

Das Vordringen von Elektro- und Diesellokomotiven in den Norden führte dazu, dass die letzten Dampfloks im Mai 1965 an das Bw Hannover Hgbf gingen, das auch schon in den Jahren zuvor etliche Reisezüge mit Maschinen der Baureihen 38.10 und 41 bespannte. Bis Mitte der sechziger Jahre waren die P 8 abgegeben oder ausgemustert, aber immer noch elf 78er im Nahverkehr tätig. Ein Dutzend 50er und je zehn 93er und 94er machten sich vor Güterzügen und im Verschiebebahnhof nützlich. Hinzu kamen weitere 50er und schließlich auch 17 Exemplare der Reihe 44. Nach Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs von Hamburg nach Osnabrück konnte ab Oktober 1968 auch im Bw Hannover Hgbf auf die Dienste der letzten Dampflokomotiven verzichtet werden. Darunter befand sich mit der 93 526 auch die letzte T 14.1 der Deutschen Bundesbahn, die am 11. Dezember 1968 in Lehrte ausgemustert wurde und nun zur

Sammlung des Deutschen Dampflokmuseums in Neuenmarkt-Wirsberg zählt.

Einige Jahre länger dampfte es im Bw Lehrte. Bis 1962 waren dort erst die letzten P 8 und acht T 9.3 ausgeschieden. Bis 1964 blieb der Bestand stets bei rund 60 Dampflokomotiven. Darunter befanden sich 14 Maschinen der Reihe 44, 40 Fünffziger, sechs 55er und drei 86er. Danach sank der Bestand bis 1968 auf 30 Fünffziger. Ab 1969 gab es wieder Zugänge von Maschinen der Baureihen 44 und 94.5. Im Jahre 1972 gingen die 44er an das Bw Ottbergen, der Zulauf von 50ern hielt weiterhin an und erreichte einen Höchststand von 75 Stück. Bis Ende August 1976 war davon nur noch ein trauriger Rest von sieben Maschinen vorhanden, die nun im Bw Duisburg-Wedau ihren letzten Tagen entgegensehen.

Das Bw Seelze, heute einer der großen Ellok-Betriebshöfe der DB AG, wies zu Beginn der sechziger Jahre einen rasch schwindenden Dampflokbestand auf. Die bevorstehende Elektrifizierung hatte hier eine besonders große Auswirkung. Zum Jahresende 1962 standen zwar immer noch 52 Dampflokomotiven zur Verfügung. Den





Die 18 323 und die 45 010, beide vom BZA Minden, präsentierten sich im besten Pflegezustand im Juni 1966 im Bw Minden dem Fotografen.

FOTO: R. HAHMANN



23 101 (Bw Minden) verlässt mit einem Eilzug am 4. Juli 1967 den Bahnhof Porta.

FOTO: A. LUFT



Die preuß. T 13 mit der Betriebsnummer 92 1072 (Bw Minden) rangiert am 26. August 1959 in Minden einen offenen Güterwagen.

FOTO: P. KONZELMANN

vorherrschenden Güterverkehr teilten sich 32 Maschinen der Reihe 44 und 13 Fünffziger. Nur noch für untergeordnete Dienste wurden zwei P 8 und fünf 55er herangezogen. Ende Oktober 1967 war dann in Seelze die Zeit des Dampfbetriebs vorüber.

MASCHINENAMT MINDEN

Mit den Betriebswerken Bielefeld, Löhne und Minden betreute das MA Minden zu Beginn des Jahres 1959 gerade noch drei Einsatzdienststellen und die zu Bielefeld zählende Außenstelle Neubeckum. Die größte Typenvielfalt war mit acht Baureihen von Dampflokomotiven in Bielefeld anzutreffen. Hinzu kamen Dieselloks V 20 und V 36 sowie einige ältere Brennkraft-Triebwagen.

Das Bw Bielefeld hatte im Februar 1958 acht Neubauloks der Baureihe 23 aus Paderborn erhalten. Zu fünf Maschinen der Baureihe 44 kam bis 1962 ein weiteres Exemplar hinzu. Der 50er-Bestand bewegte sich in dieser Zeit zwischen acht und elf Fahrzeugen. Fast schon ohne Beschäftigung waren 1959 die 56 2710, 2805, 2851 und die 78 080. Sieben zur Ausmusterung vorgesehene Lokomotiven sowie verschiedene 93er und 94er wurden bis 1962 durch zehn 86er ersetzt. Ende Mai 1966 hatten die letzten Dampflokomotiven das Bw Bielefeld verlassen.

Im Bw Löhne, das 1959 nur Güterzugloks der Baureihen 50, 52 und 55.25 beheimatete, befanden sich einige Maschinen besonderer Bauausführung. Dazu zählten die aus den 52 129 bis 135 umgebauten 50 3165 bis 3171, die wie fünf 52er große Mischvorwärmer aufwiesen. Diese Lokomotiven und zehn 52er der normalen Bauart wurden später durch Fahrzeuge der Reihen 41 und 50 ersetzt. Anstelle abgehender 55er übernahmen 86er und 94er den Rangierdienst, bevor im Mai 1970 alle Leistungen auf neue Diesel- und Elektroloks übergingen.

Auch im Bw Minden gab es ab 1959 einige Bestandsveränderungen. Altgediente P 8 mussten den neun fabrikneuen Maschinen 23 097 bis 105 weichen. Die bereits z-gestellten 56 2461 und 2766 sowie sechs 92er wurden durch drei 55er und fünf 86er ersetzt. Den Güterzugdienst nach Bremen, Braunschweig, Hamm und Osnabrück versahen 1962 noch 22 Exemplare der Reihe 44 und 16 Fünffziger. Bis zum Ende der Dampfloksbeheimatung am 30. September 1968 waren zehn weitere 44er nach Minden gekommen. Eine Sonderstellung nahmen die vom Bw Minden unterhaltenen Versuchs- und Bremsloks des BZA Minden ein. Außer den ehemals badischen 18 316, 319 und 323 waren dies die bayerische 18 505 mit fünfsigigem Tender sowie die mächtigen 45 010, 016, 019, 020 und 023. Als Letzte dieser Gruppe war die 18 323 am 3. Dezember 1969 ausgemustert worden. □

Ätztechnik

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

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

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

Böttcher Modellbahntechnik

Modelleisenbahnen und Zubehör
Landschaftsgestaltung
Gleisbettungen
Ladegutprofile

Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher
Am Hechtenfeld 9 • 86552 Hohenwang-Weichenried
Telefon: 08443-2859960 • Fax: 08443-2859962
info@boettcher-modellbahntechnik.de
www.boettcher-modellbahntechnik.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.: 023 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

DIE Buchhandlung mit Gleisanschluss LUDWIG

www.lesen-und-ludwig.de

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

stangel Gebäude-Modelle Dioramen Anlagenbau Zubehör

MODELLBAHNBAU

www.stangel.pl

Modellbaum Manufaktur Grünig www.modellbaum.de

Wir beGRÜNIGEN ihre Landschaften

089-31881600



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

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

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>



Airbrush-Kurse für Modellbahner mit Fachbuchautor Mathias Faber

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

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



Modellbahngeschichten

Miniatur Wunderland
Die weltberühmte Hamburger Modellbahn-Wunderwelt



INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

Edition Eisenbahn-Romantik
110 Minuten Laufzeit

Edition 2018: Miniatur Wunderland

Unser neuer Film über das heutige Miniatur Wunderland. Mit Schwerpunkt Bella Italia, das nach mehrjähriger Bauzeit auf rund 190 qm durch verschiedene Landschaften des beliebten Urlaubslands führt. Mit den älteren Bereichen und dem faszinierenden Flughafen.

Laufzeit ca. 110 Minuten

Best.-Nr. 6442 nur € 9,95



Drunter und drüber

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.

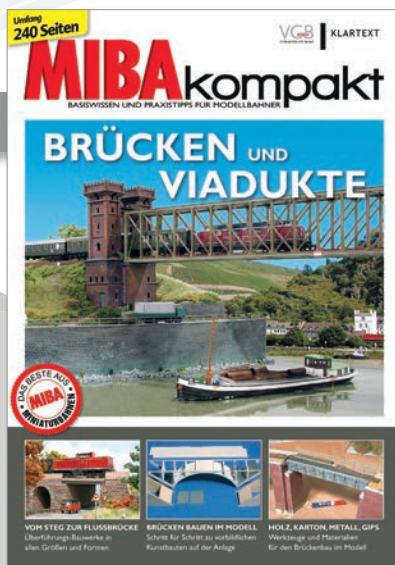
Best.-Nr. 1601801 | € 19,95

Das ist **MIBA** kompakt

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



NEU



Gartenbahnen
Best.-Nr. 1601702



Landschaftsgestaltung
Best.-Nr. 1601701



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

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 Gesamtinhaltsverzeichnis,

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.



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



Thomas Menzel

Für Thomas Menzel – Jahrgang 1968 – begann die Faszination für die Eisenbahnfotografie ähnlich wie bei vielen Gleichgesinnten mit der eigenen Modellbahnanlage. Die nahe gelegene, überregional bekannte Angertalbahn weckte eines Tages dann auch das Interesse am „großen Vorbild“. Es war während eines Urlaubs mit den Eltern in Berchtesgaden, als der Vorbildteil einer zuvor im Bahnhof erworbenen Eisenbahnzeitschrift zu ersten Experimenten mit der väterlichen Spiegelreflexkamera animierte. Mit eben dieser Kleinbildkamera, einer Praktika Super TL 1000, und dem „gefürchteten“ Agfa-Film CT18 „bewaffnet“ ging es dann später auch mit dem Fahrrad auf Fototour in die nähere Umgebung. Dem Zufall war es dabei zu verdanken, dass Thomas Menzel die Bekanntschaft mit anderen Fotografen machte, die ihn kurzerhand zum nächsten Dia-Abend einluden. Die überaus freundliche Runde und die faszinierenden Aufnahmen aus aller Herren Länder hinterließen tiefen Eindruck und sollten prägend für den weiteren Verlauf des Hobbys sein.

Anfangs wegen fehlender Mittel und Möglichkeiten noch mit dem Trammer-Ticket unterwegs waren es schon bald ausgedehnte Reisen mit den Kollegen im eigenen Auto in ganz Westdeutschland. Wen wundert es, dass dann auch die verwandtschaftlichen Beziehungen in die damalige DDR „interessant“ und Jena ein gern besuchter Ort wurden. Der berufliche Werdegang – nach Studium eine Anstellung als Inbetriebnahme-Ingenieur – eröffnete dann ganz neue Möglichkeiten: Dienstreisen in Europa, Asien, Afrika und Amerika ließen den „Blick über den Tellerrand“ zu und ermöglichten Aufnahmen auch in diesen Ländern. Den dienstlichen Aufenthalten folgten dann aber auch private Reisen, deren Höhepunkt – ganz ohne Zweifel – der Besuch der JiTong-Linie in der Inneren Mongolei war. Seit 1997 stand der wohl weltweit bekannte Jing-Peng-Pass dabei mehrfach auf dem Reiseplan. Kurz gesagt war das Erlebte dort „ganz großes Kino“. Heute sind es Sonderfahrten oder besondere Fahrzeuge, die ihn weiterhin an den Schienenstrang ziehen, um dabei ein immer noch so reizvolles Hobby auszuüben. Ganz unter dem Motto „Back to the roots“ zeigt das kleine Bild rechts Thomas Menzel im Bahnhof Berchtesgaden – dort, wo alles begann!





Am Nachmittag des 29. Januar 2011 beförderte die 52 8080 im Rahmen einer Fotozug-Veranstaltung den letzten Zug des Tages von Horka nach Görlitz. Besonders reizvoll sind an dieser Strecke noch die zahlreich vorhandenen Doppeltelegrafenmasten. Kurz vor Sonnenuntergang beschleunigt die Maschine den Zug bei Mückenhain mit beeindruckender Leichtigkeit ...





In den USA trifft man in Chicago auf den zweithöchsten Wolkenkratzer des Landes – den Willis Tower (oder vormals Sears Tower genannt). Seine markante Silhouette mit den zwei Antennen ist auch noch in einiger Entfernung gut zu erkennen. So auch hier auf dem Bild mit der Metra 205, einer von General Motors Anfang der 1990er Jahre gebauten dieselelektrischen Maschine der Bauart F 40 PHM-2. Mit ihren mehr als 3000 PS hat sie am 13. August 2000 mit ihrem Doppelstockzug auf dem SouthWestService – einer Nahverkehrslinie nach Manhattan, Illinois – auch wenig Mühe, um die Fahrzeiten einzuhalten ...

Die Paris und die Regional-Hauptstadt Belfort im französischen Bourgogne-Franche-Comté verbindende zweigleisige Hauptbahn – Ligné 4 genannt – weist im östlichen Teil der Strecke die ansonsten selten gewordenen Doppeltelegrafmasten auf. An einer in der Steigung gelegenen Stelle bei Chaux-lès-Port gelang dabei am 26. März 2016 das Foto der hier kraftvoll arbeitenden CC 72177 mit ihrem Intercité 1741 auf der Fahrt zum nächsten Halt in Vesoul. Heute werden diese Leistungen durch moderne Triebwagen – Coradia-Liner genannt – erbracht.

Die Hauptstadt
Luxemburg ist mit
seinem belgischen
Nachbarn über
die sogenannte
„Nordbahn“
verbunden. Dabei
läuft sie durch die hier
„Ösling“ genannte
Eifel und bietet dabei
eine Vielzahl schöner
Eisenbahnmotive.
Eines davon war die
Formsignalgruppe am
südlichen Ende des
Bahnhofes Wilwer-
wiltz. Der 1956 von
Westwaggon gebaute
Triebwagen 218
wird am Morgen des
12. November 1989
in Kürze am Bahnhof
halten und dann seine
Fahrt als P1715 von
Luxembourg nach
Troisvèrges fortsetzen.
Die Fahrzeuge der
Baureihe Z 200
wurden mit der
Elektrifizierung dieser
Linie überflüssig und
bis 1994 ausgemu-
stert. Der fotografierte
Triebwagen ist aber
bis heute erhalten
geblieben.



Es war QJ 7088, die am 13. Februar 2004 alleine den ansonsten in Doppelbespannung geführten Kohlezug 43401 über den Jing-Peng-Pass zu befördern hatte. Dabei bedeuten die angehängten 1000 Tonnen sicher Grenzlast und fordern die gesamten 3000 PS der Maschine ... Der Zug ist daher mit seinem Tempo von 20 km/h schon eine ganze Weile im Tal zu hören, bis er dann durch den letzten der drei vor dem Scheiteltunnel gelegenen Tunnel hervorbricht und die alpine Aussicht „verschönert“. Im Jahre 2005 endete der Einsatz der dampfgeführten Güterzüge über die 1995 eröffnete JiTong-Linie. Sie bot dabei ein letztes Refugium für die Dampftraktion, in dem sie deren Leistungsfähigkeit – zur Freude der weltweit angereisten Fotografen – noch einmal voll zur Geltung bringen konnte.





MODELLNEUHEITEN



MÄRKLIN

Schnellzuglok 241 A der SNCF. H0, Formneuheit, Epoche VI. Hochdetailliertes Modell der derzeit stärksten betriebsfähigen Museums-Dampflok in Europa. Metallbauweise mit vielen filigranen Details und lupenreiner Bedruckung. Erstklassige Laufeigenschaften. 31 Funktionen schaltbar, vor allem Sounds. Rauchsatz serienmäßig. Einmalserie, Gleichstrommodell von Trix. UVP: 600 Euro*)



PIKO

Vierachsige Rekowagen der DR. TT, Formneuheiten, Epoche IV. Reichsbahners Brot-und-Butter-Wagen in schöner Ausführung, Griffstangen neben den Türen und Generatoren an den Görlitz-V-Drehgestellen einzeln montiert. Farblich abgesetzte Inneneinrichtung, lupenreine Bedruckung. Innenbeleuchtung vorbereitet. Erhältlich sind Wagen 2. Klasse (zwei Nummernvarianten), Halbpack- und Speisewagen. UVP: je 40 Euro

ROCO

Digital-Startset „Rübenzug der DR“. H0, Neuzusammensetzung, Epoche IV. Üppige Packung mit 132er-Diesellok, drei beladenen Wagen, 210 mal 90 Zentimeter großem Gleisoval (GeoLine), Zentrale Z 21 Start sowie Multimaus-Steuergerät. Viel Inhalt fürs Geld! UVP: 239 Euro



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



ROCO

221 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Die „dicke“ Zweimotorige im klassischen roten Lack mit V-Ausschnitt. Solides Modell, zugkräftig, ordentlich detailliert und sauber bedruckt. Erhältlich in DC mit und ohne Sound, in AC nur mit. UVP: 169 bzw. 239 Euro

STARMADA/ BREKINA

Landrover 88. H0, Formneuheit, ab Epoche IV. Geländewagenklassiker mit vielen einzeln montierten Details.
UVP: 20 Euro



NOCH

Orangerie. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Filigranes Modell aus lasergeschnittenem Karton und Kunststoff.
UVP: 35 Euro



MODEL SCENE

Buschwerk Frühsommer. N/Z, Neuentwicklung. Feine Büsche auf Meerscham-Basis, ebenso für H0 und TT geeignet. Lieferbar auch in anderen Sommerfarben. UVP: 7 Euro.
www.model-scene.com (englisch/tschechisch)

–Anzeige –

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT
Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen
Telefon: 07151 - 3 40 76
Fax: 07151 3 40 76
E-Mail: ets@modelleisenbahn.com
Öffnungszeiten: Mo - Sa von 09:00-19:00

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

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

weitere ETS-Exklusiv-Modelle



Bestellnr. 109-4890-138



Bestellnr. 96-STIHL-2

Niederbordwagen STIHL Ladegut WIKING VW Bus(le) T1 Typ 2 ETS-EXCLUSIV



Bestellnr. 109-xxxx nicht gealtert Vorbestellpreis: € 44,99
Bestellnr. 109-xxxg gealtert Vorbestellpreis: € 48,90



Seminare 2018

3. März 2018
HEKI-Landschaftsbau-Seminar "Kleine
Hafenanlage" mit Klaus Zurawski € 229,99

24. März 2018
Weathering-Seminar - authentisches Patenieren
ohne Airbrush € 129,99

2. April 2018
HEKI-Landschaftsbau-Seminar "Bauernhof am See"
mit Klaus Zurawski € 229,99

www.modelleisenbahn.com



FLEISCHMANN

Ellok 169 005 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Die heute noch als Museumslokomotive aktive Veteranin im Kleid der 70er-Jahre. Detailreiches Modell mit sehr guten Fahreigenschaften, sauber lackiert und bedruckt. Erhältlich für Zweileiter-Gleichstrom analog und digital mit Sounddecoder, für Mittelleiter-Wechselstrom nur mit Sound. UVP: 199 bzw. 279 Euro



FALLER

Bahnhof Durllesbach. Z, Neuentwicklung, bis Epoche IV. Lasercut-Bausatz mit eingefärbten Teilen. Passgenau, erfordert sorgfältiges Arbeiten. UVP: 50 Euro

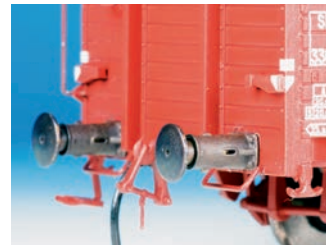


TILLIG

Güterwagen OO der DR. H0e, Varianten, Epoche III. Set mit zwei vierachsigen Schmalspur-Güterwagen unterschiedlichen Typs. Fein detaillierte Modelle mit auch innen gestalteten Wänden sowie Anbau- und Zurrüstteilen. Auch in H0m erhältlich. UVP: 75 Euro

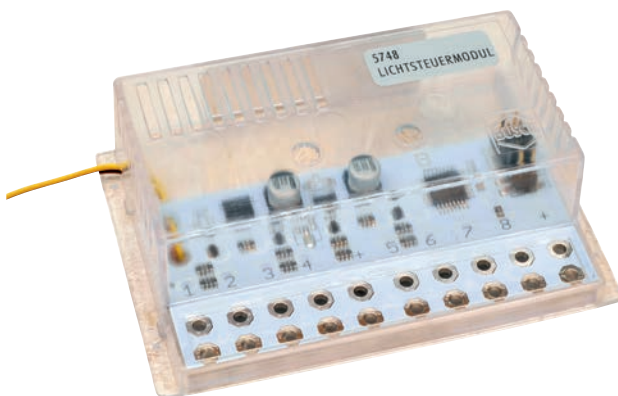
FKS-MODELLBAU

Umbausatz für eine DL 18. N, Neuentwicklung, Epoche III. Bestehend aus 3D-Druck- und Ätzteilen, passt zum Opel Blitz von Lemke Minis. UVP: 20 Euro. www.fks-modellbau.de



WAGENWERK

Federpuffer für UIC-Güterwagen der SNCF. H0, Neuentwicklung, ab Epoche III. Feine Nachbildungen der typisch französischen Pufferbauart, passen zu Modellen unterschiedlicher Hersteller. UVP 26 Euro. www.wagenwerk.de



BUSCH

Lichtsteuermodul. Neuentwicklung. Einfach zu bedienendes Steuergerät für LED-beleuchtete Ampeln, Bahnübergänge, Reklamelichter usw. Programmwahl durch einfaches Einstecken, Vorwiderstände sind überflüssig. UVP: 30 Euro



WEMA-BAHN

Aufsichtsbeamter der DB. I, Formneuheit, Epoche III/IV. Handbemalte Figur in schön realistischer Pose. Passt zu Bahnhöfen aller Art. UVP: 15 Euro. www.wema-bahn.de



PIKO

E 52 der DB. H0, Variante, Epoche IIIb. Digitalversion der in unserer November-Ausgabe 2017 vorgestellten Epoche-IV-Lok, ausgestattet mit 29 Funktionen, darunter 20 Sounds. Erhältlich in Gleich- und Wechselstromversion. UVP: 320 bzw. 340 Euro

TILLIG

Diesellok 245 der DB AG. TT, Formvariante, Epoche VI. Modell einer viermotorigen Traxx-Diesellok, stationiert im Bw Mühlendorf. Dach und Seitenwände vorbildentsprechend gestaltet, viele angesetzte Details, lupenreine Bedruckung. UVP: 165 Euro



TOMYTECH

Trambahnzug Bombardier 2000 der MVG. N, Formneuheit, Epoche V. Antriebsloses, aber rollfähiges Modell einer Münchner Straßenbahn, auch in gelb/weißer Berliner Lackierung erhältlich. Maßstab 1:150. Kann mit einem motorisierten Fahrgestell ausgestattet werden. Vertrieb über Fallner.

UVP: 51 Euro

Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats Februar: Neuwagentransport von Opel 1998

Ein Ganzzug mit neun dreiachsigen Autotransportwagen Laecks bringt rund 90 Opel-Neuwagen nach Studen bei Biel. Die Bahnwagen haben zwei Ladeebenen und können je nach Automodell neun bis 14 Pkw befördern. Das Be- und Entladen geschieht über etwa 120 cm hohe Rampen, wobei die obere Ladeebene am Zugende als Auffahr-Rampe abgesenkt wird. Die neuen Autos erhalten dabei im Werk einen Transportschutz, damit Fahrdrahtabrieb oder Bremsstaub den Lack nicht beschädigen.

Re 6/6, 7,8 MW, 120 t, Last: 27 Achsen, 380 t, $v_{\max}$ 100 km/h

www.kaeserberg.ch





Aufgeräumt: Hinter dem Motor mit Schwungmasse sind Decoder und Lautsprecher untergebracht. Sie werden vom Führerhausboden verdeckt. Vorne die Platinen für Licht und Rauchsatz.



Freier Blick durchs Führerhaus und lupenrein aufgedruckte Anschriften.



BAUREIHE 75.10 IN H0 VON MÄRKLIN

Badens Tüchtige

Bei der Badischen Staatsbahn erfreuten sich 1'C 1'-Tenderloks besonderer Beliebtheit: Nach 128 Nassdampfmaschinen der Reihe VIb entstanden ab 1914 noch 135 Exemplare der stärkeren Baureihe VIc. Für die Mitglieder des Kundenklubs „Insider“ lieferte Märklin jetzt die VIc als DB-Modell aus

VON CHRISTOPH KUTTER



Typisch für die 75.10 sind die zahlreichen Hilfsaggregate neben und auf der Rauchkammer.



Auch die Rückseite der Lok erfreut mit vielen angesetzten Details.

- **Vorbild:** 75 1102 der Deutschen Bundesbahn vom Bw Waldshut, Untersuchungsdatum 11.6.1958 (Epoche IIIb).
- **Katalognummern:** 39753, Gleichstrommodell von Trix 22793. Beide offiziell nur für Mitglieder der jeweiligen Kundenclubs erhältlich.
- **Länge:** 14,6 Zentimeter, entspricht Vorbild (12,7 Meter).
- **Gewicht:** 298 Gramm.
- **Material:** Kessel, Wasserkästen, Räder und Rahmen Metall. Oberteil Führerhaus, Kohlenkasten, Zylinder und andere Kleinteile Kunststoff. Griffstangen und Steuerung Metall.
- **Zurüstteile:** Brems- und Heizschläuche, Kolbenstangenschutzrohre.
- **Ausführung:** Modell der 75 1102 in ihren letzten Betriebsjahren (ausgemustert 1961). Am Kessel alle wichtigen Details wie Dampfleitungen, Pfeife, Sicherheitsventile, Läutwerk, Sandfallrohre usw. einzeln angesetzt, Handräder der Speiseventile durchbrochen. Wasserkästen mit sehr feinen Nietreihen. Auf dem Umlauf vorbildentsprechend Nachbildung der Druckausgleicher, der Schmierpumpen, des Vorwärmers sowie der Luft- und Speisepumpe. Rauchkammertüre epochengerecht ohne Handrad. Dreilicht-Spitzensignal mit Lampen der Reichsbahnbauart unten und DB-Reflexglaslaterne oben. Pufferposition märklinotypisch etwa ein Millimeter zu hoch. Führerhaus mit freiem Durchblick. Seitliche Windschutzgläser nicht transparent. Schöne Nachbildung des Kohlenkastenaufsatzes und der Griffstangen daneben. Am Fahrwerk Bremsen in Ebene der Radlauflächen, Laufachsen korrekterweise ungebremst. Sandfallrohre vorbildentsprechend nur beidseitig des Treibradsatzes.
- **Räder und Steuerung:** Feinspeichige Radsätze aus Metall mit Spurkränzen nach Hausnorm. Lauflächen und Spurkränze dunkel vernickelt, ebenso die Steuerung. Anders als beim Vorbild deutlich sichtbare Achsenden.
- **Lackierung und Bedruckung:** Saubere seidenmatte Lackierung, im roten Bereich praktisch keine Glanzunterschiede zu durchgefärbten Kunststoffteilen. Alle Anschriften lupenrein.
- **Technik:** Antrieb durch fünfpoligen Motor mit Schwungmasse über Schnecken-Stirnrad-Getriebe auf den hinteren Kuppelradsatz. Dieser ist mit Haftreifen bestückt und wie der erste ohne Spiel gelagert. Treibachse gefedert mit Höhen- und Seitenspiel, Stromabnahme auch über Laufachsen. Decoder und Lautsprecher unter dem Führerhausboden, Rauchentwickler serienmäßig. Beidseitig kulissengeführte Kurzkupplung.
- **Licht und Sound:** Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzensignal mit warmwei-

ßen LEDs. Im mfx-Betrieb bis zu 30 Funktionen schaltbar, davon 26 Geräusche. Rad-synchroner Auspuffschlag.

- **Fahrverhalten:** Sehr sanftes und ruckfreies Anfahren aus dem Stand, aber leichte Lauf- und Schleifergeräusche. Höchstgeschwindigkeit digital umgerechnet 123 Stundenkilometer. Sehr gute Zugkraft: Im EJ-Praxistest beförderte die Lok problemlos einen Zug mit zehn zwei- und dreiasigen Personenwagen über die Drei-Prozent-Wendel mit Radius 51,5 Zentimeter (Märklin R 3).

- **Wartung:** Illustrierte Bedienungsanleitungen mit Explosionszeichnung, Ersatzteilliste und Funktionenverzeichnis. Das Lokgehäuse lässt sich nach Lösen dreier Schrauben auf der Unterseite abnehmen. Gute Zugänglichkeit aller inneren Teile.

- **Das könnte besser sein:** Trotz eigentlich optimaler Kontaktsicherheit durch Mittelschleifer und sämtliche (teils gefederten) Radsätze blieb die Lok bei Langsamfahrt dann und wann mangels Stromkontakt hängen. Die Schwungmasse wirkt erst ab etwa 25 Modell-Stundenkilometer. Pufferkondensatoren könnten dem wirksam abhelfen und hätten beispielsweise im geräumigen Führerhaus gut untergebracht werden können.

- **Preis:** 349,99 Euro. □

Kutters Fazit



Märklin bietet seinen treuesten Kunden mit der 75.10 ein sehr attraktives Modell nach einem gut gewählten Vorbild an. Die Fahreigenschaften der Badenerin sind kaum zu übertreffen und ihre Zugkraft stellt diverse deutlich größere Modelle in den Schatten. Elektronisch besitzt sie praktisch Vollausstattung, nur digital schaltbare Kupplungen mag mancher beim Umsetzen im Endbahnhof vermissen – freilich nicht die bei Märklin üblichen klobigen Dinger. Statt des akustischen Overkill mit rekordverdächtigen 26 Soundfunktionen hätte Märklin der Maschine freilich besser die schon erwähnten Pufferkondensatoren spendiert. Dann könnte man die erstklassigen Schleichfahreigenschaften des Modells entspannter genießen, ohne befürchten zu müssen, dass der schönen Schwarzen auf den ersten zwei ankorrodierten Punktkontakten Saft und Sound ausgehen. Schließlich fährt nicht jeder Wechselstromer auf fabrikneuem C-Gleis.



Frühwinteridyll in St. Nikolaus. Obwohl die Lärchen noch ihr Nadelkleid tragen, ist der See schon zugefroren. Eisstockschützen und Schlittschuhläufer können ihrem Hobby nachkommen.





RhB im Schnee

In den Alpen sind die Sommer kurz und der Winter kommt früh. Beim Bau einer Anlage nach Motiven der Rhätischen Bahn ist es deshalb nicht verkehrt, einen Teil davon in Weiß zu gestalten. Josef Brandl hat es bei einer seiner Auftragsanlagen getan

TEXT: CHRISTOPH KUTTER ♦ FOTOS: MARKUS TIEDTKE

Große Kulisse: Die schneebedeckten Berge hinter dem Bahnhof vermitteln im Modell die Illusion von Hochgebirge. Tatsächlich dienen sie als optische Trenner zum herbstlich gestalteten Anlagenteil.







Kreuzung des Bernina-Triebwagens mit einem dampfgeführten Güterzug. Weil die Strecke nur eingleisig ist, muss die G 4/5 warten.

Weil in den dargestellten 30er-Jahren noch nicht gesalzt wurde, kann die Straße noch als Schi- oder Rodelpiste dienen.

In den Alpen ist der Spätherbst die Zeit, in der die Lärchen golden strahlen und auch viele Laubbäume wie Ahorn oder Esskastanie ihre bunten Blätter noch nicht abgeworfen haben. Ende Oktober/Anfang November herrscht in den Touristengebieten noch einmal Hochsaison, Wanderer und Sonnenhungrige genießen die Wärme in den Tälern und die Farbenpracht der Natur: goldene Täler, ein leuchtend blauer Himmel und meist schon weiße Berggipfel.

Doch was aus Talestiefe wie Puderzucker wirkt, bedeutet tausend oder vielleicht auch nur ein paar hundert Meter weiter oberhalb bereits den Winter. Ein paar Tage Niederschläge, die im Tal bestenfalls die Touristensaison etwas beeinträchtigen, sorgen in den höheren Lagen schon für eine geschlossene Schneedecke, die erst ein halbes Jahr später wieder verschwindet.

Für den Modellbahner, dessen Ziel es ist, eine Gebirgsanlage zu gestalten, ist diese Jahreszeit mit ihren natürlichen Gegensätzen – herbstliche Farbenpracht hier, winterliche Strenge dort – geradezu das ideale Thema. Welchen schöneren Kontrast kann es auf einer einzigen Anlage geben?

Wie so oft in unserem Hobby heißt es auch in diesem Fall, von „Vorbildtreue“ nur in Anführungszeichen zu reden, von „Maßstäblichkeit“ schon gar nicht. Mag es dem Einen oder Anderen noch möglich sein, einen der vergleichsweise kurzen Bahnhöfe der Rhätischen Bahn tatsächlich im Längenmaßstab 1:87 nachzubilden, so ist dies in der Senkrechten unmöglich. 100 Meter in der Wirklichkeit sind 1,15 Meter in H0. Alleine um die 478 Meter Höhenunterschied zwischen dem Berninabahn-Ausgangsbahnhof St. Moritz und dem Scheitelpunkt der Strecke in Ospizio Bernina darzustellen (in H0 5,5 Meter), wäre ein Berg von den Dimensionen des sich über zwei

(hohe) Stockwerke erstreckenden „Matterhorn“ im Schweizer Teil des Miniatur Wunderland nötig.

Frustrieren sollte man sich durch solche Vergleiche jedoch nicht. Die Modellbahn lebt mit Verkürzungen, Illusionen und gestalterischen Tricks. Auch Josef Brandl hat sich beim Bau der hier ausschnittsweise vorgestellten Anlage eines bewährten Kniffs bedient: Ein Bergrücken trennt das schneebedeckte Areal vom herbstlich-bunten. Außer einigen weißen Gipfeln ist kein Abschnitt der Anlage vom anders gestalteten aus sichtbar.

Der Bahnhof des Winterabschnitts, „St. Nikolaus“ genannt, liegt auf einer Passhöhe. Der Winter hat die Gegend seit einigen Wochen fest im Griff, so dass der See am Anlagenrand schon eine feste Eisdecke gebildet hat. Die Station ist ein Durchgangsbahnhof, bildet aber eigentlich den Endpunkt der RhB-Strecke dieser Anlage. Auf der Bergseite, wo die Strecke in einem Tunnel verschwindet, folgen verdeckt erst eine nach unten führende Wendel und dann eine Kehrschleife mit drei Schattenbahnhofsgleisen. Jeder in den Tunnel einfahrende Zug kommt nach einer Weile in Gegenrichtung wieder heraus. Auf der anderen Bahnhofseite führt die Strecke ins Tal und taucht nach einer Bergumfahrung bald in die Herbstwelt ein.

Beim Bau dieses Anlagenteils ist Josef Brandl anders als üblich vorgegangen. Wie aus diversen Heften der EJ-Reihe „Anlagenbau und Planung“ bekannt, verwendet er gerne dicke Hartschaumplatten als Basis für Hügel und Felsen. Sie sind stabil, leicht und einfach zu formen. Bei der Gestaltung des Hochgebirges jedoch musste er auf die vielfach fälschlicherweise als überholt angesehene Technik des Baus mit Drahtgaze (Fliegengitter) und Gips auf einem Gerüst aus Sperrholzspannten zurückgreifen. Um sich den Arbeitsschritt







Der kleine See unterhalb des Bahnhofs wird von einem Bach gespeist, dessen rasch fließendes Wasser erst bei sehr tiefen Temperaturen erstarrt. Auf der Seite links die sehr schön gestaltete Einmündung des Baches, die von zwei Brücken gequert wird. Über die hintere rollt gerade eine klassische RHB-Garnitur: ein Krokodil mit dem Glacier-Express.



Links und darunter: Anfang und Ende der Eisstockschießenbahn. Beachtenswert sind nicht nur der gestalterisch gelungene Unterschied zwischen der spiegelglatten Eisfläche der Bahn und der angetauten beziehungsweise unberührten Schneefläche daneben, sondern auch kleine Details wie die zur Bahn führenden Fußstapfen.





Wo sich heute eine Blechlawine auf dem Weg zur nächsten Schipiste stauen würde, kriecht in den 30ern nur ein einsamer Citroën vorsichtig dahin. Als wichtige Institution nicht fehlen darf in einem solchen Ort das (Fremden-)Verkehrsamt, wo man sich als Tourist in der Vor-Internetzeit nach freien Betten erkundigen konnte.

Schlittenfahren im Ort auf der Straße – wer kann sich das heute noch vorstellen?

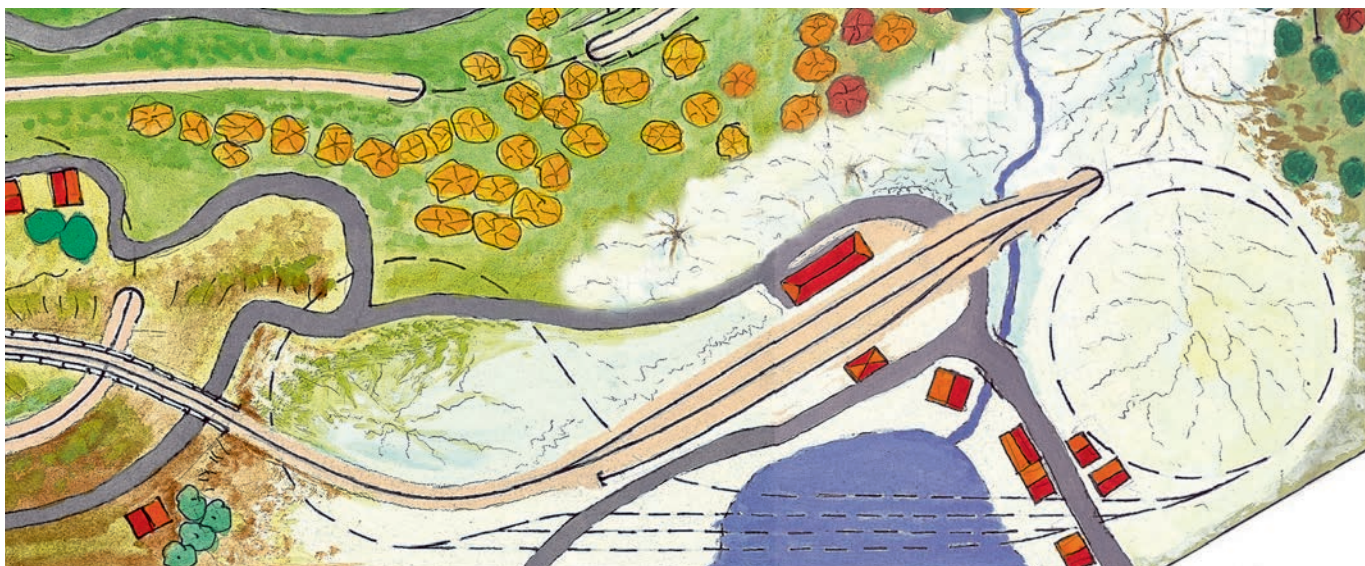


des Beklebens mit Gipsbinden oder leimgetränktem Küchenkrepp sparen zu können, wählte Profi Brandl eine besonders engmaschige Gazesorte. Sie erlaubte es, gleich eine dünne Gipsschicht von dickerer Konsistenz aufzuspachteln. Nach dem Trocknen erhielt der Gips einen Anstrich mit lösungsmittelfreiem Tiefgrund. Wo später einmal Schnee liegen sollte, wurde die Fläche weiß gestrichen. Etwas Glasdiantin, wie es von verschiedenen Zubehörherstellern angeboten wird, erzeugt den Glitzereffekt frisch gefallenen Schnees.

Natürlich durfte nicht überall eine geschlossene Schneedecke nachgebildet werden: Auf steileren Hängen oder Felswänden rutscht Schnee schnell ab oder bleibt gar nicht erst liegen. Diese Partien, die für Abwechslung im einfarbigen Kleid des Winters sorgen, waren wie die Landschaft im herbstlichen Anlagenteil zu gestalten.

Besondere Sorgfalt erfordern verschneite Bäume und Büsche. Es ist ja keineswegs so, dass alle Bäume im Winter kahl sind, Nadelbäume (mit Ausnahme der Lärche) ohnehin nicht. Vielmehr sind die verwendeten Baumrohlinge als Erstes mattbraun einzufärben – Plastikglanz am Stamm würde verheerend wirken. Dann pinselt oder sprüht man die Farbe Schneeweiß auf, aber nur dort, wo tatsächlich auch Schnee liegen bleiben würde, also vor allem an der Oberseite von Ästen und Zweigen. Am Stamm bleibt Schnee bestenfalls dort kleben, wo er von starkem Wind hingeweht wurde. In die weiße Farbe streut man sofort Schneepulver und Glasdiantin. Will man Bäume besonders tief verschneit erscheinen lassen, muss man jeden einzelnen Ast auf der Oberseite mit einer Schicht Gips bespachteln, um naturgetreue Schichtstärken nachzubilden.

Bei Gebäuden ist die Vorgehensweise ähnlich. Hier ist allerdings darauf zu achten, ob beim Vorbild der Schnee liegen bleiben würde oder nicht: Ein stark geneigtes Dach, vor allem auf der sonnenzugewandten Südseite, bietet weniger Voraussetzungen für eine dicke Schneeschicht als ein nordseitigeres flacheres. Ist ein Dach gut gegen Wärme aus dem Haus isoliert – beispielsweise durch einen



Der Plan dieses Anlagenteils: Im Vordergrund der See, unter dem ein Teil der Wendeschleife und des Schattenbahnhofs liegen. Die grün und braun eingezeichneten Landschaftsabschnitte befinden sich hinter dem als Kulisse fungierenden Bergkamm.

ungeheizten Speicher –, schmilzt der Schnee dort nicht weg. Auch Schneefanggitter und -haken oder die auf alpinen Dächern auch heute noch montierten Baumstämme sorgen dafür, dass der Schnee nicht als Dachlawine abrutscht, sondern liegen bleibt.

Auch Straßen sind differenziert zu gestalten, je nachdem, ob sie nur geräumt oder auch gesalzen wurden. Hier hat Josef Brandl

übrigens ein feines Gespür bewiesen: Obwohl seine Straßen für die dargestellte Zeit der späten 1930er Jahre noch etwas zu breit geraten sind, so sind sie korrekterweise weiß gefärbt. Streusalz war damals noch unbekannt und der Autoverkehr (in der winterlichen Bergregion zumal) gering. So konnten Kinder die Straße bedenkenlos als Rodelbahn nutzen – wie in St. Nikolaus zu sehen. □

–Anzeige –

Demnächst bei Ihrem Fachhändler **Rivarossi®**



Diesellokomotive Baureihe 641 der DB AG, Betriebsnummer 641 002-1 „3-Löwen-Takt“

HR2717 = Analog

HR2717AC ~ Digital

HR2717S = Digital mit Sound

HR2717ACS ~ Digital mit Sound



Diesellokomotive Baureihe 641 der DB AG, DB Regio „Main-Saale-Express“, Betriebsnummer 641 029 „Neuenmarkt-Wirsberg“

HR2715 = Analog

HR2715AC ~ Digital

HR2715S = Digital mit Sound

HR2715ACS ~ Digital mit Sound



HR2716 = Analog

HR2716AC ~ Digital

HR2716S = Digital mit Sound

HR2716ACS ~ Digital mit Sound

Diesellokomotive Baureihe 641 der DB AG, DB Regio, Betriebsnummer 641 034 „Der Geithainer“, in silber/grauer Lackierung



HORNBY HELPLINE ☎ +49 (0) 8921094551

YouTube www.youtube.com/hornbyinternational



Oeslauer Straße 36 • 96472 Rödental

E-Mail: office@hornby.com

12. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 13



Sommeridyll

Wenn der Platz für eine ganze Anlage fehlt,
reicht er doch oft noch für ein
Präsentationsdiorama. So wie dieses

VON KLAUS OBERKÖTTER

Dieses Diorama entstand aus dem Wunsch, meine sorgsam gehüteten Lok-„Schätzchen“ in einer passenden Umgebung präsentieren zu können. Für eine vollständige Anlage fehlt mir der Platz, also musste es eine Nummer kleiner sein.

Wichtig war mir, alle Fahrzeuge unverdeckt und zum Greifen nahe zeigen zu können. Also flache Bauweise und gestaltete Landschaft. Hier sollten Felsen, Wasser, Wiese, Brücke und Tunnel vereint sein. Zeitlich sollte das Diorama in den Epochen III und IV liegen, passend zu meinen Zug- und Wagengarnituren.

Die Basis besteht aus einer Tischlerplatte, 18 Millimeter stark und 120 mal 50 Zentimeter groß. Die Gleistrasse aus Sperrholz ruht auf Holzstützen, für den Land-

schaftsunterbau wurden mehrere Lagen Hartschaumplatten übereinander geklebt. Die Geländeoberfläche besteht aus Gips und Haftputzgips, die Felsen sind Abgüsse einer Noch-Form. Damit sie nicht so gleichmäßig aussehen, habe ich die Abgüsse teilweise zerbrochen und neu zusammengesetzt. Auch der Gewässeruntergrund wurde mit Gips vorgestaltet und grün, braun und blau eingefärbt. Nach gründlichem Trocknen wurde der Untergrund mit Klarklack versiegelt, um die Saugfähigkeit zu verringern.

Nach diesen grundlegenden Arbeiten begann die Vorbereitung der übrigen Anlagenteile. Als Erstes wurde der Untergrund gestrichen: mit mittlerem Braun für das Gleisbett und den Bodenbewuchs, mit Weiß und Schwarz in unterschiedlichen Anteilen für die Felsen.



Fröhliches Planschen und Sonnenbaden am kühlen Bach. Vom darüberrollenden Triebwagen nimmt niemand Notiz.

Oben links: Stauwehr und Brücke aus der Vogelperspektive.

Rechts: Auf dem Hügel hinter der Bahnlinie bewacht ein Schäfer seine Tiere.

Rechts außen: Wald bestimmt den linken Teil des Dioramas.



Gewässergestaltung in dieser Form war für mich ein Novum, dank der vielen Literatur jedoch kein Problem. Wichtig war, neben der farblichen Behandlung des Untergrundes, dass das künstliche Wasser tatsächlich in vielen dünnen Schichten aufgebracht wurde, die längere Trocknungszeiten erfordern. Ein paar in das Bachbett eingelegte Kieselsteine werden mit eingegossen. Den größeren Teil des Uferbewuchses einschließlich des sandigen Randstreifens habe ich bereits vorher aufgebracht. Das Gießharz zieht etwas darin hoch, wodurch das Grün nicht aufgesetzt wirkt.

Bei der Gestaltung der Landschaft kamen Produkte verschiedener Hersteller zum Einsatz. Das Stauwehr und das Trafohaus sind Lasercut-Modelle von Busch beziehungsweise Noch. Die Figuren von Preiser habe ich größtenteils selbst bemalt. Der Unimog stammt von Wiking und die Scheune von Faller. Aufwändig war die Begrünung: Einerseits sollte die Landschaft nicht eintönig, andererseits aber auch nicht zu bunt sein. Die Lösung bestand in Gelän-

dematten von Busch und Heki, die realistische Farben und unterschiedliche Vegetationshöhen bieten. Sie wurden in kleineren unregelmäßigen Stücken aufgeklebt und die Übergänge mit losem Material kaschiert. Einige Flächen habe ich auch mit der Streudose von Noch begrünt. Bäume und Büsche stammen von Heki und Busch, die meisten einzelnen Pflanzen von Noch. Brücke und Tunnelportal hat Faller im Programm, das Signal Viessmann.

Beim Gleismaterial handelt es sich um C-Gleis von Märklin. Die Gleise wurden zusätzlich eingeschottert und mit Pigmentfarben bearbeitet. Um eventuelle weitere Dioramen leicht anschließen zu können, sind die Gleisenden rechtwinklig zur Kante verlegt.

Die Kosten. Für die Materialien habe ich etwa 220 Euro bezahlt. Glücklicherweise wurde nicht alles verbraucht, so dass die Reste für ein zweites Diorama verwendet werden können. Die gesamte Bauzeit betrug etwa acht Wochen, auch bedingt durch die erforderlichen Trocknungsphasen. □

Der Blick von oben zeigt, wie viele unterschiedliche Motive auf der kleinen Fläche Platz finden. Beachtenswert auch die Endabschnitte, die für den Anschluss weiterer Segmente vorbereitet sind.



Das holperige Straßenpflaster erfordert von der Mofafahrerin einige Balancekünste.



Am Wehr gönnt sich ein Radfahrer eine kleine Pause.

Im Rahmen des 12. Modellbau-Wettbewerbs erschienen bisher:

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



NEU

Die Spezialisten

Das neue MIBA Spezial stellt Ihnen zahlreiche Anwendungen vor, welche die Beschäftigung mit der Modellbahn durch den PC erleichtern, ihre Möglichkeiten erweitern und gänzlich neue Bereiche erschließen. Sei es Software zur Verwaltung von Sammlungen, Programme zur Planung einer Anlage oder Apps, die den Modellbahnbetrieb voll im Griff haben. Grundlagenbeiträge erläutern das notwendige Fachwissen für den Aufbau eines Netzwerkes und eine Marktübersicht stellt Kleincomputer wie Arduino, Raspberry Pi oder Banana Pi vor – Geräte, die schon ob ihres unschlagbar günstigen Preises eine echte Alternative darstellen.

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 120 11518 | € 12,-



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41 / 534 81 0, Fax 0 81 41 / 534 81 -100,
E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de



Nürnberg 2018 *komplett und kompetent*

Prallvoll mit Modellen und Motiven, Menschen und Meinungen: Das ist einmal mehr das MIBA-Messeheft mit seinem einzigartigen, kompletten Überblick über alle Modellbahn- und Zubehörneuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse 2018.

Das MIBA-Team besucht für Sie mehr als 200 Firmen, macht Hunderte von Neuheitenfotos, spricht mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasst für Sie alles zusammen in der heißesten MIBA-Ausgabe des Jahres.

Das erwartet Sie:

- 164 Seiten Umfang • Mehr als 600 Fotos • Neuheiten von über 200 Herstellern
- Die schönsten Messeanlagen in tollen Bildern • Kompetente Meinungen und aktuelle Trends aus der Branche • Klatsch und Tratsch: über Branchen-Promis und Modellbahn-Profis

**Mit kompletter Herstellerübersicht:
alle Firmen, alle Adressen, alle Kontaktinfos!**



164 Seiten im DIN-A4-Format,
mehr als 600 Fotos, Klebebindung
Best.-Nr. 1401801 | € 12,-

eBooks zum einfachen Download www.vgbahn.de/ebook

MIBA-Messe-Ausgabe zum Erscheinungstermin
auch als eBook erhältlich



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel. Sichern Sie sich Ihr persönliches Exemplar direkt beim:
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@miba.de



www.facebook.de/vgbahn



Sichtbar bejahrt

Den Traum vom selbst gebauten Haus träumen viele Modellbahner. Materialien aus dem Architekturbedarf und das richtige Zubehör helfen, ihn zu erfüllen. Ein Fachwerkhaus dient als Beispiel

VON MICHAEL VOLZ



Auf einer Seite abgezogene Leichtstoffplatten sind leicht gravierbar.



Die als Fachwerk verwendeten Profile kann man einfach eindrücken.



An den Ecken ist auf passende Gravur der Mauersteine zu achten.



Die Tragbalken des ersten Stocks stehen deutlich sichtbar über.



Ein Erker entsteht.



Wie beim Vorbild: durchgebogene Querbalken des Fachwerks.

Für eine zukünftige Modellbahnanlage sollte ein altes Fachwerkhaus im Eigenbau entstehen. Zwar sind die Kataloge der Zubehörhersteller voll gerade mit solchen Modellen, doch sind diese viel zu akkurat, glattwandig, sauber und „rechtwinklig“. Nur selbst gebaut ist es möglich, den besonderen Charakter eines zwei- oder dreihundert Jahre alten Hauses wiederzugeben.

Die wichtigsten Baumaterialien waren drei Millimeter starke Leichtstoffplatten (hier von Kapa) aus dem Architekturbedarf, PolystyrolProfile, Kunststofffenster aus der

Bastelkiste oder aus den Ersatzteilsortimenten der bekannten Bausatzhersteller sowie aus Karton lasergeschnittene Dachziegelplatten von MBZ. Beim Bau ist folgendermaßen vorzugehen:

Als Erstes werden nach einem zuvor aufgezeichneten Bauplan die benötigten Wandteile aus den Leichtstoffplatten geschnitten. Danach zieht man von einer Seite die Kartonschicht vorsichtig ab, um die dünne Hartschaumschicht freizulegen. Die rückseitige Kartonschicht bleibt wegen der Stabilität unberührt. Weil die Hartschaumschicht eine sehr feine Struktur aufweist,

eignet sie sich bestens, um beispielsweise Stein oder verputzte Flächen darzustellen.

Will man, wie hier im Erdgeschoß, offen sichtbares Mauerwerk darstellen, so ist die Prägetechnik das Mittel der Wahl. Dazu werden aus unterschiedlich zurechtgebogenen alten Pinselhüllen (denen man zuvor die restlichen Haare entfernt hat) mit Hilfe einer oder mehrerer feiner Zangen rechteckig geformte Stempel gebogen. Mit diesen werden die Steinstrukturen in den Hartschaum geprägt. Verwendet man unterschiedliche Pinsel, entsteht eine etwas aufwändigere Natursteinmauer mit ver-



Die Bemalung betont die eingravierten Details der Fassade.



Mit unterschiedlichen „Vorhängen“ hinterklebte Fenster.



Beim Anstrich der Balken ist auch auf die Seiten der Profile zu achten.



Das Dach ist eine Kartonplatte von MBZ, die sich leicht biegen lässt.



Mit einem Mix aus Pigmenten, Leim und Wasser wird das Dach grundiert.



Gleich wieder abgewischte Schmutzfarbe lässt das Dach plastischer wirken.

schieden großen Steinen. Sind Wände aus gleichmäßig behauenen Steinen erwünscht, benötigt man nur ein einziges Prägewerkzeug.

PRÄGEN STATT SCHNEIDEN

Auch Fenster- und Türeinfassungen sowie Stürze können im jetzigen Stadium mit dem Skalpell geprägt werden. Dafür ist ausschließlich der Rücken der Klinge zu verwenden, da die Vorderseite das Material durchschneiden würde. Auch die Öffnungen der Fenster werden nun ausgeschnitten.

Anders ist die Vorgehensweise, wo Fachwerk nachgebildet werden soll. Die Balken bildet man aus Kunststoff nach, in diesem Fall aus drei Millimeter breiten Polystyrolstreifen von Evergreen. Sie werden mit einer groben Holzstruktur versehen, indem man mit der Skalpellspitze der Länge nach eine unregelmäßige Maserung einritz. Danach kann man mit feinem Schmirgelpapier noch eine dünne Struktur in Längsrichtung einschleifen, die dem Material auch den Glanz und die glatte Oberfläche nimmt.

Ist die Oberfläche so weit zufriedenstellend, können die Streifen auf die benötigte

Länge gekürzt werden. Ritzen und brechen ist hier eine Möglichkeit, oder man benutzt ein scharfes Bastelmesser. Längere Stücke können vor dem Einbau deutlich sichtbar gebogen werden, um durchhängende, krumme Balken darzustellen. Diese verleihen einem Fachwerkhaus den besonderen Charme. Als Nachteil muss man allerdings in Kauf nehmen, dass nachher kaum ein kurzer Diagonal- oder Senkrechtbalken die gleiche Länge aufweisen wird und jeder einzeln zugeschnitten werden muss. Alle Balken werden an ihrer Position in den Hartschaum gedrückt und anschlie-



Die Enden der Dachbalken werden mit kleinen Profilstücken nachgebildet.



Die Luke unter dem Giebel entsteht aus einem Kunststoffplättchen.



Von unten wird das Dachfenster in die vorgeschchnittene Lücke geschoben.



Die Dachausstattung mit Kamin, Schornsteinfegerluke und Tritten.



Die aus Draht gebogenen Fallrohre sind mit kleinen Schellen befestigt.



Ein mit Klebstoff benetzter Zahnstocher bringt Flocken zum Blumenkasten.



Auf alten Dächern häufig: Moosbewuchs, hier durch N-Laub



Auch etwas Rankbewuchs an der Hauswand macht sich gut.

ßend mit Sekundenkleber befestigt. Auch andere Klebstoffe sind brauchbar, die den Hartschaum nicht auflösen. Sie sollten sich nur fein dosieren lassen.

Zum Abschluss dieses Arbeitsschritts klebt man die zuvor ausgewählten Fensterrahmen in die jeweils vorgesehenen Öffnungen. Dann folgt ein gestalterischer Part, der für das spätere Erscheinungsbild des Hauses aber wesentlich ist:

Wand für Wand ritzt man mit einer Nadel kleine Risse in den Hartschaum. Vorbildfotos, seien es eigene oder aus dem Internet, sind dafür sehr hilfreich. Zu beachten ist aber, wie der Zustand des fertigen Hauses einmal sein soll: Zwischen „top renoviert“ und „Bruchbude“ ist ein gewaltiger Unterschied, der auch im Modell gut dargestellt werden kann. Sollten während der bisherigen Arbeitsschritte versehentlich leichte Beschädigungen im Hartschaum entstanden sein, können diese entweder als Schäden an Putz und Mauerwerk verbleiben oder repariert werden.

GRAVIEREN VOR KLEBEN

Sind die einzelnen Wandteile fertig bearbeitet, werden sie verklebt. Hartschaumreste oder Holzprofile in den Ecken sorgen für rechte Winkel und Stabilität. Wichtig ist, dass dieser Schritt erst vollzogen werden darf, wenn alle Prägearbeiten an den Fassadenteilen abgeschlossen und alle Balken eingedrückt sind. Danach kann man die Wände ja nicht mehr flach auf dem Tisch liegend bearbeiten. Nur Änderungen ohne Druckausübung sind dann noch möglich. Dazu gehört beispielsweise der hölzerne Laden direkt unterhalb des Dachfirsts, der aus dünnem Kunststoff gefertigt wurde. Er verschließt im Original eine Lüftungsluke für den Dachboden.

Wenn die Außenwände stabil verklebt sind, geht es an die Nachbildung der Tragbalken des ersten Stockwerks, respektive ihrer Enden. Bei Fachwerkhäusern ragen diese Balken üblicherweise ein gutes Stück über die Erdgeschoßwand hinaus und sind von der Seite gut zu sehen. Kragt, was hier nicht der Fall ist, auch der zweiten Stock etwas über, so ist dort gleich zu verfahren. Allerdings sind hier in der Regel nur kurze Stücke der Dachbalken zu sehen.

Soll das Gebäude mit einem Erker ausgestattet werden, entsteht dieser auf die beschriebene Art und Weise und wird mit Sekundenkleber an die Wand geklebt. Will man das Haus später beleuchten, wird die Wand hinter dem Erker mit einer Öffnung versehen, damit Licht durchstrahlen kann. Auch an Öffnungen für die Beleuchtung und ihre Anschlusskabel in Decken und Wänden ist zu denken.

Nicht vergessen sollte man das Abstützen des Erkers. Die Balken dafür werden rundum genauso strukturiert wie zuvor die sichtbare Seite der Fachwerkbalken. Türen findet man wieder in der Bastelkiste oder entnimmt sie anderen Bausätzen. Die hier verwendeten stammen von MBZ und wurden mit Schlüssellochern sowie mit aus dünnen Drähten gebogenen Türgriffen verfeinert.

Ebenfalls nicht vergessen darf man das rechtzeitige Verglasen der Fenster, solange sie noch zugänglich sind. Für einfache Vorhänge oder Gardinen schneidet man eine Lage Papiertaschentuch zu und klebt sie mit lösungsmittelfreiem Alleskleber auf den Klarsichtkunststoff der Fenster. Farbige Vorhänge entstehen aus passenden Abbildungen in alten Zeitschriften oder aus Resten älterer Bausätze in der Bastelkiste. Auch Selbermalen mit Buntstiften oder nicht allzu kräftig angerührten Wasserfarben ist eine Möglichkeit.

Bei alten Häusern ist das Dachgeschoss oft unbewohnt und bleibt deshalb unbeleuchtet. Die passend zugeschnittenen Dachziegelplatten können ohne Unterbau aufgeklebt werden. Wenn auch die Firstziegel an ihrem Platz sitzen, schließt man eventuelle Fugen mit Plasto-Spachtelmasse von Revell, die behutsam, beispielsweise mit Hilfe einer alten Skalpellspitze, aufgebracht wird.

Zunächst übersehen hatte ich die Enden der Dachbalken. Sie lassen sich aber leicht aus Stücken entsprechend zugeschnittener Kunststoffprofile ergänzen.

KEINE LÖSUNGSMITTEL

Für die Bemalung des Hauses habe ich spirituslösliche Farben von Gunze-Sangyo verwendet. Die freiliegenden Steine wurden als roter Buntsandstein dargestellt. Dafür mischt man sich zunächst die passende Farbe zurecht und streicht dann die Steine mit feinem Pinsel. Die Balken werden in einem dunklen, fast schwarzen Branton bemalt, wobei auf die Seitenflächen zu achten ist. Trockene, schmutzfarbene Pigmentfarben hellen die Wände später wieder auf.

Für die Zwischenräume ist ein helles Beigeton zu empfehlen. Nach dem Trocknen bürstet man behutsam dunklere Schmutzpigmente mit einem kleinen Borsenpinsel auf.

Das Dach besteht wie erwähnt aus Karton. Beim Einfärben der Ziegel sind zu nasse Farben daher zu vermeiden. Bewährt hat sich eine dickflüssige Mischung aus Farbpigmenten mit Holzleim und ganz wenig Wasser. Sie wird mit einem feinen Schwämmchen von oben nach unten auf die Dachfläche gewischt. Ist die Ziegelfar-

be getrocknet, wird, um die Struktur plastischer wirken zu lassen, dunkle Farbbrühe aufgespritzt. Auf der Fläche tupft man sie sofort wieder ab, so dass nur in den Ecken etwas Farbe bleibt. Je nach gewünschter Wirkung kann dieser Schritt einige Male wiederholt werden.

Der Schornstein des Hauses entsteht aus einem Holzprofil passenden Querschnitts, in das eine Fugenstruktur eingritzelt wird. Rußschwarze Farbe imitiert die Öffnung. Auch hier wird der Spalt zwischen dem mit Alleskleber aufgeklebten Schornstein und dem Dach mit Plasto-Spachtel geschlossen.

Die Regenrinnen stammen von Auhagen. Dagegen wurden die Fallrohre aus Draht gebogen und mit Sekundenkleber angebracht. Hauchdünne gebogene Drähtchen simulieren die Schellen, mit denen die Fallrohre an der Hauswand befestigt sind. Sie stecken in 0,3-Millimeter-Bohrungen in den Polystyrolbalken und sind dort verklebt.

DACHINFRASTRUKTUR

Ein wichtiges Detail jeden älteren Hauses ist die Dachluke für den Schornsteinfeger. Die zugegebenermaßen etwas abenteuerlichen Tritte bestehen aus passen zurechtgeschnittenen Polystyrol-Teilchen, die mit ein wenig Sekundenkleber auf das Dach geklebt wurden. Die Luke selbst stammt vom Kleinserienhersteller Petau-Modellbau. Weil sie nachträglich eingebaut wurde, war mit einem scharfen Skalpell eine passende Öffnung in die Kartonziegel zu schneiden und der Karton seitlich etwas aufzuschlitzen. Danach konnte ich die zuvor fertiggestellte und lackierte Dachluke von unten in die Schlitzte schieben und verkleben.

Immer ein schönes Detail an Wohnhäusern sind Blumenkästen. Sie entstehen aus passend bemalten Kunststoffprofilen und werden mit Spur-N-Laubvlies bepflanzt. Dann taucht man einen Zahnstocher mit der Spitze in lösungsmittelfreiem Alleskleber, tupft damit in ein Döschen rote Flocken von MiniNatur und streift ihn auf dem grünen Laubvlies ab. Schon ist einfach, aber dekorativ der schöne Blumenschmuck der stolzen Hausfrau entstanden ...

Mit grünlichen Farbpigmenten und ein wenig feinem N-Laubvlies wird zum Schluss noch etwas Moosbewuchs auf dem Dach und am Sockel des Hauses nachgebildet. Spur-H0-Laubvlies eignet sich gut für an der Wand hinaufstehende Pflanzen. Das fertige Gebäude ist für alle Epochen geeignet. Ab Epoche III sollte es mit einer Rundfunkantenne ausgestattet werden, ab Epoche V vielleicht mit einer Satellitenschüssel. □

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com



02763 Zittau

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

42289 Wuppertal

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

71638 Ludwigsburg

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

85591 Vaterstetten

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

Europa

21614 Buxtehude

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

45665 Recklinghausen

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

73033 Göppingen

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

86199 Augsburg

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

AT-1010 Wien

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

22043 Hamburg

Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040/6532244

48145 Münster

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

73108 Gammelshausen

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

86368 Gersthofen

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

AT-6020 Innsbruck

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

24534 Neumünster

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

53721 Siegburg

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

73728 Esslingen

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

86633 Neuburg

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

FL-9490 Vaduz

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

25348 Glückstadt

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

54290 Trier

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

74613 Öhringen

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

86720 Nördlingen

Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 09081/4228

NL-1171 DB

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

28307 Bremen

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

59909 Bestwig

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

74821 Mosbach

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

87616 Marktoberdorf

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

NL-2761 GD

Zevenhuizen
Zevenspoor
Noordelijke Dwarsweg 94a
Tel.: 0031/654266993

28865 Lilienthal

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

60385 Frankfurt

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

76275 Ettlingen

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

88085 Langenargen

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

NL-8261 HM

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

32760 Detmold

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

63450 Hanau

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

78247 Hilzingen

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

90587 Siegelsdorf

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

BE-3053 Oud-Heverlee

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

33332 Gütersloh

Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 05241/26330

63920 Grobheubach

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

83395 Freilassing

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

91522 Ansbach

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

34466 Wolfhagen

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

67146 Deidesheim

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

85221 Dachau

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

93133 Burglengenfeld

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



Früher wie heute fallen Straßen zum Rand hin ab, damit Regenwasser nicht auf ihnen stehen bleibt. Eine übliche Methode, dies im Modell nachzubilden, ist, die Wölbung mit Gips auf die (Sperrholz-)Trasse zu spachteln und sie dann glatt zu schleifen. Will man eine Asphaltstraße nachbilden, ist dies ein gangbarer Weg, da die Straße danach nur noch eingefärbt werden muss. Anders jedoch, wenn es sich um eine Pflasterstraße handelt.

Dann gibt es vor allem zwei Methoden: a) das Selberritzen oder -prägen und b) die Verarbeitung fertiger Platten aus Karton oder Kunststoff. Eine dritte Bautechnik, die Verwendung von Gipsabgüssen, spart zwar das Spachteln der Trasse, kommt aber nur

bei völlig horizontal liegenden Straßen in Frage, auf denen es keine Neigungswechsel gibt.

Mit Vollmers Steinkunst-Pflasterplatten ist dies anders. Die Bezeichnung als „Platte“ ist übrigens insofern irreführend, als damit die Eigenschaften der Härte und Steifheit verbunden sind. Steif und hart jedoch sind die Vollmer-Produkte keineswegs, vielmehr überraschend flexibel. Sie bestehen aus einer Mischung aus Steinmehl und Kunststoff, was zu einer bereits im Lieferzustand recht vorbildgetreu wirkenden Oberfläche führt. Kleine Schwächen bei der Verlegeweise der Modellsteine – beispielsweise fehlende Trennstreifen – kann man teilweise korrigieren, auch de-

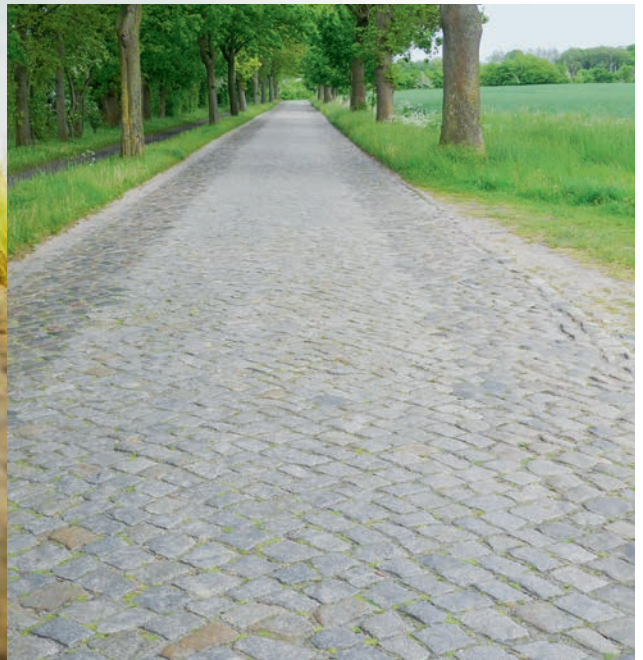
ren für H0 übertriebene Größe fällt nur bei genauem Hinschauen auf.

Angeboten werden von den Steinkunst-Straßen in Asphalt- und Pflaster-Ausführung jeweils eine Kreuzung, zwei unterschiedliche Einmündungen sowie Kurvenstücke in drei Radien. Gerade Strecken gibt es asphaltiert von der Rolle (75 Zentimeter lang), gepflastert im Dreierpack (je 15 Zentimeter). Leider gehört zu diesem Trio auch ein Stück mit Gully- und Kanaldeckel, das bei Überlandstraßen fehl am Platz ist. Auch ist das im Segmentbogen verlegte Pflaster eher innerstädtisch zu finden. Zu wünschen wäre daher eine zusätzliche Landstraßen-Variante, ohne Kanalisation und mit in Reihen verlegten Steinen.

Buckel-Piste

Die flexiblen Pflasterplatten der Steinkunst-Serie von Vollmer sind vergleichsweise neu auf dem Markt. In der Mai-Ausgabe 2017 hat Jens Braun schon gezeigt, wie man mit ihnen eine Dorfstraße nachbildet. Doch auch eine bucklige Landstraße ist damit kein Problem

VON CHRISTOPH KUTTER



Wie fast alle einschlägigen Produkte sind die Vollmer-Teile zu dunkel ausgefallen. Sowohl Pflastersteine als auch eine Asphaltdecke sind in trockenem Zustand ziemlich hellgrau, sieht man mal von Ausbesserungsflecken ab. Deshalb sollte man auch die Steinkunst-Elemente vor dem Verarbeiten aufhellen. Sehr schnell geht das mit dem grauen Acrylspray von Noch. Flecken des Weathering Spray von Model Mates (Vertrieb Weinert) im Farbton Sand Brown erzeugen eine Farbnuance und mit einem Schwammstück aufgetupfte Granitfarbe von Heki hellt einzelne Steine und Steingruppen weiter auf. Wer mag, kann zusätzlich einzelne Steine oder Steingruppen mit dem Pinsel individuell einfärben.

Dass man streng genommen auch die Fugen zwischen den Steinen füllen müsste, fällt nur aus der Nähe auf. Wer es tut, sollte damit und mit dem Kolorieren aber warten, bis die Vollmer-Platten verlegt sind. Ansonsten bröseln das Füllmaterial beim Biegen wieder heraus.

STABILER SCHAUM

Als Probestück für eine längere zu pflasternde Straße wurde der Straßenabschnitt vor einer Bushaltestelle betont uneben gestaltet. Idealer Untergrund, nicht nur für den Straßenbau, sind Hartschaumplatten. Sie lassen sich leicht bearbeiten und sind sehr stabil. Auch eine Straße mitsamt Wöl-

Links oben: Bewusst uneben gestaltetes Straßenpflaster an einer H0-Bushaltestelle. Vollmers Steinkunst-Pflaster macht eine solche Verlegeweise einfach.

Oben: Klassische gepflasterte Landstraße auf Rügen. Die Steine sind im sogenannten Netzverband verlegt.

FOTO: THERESA HÖLLERER



Das verwendete Vollmer-Set 48240.



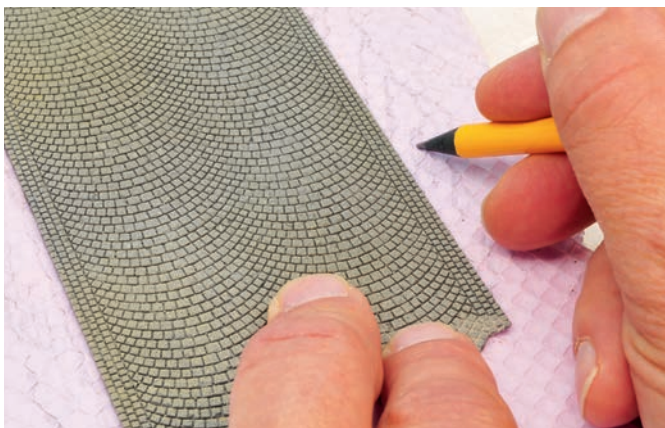
Vor dem Verlegen werden die Straßenstücke mit Noch-Spray aufgehellt.



Weathering-Spray von Model Mates sorgt für weitere Farbnancen, ...



... ebenso wie stellenweise aufgetupfte Granitfarbe von Heki.



Die Breite der Fahrbahn wird angezeichnet, inklusive Randstreifen.



Mit dem Bastelmesser ist die Wölbung der Straße rasch vormodelliert.



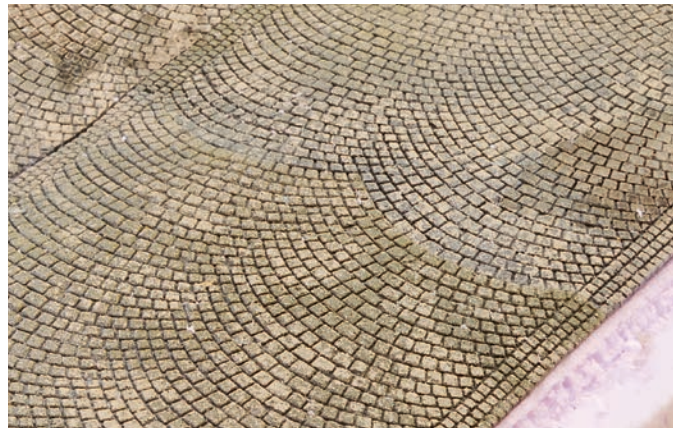
Mit grobem Schleifpapier lässt sich die Oberfläche gut glätten.



Im Vergleich zum unbearbeiteten Teil vorne ist das Straßenprofil deutlich.



Absenkungen lassen sich problemlos mit einem Werkzeuggriff einprägen.



Stoßfugen in der Straße sind nur durch Farbunterschiede erkennbar.



Fugen im angestückelten Bereich werden später mit Sand getarnt.



Bewuchs am Straßenrand darf bis in einzelne Pflasterfugen reichen.

bung und seitlichen Gräben kann man mit dem Bastelmesser, unterschiedlichen Raspeln und Feilen sowie Schleifpapier in kurzer Zeit modellieren. Allerdings sollte man einen Staubsauger zur Hand haben, vor allem, wenn sich in der Nachbarschaft bereits gestaltete Anlagenteile befinden.

Wer gepflasterte Landstraßen genauer ansieht, weiß, was jahrzehntelange Belastung durch immer schwerer werdene Fahrzeugen bewirkt. Solche Senken oder Fahrspuren im Schaumstoff-Untergrund, denen sich die Steinkunst-Platten zumindest teilweise anpassen, erzeugt man mit dem Knauf eines Schraubenziehers oder auch per Daumendruck. Der kann ruhig kräftiger ausfallen, das Ergebnis soll ja zu sehen sein. Ist man zufrieden, beginnt das Verlegen der Straßenplatten.

Die Steinkunst-Platten sind zwar flexibel, aber nur sehr begrenzt dehnbar. Deshalb müssen sie für das individuelle Verlegen zugeschnitten werden. Beachten sollte man dabei, dass die in Längsrichtung laufenden Randstreifen erhalten bleiben. Auch bei Einmündungen oder Ausbuchtungen laufen sie in der Regel durch. Schneiden lassen sich die Vollmer-Platten ganz einfach mit einem scharfen Bastelmesser oder

einer Schere. Dies ist vor allem dann von Vorteil, wenn es gilt, einzelne Steine herauszuarbeiten.

Zum Verkleben auf Hartschaum oder Holz eignet sich Weißleim, der zum Trocknen allerdings etwas Zeit braucht. Man verstreicht ihn flächig, aber nicht zu dick auf der Rückseite des Straßenelements und legt dieses dann auf. Dank des flexiblen Materials lassen sich die Steinkunst-Elemente gut einander anpassen, so dass Spalten weitgehend vermeidbar sind. Gleichzeitig ist das Gemisch aus Kunststoff und Steinmehl aber so stabil, dass man es getrost mit dem Daumen in die vorbereiteten Dellen des Untergrunds drücken kann. Auch Stoßkanten lassen sich auf diese Weise einander in der Höhe anpassen.

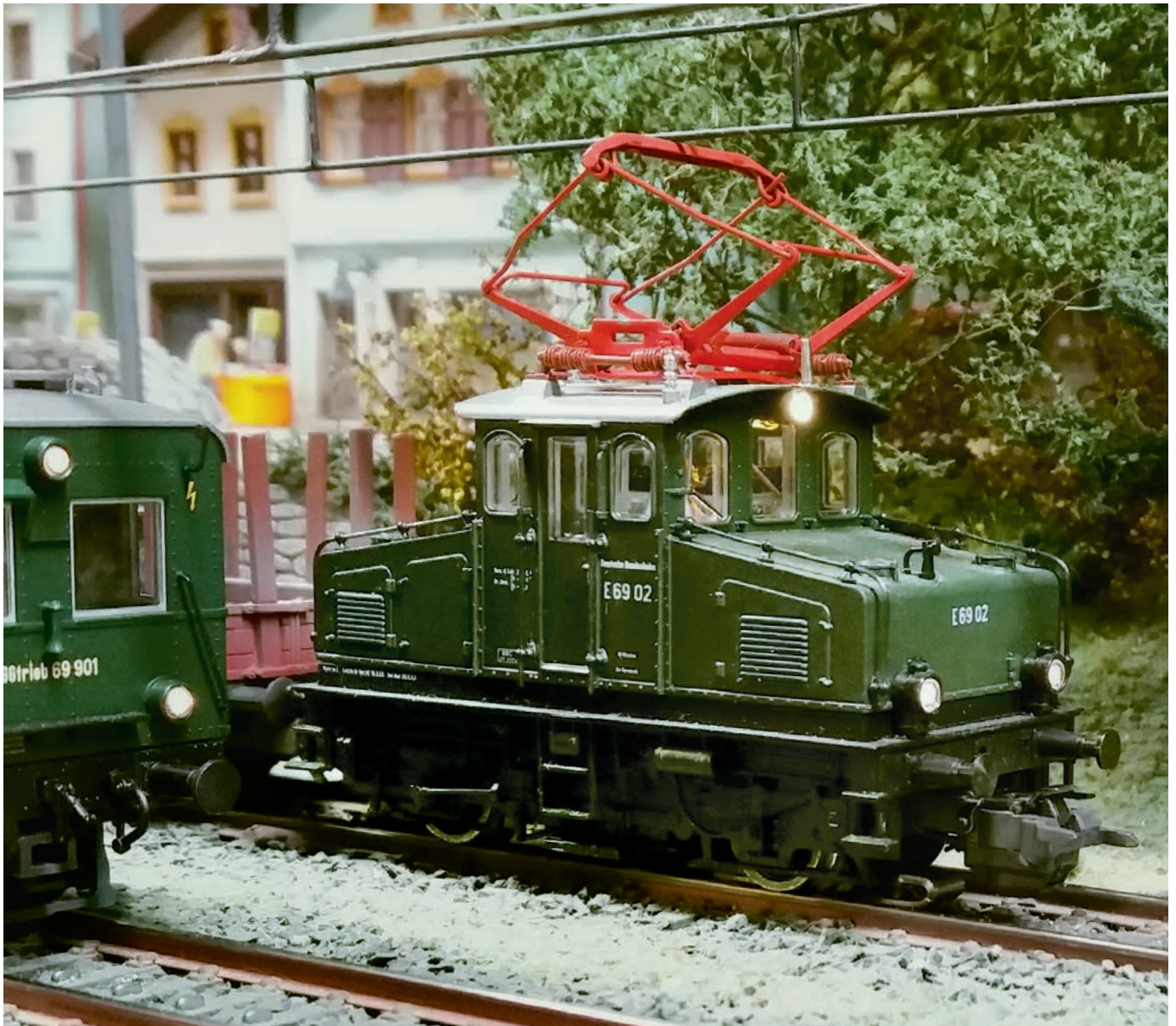
SCHLAGLOCHSCHNITZEN

Auch wenn auf dem gezeigten Diorama darauf verzichtet wurde, ist sogar die Darstellung eines Schlaglochs mit dem Vollmer-Material denkbar einfach: Mit dem Skalpell werden einzelne Steine entlang der Fugen aus der schon verlegten Platte geschnitten und herausgehoben. Das entstandene Loch vertieft man etwas und deckt den Boden

mit feinem Sand ab. Alternativ füllt man es mit einem Tropfen schlammig eingefärbter Fensterfarbe und erzeugt so eine Pfütze vom letzten Regen. Am Rand eines solchen Lochs lässt sich zudem der eine oder andere Pflasterstein schräg oder verrutscht darstellen.

Viele Gestaltungsmöglichkeiten bietet der Straßenrand. Sie reichen vom breiten Sandstreifen (damit Zugtiere bequemer laufen können) über einen mehr oder minder tiefen Straßengraben bis hin zu sofort beginnender Wiese oder Gebüsch. Bei längeren Straßenstücken sollte man auch die Begrenzungspfosten oder Leitplanken nicht vergessen.

Dank ihrer Flexibilität und gelungenen Oberflächenstruktur bieten die Steinkunst-Platten Gestaltungsmöglichkeiten, die denen selbst gespachtelter Gipsstraßen entsprechen. Gut gemacht, sind diese zwar optisch nach wie vor unerreicht, doch nur auf Kosten eines enormen Aufwands an Zeit und Mühe. Vollmers Steinkunst ist dagegen sehr leicht zu verarbeiten und lässt sich problemlos farblich verbessern. Den gediegenen Preis (17,50 Euro für das verwendete Dreierset 48240) ist dieser Vorteil durchaus wert. □

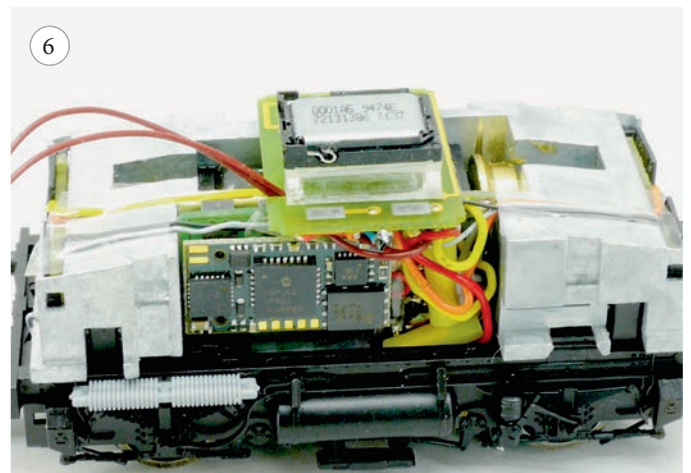
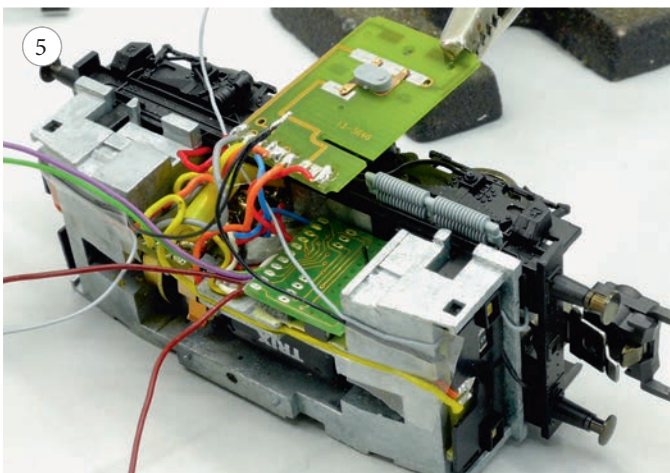
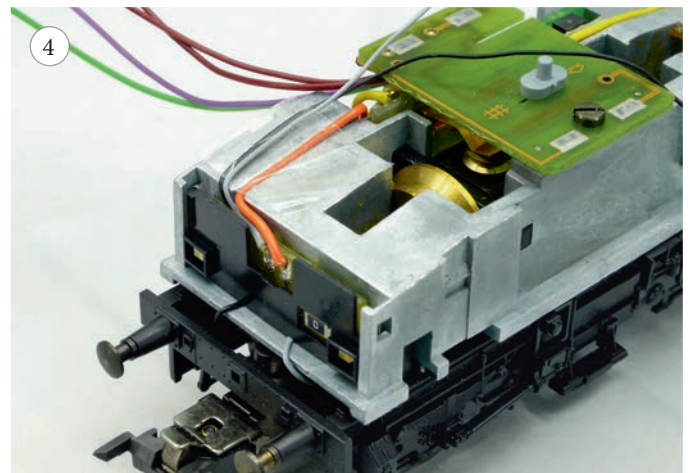
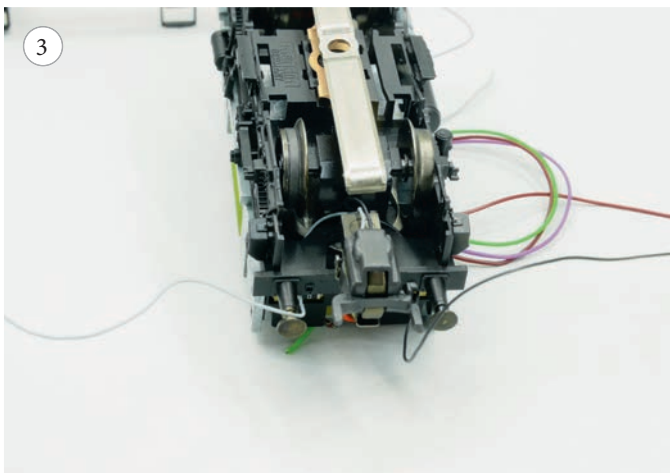
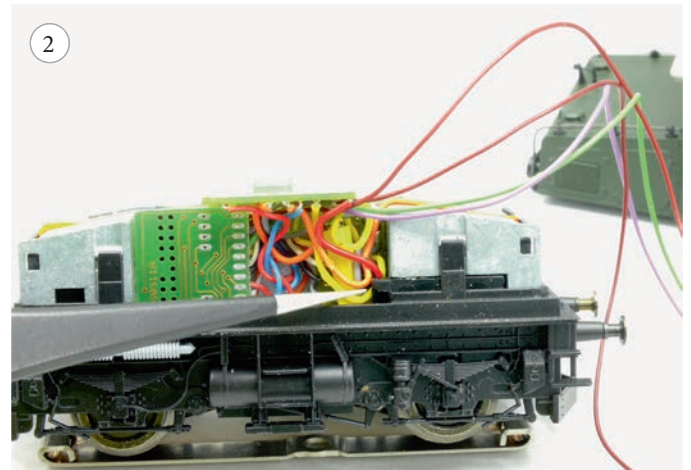
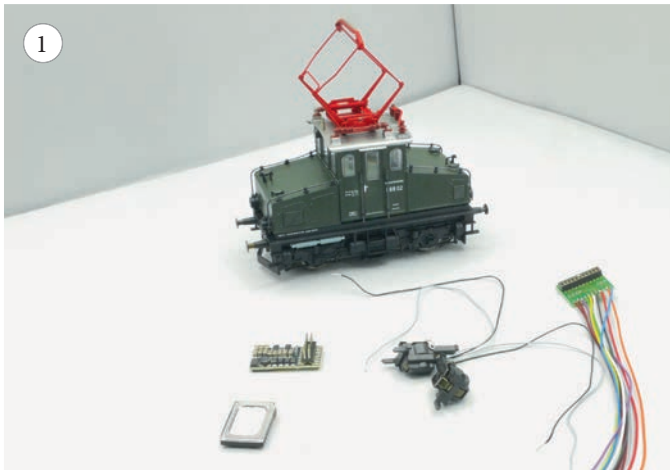


Mit Sound und Rangierkupplung ausgestattet, ist Märklins E 69 technisch auf der Höhe der Zeit.

TECHNIK-UPDATE FÜR DIE KLEINE

Eigentlich sollte bei einer gebraucht erworbenen E 69 von Märklin nur die Gehäusebefestigung repariert werden. Doch weil die Lok schon mal offen war, wurde sie noch mit Sound und Digitalkupplungen ausgestattet...

VON MANFRED GRÜNIG



Die E 69 von Märklin ist wie alle Loks dieser ja so uneinheitlichen Baureihe eine nette, handliche Maschine. Um sie technisch dem Niveau der E 69 05 von Fleischmann anzupassen, ist ein Sounddecoder nötig. Zudem soll die Lok Digitalkupplungen bekommen. Beides lässt sich nachrüsten.

Als Erstes ist die Lok zu öffnen. Bei der E 69 geschieht das durch zwei Schieber links und rechts am Fahrwerk, die von unten beweglich sind. Als Nächstes entfernt man den eingeklippten Lokrahmen, auf dem das Gehäuse aufsteht, und lötet den Märklin-Decoder ab.

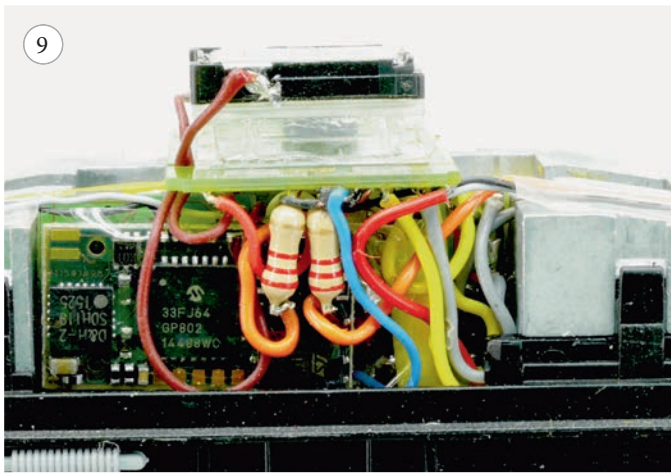
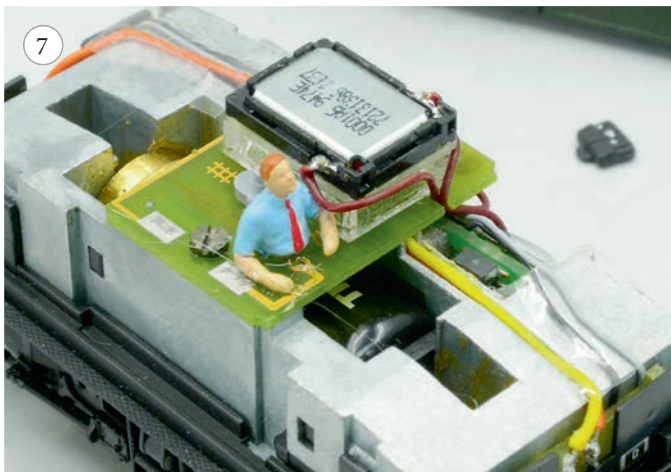
Als Ersatzdecoder eignet sich der PluX16-Sounddecoder von Zimo, da es dort ein der E 69 ähnliches Soundfile einer Altbau-Ellok gibt. Dagegen bietet sich als Lautsprecher der leistungsstarke LS1511 von Doehler & Haass (D&H) mit großer Schallkapsel an. Damit der Decoder bei Bedarf leichter getauscht werden kann, wurde zusätzlich die PluX22-Adapterplatine von D&H eingebaut (Bild 1).

Damit diese genau mit der Oberkante des Lokrahmens abschließt, muss sie beidseitig um etwa 0,2 Millimeter abgeschliffen werden. Danach kann man sie seitlich im vorhandenen Decoderfach montieren.

Zum Befestigen eignet sich stark haftendes doppelseitiges Klebeband (Bild 2).

Die beiden Digitalkupplungen von Märklin (Ersatzteil-Nummer E 117993) sind in die NEM-Schächte zu stecken (Bild 3). Ihre Kabel zur Platine verlegt man zwischen der Lichtmaske und Beleuchtungsplatine und fixiert sie mit etwas Tesafilm (Bild 4). Die Lötanschlüsse AUX 1 und AUX 2 werden mit der Masseseite verbunden, die Plusseite der Leitung mit Decoder Plus (Bild 5).

Weil es in der E 69 mit aufgesetztem Gehäuse sehr eng zugeht, sollte man alle Kabel so kurz wie möglich halten und anlöten. So



wird wertvoller Platz gespart. Zu beachten ist, dass Märklins Kabelfarben nicht denen nach NEM 652 entsprechen (siehe Kasten).

Die Schallkapsel wird luftdicht auf den Lautsprecher geklebt. Dabei muss unbedingt vermieden werden, dass die Membrane festklebt – also nur wenig Klebstoff verwenden! Die Folge wäre ein nicht funktionierender Lautsprecher.

Empfehlenswert ist, Sekundenkleber auf eine Glasplatte zu träufeln, die Schallkapsel mit der Klebefläche hineinzusetzen und ein paar Kreisbewegungen zu machen. Danach zentriert man die Kapsel auf der Klebefläche des Lautsprechers und hält beides ohne zu verrutschen ein paar Sekunden fest.

Anschließend wird beides auf der Umschaltplatine der Lok möglichst mittig verklebt (Bild 6). Hierfür ist ein Zweikomponentenkleber gut geeignet. Nach dem Aushärten werden die beiden Lautsprecherkabel angeschlossen. Nun ist die Lok fast fertig verkabelt und der Decoder steckt in der PluX22-Schnittstelle

Leider kann der Lautsprecher nur im Führerstand untergebracht werden. Durch die Verwendung einer klaren Schallkapsel und einer Preiserfigur kann sie aber einigermaßen getarnt werden, so dass sie nicht sofort ins Auge fällt (Bilder 7 und 8). Damit

die LEDs der Beleuchtungen nicht überlastet werden, müssen noch zwei Widerstände von je 2,2 Kiloohm zwischen die Leitungen gelötet werden. Ich habe die Plusseite gewählt und dort auf der Umschaltplatine die Widerstände angelötet. Sie wurden mit den Plusleitungen der Leuchtplatinen verbunden (Bild 9). Für das dritte Spitzenlicht ist kein neuer Widerstand nötig, da im Dach ein passender vorhanden ist. Es folgt die Probefahrt, dabei können die Fahreinstellungen per CV verändert werden.

Wichtig ist, dass die Ausgänge AUX 1 und AUX 2, an denen die digitale Kupplung angeschlossen ist, sich nach spätestens drei Sekunden abschalten. Wer das nicht beachtet, läuft Gefahr, dass die Spulen der Kupplungen überhitzen und die Ausgänge des Decoders zerstört werden.

Ursache des lockeren Gehäuses meiner Gebraucht-E 69 waren übrigens zwei abgebrochene Rastnasen an den Fenstereinsätzen, in die die das Gehäuse haltenden Schieber hätten einrasten sollen. Offenbar war der Vorbesitzer mit der Mechanik nicht zurechtgekommen, und hatte versucht, das Gehäuse mit brachialer Gewalt zu öffnen. Mit Hilfe des Ersatzteilblatts ließen sich Tauschteile schnell ordern. Sie wurden binnen zwei Wochen geliefert, eingesetzt und die E 69 konnte ihren Betrieb aufnehmen. □

Kabelfarben

Märklin	NEM 652	
Blau	Orange	Motor rechts
Rot	Rot	Schleifer
Gelb	Gelb	Licht hinten
Orange	Blau	Plus + Decoder
Grau	Weiß	Licht vorne
Braun	Schwarz	Masse Räder
Grün	Grau	Motor links
Braun/Rot	Grün	Funktion 1
Braun/Grün	Violett	Funktion 2

Materialbedarf

- ◆ Zwei digitale Kupplungen, Märklin-Ersatzteil E 117993
- ◆ PluX22-Schnittstelle von Doehler & Haass
- ◆ Lautsprecher LS1511 und große Schallkapsel 15 mal 11 Millimeter von D&H
- ◆ Zwei 2,2-kOhm-Kohleschicht-Widerstände
- ◆ PluX16-Sounddecoder von Zimo oder vergleichbarer mit passendem Sound
- ◆ Lötkolben mit Bleistiftspitze, Lötzinn
- ◆ antimagnetische Pinzette
- ◆ Sekundenkleber
- ◆ Zweikomponentenkleber
- ◆ Doppelseitiges Klebeband und Tesafilm
- ◆ Dünne Litzen in unterschiedlichen Decoderfarben

DER NEUE BRANDL IST DA!

Weitere Ausgaben aus der Eisenbahn-Journal-Reihe „Josef Brandls Traumanlagen“



Bauen wie Brandl
Dem Meister über die Schulter geschaut
Best.-Nr. 661201



Flämsbana
Eine traumhafte Modellbahnreise in den Norden
Best.-Nr. 661202



Bauen wie Brandl, Teil 2
Grundbegründung und Arbeit mit Elektrostat
Best.-Nr. 661301



Heigenbrücken
Magistrale im Spessart, Teil 2
Best.-Nr. 661302



Bahnparadies Ostbayern
Märklin-Anlage mit Haupt- und Nebenbahn
Best.-Nr. 661401



Malerisches Altmühltal
Planung und Entstehung eines H0-Anlagenabschnitts
Best.-Nr. 661402



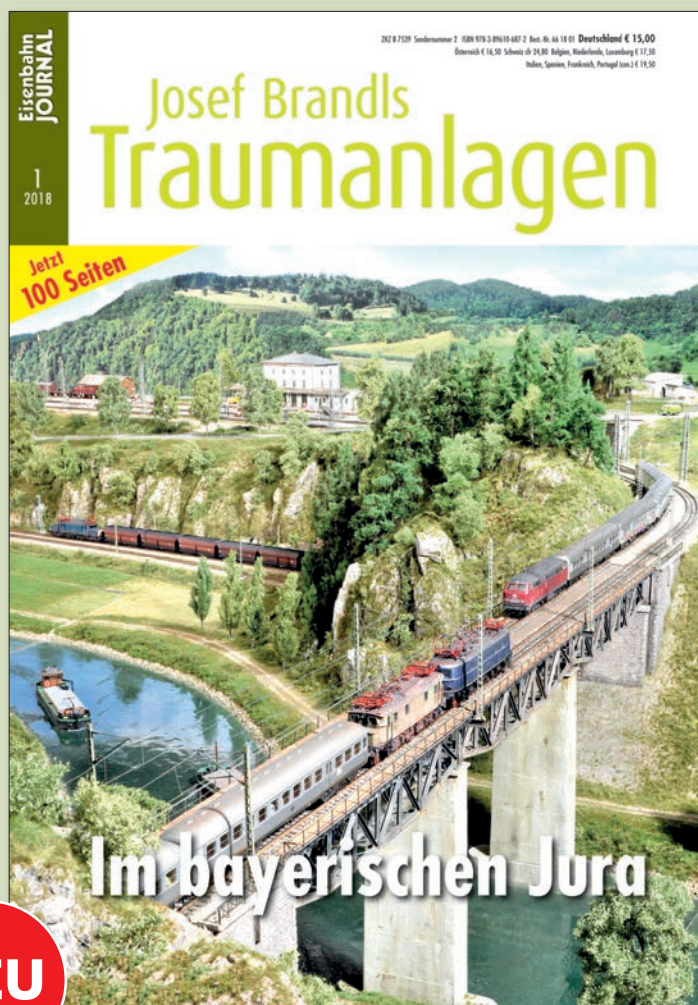
Von Freiburg ins Hölletal
und weiter nach Neustadt im Schwarzwald
Best.-Nr. 661601



Länderbahn-Romantik
Best.-Nr. 661701

Jeweils 92 bzw. 100 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, ca. 120 Abbildungen, je € 13,70 bzw. € 15,-

Wie in echt



NEU

Auf der neuesten Anlage von Josef Brandl bildet die ebenso meisterhaft wie markant herausgearbeitete Landschaft des fränkisch-bayerischen Jura rund ums Altmühltal die Modellbahn-Kulisse. Der Flusslauf wird begleitet von bewaldeten Hängen mit mächtigen Kalk- und Dolomithängen. Tropfsteinhöhlen am Anlagenrand führen bei genauem Hinsehen in eine märchenhafte unterirdische Welt. Mächtig und schon von weitem sichtbar thront – wie ihr Vorbild bei Riedenburg – die Rosenberg über Tal und Anlage. Fast schon versteckt am Fuße der Burg liegt der Bahnhof, den Josef Brandl nach Eichstätt Vorbild plante. Hier verkehren Zuggarnituren der 1960er- bis in die 1980er-Jahre, ganz nach dem Motto: „Erlaubt ist, was gefällt“ – epochenübergreifender Fahrbetrieb vom Dampfbzug bis zum InterCity.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 661701 | € 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

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



www.facebook.de/vgbahn



Mitmachen, wählen, gewinnen!

Die zur Abstimmung stehenden Modelle sind Ihnen aus den Zeitschriften der VGBahn des vergangenen Jahres bekannt: Fahrzeug- und Zubehörneuheiten sowie Produkte mit interessanter Technik. Welche Artikel zur Wahl stehen, sehen Sie auf den folgenden Seiten, eine Abstimmungskarte liegt diesem Heft bei. Natürlich können Sie Ihr Votum auch online abgeben. Unter www.dasgoldenegleis.de finden Sie nach Eingabe des Kennworts VGB alles Nötige.

UND SO FUNKTIONIERT ES

In jeder der A bis S benannten Kategorien stehen unterschiedliche Modelle zur Wahl. Sie haben eine Stimme für jede Kategorie. Die Nummer Ihres jeweiligen Favoriten tragen Sie in die entsprechenden Kästchen der Abstimmungskarte ein.

Bitte vergessen Sie nicht, Ihre Anschrift anzugeben, denn natürlich nehmen nur vollständig ausgefüllte Karten an der Verlosung teil – wir wollen Ihnen Ihren Gewinn ja auch zuschicken können. Einsendeschluss ist der 11. März 2018. Wir sind neugierig auf Ihr Votum – und drücken Ihnen für die Preisverlosung die Daumen.

Preise
im Gesamtwert von über
5000 Euro
zu gewinnen

Mitmachen und gewinnen:

Einkaufsgutscheine und wertvolle Sachpreise

1. Preis

Modellbahn-Einkaufsgutschein im Wert von 1500 Euro

Gestiftet von und einzulösen bei:
Modellbahnshop Sebnitz



2. Preis

Reisegutschein im Wert von 1000 Euro

Gestiftet von Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr IGE, Hersbruck



3. Preis

Einkaufsgutschein im Wert von 500 Euro

Gestiftet und einzulösen beim
Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Waiblingen



Außerdem sind attraktive Sachpreise im Gesamtwert von über 2000 Euro zu gewinnen:

- 5 Triebfahrzeugmodelle
- 10 Wagenmodelle
- 15 Gebäudebausätze
- 25 DVDs aus der RioGrande-Reihe „Traumtouren“



A-01:
Brawa
57.10
DB



A-02:
Märklin
42
DB



A-03:
Märklin
75.10
DB



A-04:
Märklin
C5/6
SBB



A-05:
Roco
85
DB



A-06:
Roco
S160
USATC



A-07:
Tillig
99.23-24
DR
in H0m



B-01:
Brawa
425
DBAG



B-02:
ESU
E94
DB



B-03:
Fleischmann
EP5/E52
DRG



B-04:
Märklin
Vectron
Railpool



B-05:
Märklin
„lange“ 103
DB



B-06:
Piko
E10.3
DB



B-07:
Piko
111
DBAG



B-08:
Piko
152
DB



C-01:
ESU
Gravita
15L BB



C-02:
ESU
V90
DB



C-03:
Fleischmann
215
DB



C-04:
Liliput
614
DB



C-05:
Liliput
DE 2500/
202
DB



C-06:
Märklin
Vectron DE
247



C-07:
Piko
Vossloh G6



C-08:
Piko
798
DB



C-09:
Piko
132
DR



D-01:
Arnold
95
DR



D-02:
Kres
491
DB



D-03:
Kühn
Regio-
Shuttle/650
DB AG



D-04:
Mehano/
Lemke
„Red Tiger“
OHE



D-05:
Piko
102.1
DR



D-06:
Tillig
89.70
DB



E-01:
Arnold
E 11/E 42
DR
in N



E-02:
Arnold
Traxx 3/187
DBAG
in N



E-03:
Fleischmann
Traxx 2/185
DBAG
in N



E-04:
Hobbytrain
MaK G1700-2
HGK
in N



E-05:
Kres
VT 4.12.01
DR
in N



E-06:
Liliput
LINT 27/640
DBAG
in N



E-07:
Märklin
74
DB
in Z



E-08:
Minitrix
101
DBAG
in N



E-09:
Minitrix
41-Reko
DR
in N



E-10:
Piko
82
DB
in N



F-01:
KM1
18.4
in 1



F-02:
KM1
sä. VIK/99.65
DB
in 1e



F-03:
Kres
Schienen-
trabi
in G



F-04:
Lenz
50
DB
in 0



F-05:
Märklin
E18
DB
in 1



F-06:
Piko
118
DR
in G



G-01:
ACME
E.562
FS



G-02:
Bemo
Glacier-
Express
H0-AC



G-03:
Jägerndorfer
Desiro ML
CityJet
ÖBB



G-04:
Lima
Rh. 851
FS



G-05:
Piko
1010
ÖBB



G-06:
Piko
ET22
PKP



G-07:
REE
CC7100
SNCF



G-08:
Rivarossi
141 TA
SNFC



G-09:
Roco
1046
ÖBB



G-10:
Roco
BB26000
SNCF



H-01:
Moog
Ka4013
in 0



H-02:
Dingler
V36
DR
in 1



H-03:
Ferro-Train
VL12
STLE
in H0e



H-04:
Kiss
98.7
DB
in 1



H-05:
MBW
93
DB
in 0



H-06:
Panier
VT 137 520
DR
in H0



H-07:
Real Modell
Klv 04
DB
in H0



I-01:
Brawa
MDyg 996
DB



I-02:
L.S.Models/
Models World
TEE „Bavaria“
SBB



I-03:
Piko
IC 79-Wagen
DB



I-04:
Piko
Mitteleinstiegswagen
DB



I-05:
REE
UIC Y-Wagen
SNCF



J-01:
Liliput
Laaps 565
VTG



J-02:
Märklin
Knickkesselwagen



J-03:
Märklin
00tz 44



J-04:
Modellbahn-
Union
Zafns-Knick-
kesselwagen



J-05:
Piko
Uacns-Silo-
wagen



J-06:
Piko
Zags-Gas-
kesselwagen



J-07:
REE
USATC-
Flachwagen



J-08:
Roco
Ommr 32
„Villach“



J-09:
Roco
Uahs-Knick-
kesselwagen



J-10:
Tillig
OO-Wagen
DR
H0m



K-01:
ACME
MU-Schlaf-
wagen CIWL
in N



K-02:
Arnold
LOWA-
E5-Wagen
DR in N



K-03:
Hobbytrain
Ostende-
Wien-Express
CIWL in N



K-04:
Minitrix
ARmh 217
„Kakadu“
DB in N



K-05:
Tillig
pr. Durch-
gangswagen
in TT



L-01:
Arnold
OOtV-Selbst-
entladewagen
DR in TT



L-02:
Brawa
22-m-
Kesselwagen
in N



L-03:
Busch
Fakks-Seiten-
kippwagen
DR in TT



L-04:
Hobbytrain
Sgkms-Con-
tainertragwa-
gen in N



L-05:
Kühn
Taoos-y-
Wagen
in TT



L-06:
Liliput
Glmhs 50
in N



L-07:
Minitrix
bayer.
Bierwagen
in N



L-08:
Modellbahn-
Union
Omm 37
in N



L-09:
Piko
Falns-Groß-
raumwagen
VTG in N



L-10:
Tillig
Eanos-x 052
DBAG
in TT



M-01:
Bemo
Zementsilo-
wagen RhB
in Om



M-02:
Lenz
Mci-43
DB
in O



M-03:
Lenz
Bay C106b
DB
in O



M-04:
Lenz
K4
SBB
in O



M-05:
LGB
AB 1617
RhB
in G



N-01:
Busch
Eimerketten-
bagger



N-02:
Faller
Dampfma-
schine



N-03:
Noch
Ravenna-
Viadukt



N-04:
Preiser
Luther



N-05:
Viessmann
Zimmer-
lampen



N-06:
Weinert
Betonschwe-
lengleis



O-01:
Auhagen
Bf Deinste



O-02:
Busch
Rathaus
Ulrich



O-03:
Busch
Schraken-
posten



O-04:
Faller
ital. Halte-
punkt



O-05:
Joswood
Katthult-Hof



O-06:
Liliput
Bf Stainz/
Birkfeld



O-07:
P.L.-Modell
Trafostation



O-08:
TE-Miniatur
Bf Steinerne
Renne



P-01:
Herpa
Scania-
Sattelzug
in TT



P-02:
Lemke
Opel-
Werkstatt
in N



P-03:
Luetke
Betonwerk
in N



P-04:
Minitrix
Brauerei
Weihenste-
phan in N/Z



P-05:
Modellbahn-
Union
Windmühle
in N



P-06:
V.V.-Modell
Belarus-
MTS 80
in TT



Q-01:
Mo-Miniatur
Culemeyer
in 1



Q-02:
Real-Modell
Stellwerks-
inneneinrich-
tung in 0



Q-03:
Schuco
Fortschritt-
ZT 300
in 1



Q-04:
TE-Miniatur
Stellwerk
Herdecke
in 0



Q-05:
WEMA
Bahnsteig-
lampe
in 1



R-01:
BoS
NSU Prinz III



R-02:
Brekina
DAF F900/
Renault
JN 90/Z



R-03:
Brekina
Setra S12



R-04:
Busch
IFA G5



R-05:
Busch/
Dreika
Goliath-
Express



R-06:
Herpa
VW T6



R-07:
Herpa
Audi A5
Cabrio



R-08:
Rietze
MAN Lions'
Intercity



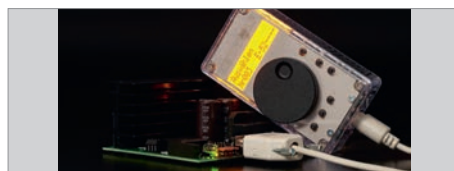
R-09:
Schuco
FBW C40U



R-10:
Wiking
Opel Kadett
Rallye



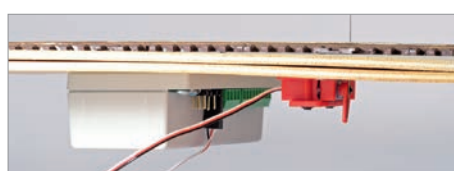
S-01:
ESU Gesell-
schaftswagen
Disco per SD-
Karte in H0



S-02:
Heißwolf
SFR 2000



S-03:
Piko
Messwagen
in H0



S-04:
Piko
Weichen-
antrieb



S-05:
Roco
W-LAN-Maus



S-06:
SpurNeun
SK-Kupplung
in N



S-07:
Tams
Easy-Net
Regler



UNSERE NEUE

VGB MEDIATHEK

Jetzt einfach RioGrande-Filme streamen. Bequem auf allen internetfähigen Geräten!

Zahlreiche Titel sind bereits online – unter www.vgbahn.de/streamen!



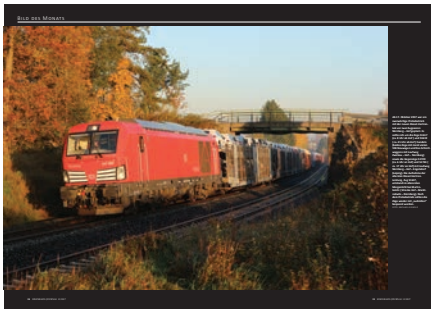
Bitte beachten! Das Streamen ist nur als angemeldeter Nutzer möglich.

Zug um Zug wird unsere Online-Mediathek ausgebaut!

RioGrande- und die Video-Edition Eisenbahn-Romantik präsentieren ihre seit Jahrzehnten beliebten Filme nun auch als Stream zum Anschauen auf Tablets, PCs – und natürlich auf internetfähigen TV-Geräten. Einfach anmelden, einloggen und losschauen!

- ✓ *Unsere Filme als Stream für unbegrenzte Nutzung: € 9,99*
- ✓ *Filme leihen für 24 Stunden: € 4,99*





Betr. EJ 12/2017, Bild des Monats

Wie hat es mich gefreut, mal ein Foto der aktuellen Bahn im EJ zu sehen! All die 194er und Schienenbusse sind ja gut und schön, doch langsam kennt man diese Lokgesichter zur Genüge. Die Diesel-Vectron dagegen war mir neu und vor allem im DB-Gewand. Das sind die aktuellen Bahngesichter und die Klassiker von morgen, über die ich gerne mehr erfahren würde – bitte vom EJ! *Bernhard Feichtner, per Email*

Herrn Giegolds wunderschöne Aufnahme zeigt einmal mehr, dass auch die Eisenbahn von heute ihre schönen Seiten hat. Dazu gehört mit Sicherheit die Vectron-Baureihe von Siemens, deren Design sich erfrischend von der Langeweile so manch älterer Entwicklungen abgrenzt. Diese Loks haben das Potential zum Kultstatus, das den kantig-langweiligen Traxx-Blöcken sichtbar fehlt.

René-Michael Terziolo, Reutlingen



Betr.: EJ 12/2017, „Bewegender Mythos“

Ihr Artikel erinnert mich daran, wie ich im Jahre 1982 – schlagzeilenbeherrschend war gerade der Falklandkrieg zwischen Großbritannien und Argentinien – extra nach Berlin gereist bin, um den Resten der alten Vorkriegs-S-Bahn nachzuspüren. Mein „Reiseführer“ war der wunderschöne Fotoband „Eisenbahnbrennpunkt Berlin“ aus dem Frankh-Verlag, der auch heute noch zu meinen Lieblingseisenbahnbüchern zählt. Tatsächlich wurde ich nicht enttäuscht: Die S-Bahnzüge waren die selben wie in den 30er-Jahren, sie rumpelten und ratterten und die Jahrzehnte der Vernachlässigung waren an jeder Ecke zu sehen und zu spüren. Auf den Bahnhöfen und neben den Gleisen ließen sich noch unzählige technische und architektonische Relikte aus der Kaiser-, Zwischenkriegs- und Nachkriegszeit entdecken, die daheim schon längst verschwunden waren. Leider war ich damals mit meinen Filmen zu sparsam

und habe nur mit billigen Perutz-Diafilmen fotografiert. Mit den Jahren entwickelten die Fotos einen ausgeprägten Blaustich, so dass ich sie irgendwann weggeworfen habe. Da nur die Erinnerung blieb, hat mich Ihr Artikel umso mehr gefreut! *Konrad Acht, Braunschweig*



Verfall und Fortschritt

Beim Lesen kommen mir die alten Anlagen der Eisenbahn vor Augen. „Verfall und Fortschritt“ von der Eisenbahn ist ein Buch, das die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland von 1825 bis 1945 zeigt. Es ist ein Buch, das die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland von 1825 bis 1945 zeigt. Es ist ein Buch, das die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland von 1825 bis 1945 zeigt.



Betr.: EJ 1/2018, „Verfall und Fortschritt“

Was Herr Schneider für den „Dioramenkönig“ geschaffen hat, ist absolut faszinierend und hätte meines Erachtens deutlich mehr Seiten verdient gehabt. Auf der Ausstellung in München hatte ich im November Gelegenheit, es genau zu betrachten und finde dieses kleine Kunstwerk an Einfallsreichtum und gestalterischer Qualität einzigartig. Geradezu langweilig und öde wirken gegen Sven Schneiders Kitbash-Kunst mit Industrieprodukten vollgestellte Szenarien wie die im Dezember gezeigte Spur-0-Anlage. *Karin Zaumweber, per Email*

– 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.



Die RhB,
Teil 1-5
je nur €6,99



- ✓ 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.

BÖRSEN + MÄRKTE

Termine


Wormser Modellbahnboerse
67547 Worms, Klosterstr. 23
EWK-Kesselhaus (Nähe Obi)
Sonntag 04.03. von 11-16 Uhr
Veranstalter: Michels Modellbahnbörsen
Michael Günther, Osthofen, Tel.: 06242/1253
www.modellbahnboersen.de

Besuchen Sie uns

31.01.-04.02.18
Spielwarenmesse
in Nürnberg



Alle genannten Termine
und Angaben ohne
Gewähr! Bitte unbedingt
vor Besuch beim Ver-
anstalter rückversichern!

Weitere Veranstaltungshin-
weise finden Sie im Internet
unter
[https://shop.vgbahn.info/](https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine)
[vgbahn/service/termine](https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine)

www.modellbahnboerse-berlin.de
20.01.: 08056 Zwickau, Stadthalle.
21.01.: 01069 Dresden, Alte Mensa.
04.02.: 09009 Chemnitz, Stadthalle.
Jeweils 10-14 Uhr. Tischbestellun-
gen: Herzog, 0173/6360000.

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

28.01.: Modellbahnboerse von 11-17
Uhr in Bückeburg - Schloßremise.
Infos: www.spielzeugboersen.com

28.01.: Modelleisenbahn- u. Modell-
automarkt von 10-16 Uhr, 08228
Rodewisch, Ratskellersaal, Wernes-
grüner Str. 32. Tel.: 0163/6801940,
www.star-maerkte-team.de

03.02.: Internationaler Kraichgauer
Modellbahn-, Tausch- und Markt-
tag, von 10-16 Uhr, in der Elsenz-
halle, 74889 Sinsheim. Info-Tel.:
07261/5809, Fax: 07261/9111190,
www.eisenbahnfreunde-kraichgau.de

04.02.: Modellbahnboerse von 11-17
Uhr in Soltau - Alte Reithalle. Infos:
www.spielzeugboersen.com

04.02.: Modellboerse, 10-17 Uhr, im
Vereinsheim der Eisenbahnfreunde
Bietigheim-Bissingen e.V., in der
Kammgarnspinnerei 16, 74321 Bie-
tigheim-Bissingen. www.efbbev.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

Modellbahn-, Auto-Tauschboerse.
04.02.: Kassel/Vellmar, Mehrzweck-
halle Frommershausen, Pfadwiese.
10.02.: Leipzig, Alte Messe, Pavillon
der Hoffnung, Halle 14. Jeweils
10-15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./
Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mo-
bil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

11.02.: Regensburg-Barbing, 10-14
Uhr, Modelleisenbahn- u. Auto-
markt im BARBINGER Saal. Tel.:
09401/2795, www.barbinger.de,
info@barbinger.de

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

18.02.: Modellbahnboerse von 11-17
Uhr in Goslar - Lindenhof. Infos:
www.spielzeugboersen.com

18.02.: Modellbahnboerse im Schüt-
zenhaus, Maschweg 9, 38350
Helmstedt. Info: EFH-Helmstedt,
Tel.: 05352/6471, [Guenter.Krebs-](mailto:Guenter.Krebs-Bueddenstedt@t-online.de)
Bueddenstedt@t-online.de

24.02.: Freiburger Modelleisen-
bahn- und Spielzeugboerse, 11-16
Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau.
Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de

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

24.02.: Modellbahnboerse von 11-17
Uhr in Uelzen - Stadthalle. Infos:
www.spielzeugboersen.com

24.02.: Modellbahn- und Automo-
dellboerse im FEZ Berlin, im Rahmen
des Modellbau-Wochenendes, von
12-17 Uhr. Info + Reservierung: F.
Tinius, Str. zum FEZ 2, 12459 Berlin,
030/53071533, f.tinius@fez-berlin.de

25.02.: 27. Regenschafer Modellbahn-
boerse mit Modellbahnanlage, von 10-
15 Uhr, Jahnhalles, Jahnstr. 6a, 93128
Regenschafer. Tel.: 0941/46105405.

MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

Verkäufe Dies + Das

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

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

www.modellbau-chocholaty.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N so-
wie TT. Bitte Liste anfordern: Petra
Wawrzyniak, Straße der Einheit 4,
04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.:
034205/423077.

www.lok-doc-wevering.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

TLS: [www.Erlebniswelt-Modellbahn-](http://www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de)
[Rhein-Main.de](http://www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de). Individuelle Pro-
grammierung von privaten Modell-
bahnanlagen, - digitale Schauanlage,
- Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Von Privat: Emaille (DR), fast kom-
plett sicherungstechnische Raritäten
(DR), verschiedene Bahnlampen
ältere, Fernmeldetechnik und ältere
Fachliteratur, Komplettverkauf bevor-
zugt. Preis VB. Tel.: 0151/18445546.

PROFI-HILFE: www.modellbahn-aw.de

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

www.vgbahn.de

Zum weiter bauen an Liebhaber!
Klapp-Schrankwandanlage Fleisch-
mann Spur N, z. Zt. demontiert, 2,00
x 1,00 x 0,30 und Ansteckteil 1,00
x 0,60 mit Drehscheibe und Lok-
schuppen. 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

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

www.spur-0.de

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

Lehmann Eisenbahn komplett: 9
Waggonen, 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, Waggonen, Schienen, Gebäude,
Zubehör. Kontaktaufnahme unter
08247/33162 oder E-Mail juh.krause@web.de.

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

www.mbs-dd.com

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

www.modellbahnritzer.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

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

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

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

[illegible]

ANZEIGENSCHLUSS EJ 4/2018: 06.02.2018

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

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

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

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

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

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

— — — — |
IRAN

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

☐ Betrag liegt bar bei

Keine
Briefmarken
senden!

www.modellbahn-pietsch.com

www.modelltom.com

www.modellbahn-keppler.de

Lima: V 20 gelb (Post) 45 €. Trix: V36 45 €, Dampfsp. Lok Nr. 22566 100 €. Flm.: BR 261 rot 50 €, BR 212 rot 60 €, BR 94 DRG 100 €, BR 98.811 110 €, Dampflok Berg 40 €. Roco: NL Triebzug „de Blookendos“ 100 €, Glaskasten BR 98 70 €, BR 80 35 €, BR 57.1058 100 €, BR 17 (S10) 100 €, BR 44 100 €, div. Lokalbahn- und Plattformwg. Ep. 1 und Ep. 2. Liliput: Maschinengep. Wg., Salonwagen und Pressesalonwg. der Reichsreg. je 45 € (neu). Riv.: BR 77 KBSTB 120 €, E 19 rot 80 €. Bemo: E-Lok GE 2/4 Rhät. Bahn 180 €. Piko: VT 137 m. Beiwg. 50 €, BR 52 Kohlenstaubtender 70 €. Loks z. Großteil unbenutzt und in OVP. Tel.: 07578/9336372.

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

www.modelleisenbahn.com

www.carocar.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-Gloeckner.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.modelltechnik-ziegler.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. ungelaufen, 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

PROFI-HILFE: www.modellbahn-aw.de

www.zuz-modellbahn.com

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

www.moba-tech.de

Verkaufe Diesellok von Mehano „Blue Tiger“, Betriebsnummer: 250 002-3, neuwertig, mit Originalkarton für € 80,-. Tel.: 0174/9982101.

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.augsburger-lokschuppen.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Riv. BR 59 DB € 110,-; BR 96 DR € 90,-. Roco BR 17 DR € 70,-. Gützold BR 71 DR € 40,-. Anfahr-Bremsbaustein Uhlenbrock € 5,-; Tastenstellpulte Stck. € 3,-. Alles + Porto. Tel.: 03335/31076 (nach 19 Uhr).

www.menzels-lokschuppen.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

Verkaufe meine komplette Märklin-H0-Sammlung. Alle Fahrzeuge sind original verpackt. Zum Angebot gehören auch diverse Schienen und Häuser. Zubehör ist ebenfalls mit enthalten. Bei Interesse kann gerne persönlich Kontakt aufgenommen werden. Eine detaillierte Aufstellung ist ebenfalls zu bekommen. Preise auf Anfrage. Kontakt gern via Mail: florian.sikora@web.de.

www.jbmodellbahnservice.de

www.suchundfind-stuttgart.de

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

1:220 www.klingenhoefer.com Spur 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.

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahnservice-dr.de

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

www.modellbahn-keppler.de

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

Verkäufe Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de

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

www.modellbahn-keppler.de

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

Märklin-Freunde sind informiert!

KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

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.

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

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.

Anzeigenschlusstermine

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

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 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 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.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.

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

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

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

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

Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

Suche Modelleisenbahn Fleischmann, Märklin, Trix, Rivarossi, LGB, HAG, Roco. Auch große Anlagen oder Sammlungen. Analog und Digital. Baue auch ab. Barzahlung garantiert. Tel.: 0211/4939315.

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

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

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!!!!

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsaufösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

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.

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

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.

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

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

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

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

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

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

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

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

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

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.

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

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

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 Zubehör alle Baugrößen

Suche Spur-0-Kupplungen von LIMA. Grimmer, Tel.: 0351/2842245 (ab 19 Uhr).

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

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

Verkaufe LTD High Speed Interface -88 HSI-88 und DirectCommandStation (DiCoStation) von LTD, beides für € 65,-, Wert ca. € 150,-. Tel.: 0160/96443944, v. 10-19 Uhr, v. Mo.-Sa., n. Schorndorf bei Stgt.

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

MEC in München sucht engagierte Bastler u. Tüftler, Kreative zum Betrieb u. Weiterbau unserer H0-Anlage. Wir sind keine Vereinsmeier u. erheben keine Mitgliedsbeiträge. Tel.: 089/8542331, mobil: 0151/70046114.

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

Verkaufe Modellbahn-Steuerungssoftware TrainController Gold Vers. 9.0 mkl. aller Zusatzprogramme, TrainProgrammer, Collection, Smart-HandMobile, Street, 4D Sound, Net/DStarterset, Net/DErgänzung 2x, insges. für 4 Computer, alles mit Lizenzen, Preis € 495,- (Wert € 1.157,-). Tel.: 0160/96443944 n. Schorndorf bei Stgt.

www.modellbahnen-berlin.de

Sammlertreffen für Sammler von Eisenbahn-Antiquitäten, am 11.03.18 von 11-16 Uhr im Preußenmuseum Minden/Westf., Simeonsplatz 12. Auskunft abends unter Tel.: 05731/1531051.

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.puerner.de

Urlaub, Reisen, Touristik

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

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

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

www.fewo-wildfeuer.de

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

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

www.ferienhaus-emmy.de

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

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

NEUES für Ihre MODELLBAHN-BIBLIOTHEK



Wie eine digitale Märklin-Anlage entsteht

Dieses Buch begleitet den Leser von der ersten Inbetriebnahme einer einfachen digitalen Startpackung bis hin zum Anschluss einer entstehenden Anlage an einen Computer. Am Beispiel von Komponenten der Firma Märklin beschreibt der bekannte Fachautor Thorsten Mumm, welche Möglichkeiten der Digitalbetrieb bietet – bei der Mehrzugsteuerung und dem Stellen von Weichen und Signalen, beim Einstellen der Betriebsparameter eines Fahrzeugs und bei der Nutzung einer großen Steuerzentrale. Eigene Kapitel befassen sich mit der Digitalisierung älterer Fahrzeuge, mit der Steuerungszentrale CS2 und mit speziellen Steuerungsprogrammen für den Automatikbetrieb.

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

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

25355 Barmstedt

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

45479 Mülheim

MODELLBAHN LÄDCHEN EULER
K. EULER
 Grabenstr. 2
 Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
 modellbahneuler@aol.com
FH

67655 Kaiserslautern

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

01445 Radebeul

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

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®

69214 Eppenheim/Heidelberg

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

04159 Leipzig

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

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®

70180 Stuttgart

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

10318 Berlin

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

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®

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®

34379 Calden

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

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

10789 Berlin

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

40217 Düsseldorf

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

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®

12105 Berlin

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

42289 Wuppertal

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

63654 Büdingen

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

73431 Aalen

MODELLBAU SCHAUFFELE
 Wilhelm-Merz-Str. 18
 Tel.: 07361/32566
 Fax: 07361/36889
 www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

14057 Berlin

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

44141 Dortmund

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

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

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

75339 Höfen

DIETZ MODELLBAHNTECHNIK
+ ELEKTRONIK
 Hindenburgstr. 31
 Tel.: 07081 / 6757
 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de
FH/RW/H

22083 Hamburg

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

44339 Dortmund

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

67146 Deidesheim

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

77948 Friesenheim

Blaulichtmodelle
FEUER1.de
 Schwalbenweg 2
 Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845
 www.feuer1.de • info@feuer1.de
FH

82110 Germering

AUTO-MODELLBAHN-WELT
Germering Linden GbR
 Untere Bahnhofstr. 50
 Tel.: 089 / 89410120
 Fax: 089 / 89410121
FH/RW/H

86199 Augsburg

AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH
 Gögginger Str. 110
 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
 www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW 

94161 Ruderting bei Passau

MODELLBAHNHAUS
Rocktäschel GdbR
 Attenberg 1
 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819
 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

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

83352 Altenmarkt/Alz

MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
 Hauptstr. 27
 Tel.: 08621 / 2834
 Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN®

90419 Nürnberg

RITZER MODELLBAHN
Inh. Knoch
 Kirchenweg 16
 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
 www.modellbahnritzer.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

94474 Vilshofen an der Donau

GIERSTER
Fa. Gierster-Wittmann oHG
 Vilsvorstadt 11, 13, 15
 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
 modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN®

Schweiz

84307 Eggenfelden

MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckmaier
 Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
 www.steckmaier.de
 steckmaier@steckmaier.de
FH/RW EUROTRAIN®

90478 Nürnberg

MODELLBAHN
Helmut Sigmund
 Schweiggerstr. 5
 Tel.: 0911 / 464927
EUROTRAIN®

95676 Wiesau

MODELLBAHN PÜRNER
 Südweg 1
 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
 www.puerner.de
 modellbahn@puerner.de
FH

CH-4051 Basel

BERCHER & STERNLICHT AG
 Spalenberg 45
 Tel.: 0041 / 61 / 2612550
 Fax: 0041 / 61 / 2613083
 www.berchersternlicht.ch
FH

85567 Grafing

ZÜGE & ZUBEHÖR
Trains & Accessoires
 Inh. Steffen Schmidt
 Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25
 www.zuz-modellbahn.com
FH/RW/H/A

93455 Traitsching-Siedling

MARGARETE V. JORDAN
Inh. Neudert Lina
 Am Berg 12
 Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256
 www.jordan-modellbau.de
FH

97070 Würzburg

ZIEGLER MODELLTECHNIK
 Textor Str. 9
 Tel.: 0931 / 573691
 www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN®

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

Laudlust für Modellbahner



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

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
 über 250 Abbildungen
 Best.-Nr. 681704 | € 15,-

NEU

Großer Traum auf kleinem Raum



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



Traumanlagen

von Modellbahnprofis

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

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

Best.-Nr. 581104 | € 29,95



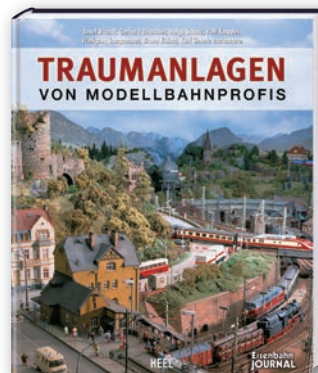
Kompakt-Anlagen

Viel Modellbahn auf wenig Raum

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

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

Best.-Nr. 581733 | € 29,95



VORSCHAU MÄRZ



VORBILD

Dampfhistorie

P 8 bei der DB: Geliebte Massenware

Klassiker am Bahndamm

Doppelmasten

Impressionen

Öchsle-Winter

MODELL

Anlagenporträt

Frisch aus dem Glashaus: Brandls Neue

Anlagenbau

Schöner Baggern mit Buschs

Eimerkettenbagger

Die Ladegut-Serie lebt

Straßenfahrzeuge auf Flachwagen

EJ 3/18 erscheint am 21. Februar 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

Joachim Seyferth, Marcus Henschel, Axel Johanßen,

Thomas Menzel, Josef Brandl, Markus Tiedtke,

Klaus Oberkötter, Michael Volz, Manfred Grünig

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 Wilgermeir (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout

Evelyn Freimann (-152)

Vertriebsleitung

Elisabeth Menhofer (-101)

Vertrieb und Auftragsannahme

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

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

Marketing

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

Außendienst, Messen

Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV GmbH & Co. KG,

Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,

Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,

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

Abo - Service

FUNKE direkt GmbH & Co. KG,

Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,

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

Erscheinungsweise und Bezug

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

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

Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit

gekündigt werden.

Bildbearbeitung

Fotolitho Varesco, Südtirol

Druck

Vogel-Druck, Würzburg

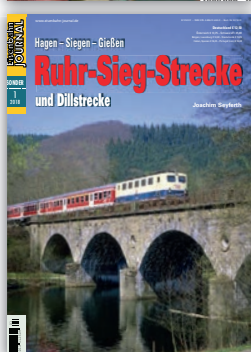
Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unverlangt eingesendetes Text- und Bildmaterial kann nicht zurückgeschickt werden. Bei Einsendung von Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Thematische Anfragen können i. d. R. nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck als Leserbrief. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 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



WEITERE SONDERAUSGABEN



FASZINATION MODELLBAHN

**Internationale Messe für
Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör**

**9.-11. März 2018
MESSE SINSHEIM**



Öffnungszeiten: Freitag – Sonntag: 9.00–17.00 Uhr

Neuheiten des Jahres, erstmals öffentlich präsentiert! • Internationaler Treffpunkt der Modellbahner
• Spezialisten vor Ort • Liebe zum Detail • Nostalgie und Moderne • Begeisterte Familien • Leuchtende
Kinderaugen • Extravagante Modellbahn-Anlagen • Alle Spuren • Alle Größen • **Herzlich Willkommen.**

www.faszination-modellbahn.com



facebook.com/FaszinationModellbahn



youtu.be/fDf3K2Bt1yY

Unser H0 Insider-Modell 2018

Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“

Noch nie hat Märklin in H0 eines der zwölf „Krokodile“ umgesetzt, die die SBB ab 1965 für den Rangierdienst umbaute. Anlass dafür bietet nun das 25-jährige Jubiläum des Insider Clubs.



Bestellschluss: 30. April 2018



Highlights

- Vorbildgerechte Formänderungen als Rangier-Krokodil
- Lokomotive angetrieben mit 2 Hochleistungsantrieben
- Heb- und senkbarer Stromabnehmer, digital schaltbar
- Telex-Kupplung je Lokseite separat digital schaltbar
- Neuer Ölkühlerkasten
- Rangierer-Figur liegt bei
- Umfangreiche Betriebs- und Geräuschfunktionen

märklin
H0

Wechselstrom



39567 Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“

€ 499,99 *

Ein passendes Güterwagen-Set wird unter der Artikelnummer 46567 ebenfalls exklusiv nur für Insider-Mitglieder angeboten.



Gleichstrom



22967 Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“

€ 499,99 *

Ein passendes Güterwagen-Set wird unter der Artikelnummer 23567 ebenfalls exklusiv nur für TRIX Clubmitglieder angeboten.

TRIX
H0

