

Eisenbahn
JOURNAL

März
2018

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

Dampfklassik P 8:
Geliebte Massenware
Brandls Neue:
Immer wieder meisterhaft
Beladungen:
Straßenfahrzeuge auf
Flachwagen

Klassiker am Bahndamm

Doppelmasten





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

THULETT

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

Öchsle-Winter

16 Dampf-Klassik

DB-P 8: Geliebte Massenware

26 Bild des Monats

218-Parade in Hof anno 1975

28 Titelthema

Klassiker am Bahndamm: Doppelmasten

36 Momente

Finaler Dampf, qualmende Socken

38 Essay

Reste-Rampe im Spessart

47 Galerie

Bilder von Dirk Bahnsen

MODELL

58 Brandls neue Anlage

Immer wieder meisterhaft

70 Dioramenkönig II/Folge 4

Erinnerungsstück

74 Emmanuel Nouaillier

Rostblech reloaded

80 Tipps & Tricks

Mal schnell abhängen

82 Anlagengestaltung

Baustofflager: Leben ins Eck

86 Beladung

Halbfertigprodukt Huckepack

90 Anlagengestaltung

Eimerkettenbagger: Monster im Moor

RUBRIKEN

10 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum



Öchsle-Winter

Die berühmte Museumsbahn zwischen Warthausen und Ochsenhausen, das „Öchsle“, ermöglicht bei speziellen Fotofahrten die perfekte Illusion von der „guten alten Zeit“, zuletzt in winterlich-romantischer Stimmung

TEXT UND FOTOS: MARCUS HEHL

Oben:
Mit der Mallet-Lok 99 633 und den passenden Wagen bietet die Öchsle-Museumsbahn für Fotoveranstaltungen eine stilische Garnitur aus der frühen Bundesbahn-Zeit.

Rechte Seite:
Die verschneiten Wälder in Oberschwaben waren die stimmungsvolle Kulisse für Fotohalte und Scheinfahrten auf der 750-Millimeter-Schmalspurbahn zwischen Warthausen und Ochsenhausen am 16. Dezember 2017.

Es ist ein Bild wie aus einer anderen Zeit: Im Morgengrauen des 16. Dezember 2017 wird im Bahnhof von Warthausen ein Dampfzug auf die Abfahrt in Richtung Ochsenhausen vorbereitet. Leise säuseln die Sicherheitsventile der Lokomotive. Die Lichtmaschine surrt. Der Lokführer wirft einen letzten prüfenden Blick am Zug entlang. Der Heizer öffnet die Feuertür und wirft ein paar Kohlen auf. Der Kesseldruckmanometer zeigt nahezu 12 bar.

In den Personenwagen verbreitet sich derweil dank der Dampfheizung wohlige Wärme. Schummriges Licht fällt durch die beschlagenen Fensterscheiben nach draußen. Der Zugführer

zündet das Licht in den beiden alten Zugschlusslaternen am letzten Wagen an. Jetzt ist die Illusion einer längst vergangenen Epoche vollkommen. Ein kurzer Pfiff der Lok. Und schon macht sich mitten im hochtechnisierten Bundesland Baden-Württemberg das kleine Schmalspurzüglein auf seine Zeitreise durch Oberschwaben.

Michael Bleckmann aus Berlin geht durch die Wagen und begrüßt eine Schar von Fotografen, die sich aus ganz Deutschland und aus den Nachbarländern zum „Winterdampf“ eingefunden haben. Bleckmann betreibt mit „Tanago“ eines der außergewöhnlichsten Reisebüros Deutschlands. Er und seine Fangemeinde jagen auf der gan-





Oben:
Mit der exakt 18,98
Kilometer langen
Bahnlinie Warthausen –
Ochsenhausen
eröffnete die Württem-
bergische Staatsbahn
am 30. November 1899
ihre fünfte Schmal-
spurbahn. Noch heute
bietet die Strecke
zahlreiche romantische
Motive.

zen Welt historischen Zügen hinterher. Es gibt wohl kaum einen Winkel auf dem Globus, den Bleckmann noch nicht auf der Suche nach alten Dampf- und Dieselloks durchstöbert hat. Bleckmanns Tanago-Reisende fotografieren Dampflokomotiven bei minus 20 Grad in entlegenen Kohlengruben in China, in brütend heißen Zuckerrohrfeldern in Indonesien, in entlegenen Schluchten Bosnien-Herzegowinas oder in den dichten Wäldern der rumänischen Karpaten. Diesmal steht für Tanago das beschauliche Oberschwa-

Auf Zeitreise mit authentischer Öchsle-Zuggarnitur und historisch gekleidetem Personal

ben auf dem Programm: Mitarbeiter der Öchsle-Schmalspurbahn haben die bekannte Mallet-Lokomotive 99 633 aus dem Jahr 1899 mit zwei Personen-, einem Gepäck- und zwei Güterwagen zu einer stilechten Garnitur zusammengestellt, wie

sie zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn in den 1950er- und 1960er-Jahren täglich auf der Strecke unter-

wegs war. Auch das Personal hat sich ganz im Stil der Zeit gekleidet: Lokführer Thomas Guter, Heizer Florian Jauch und Zugführer Alexander Bückle könnten mit ihren historischen Arbeitskleidungen



Links v. o. n. u.:
Die Führerhausrückwand der Mallet-Lokomotive 99 633 aus dem Jahr 1899 ist mit einem „Rolladen“ versehen, der den Fahrgästen in geöffnetem Zustand einen Blick in den Führerstand erlaubt. Lokführer Thomas Guter (rechts) und Heizer Florian Jauch (links) trotzten den winterlichen Temperaturen.



Unten links:
In dichtem Schneefall setzt die 99 633 im Bahnhof von Ochsenhausen für die Rückfahrt nach Warthausen an das andere Ende des Zuges.

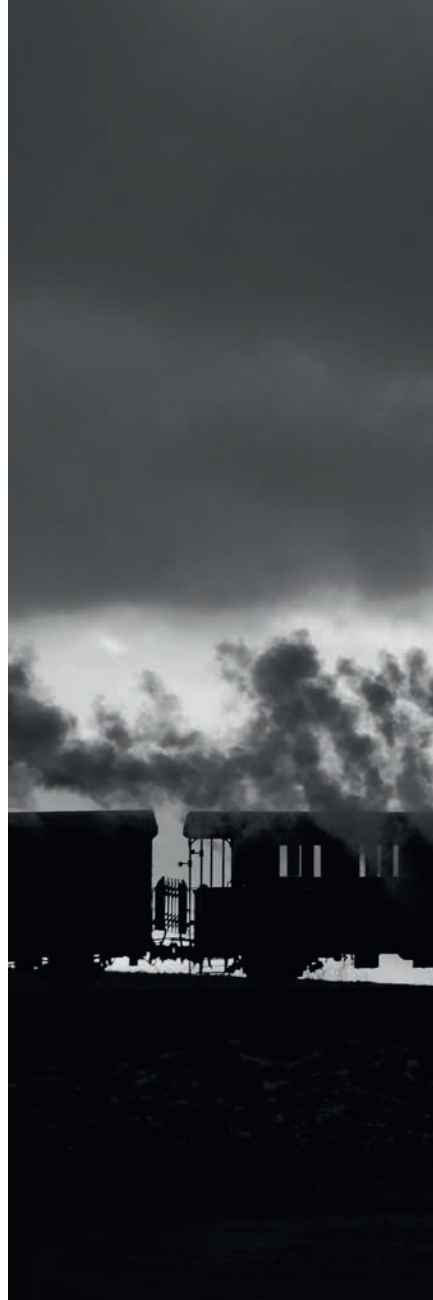


Unten rechts:
Im historischen Bahnpostwagen überwacht Zugführer Alexander Bückle die Fahrt des Zuges. Motive wie dieses machen für die Teilnehmer der Fotoveranstaltung die Illusion einer längst vergangenen Epoche nahezu perfekt.



Rechts v. o. n. u.:
Das Empfangsgebäude von Warthausen wurde erst unlängst als Neubau in historischem Stil errichtet. Für die angereisten Fotografen wurde der Dampfzug mit den Scheinwerfern eines Autos angestrahlt. Zusammen mit einem stimmungsvollen „Nachschuss“ boten die Nachtaufnahmen in Warthausen die abschließenden Fotomotive eines ereignisreichen Tages.

Unten rechts:
Mit viel Liebe zum Detail wurde der Zug für die Fotoveranstaltung ausgestattet. Zwei Zugschlusslaternen mit Petroleumbeleuchtung durften dabei nicht fehlen.





und Uniformen glatt als Statisten in einem Film mitspielen.

Auf diese Weise rollt der Zug gemächlich über die Schmalspurgleise. Immer wieder wird die Fahrt von Fotohalten und Scheinanfahrten unterbrochen. Die verschneiten Wälder und Wiesen bieten dazu eine Fülle von Motiven. Wieder und wieder nimmt der Dampfzug Anlauf und rollt rauchend und schnaufend an den Fotografen und Filmern vorbei.

Mitunter lässt Michael Bleckmann die Szene zwei- oder dreimal wiederholen.

Auch das winterliche „Schmuddelwetter“ kann die Lust an der Fotografie nicht trüben. Im Gegenteil: Als die Dampflok 99 633 während der Mittagspause in Ochsenhausen ihre Vorräte an Wasser und Kohle ergänzt und die Lok im dichten Schneefall nur noch in Umrissen erkennbar ist, machen viele Teilnehmer der Reise ihre stimmungsvollsten Bilder. Umso besser schmecken an-

schließend die Bratwürste, die von den Museumsbahnern am Bahnsteig angeboten werden.

Appetit auf noch mehr historische Eisenbahnfotografie macht dann auch die Rückfahrt nach Warthausen. Michael Bleckmann lässt den Zug mitten im verschneiten Wald anhalten und mit beeindruckender Dampfahne wieder anfahren. Als sich der ereignisreiche Tag dem Ende entgegenneigt, bildet der Abendhimmel mit dunklen Wol-

kenformationen eine besonders spektakuläre Kulisse. Im Gegenlicht wirkt die zierliche Lokomotive mit ihrem

Zug wie ein nostalgischer Scherenschnitt. Die Veranstaltung endet mit Nachtaufnahmen am Bahnhofsgelände in Warthausen, das erst unlängst als Neubau in historischem Stil errichtet wurde. Nach unvergesslichen Eindrücken trennen sich die Fotografen nur schweren Herzens von der 99 633, die bald darauf in ihren Schuppen rollt. Kurze Zeit später ist das Feuer in der Lok erloschen. □

Schneefall, Volldampf-Anfahrten
und abendliches Gegenlicht
sorgen für stimmungsvolle Motive

Oben:

Mehrmals musste die 99 633 im abendlichen Gegenlicht an den Kameras vorbeirollen, bis alle Fotografen das perfekte Motiv festgehalten hatten.

Fotoreisen zur Öchsle-Museumsbahn, beispielsweise wieder am 11. und 12. Mai 2018, sowie aber auch zu vielen anderen Zielen rund um den Globus bietet das Reisebüro Tanago in Berlin. Nähere Infos im Internet unter: www.tanago.de



Die wahrscheinlich schnellste Praline Deutschlands auf Schienen: Seit Mitte Januar trägt ein ICE 1 (Tz 112) der DB Werbung für einen bekannten Schokoriegel. Die beiden Triebköpfe 401 012 und 401 512 wurden mit Werbefolien versehen, die auf die Kooperation der DB mit dem Lebensmittelhersteller hinweisen. Auf einer seiner ersten Fahrten kam der Triebzug am 21. Januar 2018 als ICE 596 nach Leipzig.

FOTO: SASCHA DUWE

Immer wieder kann die elegante Rail-Adventure 103 222 vor hochwertigen Transportleistungen beobachtet werden. So auch im Winterabendlicht des 27. Dezember 2017, als die Lok mit 193 902 im Schlepp bei Schkortleben unterwegs war. FOTO: HELMUT SANGMEISTER

BAUREIHE 218 IN KEMPTEN

Der Abschied naht

Der 218-Bestand in Kempten hat sich ein Jahr vor Einsatzende nochmals erhöht. Im Tausch mit Ulm hat Kempten die Loks 245 006 und 007 abgegeben und erhielt im Gegenzug 218 410 und 496 zugewiesen. DB Regio erlebt derzeit bekanntlich den letzten Winter auf der Strecke nach Füssen, bevor im Dezember die Bayerische Regiobahn (BRB) im künftigen „Dieselnetz Augsburg I“ auf den Strecken München – Füssen, Augsburg – Füssen und Augsburg – Kaufering – Landsberg (Lech) den Betrieb von und nach Füssen mit Triebzügen des Typs LINT 54 und 81 übernimmt. Der erste LINT ist bereits äußerlich fertiggestellt, 218-Freunde sollten sich also beeilen.



Auf der Fahrt durch das verschneite Allgäu passiert 218 420 vom Bh Kempten mit RE 57506 (München Hbf – Füssen) am 29. Dezember 2017 die Kapelle St. Sebastian in der Tannenmühle. In Kürze wird der Zug seinen letzten Unterwegshalt Weizern-Hopferau erreichen. FOTO: ALEXANDER WILKENS

T 18-RÜCKKEHR NACH ROTTWEIL

Überführung von 78 246

Nach 40-jährigem Dornröschenschlaf soll 78 246, einst die letzte preußische T 18 im württembergischen Exil, betriebsfähig aufgearbeitet werden und ab 2022 – rechtzeitig zu ihrem 100. Geburtstag – von ihrer alten Heimat Rottweil aus Sonderzüge durch die Lande ziehen. Das Projekt der Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V. (EFZ) steht unter dem Motto „78 246 – die Preußin kehrt zurück“. Am 21. Januar 2018 konnte das Projekt eine wichtige Hürde nehmen: Mit Hilfe von V 100 2335 der Nesa wurde 78 246 über Würzburg nach Rottweil überführt, wo die weiteren Arbeiten stattfinden sollen. Über das Projekt informiert auch die folgende Website: <http://preussin-kehrt-zurueck.de>.



Auf dem Weg von
Neuenmarkt-Wirsberg
über Würzburg nach
Rottweil passiert 78 246
am 21. Januar 2018
Geroldshausen-Moos.
FOTO: BERND KELLER



Winter im Pressnitztal:
Bei frostigen Tempera-
turen arbeitet sich am
29. Dezember 2017 die
IV K 99 1568 voran.
FOTO: RAINER STEGER

– 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.



Zu Ausbildungszwecken weilten am 13. Januar 2018 mit 193 300 und 301 gleich zwei neue Vectron-Lokomotiven der DB in Emmerich. Die erst im Dezember ausgelieferte Loks sollen unter anderem im Holland-Verkehr Lokomotiven der Baureihe 189 freisetzen, damit diese wiederum im Polen-Verkehr eingesetzt werden können. Insgesamt hat DB Cargo bei Siemens 60 Vectron-Loks bestellt. Die Maschinen sollen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Österreich, Italien, in die Schweiz und in die Niederlande eingesetzt werden. FOTO: MARCUS HENSCHEL

Nach dem Ende ihrer Aluzugdienste für die Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) kann Albert Merseburgers „Lollo“ V 160 002 wieder des Öfteren vor Sonderzügen beobachtet werden. So war der Bundesbahn-Klassiker noch zur Vorweihnachtszeit am 9. Dezember 2017 vor dem Osnabrücker Wagenpark auf dem Weg nach Goslar zwischen Salzgitter-Ringelheim und Othfresen unterwegs.

FOTO: YANNICK KRUSE



LESEN – SEHEN – SPIELEN

Das Spiel der Züge

Beim großen Vorbild ist das Rangieren ein eher ungeliebter Vorgang, bei vielen Modellbahnern bildet das Verschieben einzelner Wagen und ganzer Züge den Mittelpunkt der heimischen Anlage. Doch aus dem zeitraubenden Rangiergeschäft lässt sich auch eine originelle Spielidee entwickeln, wie das Kartenspiel Game of Trains beweist. Die Spielidee ist denkbar simpel. Jeder Spieler erhält eine Lokomotiv- sowie sieben nummerierte Wagen-Karten. Diese werden in absteigender Reihenfolge von links nach rechts an die Lokomotive angelegt, sodass jeder Spieler einen Zug aus Spielkarten vor sich liegen hat. Jeder Spieler



hat die Aufgabe, seinen Zug so „umzurangieren“, dass am Ende alle Karten in aufsteigender Reihenfolge auf dem Tisch liegen. Wer zuerst fertig rangiert hat, gewinnt. Eine Wagen-Karte dient entweder als Zahl oder als Aktion. Wird sie als Zahl gespielt, kann sie eine ausgelegte Wagen-Karte ersetzen, spielt man dagegen die Aktion, lassen sich Karten, mithin Wagen, beliebig tauschen, verschieben und ersetzen. Der Clou: Die meisten dieser Aktionen gelten für alle Spieler zur selben Zeit. So entfaltet das Spiel recht schnell eine ganz eigene Dynamik. Pro Zug kann ein Spieler nur jeweils eine dieser Aktionen ausführen, das ver-

leiht dem Spiel einen geordneten Verlauf. Strategisch planen lässt sich der Spielverlauf nicht. Glück, im richtigen Moment die passende Karte zu finden! Doch auch durch den Spielzug eines Gegenspielers kann ein eigentlich sicher geglaubtes Spiel jederzeit verloren gehen. Das Eisenbahnthema mag für ein solches Legespiel ein wenig aufgesetzt erscheinen, doch in der Verbindung mit dem eigenwilligen Design des Illustrators Reinis Petersons entsteht während des Spiels eine ganz eigene Eisenbahnatmosphäre. Mit einer Spielzeit von etwa 20 Minuten eignet sich Game of Trains ebenso als Spiel für zwischendurch wie als kleiner Modellbahnersatz für unterwegs.

Bernd Keidel

Game of Trains ist ein Spiel des Autorenkollektivs „Trehgrannik“ für zwei bis vier Spieler ab acht Jahren. Erschienen bei Abacusspiele (2016). Spieldauer ca. 20 Minuten. Inhalt: 88 Spielkarten. 9,99 Euro.

März 1958: Mit V100 000 verlässt als „Vorführlok“ die erste von insgesamt 744 gebauten Lokomotiven der Baureihe V100 die Werkshallen der Maschinenbau Kiel (MaK). Eineinhalb Jahre später wird die Maschine als V 100 007 an die DB überge-



März 1958: Die Auslieferung der V 100 beginnt.

ben + + + Die Bürger der Gemeinde Pasel an der Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Hagen und Siegen wollen ihre Zustimmung zu einer neuen Umgehungsstraße nur erteilen, wenn sie einen (letztlich nicht realisierten) Bahn-Haltepunkt erhalten + + + Im Saarland werden alle Loks des Bw Neunkirchen an das Bw Homburg abgegeben + + + Die Strecke Wiedenbrück – Sennelager der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) wird zum Monatsende für den Personenverkehr eingestellt und der DB übergeben

März 1968: Nach einem Zugunglück bei Langenweddingen mit 94 Todesopfern (Juli 1967) tritt in der DDR die neue „Transportordnung für gefährliche Güter (TOG)“ in Kraft + + + Mit einer großen Fahrzeugschau wird das 125-jährige Jubiläum der Bundesbahndirektion Hannover

(ehemals „Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion“) gefeiert + + + Zur Erprobung neuer Oberbauvarianten, Schnellfahrweichen und Drehgestelle werden zwischen Forchheim und Bamberg Schnellfahrversuche mit 200 km/h durchgeführt +

+ + Mit einem Kilometerstand von 437.000 verlässt die Vorserienlok 103 004 nach ihrer ersten Hauptuntersuchung das AW München-Freimann + + + Ende des Monats wird das Maschinenamt (MA) Hanau aufgelöst, seine Aufgaben übernimmt das MA Darmstadt

März 1978: Rund 7500 Kilometer des DB-Streckennetzes und rund 5000 Triebfahrzeuge sind mit Zugbahnfunk ausgestat-

tet + + + In der Gasturbinenlok 210 003 zerbricht bei Immenstadt ein Turbinenlaufrad, wobei Trümmer Löcher in die Außenhaut der Lokomotive reißen + + + Die letzten beiden DB-Doppelstockwagen der Gattungsbezeichnung DAB6b (Bauart 753) werden ausgemustert + + + In München Hbf beginnt die Aufstockung der Bahnsteige von 20 bis 38 Zentimeter auf 76 Zentimeter + + + Die heute im DB Museum Nürnberg bzw. als Leihgabe in Außenstellen befindliche ehemalige Wehrmacht-Diesellok V 36 108 wird in ihrem letzten Einsatz-Bw Mannheim ausgemustert

März 1988: Die „Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft mbH“ (DSG) wird in „Deutsche Service-Gesellschaft der Bahn mbH“ umbenannt + + + Bei der S-Bahn Rhein/Main wird mit den Bauarbeiten für den

zweiten Bauabschnitt von Frankfurt nach Hanau bzw. Darmstadt begonnen + +

+ Im Bundestag wird auf Antrag der Grünen erstmals eine namentliche Abstimmung herbeigeführt, um eine Fahrpreiserhöhung der Bundesbahn abzulehnen. Der Antrag wurde mit 375 zu 34 Stimmen abgelehnt, die Fahrpreiserhöhung von der Mehrheit somit mitgetragen

März 1998: Die Instandhaltung des

Schienennetzes wird teilweise an die „DB Bahnbau“ ausgegliedert (eineinhalb Jahre später wird diese Arbeitsteilung jedoch wieder rückgängig gemacht, da der er-



März 1988: Bei der S-Bahn Rhein/Main beginnt der zweite Bauabschnitt.

wartete Erfolg ausbleibt) + + + Auf der Relation Berlin – Ruhrgebiet werden 600 ICE-Reisende repräsentativ befragt, um Angebot und Nachfrage im Fernverkehr zu untersuchen + + + Auf der Gäubahn zwischen Stuttgart und Singen wird nach Testfahrten der planmäßige Betrieb mit



März 2008: Alle Fahrzeuge des DB-Güterverkehrs erhalten nur noch das neutrale Logo.

dem schweizerisch-italienischen Neigetechnik-Zug ETR 470 „Cisalpino“ mit Laufweg Stuttgart – Mailand aufgenommen

März 2008: Die DB beschließt, bei ihrer Güterverkehrssparte zukünftig alle Fahrzeuge nur noch mit dem neutralen DB-Logo zu beschriften + + + Auf dem hauseigenen Testgleis in Salzgitter präsentiert die Firma Alstom LHB erstmalig ein Fahrzeug der neuen Baureihe 440. Die elektrischen Triebzüge sind bis zu 160 km/h schnell und weisen bis zu 293 Sitzplätze auf + + + Die fünf in Rostock beheimateten Maschinen der Baureihe 120.2 (120 201 – 205) werden im bis zu 160 km/h schnellen Nahverkehr auf der Strecke Rostock – Schwerin – Hamburg eingesetzt und lösen hier die Baureihe 112 im „Sandwich“-Betrieb ab



März 1968: Nach einem schweren Zugunglück tritt in der DDR eine neue Transportordnung für gefährliche Güter in Kraft.

P 8 BEI DER BUNDESBAHN

Geliebte Massenware

Die Bundesbahn verfügte 1950 über gut 1200 Exemplare der Baureihe 38.10–40, im Saargebiet waren weitere 50 Loks im Einsatz. Streckenelektrifizierungen führten aber schon bald zu ersten Ausmusterungen, bis Ende 1964 schrumpfte der Einsatzbestand rasant auf 408 Stück. Zehn Jahre später quittierte die letzte der allseits geschätzten DB-P 8 den Dienst

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Vor allem wegen der chaotischen und teils durch den Vormarsch der Sowjetarmee vereitelten Rückführung von Lokomotiven aus den Ostgebieten verloren die Reichsbahn-Statistiker bereits ab 1942/43 zusehends den Überblick. Der „statistische Nachweis“ von 2686 Loks der Baureihe 38.10–40 per 30. Juni 1944 täuschte eine nicht mehr gegebene Ordnung vor, denn zahlreiche noch im Bestand geführte Maschinen waren vermisst. Letzten Endes aber ist, gemessen an der hohen Stückzahl, dank der Nachforschungen von Lokomotivhistorikern das Schicksal nur relativ weniger P 8 mit Reichsbahnnummern ungeklärt.

Einschließlich der 1935 von den Saarbahnen und aus Elsass-Lothringen übernommenen Maschinen sowie der im Zweiten Weltkrieg hinzugekommenen Ok 1 der Polnischen Staatseisenbahnen hatte man 3153 Loks als 38.10–40 eingereiht, wenngleich einige nur noch auf dem Papier. Bekanntermaßen wurden rund 300 Loks im Zeitraum 1925 bis 1941 ausgemustert, ca. 20 im Zeitraum 1942 bis April 1945. Wahrscheinlich musterte die DR bis Kriegsende noch mehr P 8 aus, doch weit höher waren die Abgänge durch die nur teilweise erfassten „Osteinsatz-Verluste“.

Exakt anmutende Zahlen zum Verbleib der P 8 kurz nach Kriegsende zu nennen, ist müßig. Selbst Bestandsangaben im

Zeitraum bis 1950 sind mit Vorsicht zu genießen. Einigermmaßen verlässlich befanden sich Ende 1945 etwas mehr als 1300 Lokomotiven mit Reichsbahnnummern im von Amerikanern, Briten und Franzosen besetzten Westdeutschland sowie rund 750 Loks in der Sowjetischen Besatzungszone und Berlin. Im Vorgriff auf das Auslandskapitel sei hinzugefügt: Insgesamt etwa 530 mindestens mal listenmäßig als 38er erfasste P 8 verblieben endgültig in Polen (dort der Löwenanteil), in der Tschechoslowakei, in Österreich, Jugoslawien, Ungarn, Rumänien sowie in Frankreich und Dänemark. Die Sowjetischen Eisenbahnen registrierten etwa 190 P 8 aus Reichsbahnbeständen, tatsächlich dürften aber weit über 200 Exemplare in der Sowjetunion geblieben sein.

In den drei Westzonen wurden bis Ende 1948 nachweislich 39 kriegsbeschädigte P 8 ausgemustert, höchstwahrscheinlich einige mehr. Im Zuge der erneuten Abtrennung des Saargebiets von Deutschland gingen 50 durch das Eisenbahn-Ausbesserungswerk St. Wendel zu erhaltende Maschinen in den Bestand der am 1. April 1947 gebildeten „Saarländischen Eisenbahnen“ (SEB) über, später „Eisenbahnen des Saarlandes“ (EdS) genannt.

Die seit September 1949 so firmierende Deutsche Bundesbahn führte am 1. Juli 1950 laut dem EK-Buch von Hansjürgen Wenzel 1220 P 8 im Erhaltungs-

bestand, verteilt auf die EAW Göttingen, Ingolstadt, Mülheim-Speldorf und Trier. Horst J. Obermayer gab in der EJ-Sonderausgabe IV/1995 den zum gleichen Stichtag anhand von Daten der Eisenbahndirektion Stuttgart ermittelten Gesamtbestand der DB mit 1228 Loks der Baureihe 38.10–40 an. Darin enthalten waren auch die Maschinen der noch zur „Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen“ (SWDE) gehörenden Direktionen Karlsruhe, Mainz und Trier, denn die Integration der SWDE in die DB hatte man bereits eingeleitet.

Die 1228 Lokomotiven verteilten sich am 1. Juli 1950 auf die Direktionen wie folgt: ED Essen (158), ED Frankfurt/Main (123), ED Hamburg (96), ED Hannover (186), ED Karlsruhe (54), ED Kassel (54), ED Köln (89), ED Mainz (51), ED München (39), ED Münster (81), ED Nürnberg (43), ED Regensburg (53), ED Stuttgart (103), ED Trier (18) und ED Wuppertal (80). Nur die ED Augsburg verfügte damals über keine P 8. Beheimatet waren die P 8 in 125 Bahnbetriebswerken. Mit Beständen von jeweils mehr als 20 Exemplaren ragten heraus: im Bezirk Essen das Bw Duisburg Hbf (23), im Bezirk Frankfurt das Bw Darmstadt (27), im Bezirk Hannover die Bw Hannover Ost (22) und Hameln (21), im Bezirk Stuttgart das Bw Stuttgart (26) und im Bezirk Wuppertal das Bw Düsseldorf Abstellbahnhof (28).

038 772 mit P 3877 legt sich bei der
Ausfahrt aus Freudenstadt Richtung
Hausach ins Zeug (27. Juni 1972).
FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER



Das vielen Eisenbahnfreunden als Auslauf-Bw für die 38er der Bundesbahn bekannte Bw Rottweil beheimatete nur sechs P 8. Das als letzte „Hochburg“ geläufige Bw Tübingen führte elf P 8 im Bestand, wobei allerdings die Zugehörigkeit von vier P 8 zum schließlich ihm angegliederten Bw Freudenstadt zu berücksichtigen ist. Alle drei Bahnbetriebswerke waren damals der ED Karlsruhe unterstellt, während das elf P 8 beheimatende Bw Karlsruhe Pbf kurioserweise zur ED Stuttgart gehörte. Zur ED Karlsruhe zählten nämlich die Bw in der Französischen Zone, zur ED Stuttgart jene in der Amerikanischen Zone. Erst Anfang 1953 wurden bis auf geringfügige Abweichungen die alten Direktionsgrenzen wiederhergestellt.

Bis 1955 muster- te die Bundesbahn nur einzelne P 8 aus, überwiegend solche der Baujahre vor 1914 mit schwachem Rahmen. Im Jahr 1956 fielen immerhin schon zwölf Maschinen der Ausmusterung anheim, im Folgejahr 17. Am 1. Januar 1957 übernahm die DB die 50 P 8 der Eisenbah-

nen des Saarlandes, von denen allerdings zwölf bereits aus dem Erhaltungsbestand ausgeschieden waren. Per 1. Oktober 1957 zählten noch 1171 Lokomotiven der Bau- reihe 38.10–40 zum Erhaltungsbestand, wovon die älteren mit schwachem Rahmen keine L3- oder L4-Hauptuntersuchungen mehr bekamen.

Der Einsatzbestand, also der Gesamt- bestand ohne von der fälligen Ausbesse- rung zurückgestellte Fahrzeuge, belief sich am 1. April 1958 auf 1194 Exemplare. Ver- teilt waren sie auf die Bundesbahndirektio- nen Augsburg (24), Es- sen (95), Frankfurt/ Main (112), Hamburg (100), Hannover (165), Karlsruhe (52), Kassel (33), Köln (92), Mainz (48), München (33), Münster (86), Nürn- berg (40), Regensburg (43), Saarbrücken (40), Trier (30), Stuttgart (114) und Wuppertal (87) – mithin auf alle damals 17 Direktio- nen; die BD Trier wurde erst Anfang 1960 der BD Saarbrücken angegliedert. Die BD Augsburg hatte ab 1954 die „Preußinnen“ als Ersatz für auszumusternde bayerische P

3/5 H erhalten. Sämtliche Heimat-Bw per 1. April 1958 sind der Tabelle auf Seite 20 zu entnehmen, basierend auf Angaben von Hansjürgen Wenzel.

ERSTER ADERLASS UM 1960

Im Jahr 1958 strich die DB 63 P 8 aus dem Gesamtbestand. Den 36 Ausmusterungen im Jahr 1959 folgte ein großer Aderlass. 1960 schieden 246 Exemplare aus, davon per Verfügung vom 30. September 1960 auf einen Schlag 219 Stück. Verzichtbar gewor- den waren die Lokomotiven zunächst vor allem infolge der seit 1957 rasant fortschrei- tenden Streckenelektrifizierung. Außerdem mussten die P 8 den ab 1961/62 massenhaft in Dienst gestellten V 100 weichen, ab 1964 auch den anrollenden V 160.

So schrumpfte der Erhaltungsbestand bis Anfang 1963 auf 546 Maschinen, wo- von 269 dem AW Trier, 163 dem AW Bre- men und 114 dem AW Weiden (Oberpfalz) zugeteilt waren. Allerdings erhielten sie be- reits seit Mitte 1962 keine Hauptuntersu- chungen mehr, sondern lediglich L2-Zwi- schen- bzw. Auslaufuntersuchungen. Der Einsatzbestand umfasste am 1. März 1963 noch 683 auf alle Direktionsbezirke verteilte Lokomotiven: BD Augsburg (39), BD Essen (19), BD Frankfurt/Main (38), BD Ham- burg (81), BD Hannover (77), BD Karlsru-





Oben:
Im Sommer 1957 dampft bei Pfreimd eine P 8 mit einem Personenzug nach Weiden durch das Naabtal.
FOTO: J. JANIKOWSKI

Links:
38 3857 rollt um 1958 aus Richtung Zweibrücken kommend durch Bierbach.
FOTO: BD SAARBRÜCKEN/
SAMMLUNG ASMUS

Linke Seite oben:
Die 38 3330 gehörte 1956 zum Bestand der Eisenbahnen des Saarlandes und war in Saarbrücken beheimatet.
FOTO: R. HAHMANN

Linke Seite unten:
38 1407 hat mit dem D 21 am 1. Mai 1953 bei Eller die Mosel überquert.
FOTO: C. BELLINGRODT/
SAMMLUNG DR. HUFNAGEL





38 3208 bei Ennepetal-Milspe mit Eilgüterzug (31. Mai 1951). – Unten: Schild „Nah-Schnellverkehr“ an der 38 3066 (um 1950).

FOTOS: C. BELLINGRODT/SAMMLUNG DR. HUFNAGEL, C. BELLINGRODT/SLG. HÜTTER

he (22), BD Kassel (8), BD Köln (53), BD Mainz (15), BD München (21), BD Münster (46), BD Nürnberg (24), BD Regensburg (38), BD Saarbrücken (40), BD Stuttgart (96!) und BD Wuppertal (66). Im Kasseler Bezirk verfügte mittlerweile einzig das Bw Fulda über P 8, im Januar 1964 gab es seine zwei letzten Exemplare an die BD München ab. Im am reichlichsten bestückten Direktionsbezirk Stuttgart lag nun auch das Bahnbetriebswerk mit dem bundesweit größten P 8-Bestand. Teils infolge des Zugangs der Maschinen des Bw Lauda (1960) und des Bw Aalen (1962) beheimatete das Bw Crailsheim am 1. März 1963 (ohne z-Loks) 32 Lokomotiven der Baureihe 38.10 – 40. Zu einer P 8-Hochburg hatte sich nach dem Zugang fast aller Kemptener Lokomotiven auch das Bw Lindau gemausert, am Stichtag gehörten ihm 22 Betriebsloks an.

MASSIV AUF DEM RÜCKZUG

Bis zum 1. Januar 1965 verminderte sich der P 8-Einsatzbestand der Bundesbahn auf 408 Fahrzeuge, weitere 103 zählten zum z-

Park. Im Unterhaltungsbestand führte die DB nur mehr 211 den AW Bremen und Trier zugeteilte Maschinen, davon 30 der BD Hamburg und Hannover vom AW Bremen zu betreuen. Im Jahr 1965 schied die Baureihe 38.10 – 40 in den Direktionsbezirken Essen (Bw Duisburg Hbf), Mainz (Bw Betzdorf), München (Bw München Hbf und Mühldorf) und Münster (Bw Gronau) aus dem Plandienst aus. 1966 endete der reguläre Einsatz in den Bezirken Frankfurt/Main (Bw Limburg), Hamburg (Bw Neumünster), Hannover (Bw Uelzen), Saarbrücken (Bw Trier) und Wuppertal (Bw Bestwig).

Am 1. Januar 1967 waren noch 56 dem AW Trier zugeteilte Loks der BD Karlsruhe (7), Stuttgart (36) und Regensburg (12) im Unterhaltungsbestand. Im Karlsruher Bezirk fasste man die noch acht betriebsfähigen

gen P 8 im Januar 1967 beim Bw Mannheim zusammen. Den Begriff Unterhaltungsbestand legte die DB bei der P 8 zu jener Zeit nicht mehr eng aus: Bis August 1967 wurden fünf Mannheimer P 8 von der Ausbesserung zurückgestellt. Die anderen drei kamen wenig später zur BD Stuttgart.

Laut dem am 23. Juni 1967 genehmigten Umzeichnungsplan sollten per 1. Januar 1968 noch 159 Lokomotiven computergerecht in 038 umgezeichnet

werden, indes war hiervon etwa die Hälfte schon z-gestellt. Im Bereich der BD Augsburg war die P 8-Ära seit Abstellung der letzten vier Lindauer Loks Mitte Mai 1967 passé. Die BD Nürnberg hatte ihre letzten vier betriebsfähigen 38er im Mai/Juni 1967 vom Bw Nürnberg Hbf zum Bw Nürnberg Rbf umbeheimatet, das sie kaum mehr einsetzte und bald an die BD Stuttgart weiter-



Szene am Bahnübergang in Wesel mit der
38 3421 vom Bw Wesel (April 1959).
FOTO: W. MAROTZ/EISENBAHNSTIFTUNG



P 8-Einsatzbestand am 1. April 1958

<u>BD Augsburg</u>	<u>24</u>	<u>BD Hannover</u>	<u>165</u>	Bw Kleve	1	<u>BD Regensburg</u>	<u>43</u>
Bw Augsburg	9	Bw Altenbeken	9	Bw Köln Bbf	9	Bw Hof	7
Bw Kempten (Allgäu)	2	Bw Bielefeld	2	Bw Köln-Deutzerfeld	9	Bw Landshut (Bay)	6
Bw Lindau	6	Bw Braunschweig Vbf	11	Bw Krefeld	24	Bw Regensburg	13
Bw Neu Ulm	7	Bw Bremen Hbf	20	Bw Mönchengladbach	12	Bw Schwandorf	10
<u>BD Essen</u>	<u>95</u>	Bw Bremerhaven-Lehe	16	<u>BD Mainz</u>	<u>48</u>	Bw Weiden (Opf)	7
Bw Dortmund Hbf	14	Bw Goslar	7	Bw Betzdorf	9	<u>BD Saarbrücken</u>	<u>40</u>
Bw Duisburg Hbf	23	Bw Hameln	22	Bw Kaiserslautern	9	Bw Homburg (Saar)	12
Bw Essen Hbf	14	Bw Hannover Ost/Hbf	8	Bw Koblenz-Mosel	7	Bw Saarbrücken Hbf	12
Bw Hamm (Westf)	5	Bw Hannover Hgbf	2	Bw Landau (Pfalz)	14	Bw St. Wendel	16
Bw Paderborn	7	Bw Helmstedt	5	Bw Worms	9	<u>BD Trier</u>	<u>30</u>
Bw Soest	8	Bw Hildesheim	8	<u>BD München</u>	<u>33</u>	Bw Cochem	3
Bw Wanne-Eickel Hbf	12	Bw Kreiensen	9	Bw Ingolstadt	11	Bw Kirn (Nahe)	7
Bw Wesel	12	Bw Lehrte	5	Bw Mühldorf (Obb)	6	Bw Trier	20
<u>BD Frankfurt (M)</u>	<u>112</u>	Bw Minden (Westf)	14	Bw München Hbf	11	<u>BD Stuttgart</u>	<u>114</u>
Bw Darmstadt	19	Bw Ottbergen	5	Bw Simbach (Inn)	5	Bw Aalen	12
Bw Frankfurt (M) 1	15	Bw Soltau (Han)	10	<u>BD Münster</u>	<u>86</u>	Bw Crailsheim	19
Bw Frankfurt (M) 3	14	Bw Uelzen	12	Bw Emden	8	Bw Freudenstadt	12
Bw Friedberg (Hess)	8	<u>BD Karlsruhe</u>	<u>52</u>	Bw Gronau	16	Bw Heilbronn	12
Bw Gießen	13	Bw Heidelberg	17	Bw Kirchweyhe	4	Bw Lauda	11
Bw Hanau	12	Bw Karlsruhe Hbf	14	Bw Münster (Westf)	11	Bw Rottweil	17
Bw Limburg (Lahn)	17	Bw Konstanz	6	Bw Oldenburg Hbf	19	Bw Stuttgart	11
Bw Wiesbaden	14	Bw Mannheim Hbf	2	Bw Osnabrück Rbf	19	Bw Tübingen	12
<u>BD Hamburg</u>	<u>100</u>	Bw Radolfzell	13	Bw Rheine	9	Bw Ulm	8
Bw Cuxhaven	7	<u>BD Kassel</u>	<u>33</u>	<u>BD Nürnberg</u>	<u>40</u>	<u>BD Wuppertal</u>	<u>87</u>
Bw Flensburg	8	Bw Bebra	9	Bw Aschaffenburg	2	Bw Bestwig	16
Bw Hamburg-Harburg	19	Bw Fulda	15	Bw Bamberg	8	Bw Dieringhausen	8
Bw Husum	12	Bw Marburg (Lahn)	9	Bw Lichtenfels	9	Bw Düsseldorf Hbf	31
Bw Itzehoe	5	<u>BD Köln</u>	<u>92</u>	Bw Nürnberg Hbf	14	Bw Hagen-Eckesey	10
Bw Kiel	12	Bw Aachen Hbf	15	Bw Würzburg	7	Bw Wuppertal-Langerfeld	22
Bw Lübeck	14	Bw Bonn	11				
Bw Lüneburg	11	Bw Düren	11				
Bw Neumünster	12						



Kempten Hbf: 38 2058 (Bw Lindau) fährt am
3. Juni 1964 mit P 1549 nach Lindau aus.
FOTO: H. HUFSCHLÄGER



Schnappschuss an der rechten Rheinstrecke
in Kaub im September 1958.
FOTO: S. BUFE

reichte. Die BD Köln verfügte noch über rund ein Dutzend betriebsfähige P8, die sich nach Aufgabe der Beheimatung in Düren, Köln-Deutzerfeld und Mönchengladbach auf die Bw Aachen West, Gremberg und Stolberg verteilten. Dort blieben ihnen nur Gelegenheitsdienste, beispielsweise vor Bauzügen. Drei dieser Loks wechselten 1967/68 zur BD Stuttgart, eine zur BD Regensburg, die anderen schieden im Kölner Bezirk aus dem Bestand. Beim Bw Gremberg konnte sich über das Jahr 1968 hinaus als Einzelgängerin die 38 1889 behaupten, sie wurde erst am 15. Mai 1969 z-gestellt. Im Direktionsbezirk Hannover waren zwei P 8 des Bw Bremerhaven-Lehe bis ins Jahr 1967 hinein betriebsfähig. Die als Letzte am 15. Juli 1967 z-gestellte 38 2884 stand nach buchmäßiger Umbeheimatung zum Bw Hannover Hgbf im Bw Hannover Hbf, wo man sie als designierte DB-Museumslokomotive denkmalgerecht aufarbeitete.

Lediglich im Bereich der BD Stuttgart und Regensburg verrichteten die 38er weiterhin Plandienste. Im Stuttgarter Bezirk gehörten Anfang Juni 1967 noch 43 Loks zum Einsatzbestand, verteilt auf die Bw Crailsheim (9), Heilbronn (7), Rottweil (9) und Tübingen (18). In der einstigen Hochburg Crailsheim hielten seit April 1966 die 23er Einzug. Im Juli 1967 musste sich das Bw Crailsheim vollends von der „guten alten P 8“ trennen, zuletzt wurden sieben Exemplare nach Heilbronn, Rottweil und Tübingen umstationiert. Die BD Regensburg verfügte Anfang Juni 1967 über 15 betriebsfähige 38er, beheimatet bei den Bw Plattling (7), Schwandorf (2) und Weiden (6). Das am 1. Januar 1967 noch über neun Loks verfügende Bw Schwandorf hatte den Plandienst zum 28. Mai eingestellt, im Juli 1967 gab es auch seine zwei letzten P 8 nach Plattling und Weiden ab.

Bis 1. Januar 1968 schrumpfte der P 8-Einsatzbestand der Bundesbahn auf insgesamt 52 Lokomotiven:

BD Köln (5)
 Bw Aachen West 38 2383
 Bw Gremberg 38 1889
 Bw Stolberg 38 3067, 3111, 3970
 (38 3970: 21.1.1968 an Bw Tübingen)
 BD Nürnberg (1)
 Bw Nürnberg Rbf 38 1282 (10.1.1968 an Bw Rottweil)
 BD Regensburg (8)
 Bw Plattling 38 1813, 2193, 2253, 2361, 3084, 3805
 Bw Weiden 38 2279, 4035
 BD Stuttgart (38)
 Bw Heilbronn 38 2212, 2309, 2313, 2499, 2547, 2626, 2631, 3095, 3273, 3335, 3398, 3711, 3715, 3959
 Bw Rottweil 38 2242, 2357, 2770, 2791, 3057, 3551, 3637, 3657, 3958

Bw Tübingen 38 1772, 2039, 2259, 2366, 2976, 3074, 3086, 3156, 3369, 3477, 3509, 3553, 3559, 3567, 3650

Sicher wurden nicht mehr alle dieser 52 Lokomotiven tatsächlich noch in 038 umgezeichnet. Das Bw Tübingen brachte erst vom März bis Mai 1969 die Schilder mit den EDV-Nummern an, da waren einige der genannten Maschinen aber schon z-gestellt oder gar ausgemustert. Bei der Umzeichnung ließ man die erste Ziffer der vierstelligen Ordnungsnummer weg und behielt in der Regel die anderen drei Ziffern bei. Um Doppelnummerierungen zu vermeiden, musste in einigen Fällen „schiefe“ umgezeichnet werden. Praktisch betraf das nur noch zwei P 8: die 38 2383 wurde zur 038 382-8 und die 38 2770 wurde zur 038 769-6 (da auch 38 3383 und 38 3770 im Umzeichnungsplan aufgeführt waren). Weil das Bw Tübingen die ungeliebte Umzeichnungsaktion erst im Frühjahr 1969 in die Tat umsetzte, verpasste man der im Oktober 1968 dort eingetroffenen und bereits umgezeichneten 038 382 flugs die vermeintlich alte Nummer 38 2382 (statt richtig 38 2383), die sie bis zur erneuten Umzeichnung in 038 382 im Jahr 1969 trug.

NACH WIE VOR „MÄDCHEN FÜR ALLES“

Auch die Deutsche Bundesbahn setzte die P 8 äußerst vielfältig ein. Mit ihr bespannte Güterzüge – vom Eilgüterzug bis zur Übergabe – gehörten auf vielen Strecken zum Betriebsalltag. In den späten Jahren traf man sie häufiger auch vor Bauzügen an, jedoch waren die Loks schon vorher für manch bahndienstlichen Zweck nicht zu schade. Zum Beispiel wurde einer 38er des Bw Osnabrück Rbf alljährlich für die gesamte Wintersaison ein Aufbau-Schneepflug fest angebaut.

Im höherwertigen Dienst umfasste das Einsatzspektrum in den 1950er- und frühen 1960er-Jahren zahlreiche Schnellzüge. Eine ausgesprochen „hochkarätige“ Leistung erbrachten die Loks des Bw Neumünster laut Bspannungsverzeichnis vom Sommer 1955 mit dem F 2 „Hanseat“ im Abschnitt Hamburg-Altona – Kiel. Zudem beförderten Kieler P 8 auf dieser Strecke damals das Zugpaar D 75/76. Ebenfalls im Sommer 1955 regulär mit P 8 bespannt wurden unter anderen die D 83/84 zwischen Hagen und Oberhausen (Essener bzw. Oberhausener Loks) und D 193 im Abschnitt Aachen – Hamm (Loks des Bw Aachen Hbf). Den 38ern des Bw Trier Hbf waren vier Schnellzugpaare auf der Moselstrecke anvertraut: D 121/122, 123/124 und 221/224 zwischen Trier und Koblenz sowie



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**

Rechts v. o. n. u.:
Der E 753
Reutlingen – Kehl fuhr
von Horb bis Eutingen
mit zwei P 8 (11. Juni
1968).

FOTO: R. FELL/ARCHIV
EISENBAHNSTIFTUNG

38 2602 verlässt
im März 1965
mit dem P 1316
den Kopfbahnhof
Schliersee.

Mit D 76 aus Kiel
trifft die 38 2025
im Oktober 1962 in
Lindau ein. Die Köf II
wird die Kurswagen
nach Innsbruck dem
E 636 beistellen.

FOTOS: R. HAHMANN (2)



D 215/218 zwischen Nennig und Koblenz. Von den kurzen Besspannungsabschnitten sei hier nur der Einsatz der Wiesbadener P 8 vor etlichen D-Zügen zwischen Frankfurt und Wiesbaden erwähnt.

Die D 121 und 124 sind auch noch im Verzeichnis vom Sommer 1961 als 38er-bespannt aufgeführt, Letzterer unverändert mit Trierer Maschinen, D 121 nun mit Loks des Bw Saarbrücken im Abschnitt Saarbrücken – Trier (im Abschnitt Trier – Koblenz jetzt mit 23ern). Wie schon die Übersicht vom Sommer 1955 weist auch jene vom Sommer 1961 das Zugpaar D 356/359 Dortmund – Konstanz – Dortmund abschnittsweise als P 8-Leistung aus: zwischen Pforzheim und Eutingen weiterhin mit P 8 des Bw Freudenstadt, im Abschnitt Eutingen – Konstanz nun mit Radolfzeller statt Konstanzer Loks. Außerdem hatten 1955 im Abschnitt Karlsruhe – Pforzheim noch Karlsruher P 8 dieses Zugpaar befördert. Im Übrigen leisteten P 8 vor saisonal verstärkten D-Zügen auf steigungsreichen Streckenabschnitten oft Vorspanndienste. Auch sprangen sie für ausgefallene 01, 03 oder 23er im Schnellzugdienst ein. „Per l'occasione“ – also gelegentlich – konnte man sie einer italienischen Zeitschrift für Eisenbahnfreunde zufolge noch im Sommer 1963 im Abschnitt Oberhausen – Emmerich vor dem „Riviera-Express“ erleben.

Eilzüge wurden derart massenhaft von 38ern befördert, dass selbst eine Liste nur derjenigen mit überregionaler Bedeutung sehr lang geriete. Unbedingt zu erwähnen ist aber das zwischen Frankfurt am Main und Köln verkehrende „Heckeneilzugpaar“ E 781/782 via Gießen – Marburg (Lahn) – Biedenkopf – Erndtebrück – Siegen – Troisdorf. Mit den Vier-Wagen-Zügen bewältigten in den 1950er Jahren Marburger P 8 auf der 299 Kilometer messenden und Steigungen von bis zu 25 Promille aufweisenden Gesamtstrecke einen für diese Loktypen ungewöhnlichen Langlauf. Sowohl für die Maschine als auch das Personal war er eine Tortur, weshalb man zumindest beim E 781 Richtung Köln bald in Gießen oder Marburg die Lok wechselte. Laut Besspannungsübersicht vom Sommer 1955 liefen die Marburger P 8 mit dem Gegenzug E 782 allerdings immer noch von Köln bis Frankfurt durch. Die Übersicht vom Sommer 1961 weist in beiden Richtungen für die Teilstrecken Frankfurt – Marburg 01.10 (oder 23er), Marburg – Siegen 50er (oder V 100) und Siegen – Köln 23er (oder 38er!) als Zugloks aus.

Ferner sei an das vor allem für die Soldaten der französischen Garnisonen in Reutlingen und Tübingen eingerichtete Zugpaar E 753/754 zwischen Reutlingen und Kehl erinnert. Es wurde in den 1960er

Jahren im Durchlauf Reutlingen – Offenburg mit Tübinger P 8 bespannt, obwohl es in Horb und Eutingen „Kopf machte“. Dabei erhielt der E 753 nach Kehl beim Richtungswechsel in Horb an der (neuen) Spitze eine zweite P 8 (oder eine 50er), die bisherige Zuglok lief am Zugschluss mit und übernahm ab Eutingen die Weiterbeförderung via Freudenstadt – Hausach bis Offenburg. Entsprechend verfuhr man beim E 754 in der Gegenrichtung.

Der im Kapitel über den Einsatz bis 1945 erwähnte Ruhrschnellverkehr lebte in den frühen 1950er Jahren in Form so genannter Nahschnellverkehrszüge wieder auf. Dabei spielten neben 78ern wiederum die 38er eine wichtige Rolle. Zwar lösten 1957 in der Relation Düsseldorf – Duisburg – Essen – Hamm ET 30 die Dampfzüge ab, doch auf anderen Strecken im Ruhrgebiet blieben die P 8 noch jahrelang im Nahschnellverkehr unverzichtbar, wenngleich den Wendezugdienst die T 18 alias 78er beherrschten. Indes erschienen die P 8 ab 1955 im Bereich der BD Frankfurt (Main) und München, ab 1956 auch im Direktionsbezirk Hamburg im Wendezugdienst (siehe auch Kastentext auf Seite 24).

Noch Ende der 1950er Jahre waren jährliche Laufleistungen der P 8 von fast 90 000 km keine Seltenheit. Zahlreiche Maschinen brachten es bis zum Ende ihrer Dienstzeit auf eine Gesamtleistung von über drei Millionen Kilometer. Um es vorwegzunehmen: Die 38 1772, letzte aktive P 8 der DB, legte in fast 60 Dienstjahren 3 719 271 km zurück, so war es bei ihren Abschiedsfahrten Ende Dezember 1974 am Tender angeschrieben. Beim sich daraus ergebenden Durchschnittswert von rund 62 000 km pro Jahr ist neben AW-Aufenthalten zu berücksichtigen, dass die Intensität des Einsatzes der Lok im Lauf ihres langen Lebens stark schwankte.

DIE LETZTEN JAHRE

Im Bereich der BD Regensburg setzte das Bw Plattling bis Herbst 1968 die P 8 noch planmäßig vor Eilzügen zwischen Plattling und Landshut ein. Nach Ablösung durch Mühldorfer Dieselloks der Baureihe 216 verblieben drei betriebsfähige 38er für Gelegenheitsdienste unter anderem im 50er-Plan nach Bayerisch Eisenstein. Die erst 1968 aus der BD Köln eingetroffene 38 2383 alias 038 382 reichte das Bw Plattling an das Bw Tübingen weiter. Die zuletzt aktive 38 1813 wurde am 1. April 1970 z-gestellt.

Mit Verfügung vom 12. November 1968 strich die DB die Baureihe 038 vollends aus dem Unterhaltungsbestand. Trotzdem rückten auch danach einige Maschinen der BD Stuttgart zu Bedarfsausbesserungen und



11 452 Bahnhofsausstattung

ab 07/2018



41 647 Raupenkran RK3

ab 09/2018



13 342 Lokschuppen mit Wasserturm

ab 09/2018



14 483 Stahlbrücke

ab 07/2018

Den aktuellen Katalog Nr. 15 mit 310 Seiten erhalten Sie im Fachhandel oder gegen 4,00 EUR Gebühr zuzüglich 4,00 EUR Porto (Inland) direkt bei:

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

fristverlängernden Auslaufuntersuchungen ins AW Trier ein, denn der wirtschaftlich denkende Lokdezernent der BD Stuttgart – Herr Rübsamen – hielt über die immer noch vergleichsweise wenig schadanfälligen P 8 eine „schützende Hand“.

Beim Bw Heilbronn schied die Baureihe 038 Ende September 1969 offiziell aus dem Plandienst aus. Häufig liefen die P 8 aber weiterhin in Plänen der Baureihen 023 oder 064 vor Eil- und Nahverkehrszügen nach Osterburken, Lauda, Würzburg, Heidelberg (über Sinsheim und via Neckarelz), Eppingen und Karlsruhe. Auch leisteten sie statt einer 023 im Abschnitt Heilbronn – Würzburg der 220 vor dem schweren D 397 Konstanz – Hamburg Lastvorspann. Im Laufe des Jahres 1969 verminderte sich die Anzahl der betriebsfähigen Heilbronner P 8 von zehn auf sechs Maschinen. Ende 1970 blieb nur die schließlich am 12. Februar 1971 z-gestellte 38 2499 übrig. Vier Betriebsloks wurden 1969/70 an das Bw Tübingen abgegeben.

Das Bw Rottweil verfügte zu Beginn des Sommerfahrplans 1969 noch über sieben aktive P 8 und setzte sie vor Eil- und Nahverkehrszügen sowie einzelnen Güterzügen ein. Wendebahnhöfe waren Villingen, Tuttlingen, Horb und Tübingen. Jedoch mischten schon ab Mitte Juni die ersten zwei von Aalen nach Rottweil umbeheimateten T 18 (Baureihe 078) im P 8-Umlaufplan mit. Im Februar 1970 ging der zuletzt für die Baureihen 038 und 078 gültige viertägige Mischplan komplett auf die 78er über. Von den drei vermeintlich letzten Rottweiler P 8 kamen die 38 3637 und 3958 für kurze Zeit noch zum Bw Heilbronn. Die 38 2357 wechselte ebenso wie vier 1969 dorthin abgegebene P 8 am 25. Februar 1970 zum Bw Tübingen. Dorthin gelangte aus Heilbronn schließlich im Juni 1970 auch die 38 3637, letzte wendezugfähige P 8 mit Wannentender und geschlossenem Führerhaus.

Der Einsatzbestand der DB umfasste am 31. Dezember 1970 noch 14 P 8, außer der 38 2499 (bzw. 038 499) des Bw Heilbronn nun alle in Tübingen beheimatet: 38 1772, 2039, 2313, 2383, 2631, 2791, 3156, 3509, 3553, 3637, 3650, 3711 und 3970 respektive 038 772, 039, 313, 382, 631, 791, 156, 509, 553, 637, 650, 711 und 970. Wegen der 16-Meter-Drehscheiben in Böblingen, Freudenstadt und Sigmaringen waren auch fast alle der dem Bw Tübingen noch mit Wannentender zugegangenen Maschinen jetzt mit dem preußischen Kastentender 2'2' T 21,5 gekuppelt. Die 038 631 bekam ihn erst 1971, einzig die 038 637 behielt ihren Wannentender bis zum Schluss.

Im Winterfahrplan 1970/71 setzten das Bw Tübingen und die Außenstelle Freudenstadt die P 8 zunächst in einem immer



Bauartänderungen

Ab 1950 rüstete die Bundesbahn zahlreiche P 8 mit Wannentendern 2'2' T 30 aus, wofür deren Kohlenkasten-Stirnwand zur Anpassung an das offene Führerhaus abgeschrägt werden musste. Von April 1955 bis Juni 1957 erhielten 44 Loks, drei weitere 1963/64 Wendezug-Einrichtungen. Diese 47 Maschinen bekamen ein allseits geschlossenes Führerhaus und Wannentender. Die allermeisten P 8 der DB wurden bis Ende der 1950er Jahre mit kleinen „Witte-Windleitblechen“ ausgerüstet, wenige erst später. Anfangs brachte man die Bleche sehr hoch an, danach tiefer und enger anliegend. Weitere markante, freilich nicht P 8-typische Änderungen waren der Verzicht auf die Zentralverriegelung der Rauchkammertür und das Anbringen des dritten Spitzenlichts. Ferner ersetzte die DB bei vielen Loks die alten Knorr-Kolbenspeisepumpen durch Verbund-Kolbenspeisepumpen Bauart Knorr-Tolkien sowie die Ramsbottom-Sicherheitsventile durch Ackermann-Ventile. Ein roter Punkt an den Führerhausseitenwänden wies auf die Ausrüstung mit Stahl- statt Kupferfeuerbüchse hin. Der Einbau der Indusi respektive des Indusi-Kastens erforderte bei der P 8 an der rechten Seitenwand eine unschöne Ausbuchtung (siehe Foto).

FOTO: J. NELKENBRECHER

noch zehntägigen Umlaufplan ein, der neben zahlreichen Eil- und Nahverkehrszügen auch einige Nah- und Übergabegüterzüge enthielt. Das Einsatzgebiet erstreckte sich über Sigmaringen bis Aulendorf sowie über Horb, Freudenstadt und Hausach bis Offenburg; auf der Gäubahn reichte es im Norden bis Böblingen und im Süden bis Tuttlingen, außerdem umfasste es den Streckenabschnitt Böblingen – Sindelfingen („Daimler-Züge“). Im Februar 1971 gingen fast alle Leistungen auf der Zollernbahn nach Sigmaringen (und weiter nach Aulendorf) auf Ulmer 215 über, ebenso das Eilzugpaar E 2140/2141 zwischen Horb bzw. Tübingen und Offenburg. Ab 23. Mai 1971 galt für die P 8 ein Vier-Tage-Plan. Tatsächlich jedoch benötigte man wegen Diesellokmangel einstweilen zwei weitere 38er, von denen eine bis Ende September 1971 samstags und sonntags die Zollernbahn befuhr.

Ende 1971 standen für den viertägigen Laufplan noch die 038 382, 553, 631, 650, 711 und 772 zur Verfügung. Am 27. Mai 1972 wurden die P 8 offiziell aus dem Plandienst verabschiedet, aber schon Ende Juni lebte der regelmäßige Einsatz wieder auf. Die jetzt noch betriebsfähigen 038 382, 711 und 772 bespannten in einem zweitägigen mit Freudenstädter Personalen gefahrenen

Dieselausrüstungsplan Nahverkehrszüge auf den Strecken Böblingen – Horb und Horb/Eutingen – Freudenstadt – Hausach sowie das Eilzugpaar E 1946/1949 zwischen Freudenstadt und Eutingen.

Am 3. Juni 1973 beheimatete man die drei P 8 zum Bw Rottweil um. Der weiterhin vom Einsatz-Bw Freudenstadt bestrittene Dieselausrüstungsplan hielt sich mit etlichen Änderungen bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Böblingen und Horb am 29. September 1974. Die Lokomotiven beförderten auch wieder den aus zehn Umbau-Dreischsern und drei Umbau-Vierachsern gebildeten N 3960 bzw. 5960 Horb – Sindelfingen. Im Übrigen dampften sie manchmal im 78er-Plan, so zwischen Rottweil und Villingen. Allerdings war nach Abstellung der 038 711 am 20. Februar 1974 und der 038 382 am 29. April 1974 nur mehr die 038 772 verfügbar. Deshalb liefen generell 50er im Plan mit, fallweise außerdem ans Bw Rottweil verliehene Crailsheimer 023.

Ein am 12. August 1974 aufgetretener Lagerschaden wurde zwar repariert, bedeutete aber für den regulären Einsatz der letzten P 8 der DB das Aus. Die am 5. Dezember 1974 verfügte Ausmusterung wurde erst Anfang 1975 wirksam. Mit zwei großen Sonderfahrten, am 29.12.1974 Tübingen – Sigmaringen – Tuttlingen – Horb (zusammen mit 078 246) und am 31.12. Rottweil – Singen – Basel Bad Bf – Singen – Rottweil, sowie einem letztmaligen Einsatz vor Planzügen zwischen Rottweil und Tuttlingen am 30.12.1974 verabschiedete sich die 038 772 aus dem Bundesbahndienst. Jedoch zog die an einen Privatmann verkaufte Lokomotive im Rahmen ihrer Überführung nach Hamburg nochmals einen Sonderzug, nämlich am 15. Februar 1975 von Hannover über Soltau nach Uelzen. 1983 erwachte die wieder als 38 1772 bezeichnete Maschine zu neuem Leben, bis 1993 war sie die einzige betriebsfähige P 8 in Westdeutschland.

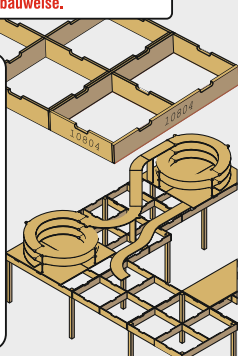
Auch war die 1915 von Schichau als „Königsberg 2459“ gelieferte 38 1772 die einzige P 8, die bei der Bundesbahn ihr 60. Dienstjahr erreichte. Übrigens irrte sich, wer anhand niedriger Betriebsnummern generell auf ein herausragend hohes Alter der P 8 schloss, denn die DB hatte etliche von der Reichsbahn als 38er in Zweitbesetzung eingereihte Ok1 der PKP übernommen. Beispielsweise war die im November 1969 beim Bw Rottweil z-gestellte 38 1282 (ex Ok 1-115) anno 1918 von Henschel direkt an die Militär-Generaldirektion Warschau geliefert worden, erreichte also „nur“ das nicht ungewöhnliche Dienstalder von 51 Jahren. Die „echte“ 38 1282 des Lieferjahrs 1911 wurde bereits 1932 ausgemustert. □

Anlagenunterbau mit dem BASIS-PLUS-SYSTEM

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

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

Prospekt und mehr Informationen unter www.modellplan.de



modellplan

... Software + Technik für Modellbahner

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

BESCHRIFTUNGEN (H0)



Gaßner
BESCHRIFTUNGEN

Jägerstraße 24
82024 Taufkirchen

www.gassner-beschriftungen.de

email@gassner-beschriftungen.de

Gesamtverzeichnis gegen Rückporto (1,65 €) Bitte Epoche(n) angeben (2 oder 3)!

SCHIENENSTARS XXL!

DIE GROSSARTIGE WELT
DES EISENBAHNMODELLBAUS
19.-22.04.2018
MESSE DORTMUND



WELTGRÖSSTE MESSE
FÜR MODELLBAU
UND MODELLSPORT

www.intermodellbau.de



N°40
INTER
MODELL
BAU

Wie eine digitale Märklin-Anlage entsteht

Digital mit Märklin Schritt für Schritt

DER EINSTIEG IN DIE DIGITALE MODELLBAHN

THORSTEN MUMM



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

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

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

miniatur®



**IHR LINK ZUR
NATUR**
SILHOUETTE
MODELLBAU
GMBH
WWW.MININATUR.DE

Silhouette

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

Eigentlich war der Fotograf damals am 11. Januar 1975 nach Hof gekommen, um die letzte Fahrt der 50 281 zu dokumentieren. Wohl nur nebenbei entstand dann aber auch diese Aufnahme einer kleinen 218-Parade – ob gestellt oder in zufälliger Aufstellung, bleibt unklar. Und die beiden Kinder Manfred und Anette sind bestimmt Eisenbahnfans geworden und können sich nun im fortgeschrittenen Alter über die neueste EJ-Extra-Ausgabe freuen, die sich noch einmal voll und ganz der „Zwo-Achtzehn“ widmet. Das ultimative Kompendium zur Baureihe ist seit Anfang November am Kiosk erhältlich – oder direkt im Verlag unter bestellung@vgbahn.de

FOTO: KÖHLER/

ARCHIV GIEGOLD-PROFOT

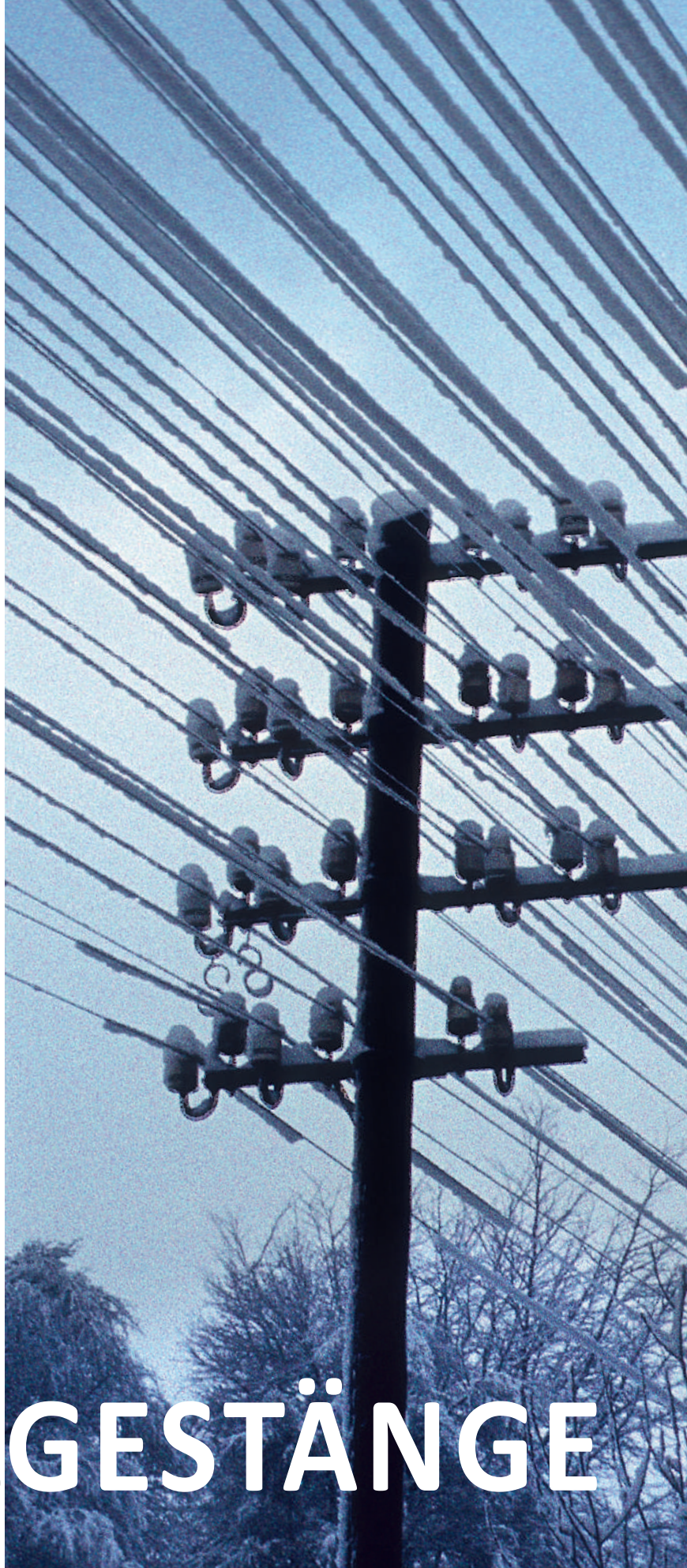




Für so manchen
lokfixierten Eiferer unter
den Eisenbahnfotografen
waren sie Störfaktoren. Für
vorbildtreue Modellbahner
dagegen gehören sie zum
Pflichtprogramm. Und
jeder geistreich durch den
Sucher blickende Fotograf
bezog sie letztlich gerne
in ein wohlarrangiertes
Motiv ein. Die Rede ist von
Freileitungsmasten, speziell
den heute verschwundenen
Doppelmasten, die einmal
eine nähere Betrachtung
wert sind – am Beispiel der
Strecke Dieringhausen –
Gummersbach – Marienheide

DOPPELGESTÄNGE

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN





Dicht verdrahtete Freileitungs-Doppelmasten wirken schon per se markant. Diesem und seinen Drähten hat ein heftiger Schneesturm obendrein ein bizarres Aussehen gegeben (Strecke Dieringhausen – Marienheide; siehe Karte).



Rechts v. o. n. u.:

212 280 (Bw Hagen-Eck) unterquert die Freileitung in Kotthausen mit ihrem Nahverkehrszug aus Brügge/W. Um die vorgeschriebene Mindesthöhe der Leitung (6,0 Meter über Schienenoberkante) einzuhalten, war ein extrem hohes Doppelgestänge notwendig.

Nochmals „überzuckerte“ Doppelmasten: Am Einfahrtsignal in Kotthausen begegnet uns im Winter 1987 die Kölner 215 128, die übrigens zu den zehn Maschinen dieser Baureihe zählte, die eine modifizierte hydrodynamische Bremse besaßen und damit Zulassung für die Steilstrecke Boppard – Emmelshausen.

Begegnung von Vergangenheit und Gegenwart: Mitten im ehemaligen Gleisbereich des Bahnhofs Kotthausen errichtete die DB AG einen Funkmast direkt neben den Relikten der alten Doppelmast-Freileitung. Die Aufnahme vom 28. März 2014 zeigt eine dreiteilige Einheit der Baureihe 644, die hier inzwischen auch schon wieder Geschichte ist.



Interessante Lokomotiven und attraktive Züge, oft in Verbindung mit einer Dampflokomotive – das macht den Reiz der Eisenbahnfotografie zum großen Teil aus. Dabei darf es ruhig auch mal romantisch oder stimmungsvoll zugehen. Zu den besonders erwünschten „Zutaten“ gehören unbestreitbar Flügelsignale. Störend sind mitunter neben den Gleisen stehende Freileitungsmasten, die bis in die jüngere Vergangenheit häufig als „Motivkiller“ betrachtet wurden. Dabei sind die Masten im drahtlosen Zeitalter des allgegenwärtigen Datenaustauschs Relikte einer längst untergegangenen Welt geworden, die eine genauere Betrachtung durchaus verdient haben.

Die Meinungen darüber mögen auseinandergehen, richtig inszeniert können die Rundholz-Konstruktionen mit ihrer Vielzahl an Leitungsdrähten Motive durchaus bereichern. Allgemein wird das heute auch vor allem bei den seltenen, inzwischen wohl ausgestorbenen Doppelmasten so empfunden. Der Streckenabschnitt Dieringhausen – Gummersbach – Marienheide der früher durchgängigen Verbindung von Köln Hbf durch das Oberbergische und das südwestliche Sauerland über Meinerzhagen und Brügge/W. nach Hagen/W.-Hbf gehörte zu den letzten Strecken in Deutschland, an denen solche Masten noch zu sehen waren.

An sich waren Freileitungen mit Doppelmasten ein typisches Ausstattungsmerkmal von zweigleisigen Hauptstrecken. Zwischen Osberghausen und Gummersbach war die heutige „Oberbergische Bahn“ (RB 25) früher sogar mal zweigleisig. Im Abschnitt zwischen Dieringhausen und Osberghausen – hier zweigt die Wiehltalbahn nach Waldbröl ab – standen allerdings zumindest in den letzten Jahrzehnten nur einfache Masten. Dagegen war der Abschnitt





Das Doppelgestänge neben 218 142 ist zur Bahnseite abgestützt, weil die Leitungen hier die Gleisseite wechselten. Im Winter 1986 fuhren die Citybahn-Garnituren noch teilweise bis nach Meinerzhagen durch. Gut zu erkennen ist die zweigleisige Trassierung zwischen Kotthausen und Gummersbach-Nord.

Dieringhausen – Gummersbach, ebenfalls früher zweigleisig, mit Doppelmasten bestückt. Der sich nach Norden anschließende Abschnitt von Gummersbach nach Marienheide wies ebenfalls Doppelmasten auf, obwohl die Strecke nie zweigleisig war.

Möglicherweise spielte bei der Ausstattung dieses Abschnitts eine Rolle, dass die Ergänzung eines zweiten Streckengleises angesichts der überaus dichten Belegung der Strecke einstmals geplant war. Die Anpassung der Trassierung der Strecke an den zweigleisigen Ausbau war schon vor dem Ersten Weltkrieg geplant und – unterbrochen durch den Krieg, seine Folgen und die Wirtschaftskrise – erst rund zehn Jahre nach Kriegsende fertiggestellt worden. Ab 1929 rollte der Verkehr zwischen Osberghausen und Gummersbach

zwar zweigleisig, aber der Nordabschnitt nach Marienheide blieb eingleisig, zumal noch Brückenbauwerke – vor allem in der Kreisstadt Gummersbach – hätten erweitert werden müssen.

Angaben alter Eisenbahner zufolge waren die Doppelmasten zwischen

Ausstattungsmerkmal zweigleisiger Hauptstrecken

Gummersbach und Marienheide der Tatsache geschuldet, dass die bahneigenen Fernsprechleitungen (BASA) aus Richtung Hagen und aus Richtung Remscheid am Abzweigbahnhof Marienheide zusammenkamen und von dort bis zum Knotenbahnhof Dieringhausen parallel verliefen. Gut

zu erkennen war das am Doppelmast an der nördlichen Bahnhofseinfahrt in Marienheide, wo Drähte aus beiden Richtungen zusammenliefen; dieser Doppelmast war der nördlichste, an beiden Streckenästen standen nur „normale“ Freileitungsmasten.

Wegen des Platzbedarfs der Doppelmasten war es nicht überall möglich, die Leitungen in unmittelbarer Nachbarschaft der Gleise zu verlegen. Vor allem Einschnitte mit steilen Böschungen und felsigem Untergrund, aber auch enge Kurvenradien, Stützmauern und Überführungsbauwerke machten „abkürzende“ Trassierungen notwendig, die gelegentlich Steilhänge und Kuppen zu überwinden hatten. Bei Tunneln und engen Einschnitten wurden die Freileitungen häufig „über den Berg“ geführt. Dabei war es notwendig,



Die „Schlangenlinien“ der Gleise machen die Freileitungen nicht immer mit: Bei Marienheide-Schöneborn kürzt die Leitung einen Einschnitt über die Anhöhe ab. 218 136 (Bw Hagen-Eck) rollt mit ihrer Citybahn-Einheit im Frühjahr 1986 auf Kotthausen zu.

Von den Doppelmasten fast majestätisch flankiert nähert sich aus Richtung Marienheide nähert sich ein dreiteiliger 798/998 dem Einfahrsignal des Bahnhofs Kotthausen, das an diesem Maitag 1980 Hp1 zeigt.



die benachbarte Vegetation im Bereich der Leitungen regelmäßig zu entfernen, um ein „Zuwachsen“ und damit mögliche elektrische Kurz- und Nebenschlüsse zu verhindern. Eigens angelegte Trampelpfade erleichterten Inspektionen, Unterhaltungs- und Reparaturarbeiten. Bei dieser Art der Verlegung waren mitunter auch Masten notwendig, die nicht die Standardhöhen auf-

wiesen:
An Über-
führungs-
bauwer-
ken gab es

sowohl besonders niedrige Ausführungen, wenn die Leitungen unter dem Bauwerk hindurchgeführt wurden, als auch besonders hohe, wenn zum Beispiel eine Straße mit überquert werden musste. Mitunter wurden Masten auch direkt auf den Dächern von Gebäuden (z.B. Empfangsgebäude, Bahnhofs-Nebengebäude oder Stellwerke) oder an Stützmauern montiert. Das war durchaus sinnvoll, denn in der Regel werden die Fernmeldeleitungen – Kabel und Freileitungen – an den Betriebsstellen komplett unterbrochen. Die Streckenfernsprechleitungen werden an allen Zugmeldestellen, die Blockleitungen an allen Zugfolgestellen unterbrochen. Es gibt aber auch Verbindungen, die über eine komplette Strecke durchlaufend angelegt sind; dazu gehören zum Beispiel die Unfallrufleitungen.

An den Endstellen der Freileitungen gehen die Drähte über Überführungsendschlüsse (ÜEV) und Einführungskabel auf ein Kabelabschlussgestell – z.B. im Erdgeschoss eines Gebäudes – oder unter Zuhilfenahme eines Anschlusskastens direkt auf ein weiterführendes Erdkabel über. Die entsprechenden Installationen sind an den Masten gut zu erkennen. Endet die Freileitung, muss der Endmast in beide Längs-

richtungen abgesichert werden: auf der Leitungsseite mit einem Stützgestänge, auf der „freien“ Seite mit Spannseilen. Aus Sicherheitsgründen haben Endmasten, wie die ganz normalen Leitungsmasten, zwei Isolatorreihen zur Aufnahme der Drähte: Auf der ersten Reihe werden die Drähte ganz normal im Seitenbund um die Isolatoren geführt. Hier werden die Zugkräfte aufge-

nommen.
Danach
führt man
die Drähte
über
die Isola-

toren in der zweiten Reihe nach unten in Richtung ÜEV. Das verhindert Brüche an den nach unten führenden Biegestellen der Leitungen, die ansonsten durch die Zugkräfte gefördert würden.

Interessanterweise gab es früher häufig sogenannte Gemeinschaftsgestänge, die Leitungen von Post und Bahn aufnahmen. Wo das der Fall war, gehörten die gleisseitigen Leitungen in der Regel der Bahn, die „feldseitigen“ der Post. Auf solchen Gestängen nutzte die Bahn Isolatoren mit grünem und die Post solche mit rotem umlaufenden Band als Kennzeichnung. Derartige Gestänge gehören aber schon lange der Vergangenheit an.

Problematisch waren manchmal Reparaturarbeiten an den Leitungen im Anschluss an Windbruch. Über Waldwege ließen sich Straßenfahrzeuge mit Hilfstrupps nur sehr bedingt heranführen, und wenn der Schaden an einer schwierig zu erreichenden Stelle aufgetreten war, half nur ein die Strecke blockierender Arbeitszug, von dem aus der

Reparaturtrupp die Schadstelle per pedes aufsuchen musste.

Wie Freileitungsmasten bei der DB auszuführen waren, darüber gab es genaue Dienstvorschriften. Die Regelwerke DV 857 bis 865 widmen sich Bau, Betrieb und Unterhaltung von Fernmeldeeinrichtungen im weitesten Sinne. Für den Eisenbahnfreund mögen manche grundlegenden Regeln für die Einrichtung von Freileitungen und ihre unterschiedlichen Erscheinungsformen durchaus von Interesse sein. Rein äußerlich kann man einzelne und doppelte Masten unterscheiden. Bei der Bahn spricht man von Einfachgestängen und Doppelgestängen. Auch Bauformen, bei denen zwei Gestänge parallel miteinander verschraubt werden, gab es. Man spricht dann von Kuppelgestängen. Teilweise waren auch aus zwei einzelnen Stangen bestehende Masten gebräuchlich, die nach oben eine Spitze bildeten und auf halber Höhe durch eine kurze Querstange verbunden waren. Äußerlich ähnelten sie einem spitzen „A“. Welche Masten zur Anwendung kamen, hing in erster Linie von der vorgesehenen Belastung ab.

Um die durch die Leitungen verursachten Längs- und Querkkräfte aufnehmen zu können, waren in regelmäßigen Abständen schrägstehende Streben oder Seilabspannungen mit Bodenankern notwendig.

Solche
Masten
nannte
man
Stütz-
punkte.

Um zu verhindern, dass z.B. bei Windbruch die Masten auf langen Leitungsabschnitten kippten, waren je nach Belastung alle 5 bis 10 Masten Stützpunkte mit Abstützungen bzw. Abspannungen in Längsrichtung vorzusehen. In Kurven mussten Masten wegen

Abweichende Masthöhen und Maststandorte

Teilweise gemeinsame Sache von Bahn und Post

Feine Zäune,
Autos, Zubehör...



WEINERT MODELLBAU

Neuheitenblatt 2018 € 3,- • info@weinert-modellbau.de

28844 Weyhe-Dreye • Mittelwending 7 • www.weinert-modellbau.de • www.mein-gleis.de

- ANZEIGE -



Im Uhrzeigersinn:

211 273 vom Bw Dieringhausen hat am 18. Juni 1977 mit dem Eilzug E 3278 Hagen – Brügge – Dieringhausen – Köln den Bahnhof Marienheide, dessen Vorsignal im Hintergrund zu erkennen ist, hinter sich gelassen. Wegen der Hanglage ist hier das Doppelgestänge im Vordergrund mit einem Abspannseil nach rechts versehen, um die Querkräfte in der langgestreckten Kurve aufzunehmen.

Doppelgestänge und Flügelsignale als „Motivzutaten“ wie hier im Bahnhof Marienheide sucht man heute vergeblich: Die Kölner 215 117 schiebt ihren aus n-Wagen bestehenden Wendezug im Sommer 1984 in Richtung Meinerzhagen.

Wo die Strecken nach Remscheid-Lennep und Brügge sich gabeln, trennen sich auch die Freileitungen. Das Doppelgestänge war das nördlichste, dahinter standen an beiden Strecken nur noch Einzelgestänge. 798 772 vom Bw Wuppertal-Steinbeck brummt am 27. Mai 1980 mit Bei- und Steuerwagen nach Remscheid-Lennep. Linkerhand befand sich auf der Freifläche einst eine Lokstation mit Lokschuppen, Behandlungsanlage und Drehscheibe. Der Wasserturm stand im Dreieck zwischen den Streckengleisen.

der Querkräfte seitlich abgestützt werden. Die Stangen selbst bestanden in der Regel aus Kiefernholz, das mit fäulnisverhindernden und schädlingsabweisenden Stoffen getränkt war. Höhen zwischen 7 und 12 Meter waren gebräuchlich, abgestuft jeweils um glatte Meter. Aufgestellt wurden die Masten im Abstand von 50 Metern, in engen Kurven unter Umständen auch in geringerem Abstand. Von der Gleismitte sollten die Stangen einen Abstand von mindestens 3,0 Meter haben, als Regelabstand waren 3,8 Meter vorgesehen. Die niedrigsten Isolatoren sollten mindestens 2,5 Meter über dem Erdboden am Mast hängen, bei Fußwegübergängen waren mindestens 3,0 und bei Fahrwegkreuzungen 5,0 Meter gefordert. Der Drahtabstand bei Gleiskreuzungen – z.B. beim „Seitenwechsel“ – musste mindestens 6,0 Meter betragen.

Je nach Belegung waren die Gestänge mit mehreren Zeilen von Trägern bestückt, an denen die Porzellan-Kugelskopfisolatoren befestigt waren. Nicht immer waren alle Gestänge und Isolatoren vollständig besetzt. Im „Gestängebild“ wird die Belegung nach ganz bestimmten Regeln vorgenommen. Es würde zu weit führen, hier ins Detail zu gehen, deshalb soll an dieser Stelle nur ein Einzelgestänge mit mehreren Isolatorreihen betrachtet werden. In aller Regel liegen am Gestänge oben und seitlich an den Außenplätzen die Fernmeldeleitungen. In der Mitte sind die Fernschreibleitungen angeordnet, unten die Streckenfernsprech- und Blockleitungen. Besonders gekennzeichnet waren

die Streckenfernsprechleitungen, an die der tragbare Fernsprecher (z.B. zur Sicherung beim Einsatz einer Rotte) angeklemt wurde: Die entsprechenden Isolatoren waren zur Kennzeichnung mit einem angehängten S-förmigen Haken versehen.

An der Strecke Gummersbach – Marienheide waren die Doppelmastleitungen mindestens noch bis zum 1. Juni 1987 in Betrieb. Die ältesten Masten hatten immerhin schon 55 Jahre auf dem Buckel, wie an den eingeschlagenen „Jahrgangsnägeln“ abzulesen war. Zum Sommerfahrplan 1987 endete der Reisezugverkehr zwischen Marienheide und Gummersbach. Der Zugverkehr über Marienheide hinaus in Richtung Meinerzhagen und Brügge/W. war bereits ein Jahr zuvor eingestellt worden. 1994 wurden schließlich die Leitungen zum größten Teil entfernt, nachdem in den Jahren zuvor bereits Lücken oder Abschnitte mit herunterhängenden Drähten entstanden waren. Heute findet man insgesamt noch 16 Doppelmasten in unterschiedlichsten „Verfallsstadien“, meist in üppig wucherndem Grün versteckt.

Immer mal wieder waren Bautrupps an der Strecke im Einsatz, die im Zuge von Freischneidemaßnahmen auch den Auftrag hatten, die restlichen Masten zu entfernen. Anlässlich von häufiger stattfindenden Sonderzugfahrten oder auch Umleiter-Zügen hatten sich die „Restmasten“ noch einiger Beliebtheit bei Fotofreunden erfreut. Vor allem der Eisenbahnfreund Alexander Maus aus Much hatte es sich zur Aufgabe gemacht, wenigstens ein paar dieser tech-

nikgeschichtlich interessanten Relikte zu erhalten. Durch Rücksprache mit Bahndienststellen und Dienstleistern, aber auch durch Anbringung von Aushängen an besonders interessanten Masten wies er auf die Erhaltungswürdigkeit hin. Er schaffte es, mehrere Exemplare zunächst vor dem Abholzen zu retten – wenigstens einige Jahre lang. Aber letztendlich konnte er nicht verhindern, dass die meisten Vertreter dieser optisch so interessanten Spezies im Laufe der Jahre dem Zahn der Zeit, sprich der Fäulnis anheim- und irgendwann umfielen.

Obwohl zwischenzeitlich ohne jeglichen Betrieb, gibt es heute wieder Personenverkehr auf der „Oberbergischen Bahn“ zwischen Köln und Meinerzhagen. Der Lückenschluss nach Brügge/W. ist am 10. Dezember 2017 erfolgt – zunächst im Zweistunden-Takt; der Stundentakt soll dann Ende 2018 eingerichtet werden. Die Überwachung des Zugverkehrs und die Steuerung von Weichen und Signalen auf der gesamten Strecke erfolgt von einem zentralen Stellwerk in Brügge/W. Als sichtbares Zeichen moderner Kommunikations- und Sicherungstechnik wurden Funkmasten mit Antennenanlagen errichtet – zum Beispiel am ehemaligen Bahnhof Kotthausen, wo man die alten Doppelmasten und die modernen Pendanten nebeneinander fotografieren kann ...□

Der Verfasser dankt Herrn Alexander Maus, Much, für manchen nützlichen Hinweis in Sachen „Doppelgestänge“ zu diesem Beitrag.

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 besuchte für Sie mehr als 200 Firmen, machte Hunderte von Neuheitenfotos, sprach mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasste 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

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

€ 12,-

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

eBooks zum einfachen Download www.vgbahn.de/ebook

MIBA-Messe-Ausgabe zum Erscheinungstermin
auch als eBook erhältlich



Erhältlich ab 19. Februar 2018 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.miba.de





Für viele von uns bedeutete die letzte Woche im Mai 1976 eine Zäsur, zumindest was unser Hobbyleben anbelangte. Einige von Ihnen werden jetzt sicherlich bereits zustimmend mit dem Kopf nicken. Als männlicher Jugendlicher mit gerade einmal 18 Jahren Lebenserfahrung hatten viele meiner seinerzeitigen Altersgenossen nur einen Traum: Führerscheinprüfung Klasse 3 bestehen und vom ersten, selbst verdienten Geld das erste, eigene Auto kaufen und damit stolz wie Herbert am Wochenende bei der Stammdisco vorfahren. Alles andere ergäbe sich dann anschließend ganz von selbst.

Für mich galt es, ohne Führerschein und ohne Auto noch so viele mir im Kopf vorschwebende Aufnahmen von DB-Dampf-loks wie möglich in die Tat umzusetzen, insbesondere im für mich geografisch am besten erreichbaren norddeutschen Raum. Die Deadline dafür war unwiederbringlich der 29. Mai 1976! Der Grund: Fahrplanwechsel. Die Folgen: Schließung der beiden letzten Heimatdienststellen für kohlegefeuerte Dampflokomotiven der Bundesbahndirektion Hannover.

Bei diesen beiden Dienststellen handelte es sich um die Bahnbetriebswerke Lehrte und Ottbergen. Die Loks der Baureihen 50 und 44 dieser beiden Werke erbrachten bis zu dem genannten Datum zuverlässig die ihnen laut den Umlaufplänen zugedachten Zugleistungen, um dann plötzlich ab dem 30. Mai 1976, bis auf wenige noch umstationierte Maschinen, abgestellt zu werden. Da diese Entscheidung der Deutschen Bundesbahn schon Monate vorher bekannt war, hielt ich mich im Frühjahr 1976 entsprechend oft unter anderem zwischen Hannover und Braunschweig, zwischen Altenbeken und Kreiensen, zwischen Kreiensen und Braunschweig, zwischen Ottbergen und Northeim und zwischen Northeim und Walkenried auf.

Für den Mai 1976 hatte ich mir eine DB-Bezirksmonatskarte mit entsprechender Anschlusskarte für diese Strecken gekauft und war mit ihr die letzte Woche vor dem Fahrplanwechsel durchgehend unterwegs. Bei einer meiner Bahnfahrten von Kreiensen nach Ottbergen war mir dabei aus dem Zug heraus bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Holzminden das dortige Fahrdienst-



MOMENTE

Finaler Dampf und qualmende Socken

TEXT UND FOTO: STEFAN PFÜTZE

Reiterstellwerk „Hwf“ aufgefallen, das mehrere Gütergleise in der südwestlichen Ausfahrt überspannte. Ein schönes Fotomotiv.

Der aus meiner Sicht einzige Dampfzug, der motivlich für dieses Reiterstellwerk in Frage kam, war der Nahgüterzug 64418 Holzminden – Ottbergen, der von Montag bis Freitag verkehrte, allerdings eine Abfahrtszeit ab Holzminden um 20.13 Uhr hatte. Von den Lichtverhältnissen her war das fotografisch also nur Ende Mai, kurz vor dem Ende des Dampfbetriebs, umsetzbar!

Gesagt, getan. Am letzten möglichen Tag für dieses Motiv, am Freitag, 28. Mai 1976, traf ich mit der Bahn am späten Nachmittag in Holzminden ein. Zu meiner Überraschung rangierte im Güterbahnhof bereits 044 552-8, die offenbar weit vor der Planzeit bereits als Lz und Tender voraus aus Ottbergen eingetroffen war. Wie man auf dem Foto sieht, hat die Lokmannschaft anschließend vergessen, die Schluss Scheibe von dieser Lz Fahrt an der Frontpufferbohle abzunehmen.

Einige Gleise überquerend (heute würde bestimmt der gesamte Betrieb gleich für Stunden gesperrt werden) erreichte ich

meinen Fotostandpunkt. Dann ging es auch schon los. Am Stellwerk wurden die bis dahin geöffneten Fenster geschlossen und anschließend wurde die Ausfahrt auf Hp 2 gezogen. Lange vor der eigentlich planmäßigen Abfahrtszeit setzte sich der an diesem Freitag gut ausgelastete Ng 64418 in Bewegung. Wenig später wurde das Stellwerk Hwf ein letztes Mal von Wasserdampf und Kohlenqualm zugenebelt. Ein sich vorher über Jahrzehnte wiederholender, alltäglicher Vorgang fand an diesem Tag für immer sein Finale!

Die folgende Nacht blieb ich in Holzminden und quartierte mich in der örtlichen Jugendherberge ein. Dort musste die Nase meines Zimmergenossen, der Lehrer einer sich auf Reisen befindlichen Schulklasse war, leidvoll erfahren, dass ich mit minimalstem Gepäck bereits mehrere Tage unterwegs war. Ich hatte keine Wechselsocken mit eingepackt und die, die ich auszog, qualmten mindestens genauso wie die 044 552-8 Stunden zuvor unter dem Stellwerk! Sollte er nun diese Zeilen vielleicht lesen: Entschuldigung! □

ESSAY

RESTE-RAMPE

Beobachtungen an der ehemaligen Spessartstrecke
zwischen Laufach und Heigenbrücken

TEXT UND BILDER VON JOACHIM SEYFERTH





Die Reste von der Rampe – das Torso des Ausweichgleises für die Schublokomotiven und die ebenfalls im Abbau befindlichen Streckengleise kurz vor dem Westportal des Schwarzkopf-Tunnels. Im verbliebenen Schotter die von einem verschwundenen Mast achtlos abgehangenen Abschiedsgrüße von Eisenbahnfreunden (kleines Bild oben), die an 163 Jahre Streckengeschichte erinnern.

Wohin man schaut, nur noch Schotter und ein Brei aus Grau. Die Trasse der ehemaligen Rampe zwischen Laufach und Heigenbrücken präsentiert sich am letzten Oktobertag des Jahres 2017 – dem bundesweiten Reformationstag – als einzige und trostlose Steinwüste, nur dicht aufeinander folgende und quer liegende Vertiefungen lassen auf die Lage der ehemaligen Schwellen schließen. Breit und leer wirkt das Trassenband jetzt, auch die optische „Einzäunung“ durch die einst zahlreichen Oberleitungsmasten ist verschwunden, einige ihrer vom Abschweißen verkümmerten Stummel ragen noch neben dem Schotterbett empor. Ein deprimierender, gar vor lauter Grau buchstäblich grauenhafter Anblick, eine beinahe unfassbare Tatsache. Wo man jetzt steht oder nachdenklich in dem lockeren Steinbett herumstolpert, herrschte vor einem halben Jahr noch dichtester Hauptbahnbetrieb:

ICEs, Doppelstockzüge, Regionalbahn-Triebwagen, dazwischen Güterzüge aller Art, mal talwärts bremsend, mal bergwärts kriechend und von einer oder gar zwei Lokomotiven nachgeschoben. Und immer wieder – oft schon vergessen und dann als Überraschung – die zu Tal rasselnde und nach Laufach zurückkehrende Schublok, die bei früheren Foto-Notizen neben der Loknummer immer den Zusatz „zkS“ erhielt.

Wo einem jetzt vor lauter Grau das Grauen kommt, herrschte noch vor einem halben Jahr dichter Hauptbahnbetrieb

Da steht man und bekommt Respekt vor diesem trostlosen Grau: Was haben diese Trasse und diese Bahndämme – seinerzeit übrigens der erste Großauftrag für die bekannte Baufirma Philipp Holzmann – seit ihrem Bestehen ab dem Jahre 1854 für gewaltige Lasten getragen! Nach Schätzungen und Hochrechnungen sind hierbei in 163 Betriebsjahren rund fünf bis sieben Milliarden Tonnen zusammengekommen, die auf der Trasse zwischen Laufach und Heigenbrücken bewegt wurden! Und noch eines verdient Hochachtung: Während heute Quantität und oft kaum hinterfragtes Wachstum das Maß aller Dinge sind, lautete das Credo früher Qualität und Weniger: Trotz schwieriger Mittelgebirgs-Verhältnisse war zwischen Frankfurt am Main und Nürnberg nur ein Tunnel vonnöten – der 930 Meter lange Schwarzkopf-Tunnel am

Kulminationspunkt unserer Rampe. Bei der Reise mit dem ICE oder IC sind es heute dagegen 15 (!) Neubau-Tunnel, davon allein vier auf dem neuen Abschnitt zwischen Laufach und Heigenbrücken. Kein Zweifel – wir alle werden schon zu Lebzeiten tiefergelegt!

Am Block Hain: Das bekannte Bahnwärterhaus auf der Talseite ist vor einigen Jahren neu verputzt und leicht verändert worden, schaut aber unbewohnt aus. Gegenüber lässt die geräumte Trasse das Fundament des ehemaligen kleinen Block-

Das einst vertraute Bild der Spessartrampe am Kulminationspunkt im Betriebsbahnhof Heigenbrücken West: Hochbetrieb mit auslaufender Schublok nach getaner Arbeit, hier mit 151 065 am 6. März 2012. Fünfeinhalb Jahre später ein Schock-Anblick vom selben Standpunkt (großes Bild rechts oben): Die alte Spessartrampe ist abgebaute Geschichte.





Wenige Tage vor seiner respektlosen Verfüllung wird der 930 Meter lange Kunstbau des Schwarzkopf-Tunnels zum steinigen Abenteuerweg für Einheimische und letzte Besucher der alten Spessarttrampe. Erhalten bleiben sollen die (zugemauerten) Portale nebst zwei Signalen und ein paar Fahrleitungsmasten.

Der Eintritt ins Gewölbe ist nicht nur wegen der offensichtlichen Enge für einst zwei Gleise bedrückend: Fünf bis sieben Milliarden Tonnen an Zuggewicht sind in 163 Betriebsjahren durch diesen Tunnel geschleust worden, jetzt ist das Bauwerk der Nutzlosigkeit preisgegeben. Der restliche Schotter knirscht, Bergwasser tropft und Stimmen von Spaziergängern mäandern durch die Röhre – eine unwirkliche und surreale Situation.





Für Eisenbahnfreunde ein „Stairway to heaven“, für Eisenbahner nur ein pflichterfüllter Dienstweg: die Treppe zur ehemaligen Blockstelle Hain, dessen Dienstgebäude sich in dieser Blickrichtung rechts vom Aufgang auf einem kleinen Sockel befand. Anlässlich der Elektrifizierung wurde auf Selbstblockbetrieb umgeschaltet und diese Treppe geriet bis zur Abtragung des Oberbaus ins Vergessen.



Ein Appell an die Historie für die mit dem Abbau beschäftigten Arbeiter – angebracht an einigen Fahrleitungsmasten und Signalen im unmittelbaren Bereich des Schwarzkopf-Tunnels. Zusätzlich soll im Bereich der Ortschaft Hain ein auf der alten Trasse abgestellter Silberling, nun freilich in Verkehrsrot und stilllos mit der Landplage Graffiti verschmiert, an den Betrieb der alten Spessarttrampe erinnern.

stellengebäudes erkennen, daneben die steinernen Stufen zum früheren Dienstweg über die Gleise, der bereits nach der Elektrifizierung wie die mechanischen Blocksignale und das dazugehörige Dienstgebäude beseitigt wurde. Beim Blick ins Tal ein mittlerweile aufgeräumtes, aber dennoch unattraktives Konglomerat aus verzinktem Stahl sowie Beton – der so genannte „Trog Etzbachtal“ der neuen Spessart-rampe zwischen den jeweils beiden Röhren des Metzberg- und Hirschberg-Tunnels, in dem die Züge nunmehr zwischen hohen Betonwänden ein kurzes Stück und alibihaft „durchs Freie“ gleiten, weil man ein paar Meter kompletten Tunnelbau gespart hat. Der einst typische Ausblick auf das Weichbild des Laufacher Ortsteils Hain und seine Spessartwälder ist Geschichte und sentimentale Erinnerung an Abend- oder Nachtfahrten auf der Spessart-rampe, bei denen unten im Tal die Lichter der Ortschaft vorbeizogen und in beinahe tröstlicher Manier mitten auf der Reise von Heimat und Geborgenheit erzählten.

Zur Steinwüste der alten Rampe kommt am Westportal des Schwarzkopf-Tunnels der Anblick gestapelter Gleisjoche, zersägender Schienen und eines großen Haufens Kleineisenteile hinzu. Von den Bahnanlagen im hier befindlichen ehemaligen Bahnhofsteil Heigenbrücken West sind an diesem Tag nur noch ein

Gleisstück und Weichenreste im Bereich der früheren Verbindung vom Berggleis zum Talgleis, der größte Teil des Ausweichgleises für die Schubloks sowie vier Oberleitungsmasten und ein Signal vorhanden. An diesen Masten und am Zwischensignal T werden die Abbau-Arbeiter mit provisorischen Schildern ermahnt: „Keine Demontage!“ Diese Fragmente sollen wie das

etwa dreihundert Meter entfernte Signal Ts 1 („Nachschieben einstellen“) im Rahmen einer geplanten und kleinen Erin-

Die typische Aussicht am Block Hain ist Geschichte. „Trog Etzbachtal“ dagegen ist nur ein Freiluft-Alibi der neuen Spessart-rampe

nerungsstätte am Westportal erhalten bleiben. In Erinnerungen übt sich schon heute die örtliche Bevölkerung; an diesem Feiertag herrscht am und im Tunnel ein individueller Baustellen-Tourismus, sogar Radfahrer holpern über Steine und Geröll der alten Trasse, die Taschenlampen-Funktion einiger Mobiltelefone geistert durch die Röhre, dazu das schwache Licht am Ende des schnurgeraden Tunnels.

Der vom Tunnelgewölbe her bedrückende Marsch zum Bahnhof Heigenbrücken wird zum vorletzten Gang durch den 930 Meter langen Kunstbau, durch den noch vor wenigen Monaten schwerste Züge und prinzipiell pfeilschnelle ICEs mit ihrem „BordRestaurant“, dem hier tatsächlichen Wirtshaus im Spessart, gefahren sind. Die Enge im Tunnel fällt tatsächlich auf, so manche neue eingleisige Röhre ist ähnlich breit. Der Abstand

Nahe dem ehemaligen Bahnwärterhaus am Block Hain (Bild links oben) und ein paar Höhenmeter tiefer befindet sich der so genannte „Trog Etzbachtal“ zwischen dem Metzberg- und Hirschberg-Tunnel der neuen Spessart-rampe; im Vordergrund die abgeräumte alte Trasse. Ästhetik und humane Reisekultur vermittelt dieser neue Anblick freilich nicht.





In Heigenbrücken die gleiche deprimierende Situation: leere Bahntrasse, zersägte Gleise und ein totes Empfangsgebäude. Die Bahnhofsuhr ist beinahe auf der Lieblings-Zeigerstellung (10 nach 10) des Uhrenverkäufers stehen geblieben, die Lautsprecher für innerbetriebliche Außendurchsagen liegen gefallen am Boden. Doch der Eingang zum ehemaligen Warteraum ist geöffnet, an den Wänden noch ein paar in die Jahre gekommene Bahn-Plakate. Eine Geisterstation im Spessart, weil jetzt nur noch in wehmütiger Erinnerung ein Zug einrollt.

der Nischen ist groß, aus einer von ihnen tritt Bergwasser heraus und versickert in unmittelbarer Umgebung im aufgewühlten und ehemaligen Gleisbett. Mit mühsamem Tritt überholt langsam ein Radfahrer und malträtiert seine Reifen beim Schwimmen im knirschenden Schotter – hier im Berg eine unwirkliche, fast surreale Szene. Das Ostportal wird größer, schon vorher waren hier in allmählich die dahinterliegende Straßenbrücke und das Empfangsgebäude von Heigenbrücken sichtbar geworden. Ein Zwischensignal vor dem Portal ist noch stehen geblieben, ab Höhe der Straßenbrücke liegen mit glatt abgetrennten Stümpfen noch die vier einst wichtigsten Gleise des Bahnhofs.

Ein paar über die Schwellen stolpernde Spaziergänger können die nunmehr trostlose Leere an diesem Ort nicht kaschieren, aber immerhin: Der etwa in anderen Regionen nach Stilllegungen sofort einsetzende Vandalismus in Form von Graffiti und eingeschlagenen Scheiben ist hier abseits des natürlich weiterhin bewohnten Empfangsgebäudes gottlob nicht anzutreffen – auch die klassische und für den Bahnhof Heigenbrücken so spezifische Wandmalerei, die einen wachsamen Aufsichtsbeamten inmitten eines skizzierten Gleisnetzes darstellt, ist von derlei Frevel unbehelligt und wird hoffentlich ein Fragment der Erin-

nerung an diesen 163-jährigen Betriebsmittelpunkt im Spessart bleiben. Der Rückweg zur Rampe beginnt mit dem letzten Gang durch den Tunnel (seine Verfüllung steht unmittelbar bevor) und endet am Westportal mit dem lauten Rauschen eines Zuges, das von den umgebenden Wäldern verstärkt von der neuen Trasse herüberschallt – und es hat tatsächlich den Anschein, als ob jeden Moment im Bogen auf der alten und nun gleislosen

Rampe ein Zug erscheint.

Das also ist einzig geblieben, ein kurzer akustischer Moment als fortwährendes

Der letzte Gang über die Schotterwüste durch den Schwarzkopf-Tunnel zum Bahnhof Heigenbrücken ist bedrückend

Déjà-vu an die alte Spessarttrampe. Die neue Rohrpost-Strecke lädt nicht mehr zum Verweilen ein, nicht einmal ein bisschen Farbe und ein paar Natursteine konnte man für die kleinen Brücken und nackten Tunnelportale erübrigen. Ein reiner verkehrlicher Zweckbau ohne ästhetischen und kulturellen Wert, der auf dem höchsten Punkt mit dem neuen, schnöden und natürlich mit „Lärmschutzwänden“ begleiteten Haltepunkt Heigenbrücken gleichzeitig seinen Tiefpunkt offenbart. Die neue Spessarttrampe ist vergleichsweise flach und schnell wie unsere Zeit, welche die uralten, sandsteinen und tunnelartigen Wege-Durchlässe durch den hohen alten Bahndamm wohl mit stoischer Anmut überdauern werden. Adieu! □

NEU

BERLINER BAHNHOFSSIKONE



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

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

Erscheint im Frühjahr 2018
€ 39,95 | Best.-Nr. 581731



VGB

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

ERSCHEINT IM
FEBRUAR 2018!

DIE FÜNFZIGER JAHRE

DIE BLÜTEZEIT DER BUNDESBahn



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

176 Seiten, Großformat 28,0 x 29,5 cm, Hardcover-Einband mit Schutzumschlag, ca. 211 Schwarzweiß Fotos, ca. 25 Farbfotos, Plakatreproduktionen und Faksimile
Best.-Nr. 581736 | € 39,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



RAMPENSTRECKE IM WANDEL

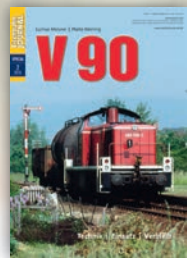
Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



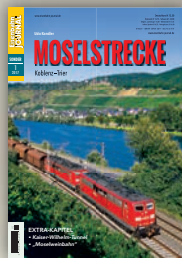
E 18 und E 19
Best.-Nr. 531602



Preußische P 8
Best.-Nr. 541601



V 90
Best.-Nr. 541602



Moselstrecke
Best.-Nr. 531701



Lokstationen
Best.-Nr. 541701



Baureihe 78
Best.-Nr. 541702

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

Die 1885 eröffnete Strecke über den Frankenwald entwickelte sich rasch zur wichtigsten Verbindung zwischen München und Berlin. Und das, obwohl zu beiden Seiten des in knapp 600 m Höhe gelegenen Scheitelpunkts lange Steilrampen mit einer Steigung von 26 Promille zu überwinden sind. Durch den Einsatz der legendären Malletloks der Baureihe 96 im Schiebedienst konnte der Betrieb 1914 erheblich vereinfacht und die Fahrzeiten spürbar verkürzt werden. Von 1945 bis 1989 war Probstzella Grenzbahnhof an der innerdeutschen Grenze, das Verkehrsaufkommen ging stark zurück. Seit Dezember 2017 verkehren der hochwertige Reisezüge über die Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt, aber für den umfangreichen Güterverkehr ist die Frankenwaldbahn weiterhin von großer Bedeutung.

Best.-Nr. 541801 | € 12,50



**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

Dirk Bahnsen

Nomen est Omen: Dirk Bahnsen hat irgendwann aufgehört, die häufigen Scherzfragen zur offenkundigen Verbindung seines Nachnamens mit dem Bahnhobby zu zählen. Dabei wurde ihm seine Passion buchstäblich in die Wiege gelegt. 1965 in Hamburg geboren entdeckte er ohne äußeres Zutun schon sehr früh sein großes Interesse für alles, was sich auf Schienen bewegte. Die heute fast unglaublich erscheinende Vielfalt und Buntheit des damaligen Verkehrsgeschehens in der Hansestadt mit Straßenbahnen, alten U- und S-Bahnen, Vorortbahnen sowie den allgegenwärtigen Dampflokomotiven faszinierten ihn so sehr, dass Eltern wie Großeltern für häufige Extrafahrten geduldig zur Verfügung stehen „durften“. Und während der familiären Sommerurlaube auf der Insel Sylt waren schaukelnde Fahrten mit der unvergesslichen Inselbahn natürlich auch „Pflichtprogramm“.

Kurz vor dem Ende der Hamburger Dampflokezeit durfte der damals Siebenjährige dann auf einer 01.10 des Bw Hamburg-Altona mitfahren. Alle Dämme waren nun

endgültig gebrochen. Mit „Ferienpässen“ unternahm er fortan zahlreiche Erkundungstouren durch seine Heimatstadt, vorrangig mit der aussterbenden Straßenbahn. Der Ausklang der Tram-Ära wurde dann ab Sommer 1976 auch schon mit ersten Fotos festgehalten. Die Geburtsstunde einer weiteren Passion: Fotografieren. Nach den Anfängen mit einem einfachen



Kassetten-Apparat sowie einer ausgedienten Voigtländer mit Faltenbalg folgte im Alter von 15 Jahren die erste Spiegelreflexkamera, eine Minolta XG-1 mit Wechselobjektiven. Dirk Bahnsens Fotorevier entwickelte sich jetzt zunehmend auch über die Grenzen Hamburgs hinaus. Neben zahllosen

Touren im norddeutschen Raum führte ihn das „Tramper-Monats-Ticket“ der Deutschen Bundesbahn in den 1980er Jahren in nahezu alle Winkel der Republik.

Der Fall der innerdeutschen Grenze im Herbst 1989 ermöglichte ihm dann die lang ersehnten Reisen ins „Reichsbahnland“. Bereits im Vorjahr hatte er schon im „kleinen Grenzverkehr“ die

letzten Regelspur-Dampflokomotiven im Raum Halberstadt besucht. Aber auch noch weiter östlich öffneten sich plötzlich neue Horizonte. So reiste Dirk Bahnsen zu Beginn der 1990er Jahre mehrmals nach Polen, um das dortige Ende des Dampfzeitalters bildlich festzuhalten. Eisenbahn und Landschaft, unter diesem Motto folgten bis heute noch unzählige weitere Fotoexkursionen in eine sich zunehmend wandelnde Bahnumwelt, sowohl im In- als auch im Ausland. Nach drei analogen Jahrzehnten mit verschiedenen Kleinbild- und Mittelformatkameras fotografiert der mittlerweile 53-jährige seit 2007 ausschließlich digital.

Doch nicht nur privat, auch beruflich hat der gelernte Reiseverkehrskaufmann und studierte Tourismusmanager fast „zwangsläufig“ zur Eisenbahn gefunden. Zunächst vor über 20 Jahren zur Rügenischen Kleinbahn und seit 2007 dann zur Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB), wo er heute als Unternehmenssprecher tätig ist.



Dampfpanorama im Harz: In Mittelgebirgen lassen sich Fotos von Zügen vor Sonnenuntergängen naturgemäß schwerer umsetzen als im norddeutschen Flachland. Auch der heute noch regulär „dampfende“ Harz stellt in dieser Hinsicht eine besondere Herausforderung dar. Gute Möglichkeiten bieten sich indes auf der Hochebene bei Benneckenstein. Am 1. November 2015 spiegelte sich die 99 7245 mit dem „Nordhäuser“ in einem kleinen Teich, während die untergehende Sonne durch das Triebwerk der Maschine lugte ...







Kameraprobe auf Rügen: Die erst kurz zuvor gebraucht erworbene Hasselblad 500 C/M musste am 10. Januar 1998 eine erste „Feuerprobe“ bestehen. Leider hatte der P 111 von Putbus nach Göhren an diesem Tag Verspätung, aus dem geplanten Sonnenuntergangsfoto wurde also nichts. Als dann aber die 53 Mh der Rügenschon Kleinbahn den kleinen Bahnhof Seelvitze bei „Grenzbeleuchtung“ durchfuhr, passte trotzdem alles. Wenige Wochen nach der Aufnahme wurde der Bahnhof umfassend saniert.



Eisgang im Hamburger Hafen: Dauerfrost hatte zu Beginn des Jahres 1986 für eine erhebliche Eisbildung auf der Elbe gesorgt. Am Morgen des 26. Februar konnte daher das schon länger angepeilte Motiv mit Hochbahn und Eisschollen an der Station Baumwall umgesetzt werden. Unter einem Vorwand entfernte sich der Fotograf kurzzeitig von seiner Lehrstelle im großen Backsteingebäude (rechts), um einen der damals nur noch sehr selten eingesetzten DT1-Züge aus den 1950er Jahren zu fotografieren.



MODELLNEUHEITEN



MÄRKLIN

Oberleitungs-Turmtriebwagen TVT der DB. H0, Variante, Epoche IIIb. Modell im Ablieferungszustand von 1957, sehr sauber lackiert und bedruckt. Viele angesetzte Details. Ausgestattet mit mfx-Sounddecoder, 32 Funktionen schaltbar, davon 18 Sounds. Heb- und schwenkbare Arbeitsbühne mit aufklappbarem Geländer, Stromabnehmer heb- und senkbar. UVP: 480 Euro*)



MODELLBAUM-MANUFAKTUR GRÜNIG

Esskastanie. H0, Neuentwicklung. Handarbeitsmodell des Deutschen „Baum des Jahres 2018“, erhältlich auch für TT und N. Feine und filigrane Gestaltung von Stamm und Ästen mit naturgetreuen Farben und authentischer Wuchsform. Aus technischen Gründen allerdings keine Nachbildung der charakteristischen Blattform möglich. Preis: 44,40 (H0), 37,70 (TT) bzw. 31,00 (N) Euro. www.modellbaum-manufaktur.de



TILLIG

Tenderlok BR 99.57 der DR. H0m, technisch überarbeitete Variante, Epoche III. Die „Spreewaldlok“ mit neuem Fahrwerk, neuer Steuerung, Next-18-Schnittstelle und LED-Lampen. UVP: 215 Euro



HERPA

IFA G5 mit Kran. H0, Teil-Formneuheit, ab Epoche III. DDR-Arbeitsfahrzeug mit neu konstruiertem, dreh-, heb- und ausziehbarem Kran. Auch in Gelb erhältlich. UVP: 28 Euro



LILIPUT

Güterzuglokom BR 42 der DB. H0, Variante, Epoche III. Neuauflage dieses immer noch sehr ansehnlichen Modells mit technisch stark überarbeitetem Fahrwerk und LED-Beleuchtung. 21-polige Schnittstelle im Tender, Rauchsatz vorbereitet. UVP: 295 Euro



TILLIG

Kesselwagen der Ölwerke Julius Schindler, eingestellt bei der DB. H0, Variante, Epoche IIIb. Modell eines Schmierölwagens einer Hamburger Firma mit genietetem 17-m³-Kessel, sauber lackiert und bedruckt. UVP: 32 Euro



BRAWA

Güterzugpackwagen Pwg 14 der DB. H0, Formneuheit, Epoche III. Erstklassig detailliertes Modell mit vielen angesetzten Details und epochengerechten Formänderungen. UVP: 50 Euro



BREKINA

BMW 326. H0, Formneuheit, Epoche IIc. Modell einer zwischen 1936 und 1941 im BMW-Werk Eisenach gebauten Limousine. Sehr feine Bedruckung, gute Detaillierung. UVP: 14 Euro

ROCO

Diesellokom 142 der DR. H0, Variante, Epoche IV. Auf der bewährten 132 basierendes Modell der Muskel-Ludmilla, zugkräftig und mit Sound der Firma Henning ausgestattet. UVP: 189 Euro





PIKO

Ellok 1041 der ÖBB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Schönes Modell einer Lok der ersten Bauserie mit filigranen Details, z.B. durchbrochenen Dachlaufgittern. Lupenrein lackiert und beschriftet, Führerstand und Maschinenraum beleuchtet. Angekündigt auch in Versionen der Epochen III und IV für Gleich- und Wechselstrom mit und ohne Sound. UVP: 160 (DC), 200 (AC) bzw. 290 (Soundloks) Euro



EXACT-TRAIN

Schnellzugwagen 1. Klasse der NS. H0, Formneuheit, Epoche IIIb. Sehr gut detailliertes Modell des im internationalen Verkehr eingesetzten Reisezugwagentyps AB 7500, ausgestattet mit mehrfarbiger Inneneinrichtung und filigranen Drehgestellen. Puffer und Faltenbälge federnd, lupenreine Bedruckung, geätzte Zuglaufschilder für unterschiedliche Züge beiliegend. UVP: 89 Euro



LILIPUT

Gedeckter Güterwagen Gbs 245 der DB. N, Formneuheit, Epoche IV. Detailreiches Modell dieses Standardtyps, serienmäßig mit Lackreparaturstellen. UVP: 35 Euro



TILLIG

Offener Güterwagen Ke der CSD. H0, Variante, Epoche II. Modell eines tschechischen Wagens österreichischer Bauart. Innenwände mit nachgebildeter Bretterstruktur. UVP: 33 Euro

LENZ

V 20 der DB. H0, Formneuheit, Epoche III. Schön detailliertes Modell der kleinen Wehrmachtsdiesellok, erhältlich auch in grün lackierter DR-Version sowie als 270 der DB. Antrieb auf beide Achsen, eine davon pendelnd gelagert. Schaltbare Kupplung im Analog- und Digitalbetrieb (Gleichstrom bzw. DCC). Pufferspeicher zur Überbrückung stromloser Stellen serienmäßig. UVP: 239 Euro



VAMPISOL

Bruchstein- und Quadermauerwerk. H0 und 0, Neuentwicklung, ohne Epoche. Mauerteile aus dem neuen „Steinfrei“-Sortiment, äußerst realistisch gestaltet, durch Treppen, Brüstungen usw. ergänzbar und dank Verzahnung genau passend. Preise unterschiedlich. www.vampisol.de



PIKO

VB 998 der DB. H0, Formneuheiten, Epoche IV. Die Beiwagen zum im Januar-Journal ausführlich getesteten 798er-Schienenbus, der eine mit Gepäckabteil (rechts), der andere ohne. Beide mit elektrisch leitender Kupplung, Innenbeleuchtung und nur von der Toilettenkabine gehemmtem Blick durchs Fahrzeug. UVP: 90 Euro

Die große Schweizer Modelleisenbahn Zug des Monats März: Transalpin 1998

Seit 1958 verbindet der „Transalpin“ Wien mit Basel, zunächst als Triebzug. Ab 1977 versehen lokomotivbespannte Züge den Dienst. Als Korridorzug quert er deutsches Gebiet via Rosenheim, Verbindungskurven dort und in Sargans erleichtern seit den 80er-Jahren den Betrieb. Nur im Grenzort Buchs SG blieb das Wenden mit Lokomotivwechsel ÖBB/SBB. So treffen die Wagen 1. Klasse sowohl in Zürich als auch in Wien an der Zugspitze ein. Am Kaeserberg zieht Re460016 den Zug.

Re460: 6,1 MW, 84t; Last: 40 Achsen, 522 Plätze, 485t, $v_{\max}$ 160 km/h

www.kaeserberg.ch





Immer wieder meisterhaft

Anlagen nach Motiven seiner näheren Heimat gibt es von *Josef Brandl* schon mehrere. Auch sein neuestes Werk variiert dieses Thema. Dennoch fasziniert diese Anlage aufs Neue durch ihre naturgetreue Gestaltung und viele hervorragend wiedergegebene Details

FOTOS: GABI BRANDL • TEXT: CHRISTOPH KUTTER



Laut tuckernd begegnen sich auf dem kanalisierten Fluss zwei Lastkähne, während hoch über ihnen ein noch einklassiger Intercity mit 112er-Bespannung über die Brücke donnert.



DB-Klassikertreff: Eine 220 und eine 118
begegnen sich in Eichstätt Stadt, dem größten
Bahnhof von Josef Brandls neuer Anlage.







Ganz wie ihr Vorbild thront die Rosenberg auf ihrem Felsen über dem Tal. Im Vergleich mit dem mächtigen Bauwerk geradezu winzig wirken die E 10 auf der Hauptstrecke unten und die 103 im Bahnhof Eichstätt oben.

Linke Seite oben: Ein Intercity verlässt Eichstätt Bahnhof und wird gleich über das große Viadukt rollen.

Darunter: Blick von der Rosenberg das Tal entlang.

Personenzug auf der Nebenstrecke: 212 mit vierachsigen Umbauwagen. Für Millionen Reisende in den 70er-Jahren das tägliche Bild der DB.

Burg, Brücke, Fluss – wollte man die wichtigsten Gestaltungsmerkmale einer typischen Anlage von Josef Brandl nennen, fielen einem sicher zunächst diese drei Schlagworte ein. Wie so oft jedoch umfasst die Verkürzung nur die halbe Wahrheit. Zwar schätzen auch andere erfolgreiche Anlagenbau-Profis wie Karl Gebele die „BBF-Regel“, die besondere Klasse des niederbayerischen Meisterbauers fußt aber gleichermaßen auf seiner Kunst, eine Modellanlage so zu gestalten, dass die Landschaft stets den Vorrang hat und sich Schiene und Straße ihrer Umgebung anpassen müssen. Nie würde man bei Brandl einen überdimensionierten

Bahnhof sehen, nie ein unmotiviert großes Bahnbetriebswerk und nie eine „zufällig“ stattfindende Großveranstaltung wie das beliebte Feuerwehrfest mit mehr als üppiger Fahrzeugschau. Brandls Blick für das Normale und Alltägliche ist es, was den besonderen Reiz seiner Anlagen ausmacht.

Und doch hat sich Brandl bei seiner neuen Anlage etwas geleistet, was es bislang nur auf seiner berühmten Wachau-Anlage zu sehen gab: das Motiv eines schiffbaren Flusses. Der Eindruck trügt jedoch, handelt es sich diesmal doch nur um einen ehemaligen Fluss, die untere Altmühl. Sie ist heute Teil des Rhein-Main-Do-



Vom rechten Anlagenflügel aus schweift der Blick über das Flusstal und den gegenüberliegenden Hang bis zum Viadukt und der genau passenden Hintergrundkulisse.

Rechte Seite oben: Ein 218-bespannter Personenzug im Bahnhof Massbach.
Mitte: Personenzugkreuzung. Gut zu sehen ist, dass beim Bau der Anlage Märklin-K-Gleis verlegt wurde.
Darunter: Zwei nette Alltagsszenen am Bahnhof Massbach. Man beachte vor allem die offene Türe des VW-Pritschenwagens.

nau-Kanals, jener Schifffahrtsstraße, die Nordsee und Schwarzes Meer verbindet. Gebaut unter immensen Kosten und verbunden mit schweren Naturzerstörungen in einem der schönsten Landstriche Bayerns, hat der Kanal sein wirtschaftliches Ziel weit verfehlt und dient heute vor allem dem Freizeit- und Ausflugsverkehr. Josef Brandl symbolisiert das, indem er auf dem Kanal, der die beiden Hälften der U-förmigen Anlage in der Mitte trennt, nur zwei kleine Schiffe verkehren lässt.

Die Verbindung von linkem und rechtem Anlagenteil bildet eine große Eisenbahnbrücke, auf der eine zweigleisige elektrifizierte Strecke das Flusstal quert. Anschließend durchläuft der Kanal eine sanfte Biegung und verschwindet hinter einem bewaldeten Höhenzug. Zusammen mit dem Fotohintergrund entsteht so eine kaum zu übertreffende Tiefenwirkung.

Die Brücke hat kein direktes Vorbild, doch gibt es in der weiteren Umgebung des Altmühltals mehrere ähnliche Bauwerke. Sie besteht aus drei Fischbauchträgern, die außen auf gemauerten Widerlagern, innen auf zwei hohen Stützpfeilern aus Beton ruhen. An diesen sind sogar die Stöße der Schalungsbretter noch deutlich sichtbar – ein schönes Beispiel Brandel'scher Detailakribie, auch wenn die Brücke selbst, wie die meisten Bauwerke auf Josef Brandls Anlagen, von Thomas Oswalds Firma MBZ stammt.

Der reale Rhein-Main-Donau-Kanal folgt in seinem südlichsten Abschnitt dem Tal des Flüsschens Altmühl, aus dessen im Oberlauf höchst romantischen Tal Brandl seit jeher viele seiner Motive gewinnt. Auch bei seiner neuen Anlage ist dies der Fall: Die große Burg, dominantes Motiv an der Spitze des linken Anlagenschenkels, ist dem Vorbild der Rosenberg oberhalb des Städtchens Riedenburg





Auf dem rechten Anlagenschenkel steht auf einem Hügel ein großer Bauernhof. Seine diversen Nebengebäude und Anlagen bieten eine Fülle von Motiven und Szenen, beispielsweise den schön gestalteten Garten mit der Kapelle daneben (großes Bild).

Ganz oben: Blick vom Hof zum Bahnhof Massbach.

Darunter: Auch Steinbrüche sind ein beliebtes Brandl-Motiv. Dieser liegt nahe der Ausfahrt von Eichstätt Bahnhof.

Rechte Seite unten: Das Empfangsgebäude von Eichstätt Bahnhof ist seinem Vorbild genau nachgebaut.

nachgebildet. Josef Brandl schließt damit eine Lücke, denn auch die jeweils nur wenige Kilometer flussauf- beziehungsweise -abwärts gelegenen Burgen Eggersberg und Schloss Prunn waren schon als Modelle auf Anlagen zu sehen.

Im Großen wie im Kleinen thront die Rosenberg auf einem steil ins Tal abfallenden Felsen. Vom Hauptturm, der einst den gefährdeten Zugang auf der Bergseite schützte, sind nur noch Mauerstümpfe übrig. Von den talseitig angeordneten Wohngebäuden jedoch böte sich ein prächtiger Blick über die ganze Anlage bis hin zur großen Brücke und den dahinterliegenden Kulissen-Bergen.

Der sich unterhalb des Burgfelsens erstreckende Anlagenschenkel ist 5,70 Meter lang. Mit Ausnahme der Rosenberg, die den äußeren Abschluss bildet, ist er motivlich zweigeteilt: Auf dem erhöhten Areal entlang der Außenseite des U-Schenkels erstrecken sich die Anlagen eines größeren Bahnhofs. Der zum Inneren des U abfallende zweite Teil ist der Landschaft gewidmet – und der zwei-

gleisigen elektrifizierten Hauptstrecke, die im Talboden entlang des Flusses verläuft. Auf den in ganz leichtem Bogen verlegten Gleisen wechseln sich vor allem schwere Güter- und Schnellzüge ab, die einen gezogen von Lokomotiven der Baureihen 194, 150 und 151, die anderen von Altbaueloks wie der 117 und 118 oder DB-Klassikern wie der 110 und der 103. Dominante Epoche ist die IV, wobei gelegentlich auch Garnituren der Epoche III verkehren. Diese sind dann oft dampfbespannt, denn so ganz ohne Dampflok kommt kaum ein Modellbahner aus, auch Brandls Auftraggeber nicht.

Oberhalb dieser Paradenstrecke, mit dieser über eine mehrfache Wendel verbunden, liegt der wichtigste Bahnhof der Anlage, „Eichstätt Bahnhof“. Sein Empfangsgebäude ist ein Modell der gleichnamigen Station, die gut drei Kilometer außerhalb der dazugehörigen Stadt liegt. Es ist ein typischer Staatsbahn-Bau, dessen Typus in Bayern immer wieder zu finden ist. Die Gleisanlagen lehnen sich zwar an die des Vorbilds an, doch fehlen viele Nebengleise, die dort







Traum-Landschaft: der Förster mit seinem Dackel auf morgendlichem Gang durchs Revier.

Mit einem umgeleiteten Güterzug ist eine 220 zwischen steilen Felswänden auf der Nebenstrecke unterwegs.

ursprünglich einmal vorhanden waren, und die Bahnsteige sind anders angeordnet: Außer den beiden Durchfahrgleisen umfasst der Modell-Bahnhof für jede Richtung ein Überholgleis mit Zwischenbahnsteig sowie ein Extragleis am Hausbahnsteig. Von diesem aus verkehren Züge einer Nebenbahn und wird die kleine Ortsgüteranlage bedient. Da es häufig Güterwagen aus Durchgangszügen auszurangieren oder in diese einzustellen gilt, sind im Bahnhof gleich zwei Rangierloks tätig: eine V 60 und eine Zweisystemlok der Baureihe E 80, die dank ihrer Akkumulatoren ebenfalls auf der Nebenstrecke Übergaben fahren kann.

Hinter dem Bahnhof schwenkt die Hauptstrecke in einem großzügig verlegten Bogen nach rechts in Richtung des großen Viadukts ab. Danach verschwindet sie im Tunnel, von wo sie weiter zu den Schattenbahnhöfen führt. Interessanterweise sind diese außerhalb der eigentlichen Anlage in einem weiteren, nicht gestalteten und gut zugänglichen Anlangenschenkel untergebracht.

Weil es kaum möglich gewesen wäre, ohne eine störende zweite Brücke die Nebenbahn von Eichstätt Bahnhof aus auf den anderen Anlagenflügel zu führen, ist die beim Vorbild in die Stadt Eichstätt führende Nebenstrecke nur ein Gleisstummel: Nach etwa einem Meter im Freien verschwindet sie in einem Tunnel. Die auf dieser Strecke verkehrende Schienenbusgarnitur wird gestoppt und kehrt nach einer Weile Pendelverkehr simulierend wieder zum Bahnhof zurück.

Die tatsächliche Nebenstrecke ist auf den rechten Anlagenteil beschränkt. Aus dem Schattenbahnhof kommend, erscheint sie etwa auf gleicher Höhe wie die Hauptstrecke auf der anderen Seite des Kanals aus einem Tunnel. Parallel zum Kanal (beziehungsweise dem Mittelgang der Anlage, der mit herausnehmbaren Platte abgedeckt werden kann) führt die Nebenstrecke den rechten Anlagenschenkel nach vorne, bevor sie zwischen hohen Felsen und Wald wieder ver-

schwindet. Durch eine zweieinhalbfache Wendel steigt sie verdeckt an, bevor ähnlich wie auf dem linken Teil auf der Hochfläche des rechten ein Bahnhof erreicht wird. Passend zur eingleisigen Strecke ist „Massbach“ nur eine kleine Station mit zwei Gleisen, Mittelbahnsteig und einem Abstellgleis. Auch hier gibt es ein konkretes Vorbild, den schon 1960 stillgelegten Bahnhof des unterfränkischen Städtchens Maßbach. Dieses Empfangsgebäude ist als H0-Lasercut-Modell von MBZ erhältlich. Architektonisch repräsentiert es die bescheidenste Bauform des bekannten „bayerischen Würfels“ mit nur einer Etage über dem Erdgeschoß und gerade mal zwei Fenstern pro Stockwerk und Seite. Ein hölzerner Anbauschuppen mit kleiner überdachter Rampe auf der Gleisseite komplettiert das Ensemble.

Obwohl auf der Nebenstrecke leichter Personenverkehr vorherrscht – die Regel sind V 80 und V 100 in alptroter oder türkis/beiger Lackierung mit Umbauwagen oder Silberlingen –, dient sie manchmal als Umleiterstrecke für Reise- und Güterzüge. Dann sind auf ihr auch schwere Dieselloks der Baureihen 218, 220 und 221 mit entsprechend langen Wagengarnituren im Einsatz. □

Jetzt neu

am Kiosk oder bei
bestellung@vgbahn.de:
 Josef Brandls „Im bayerischen Jura“
 – Modellbahn der Spitzenklasse für
 nur 15 Euro.





Erinnerungsstück

Von den drei schon vorgestellten Beiträgen unseres zusammen mit der Firma Auhagen ausgerufenen Wettbewerbs „Dioramenkönig II“ waren zwei autobiografisch geprägt. Auch **Günter Ordon** hat sein Diorama nach eigenem Erleben gestaltet

FOTOS: ANDREAS STIRL ♦ TEXT: GÜNTER ORDON



Klare Sache: Auf diesen Gleisen fährt schon eine Weile nichts mehr. Beachtung verdienen neben der Vegetation die vorbildgerechten Lauf- und Abdeckbohlen sowie die Zwangsschienen auf der Brücke.

Der schön gestaltete Tunnel birgt eine Überraschung.

Kneipp-Erholung für müde Wandererfüße am Bach.



Vor dem Bau des Dioramas habe ich, wie vermutlich jeder andere Wettbewerbsteilnehmer, überlegt, was ich denn darstellen möchte. Die Vorgaben – Fläche 65,5 mal 33 Zentimeter, ein Gleis und eine Brücke – waren eindeutig und machten die Umsetzung in ein glaubhaftes und interessantes Thema schwierig. Nach einiger Überlegung habe ich mich dazu entschlossen, eigene Erlebnisse nachzustellen. Nur die Szene im Tunnel war ursprünglich ganz anders geplant.

1986 habe ich mit zwei Freunden eine Wanderung von Meschede im Sauerland nach Sundern am Biggesee unternommen. Auf dieser Tour haben wir unter an-



Ein Trupp Wanderer inspiziert die alte Eisenbahnbrücke.

Der Feldweg darunter wird fleißig genutzt.

Am Kiosk „Schöne Aussicht“ treffen sich Spaziergänger und Wanderer. Auch das Vatertagsgefahr „Vatamotive“ des Autors ist eingetroffen. Unten das Original (FOTO: G. ORDON).





Das Diorama in der Gesamtansicht von vorne. Durch den Aussichtshügel sind die maximal erlaubten 30 Zentimeter Höhe weitgehend ausgeschöpft.



Kultiges Tunnelgeheimnis: die Minions auf der Suche nach dem größten Superschurken aller Zeiten.



derem zufällig ein Teilstück der stillgelegten Bahnstrecke Finnentrop–Wennemen (KBS 239) erkundet. Es führte uns über eine recht abenteuerliche eingleisige Brücke und durch den Kückelheimer Tunnel. Noch heute erinnere ich mich gerne an diese Wanderung, bei der der Weg das Ziel war, wild gezeltet wurde und verbotene Wege erkundet wurden. So war zum Beispiel das Durchwandern des stillgelegten Tunnels mangels Lichtquelle ziemlich gruselig, spannend, aber auch gefährlich. Schutt, Unrat und Sonstiges lagen im Weg. Auch war ungewiss, ob die Tunnelöffnung auf der anderen Seite offen sein würde. Auf „unserer“ war der Tunnel zugemauert und nur durch eine Eisentüre zu betreten. Im oberen Teil der Mauer befand sich ein Einflugfenster für Fledermäuse. Gleise lagen im Tunnel auch keine mehr. Leider habe ich die Fotos dieses Ausflugs erst gefunden, als das Diorama fast fertig war. Ansonsten hätte ich das Portal vorbildentsprechend gestaltet, nicht so bahntauglich, wie es sich auf den Bildern zeigt.

Dem heutigen Zustand entspricht das Portal jedoch: Vor knapp fünf Jahren wurde auf Teilen der alten Bahnstrecke ein Fahrradweg eingeweiht. Er führt auch durch den Kückelheimer Tunnel, dessen Zumau-

errung dafür wieder entfernt wurde. Nur im Winter ist der Tunnel auch heute noch gesperrt, damit die darin überwinterten Fledermäuse ihre Ruhe haben.

Auf der Brücke dagegen lagen 1986 noch die Gleise. Im Original ist sie deutlich länger als auf dem Diorama dargestellt. Auch hier hatten wir beim Überwandern ein mulmiges Gefühl: Obwohl deutlich zu sehen war, dass hier schon lange kein Zug mehr gefahren war, lauschten und schauten wir doch ständig, ob nicht doch ein Geisterzug im Anrollen sei. Unter der Brücke habe ich einen dahinplätschernden Bach angelegt. Er steht für die vielen Gewässer, an denen wir bei unserer damaligen Wanderung unsere arg strapazierten Gehwerkzeuge gekühlt haben.

Oberhalb des Tunnelportals befindet sich der Aussichtspunkt „Zur schönen Aussicht“. Hier treffen sich mehrere Wander- und Fahrradwege, weshalb sich der Betrieb eines Kiosks lohnt. Vor dem Kiosk ist auf dem Diorama die „Vatamotive“ zu sehen. Mit dem Original, einer selbst gebauten und dank Elektroantrieb fahrtüchtigen Straßenlokomotive, sind wir an Christi Himmelfahrt – also Vatertag – mit Barwagen unterwegs. Musik, Blaulicht, Grill, Zapfanlage und vieles mehr sind in der Vatamotive und

dem Wagen eingebaut. Auf dem Diorama pausieren das Gespann und seine Besatzung gerade an der „Schönen Aussicht“.

Eine besondere Szene entdecken kann, wer das Diorama von hinten betrachtet: In der Tunnelröhre haben sich die Minions breitgemacht. Ein Kollege und ich sind Fans dieser kleinen Kerle. Nachdem wir im Büro über die Möglichkeit der Miniaturisierung diskutiert hatten, wurde sofort ein Prototyp gebaut. Es folgte eine kleine Serie von mehreren Figuren, die hier aufgestellt wurden. Alle sind im Eigenbau entstanden und einige von ihnen sogar fast exakt im Maßstab 1:87 gehalten. □

Aus dem Wettbewerb „Dioramenkönig II“ veröffentlicht wurde bisher:

- 1) „So baut der neue König“ von Andreas Galgon in EJ 11/2017
- 2) „Damals in Spandau“ von Sven Dockhorn in EJ 12/2017
- 3) „Verfall und Fortschritt“ von Sven Schneider in EJ 1/2018



Rostblech reloaded

Wie man ein altes Blechtor „echter als echt“ gestalten kann, wurde in dieser Reihe schon einmal gezeigt. Wegen der vielen seit damals auf den Markt gekommenen Produkt lohnt es aber, das Thema neu anzugehen

VON EMMANUEL NOUAILLIER



Ein Tor aus Wellblechplatten im Original. Das „echter als echt“ gestaltete Modell-Pendant wirkt deutlich interessanter.



Egal, ob an alten Lagerhäusern, Scheunen, Garagen oder Werkstätten: Blechtore in den unterschiedlichsten Ausführungen und Größen sind in städtischer und ländlicher Umgebung fast überall zu finden. Entsprechend vielseitig sind sie im Modellbau einsetzbar. Wegen ihrer relativen Größe sind diese Tore auch ein dankbares Objekt, um einem Modellgebäude ein individuelles Aussehen zu verleihen. Oft muss man dafür nicht einmal ein zu einem Bausatz gehörendes Tor durch ein selbstgebautes oder ein Ätzteil ersetzen: Um das Gesicht eines Bauwerks

zu verändern, reicht oft schon, es effektiv zu „schminken“.

Wie dies geht, zeige ich an einem ziemlich zusammengeflackten Wellblechtor, dessen Basis im Maßstab 1:48 aus Resin gegossen wurde. Alle Arbeitsschritte sind aber ebenso in 1:87 durchzuführen. Dies gilt auch für die vorangehende Detaillierung des Tores, für die ich hier unterschiedliche Angeln aus Kunststoffstreifen von Evergreen, Schraubköpfe von Grandt Line sowie einen aus Messingdraht gebogenen Handgriff verwendet habe. Gestalterisch wichtig ist dabei, diese Details so anzubringen, dass

sie den Eindruck eines ramponierten und immer wieder ausgebesserten Tores unterstützen. Bevor es mit der Farbgebung richtig zur Sache geht, wird das Tor grundiert, hier einfach mit grauer Emailfarbe (Bild 1).

Weil das Tor schon in das Gebäude eingebaut und dessen Fassade fertig gestaltet ist, wird diese mit Maskierband geschützt. Dann tupft man mit einem flachen Pinsel Humbrol 98 und 100 (Graubraun und Rotbraun) überlappend auf die Oberfläche. Dies sorgt gleich für unterschiedliche Farbtöne sowie eine leicht körnige Oberfläche (Bild 2).

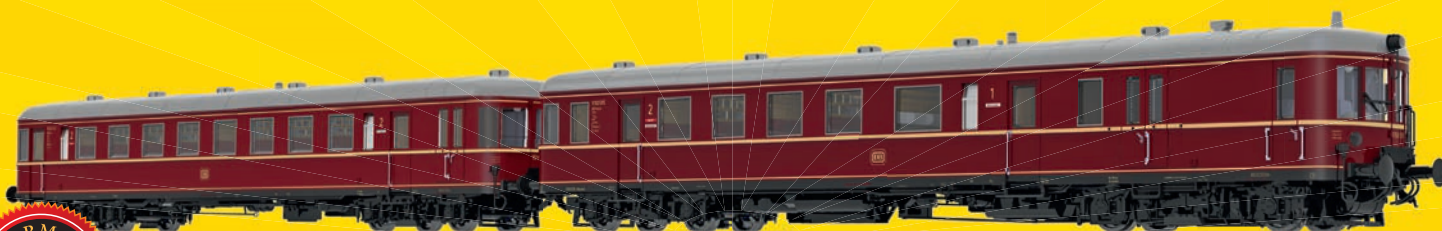




–Anzeige –

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

Doppeleinheit
Ab 329,90 €*



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

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

WWW.BRAWA.DE

Best.-Nr.
44704 - 44707



LIEFERTERMIN:
3. QUARTAL 2018



*Unverbindliche Preisempfehlung





Ist die Enamelfarbe trocken, werden mit einem Stückchen Schwamm Acrylfarben aus dem Set „Rust Effect Colours“ von AK Interactive aufgetupft. Ziel ist es, grobkörnige Rostvarianten nachzubilden (Bild 3 und 4). Unbedingt wichtig ist dabei, das Schwämmchen vor dem Betupfen auf einem Stück Küchenkrepp auszudrücken. Dieser Arbeitsschritt kann nur gelingen, wenn sich nur noch sehr wenig Farbe am Schwamm befindet!

Solange die Acrylfarbe noch feucht ist, wird der Rosteffekt betont, indem man bestimmte, besonders für Korrosion anfällige Flächenabschnitte mit heller, ins Orange gehender Rostfarbe hervorhebt. Dafür ist unbedingt ein feiner Pinsel mit kurzen Haaren zu verwenden, bei langhaarigen Pinseln sind unschöne Schmierereien die Folge (Bild 5).

Nach einem Trockentag wird die Oberfläche mit „Heavy Chipping“ oder „Worn Effect“ von AK Interactive bestrichen. Welches Mittel benutzt wird, ist egal. Gut geeignet ist auch Haarspray, bevorzugt eines, das natürliche Harze enthält (Bild 6).

Nach etwa zehn Minuten Wartezeit tupft man das Tor mit hell- und mittelgrauen Acrylfarben, die man wie oben beschrieben leicht ineinanderlaufen lässt. Auf diese Weise entsteht eine Mischung aus Tönen, ähnlich wie beim Vorbild.

Wer eine Ausbesserung am Tor darstellen möchte, verwendet auf einem Teil der Fläche eine andere Farbe. Beispielsweise habe ich oben rechts eines der Bleche mit orangener Rostfarbe gestrichen und dafür Flachpinsel der Größen zwei und vier verwendet (Bild 7).

Wie schon öfter beschrieben, wird nach dem Trocknen der Acrylfarbe die Fläche mit sauberem Wasser eingefeuchtet. Nach etwa drei Minuten reibt man sie sorgfältig mit unterschiedlichen Werkzeugen ab. Ich verwende dafür beispielsweise einen kleinen Holzstab, einen alten kurzgeschnittenen

Pinsel sowie eine kleine Bürste mit ziemlich harten Borsten, die ich in der Schminktasche meiner Frau gefunden habe. Diese Bürste ist besonders wirkungsvoll, wenn es darum geht, Farbsplitter von einer Oberfläche abzulösen. Für Make-up taugt sie danach allerdings nicht mehr ... (Bild 8).

Um das Resultat der bisherigen Bearbeitungsschritte schneller betrachten zu können und den Trocknungsprozess zu beschleunigen, wischt man anschließend die Oberfläche vorsichtig mit einem sauberen Tuch ab (Bild 9). Stellt man fest, dass Nacharbeiten nötig sind, kann man sie jetzt noch erledigen. Dafür ist ausreichend Zeit vorhanden, da der Chipping-Prozess etwa einen Tag benötigt, bevor die Oberfläche endgültig geschlossen ist.

Nach diesem Tag streicht man das gesamte Tor mit Email-Wash „Rust Streaks“ von AK Interactive. Dies erzeugt auch auf den grauen Flächen einen Rostschleier und macht es später möglich, effektiv einige winzige Roststellen nachzubilden (Bild 10).

Nun ist es an der Zeit, die Gestaltung des Tores auf die Spitze zu treiben. Wiederum mit Email-Wash, diesmal aber „Neutral Grey“ des gleichen Herstellers, betont man die Spalten und Stöße zwischen den Blechplatten. Zum Auftragen der Flüssigkeit verwendet man einen sehr feinen Pinsel und schwächt dann die entstandene Farblinie ab, indem man mit einem verdünnergetränkten kleinen Alterungsschwamm von Tamaya darüberfährt (Bild 11).

Je nach Geschmack kann man auf die gleiche Weise die Kanten der Torangeln und anderer vorstehender Elemente mit dem Email-Wash „Crusted Rust Deposits“ behandeln. Getrocknet bildet diese Farbe aufplatzenden Rost nach. Wieder mildert Verdünner die Wirkung ab (Bild 12).

Ganz behutsam und unregelmäßig kann man dieses Washing auch mit einem Schwamm auf das übrige Tor tupfen, wobei man den Schwerpunkt auf die untere Hälfte

legen sollte. Wieder ist es wichtig, dass sich am Schwamm nur noch sehr wenig Farbe befindet (Bild 13).

Im nächsten Schritt werden die Kanten der Bleche mit Acrylfarben aus dem Set „Rust Effect Colours“ betont. Die Töne „Medium Rust“ und „Light Rust“ sowie eine Mischung aus beiden bieten sich an, um diese feinen Details optisch aus der rostigen Fläche hervorzuheben (Bild 14).

Ist man mit der Oberflächenstruktur des Tores noch unzufrieden, empfiehlt sich die gute alte Behandlung mit Pigmentfarben. Dafür nässt man das Tor mit Spiritus oder Verdünner und tupft da und dort Pigmente auf. Auf diese Weise lassen sich auch bequem zusätzliche Rosttöne ins Spiel bringen, die am Schluss für ein noch gelungenes Resultat sorgen (Bild 15).

Soll das Tor den Eindruck erwecken, schon lange nicht mehr geöffnet worden zu sein, kann man im unteren Teil etwas Staub auftragen. Beim gezeigten Beispiel habe ich „City Dirt“-Pigmentfarbe verwendet, ebenfalls von AK Interactive (Bild 16).

Allerdings besteht die Gefahr, dass man beim Aufpinseln einen Teil der zuvor mühevoll nachgeahmten Effekte zunichtemacht. Daher ist auf äußerst behutsames Arbeiten zu achten und darauf, dass auf keinen Fall zu viel Farbe aufgetragen wird. Lieber darauf verzichten!

Wie schon mehrfach bei Metallobjekten gezeigt, schließt eine Behandlung mit Graphit die Gestaltung ab. Dabei werden einige der hervorstehenden Teile – vor allem der Türgriff – mit einem weichen Graphitstift oder „Dark Steel“-Pigmentfarbe von AK Interactive bestrichen (Bild 17).

Damit ist die Gestaltung des Blechtores abgeschlossen. Weitere Details in Form von Schildern, alten Plakaten, Graffiti, Schmierereien aller Art oder aufgenagelten Brettern lassen sich in vielfältiger Form anbringen. Der Fantasie (und dem Aufwand!) sind kaum Grenzen gesetzt (Bild 18). □

Ätztechnik

Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen, Belichtungsgelate, 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 • 96558 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2859960 • Fax: 08443-2859967
info@boettcher-modellbahntechnik.de
www.boettcher-modellbahntechnik.de

Filme vom Vorbild und Modell auf www.bahnwelt.tv

BahnWelt 

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

seit 1977 www.lohag.de Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

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

www.minilandaustria.at

Die Schauanlage Österreichs!

Die Buchhandlung mit Gleisanschluss

LUDWIG www.lesen-und-ludwig.de

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

stangel
MODELLBAHNBAU

www.stangel.pl

Gebäude-
modelle
Dioramen
Anlagenbau
Zubehör

Modellbaum Manufaktur Grünig www.modellbaum.de

Wir beGRÜNIGEN ihre Landschaften

089-31881600



Microorama **Magispray & Magiflor**

bei uns im Sortiment

DE 01187 Dresden
Würzburger Str.81
www.mbs-dd.com
Tel: 0351 27979215

modellbahn-schildhauer

Bahnhoftsbuchhandlung Karl Schmitt & Co.

www.buchhandlung-schmitt.de

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>



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

www.Beckert-Modellbau.de

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

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV

Ihre VGB-Vertriebspartner in

Mannheim

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Der Schienenreiniger
Für kontaktfreudige Schienen

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

Airbrush-Kurse für Modellbahner
mit Fachbuchautor
Mathias Faber

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



Einfach und praktisch: selbstgebaute Entkupplungshaken aus alten Draht-Kleiderbügeln.

Mal schnell abhängen ...

Dann und wann muss jeder Modellbahner Loks und Wagen abkuppeln. Wer nicht jedes Mal per Hand zugreifen will, braucht Hilfsmittel oder fest eingebaute Entkuppler. Auch digital schaltbare Kupplungen bieten sich an

VON HORST MEIER

Die schwierige Arbeit der Rangierer, die Schraubenkupplungen der Wagen auseinanderzudrehen und die Bremsschläuche zu entriegeln, lässt sich im Modell kaum verwirklichen – auch wenn dies manche Puristen immer wieder anstreben oder selbst versuchen. In aller Regel verwenden Modellbahner zum Entkuppeln der Wagen andere Hilfsmittel.

Eine altbewährte Methode sind die von nahezu allen Herstellern angebotenen Entkupplungsgleise. Außerdem gibt es auch die der Firma Herkat zum nachträglichen Einbau. Bei allen wird eine flache Platte zwischen den Gleisen durch einen Spulenantrieb angehoben, die die bei fast jeder Kupplungsart vorhandenen Haken oder Bügel anhebt. Erforderlich ist dazu neben

dem Entkupplungsgleis auch der Schalter, mit dem der Entkuppler vom Stellpult aus bedient wird, außerdem die zusätzliche Verdrahtung.

Bei Entkupplungsgleisen müssen Lok und Wagen relativ punktgenau über den Entkupplungsbalken gefahren werden, damit dieser beim Heben beide Haken gleichermaßen trifft. Mitunter muss man ein wenig hin und her fahren, bis es genau passt. Zudem ist es oft hilfreich, den Entkupplungspunkt außerhalb des Gleises zu markieren, denn wenn ein Zug darüber steht, ist seine genaue Position meist nur schwer zu erkennen. Ähnlich verhält es sich bei dem elektromagnetischen Entkuppler von Kadee, der zwar nicht sichtbar, aber eben auch ortsfest unter den Gleisen sitzt. Sein Stand-

ort muss deutlich markiert werden, da der Magnet die metallenen Klauen der Kadee-Kupplung spreizt – diese müssen dazu wirklich genau über dem Entkuppler stehen.

Bei Anlagen mit großer Tiefe sind feste Entkuppler durchaus sinnvoll. Ansonsten sollte man vielleicht doch der Handentkupplung den Vorzug geben, bleibt man doch auf diese Weise flexibel und kann an jeder gewünschten Stelle entkuppeln. Hier hebt man mit einer Entkupplungshilfe die Bügel. Entweder zieht die Lok dann die Wagen ab, oder man gibt ihnen mit dem Entkuppler einen leichten Schubs, damit sie sich ein paar Millimeter voneinander weg bewegen.

Einigermaßen geschickte Bastler können sich solche Entkupplungshilfen leicht



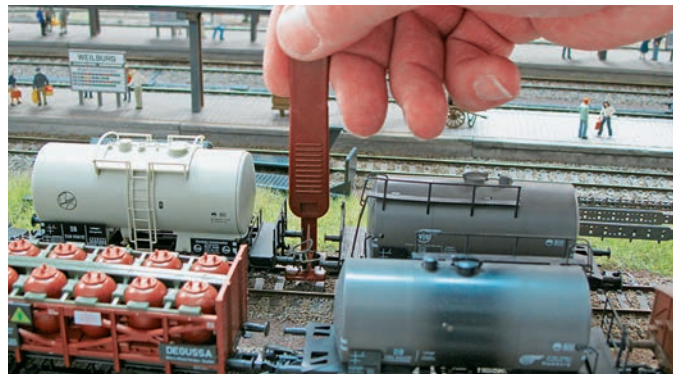
Ferngesteuerte Entkuppler (hier von Roco) verlangen, dass die zu trennenden Fahrzeuge genau darüber platziert werden müssen.



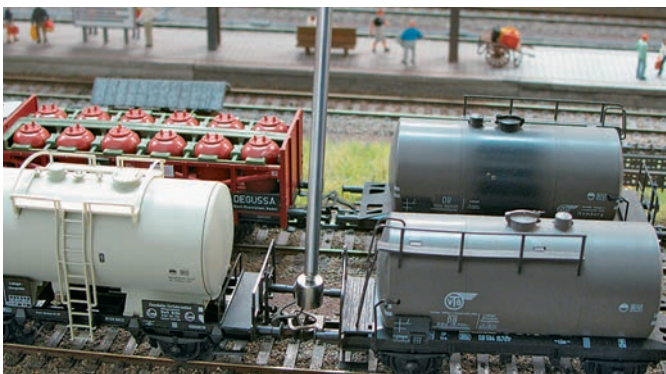
Für die Antriebe der Entkuppler von Kadee und Herkat sind Öffnungen in der Grundplatte nötig.



Schaschlikstäbchen sind ein einfaches Hilfsmittel zum Trennen von Kupplungen, bei mehreren Gleisen hintereinander aber unhandlich.



Hakenentkuppler, hier der von Roco, lassen den Zugriff von oben zu. Sie eignen sich vor allem für Anlagen ohne Oberleitung.



Metallhaken von Kupplungen kann man auch mit einem Stabmagneten an einem teleskopartig ausziehbaren Stock hochheben und so entkuppeln.



Lokomotiven mit fernsteuerbarer Kupplung (hier eine V 100 von Roco) sind vor allem als ständige Rangierlok eines Bahnhofs sinnvoll.

selbst anfertigen. Bei den Betriebsbahnen des Fremo haben sich schon seit Jahren hölzerne Schaschlikspießchen durchgesetzt, mit denen die Bügel angehoben werden. Einfacher zu handhaben sind jedoch flache Hakenanheber, vor allem, wenn Waggon in mehreren Reihen nebeneinander stehen und man nicht so gut an die Kupplungen herankommt. Flache Eislöffelchen mit langen Stielen sind ebenfalls sehr praktisch.

Meine Entkuppungshilfen entstanden aus zunächst gerade gebogenen Stücken eines Kleiderbügeldrahtes aus chemischen Reinigungen, bei dem ein Ende plattgeklopft und mit der Trennscheibe zurechtgeschliffen wurde. Das andere Ende erhielt einen Griff aus einem einfachen Stück Rundholz – fertig!

Immer beliebter werden seit einigen Jahren digital schaltbare Kupplungen. Viele Lokomotiven werden ab Werk damit ausgestattet. Die österreichische Firma Krois bietet Digitalkupplungen auch zum Nachrüsten vorhandenen Lokomotiven an. Sofern sie zuverlässig funktionieren (was eine genaue Justierung aller eingesetzten Kupplungen voraussetzt), sind Digitalkupplungen eine feine Sache, kann man doch an jeder beliebigen Stelle der Anlage die Lok vom Zug trennen. Aber eben nur die Lok vom Zug. Zum Absetzen einzelner Wagen werden nach wie vor Entkuppler oder Handhilfsmittel gebraucht. Das einzige System, mit dem sich auch Wagen voneinander trennen lassen, ist das von T4T, bei dem einzelne Waggon mit Decodern und Schaltkupp-

lungen ausgestattet werden. Eine feine und betriebserprobte Sache, notwendigerweise aber nicht billig. □

Zum Weiterlesen:

Heft 4/2016 unserer Schwesterzeitschrift **Digitale Modellbahn** befasst sich ausführlich mit fernauslösbaren Kupplungen, darunter dem T4T-System. Es ist für 8 Euro beim Verlag erhältlich (bestellung@vgbahn.de).





Das Außenlager einer Baufirma passt genau in die ansonsten brachliegende Fläche innerhalb der Straßenschleife.

Leben ins Eck

Beim Anlagenbau ergeben sich immer wieder Ecken und Winkel zwischen Gleisen und Straßen. In der Realität werden solche verkehrsgünstig gelegenen Grundstücke gerne von Gewerbe genutzt. Das Materiallager eines Baubetriebs ist ein lohnendes Bastelmotiv

VON WOLFGANG LANGMESSER



Noch sieht alles klinisch sauber aus.



Kleine Hartschaumhäufchen helfen, Material zu sparen.



Farb-Leim-Gemisch gibt den Baumaterialien den ersten Halt.



„Baustoff“ wird aufgeschüttet.



Vorsichtig wird verdünnter Kleber aufgeträufelt.



Damit der Schotter nicht nachdunkelt, kommt noch eine Schicht darauf.

Eine Straße bildet eine Schleife, um auf die nötige Tiefe zu kommen, damit sie eine Bahnstrecke unterqueren kann: Ein alltägliches Motiv, das es in der deutschen Landschaft vermutlich tausendfach gibt. Beim Bau meiner Anlage „Stromberg“ hatte ich eine solche Situation nachgebildet und zunächst die zungenförmige Fläche innerhalb der Asphalt Schleife als Grünland gestaltet: Matte drauf, die Ränder etwas ausgleichen, fertig. Wieder waren so etwa 400 Quadratzentimeter Anlagenoberfläche abgehakt.

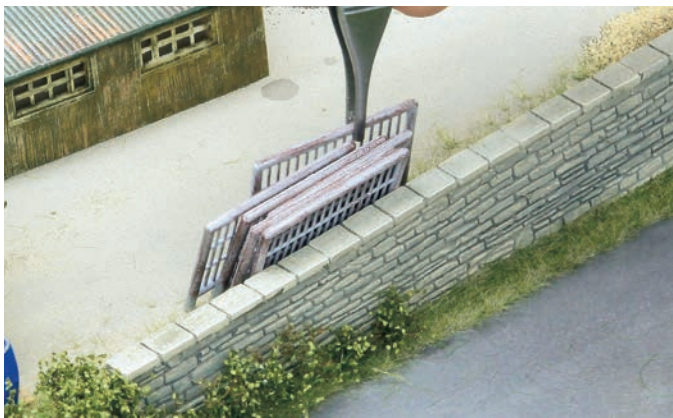
Die wirtschaftliche Seite meines Gehirns war mit dieser Minimallösung zufrieden,

jedoch die künstlerische quengelte. Ihr gefiel die Brache vor der Unterführung einfach nicht. Zwar bin ich keineswegs der Typ von Anlagenbauer, der jede Ecke mit Szenen vollpflastern muss, doch Grünland gab es ja auf der Anlage schon genug. Schließlich ließ sich die Wirtschaftsseite überzeugen und gab nach. Ein Motiv musste her, schön alltäglich, aber attraktiv genug, um dem Auge des Betrachters Futter zu geben.

Wer mit offenen Augen durch die Landschaft fährt, muss in solchen Fällen meistens nicht lange suchen. So auch hier: Ein Baustofflager würde das Thema sein. Auch die Story dahinter ließ sich schnell

und plausibel stricken: Einem örtlichen Bauunternehmen fehlte es auf seinem Betriebsgelände in der Stadt schon lange an Platz. Als die Brachfläche in der Kehre vor der Unterführung zum Verkauf stand, griff es sofort zu. Eine Baracke und zwei Holzschuppen wurden errichtet, die Basis für das neue Außenlager.

Bevor dieses Gedankenspiel in 1:87 umgesetzt werden konnte, musste erst die gerade eben angelegte Modellbrache geplant werden. Außerdem wurde das Areal an der vorderen Seite zur abschüssigen Straße hin mit einer Stützmauer versehen. Nach einer sehr spärlichen Begrünung konnten



Die Absperrgitter werden an der Mauer aufgestellt.



Eine Abfülleinrichtung und ein Blechfass sind weitere Details.



Helle Pigmente bilden die Basis für die Schmutzspuren auf dem Platz.



Brauntöne stellen den unvermeidlichen Rost und Dreck dar.



Gründliches Absaugen hellt gleichzeitig alles wieder etwas auf.



Kleine Hölzchen dienen als Auflagen für Stahlteile.

drei Holzschuppen aufgeklebt werden. Sie dienen dazu, Baustoffe wie Zement und Mörtel vor Nässe zu schützen. Auch brennbares Material und kleinere Maschinen werden in ihnen gelagert. Der Platz erhielt ferner eine Schicht Schaufelsplitt (staubfeiner Schotter von minitec), dann stand der weiteren Gestaltung nichts mehr im Wege.

Aus Hartschaumresten wurden kleine Haufen geschnitzt, die die Basis für verschiedene aufgeschüttete Baumaterialien bilden. Alle erhielten einen Grundanstrich mit grauer Farbe gemischt mit etwas Leim. Gleich nach dem Bemalen wurden die Hartschaumhaufen an ihre Plätze geklebt und mit Sand und Schotter bestreut. Der

Leimzusatz in der Farbe sorgte dafür, dass das Streumaterial nicht abrutschen konnte.

Wasserverdünnter Weißleim mit viel Netzmittel wurde auf den Schotter aufgeträufelt und tränkte die Streumaterialien durch. Damit Sand und Kies nicht durch das Wasser-Leim-Gemisch nachdunkeln, habe ich, solange der Kleber noch aufnahmefähig war, Material nachgestreut. Absperrgitter und ein kleiner Silo wurden auf ihre Plätze geklebt. Dann fiel mir auf, dass die Lagerfläche für ein Baustofflager viel zu sauber war.

Glücklicherweise lassen sich mit Trockenfarben (Pigmenten) solche Fehler schnell und ohne große Umstände nachträglich beseitigen. Zunächst wurden ein-

zelne Partien mit einem hellen Lehm Braun gefärbt. Dann kamen dunklere Farbtöne zum Einsatz. Rost- und Grünbraun wurden nacheinander in den Untergrund eingearbeitet und ergaben das gewünschte Bild. Anschließend kam der Staubsauger zum Einsatz und alle losen Farbpartikel verschwanden im Beutel.

Heutzutage werden Baumaterialien fast immer auf Paletten gelagert. So lassen sie sich leicht mit dem Gabelstapler aufnehmen. In den 60ern, in denen meine Anlage angesiedelt ist, waren Stapler noch längst nicht so allgemein verbreitet wie heute. Trotzdem wurden neue oder noch verwendungsfähige Materialien nicht direkt



Edelstahlgitter stellen neue Bauteile dar.



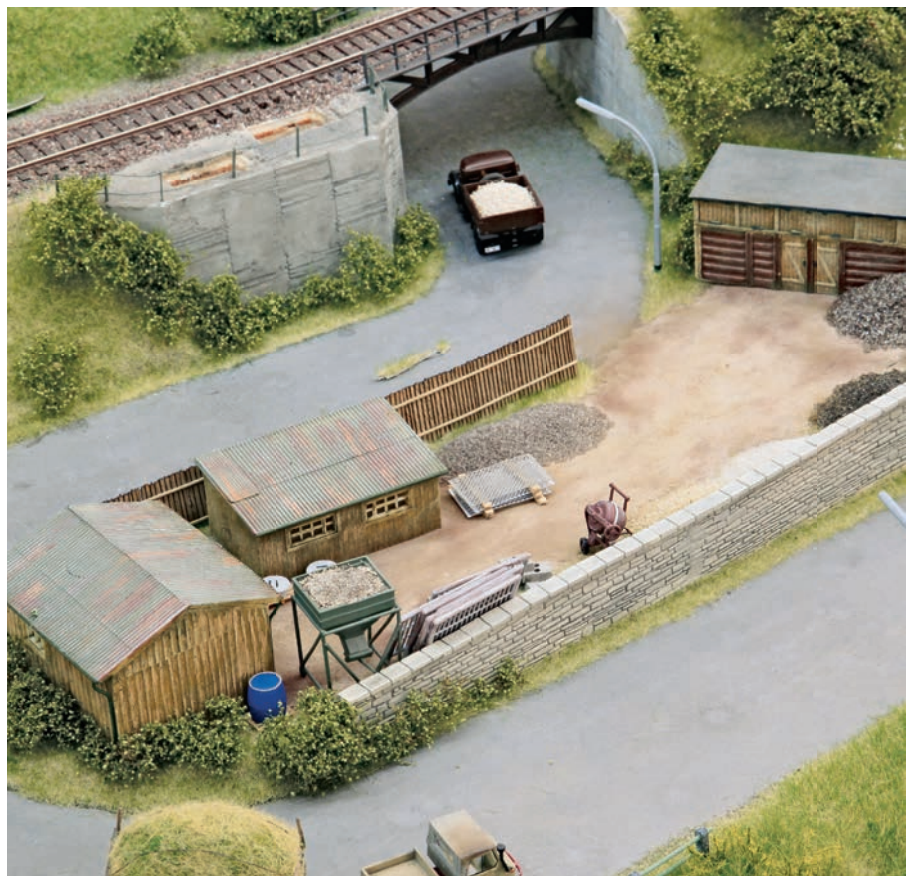
Kein Lagerplatz ohne Zaun!

auf dem Boden abgesetzt, sondern meist auf Balken gelagert. Dies habe ich auch im Modell nachgebildet.

Metallgegenstände, wie in diesem Fall ein paar Zaunelemente, sollten nicht nur auf Balken gelagert werden. Damit sie sich nicht gegenseitig zerkratzen, ist es notwendig, beim Aufschichten oder Aneinanderlehnen kleine Holzleisten als Abstandshalter dazwischenzukleben.

Nachdem weitere Teile aus der Restekiste auf dem Baustoffplatz verteilt waren, konnte mit der Einzäunung begonnen werden. Dazu habe ich einen gelaserten Latenzaun aus echtem Holz von Model Scene verwendet (Nr. PL8003), der auch in meinem früheren Webshop (www.langmesser-modellwelt.de) angeboten wird.

Der Zaun wurde einseitig mit grünbrauner dünner Farbe noch etwas gealtert (weshalb sich das Holz stark nach einer Seite wölbt). Anschließend habe ich mit dem Bastelmesser einen Schnitt in den Hartschaumuntergrund gemacht und den alten schiefen Holzzaun mit ein wenig Leim darin fixiert. Was ich leider zunächst übersehen habe, sind die Pfosten. Mittlerweile ist der Zaun damit nachgerüstet – aber da waren die Fotos schon längst gemacht. □



Das fast fertige Baustofflager. Es fehlen noch Figuren, Zaunpfosten und ein Tor.

– Anzeige –

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT & Co KG.
Biegelwiesenstr. 31 * 71134 Waiblingen
Telefon: 07151 93 79 31
Fax 07151 3 40 76

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

E-Mail: ets@modelleisenbahn.com
www.modelleisenbahn.com
Öffnungszeiten: Mo - Sa 9 - 19 Uhr

Die Mini-Messe mit der
Maxi-Auswahl
ganzjährig ohne Eintritt



FULGUREX
E-Lok Ae6/8 207 BLS braun
Metall-Modell
Bestellnr. 160388
Preis: € 6999,-



PROFORM
Mallet-Dampflok 53 001 DRG
schwarz/rot Kohle-Tender
Bestellnr. 160188
Preis: € 8999,-



BOCKHOLT
Tende-Dampflok T14.1
KPEV grün
Bestellnr. 160266
Preis: € 9990,-

Diese und noch mehr Raritäten können Sie in unserem Laden in Waiblingen anschauen - und natürlich auch erwerben. Bitte beachten Sie, dass sämtliche Second Hand Modelle Einzelstücke sind und genau einmal angeboten werden. Sie können sich diese und andere Second Hand Modelle auch online unter www.modelleisenbahn.com/second/ ansehen



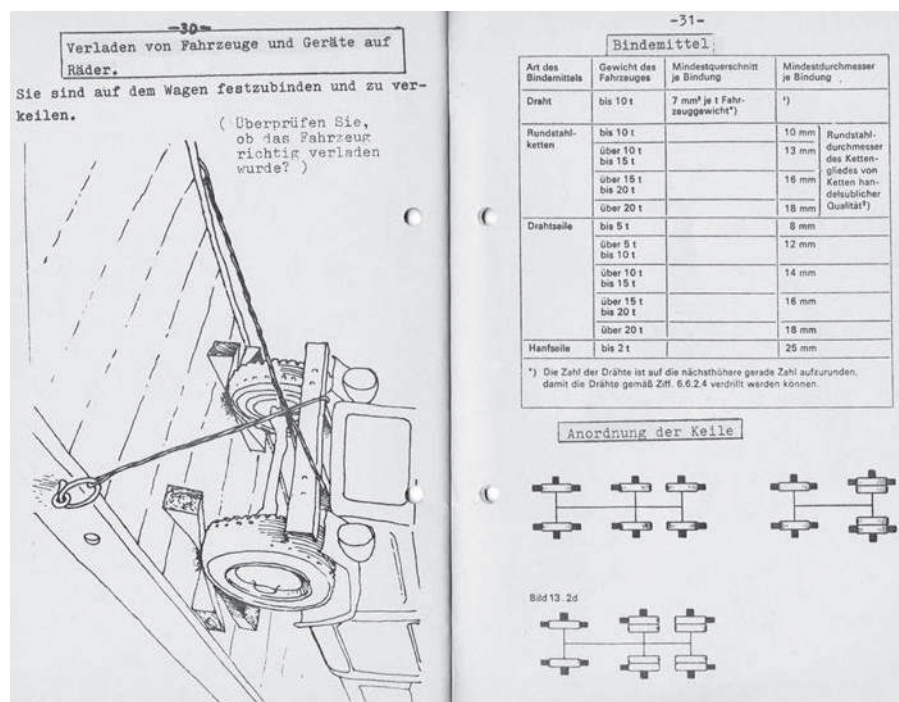
Halbfertigprodukt huckepack

Ausgerechnet die Straßenkonkurrenz war seit ihrem Aufkommen ein bedeutendes Ladegut der Bahn. Werden heute vor allem neue Pkws zu Exporthäfen oder Großabnehmern befördert, so spielten in früheren Jahren Lkws eine gewichtige Rolle

VON CHRISTOPH KUTTER



FOTO: THERESA HÖLLERER



Die Seiten zur Verladung von Radfahrzeugen aus der DB-Vorschrift von 1954. SAMMLUNG CHR. GERECHT

Durch Umbau eines russischen Militärlasters von Busch entsteht der zivile Ford AA.



Vom Herstellerwerk wurden und werden Lastwagen nur halbfertig ausgeliefert, also nur aus Fahrgestell und Führerhaus bestehend. Die Aufbauten bekamen sie später von Spezialfirmen ergänzt. Diese Praxis ist auch heute noch üblich, fällt angesichts der Dominanz der Sattelschlepper aber nicht so auf.

Als Ladegut für einen Modellbahnwagen der Epochen II und III ist daher ein aufbauloser Lkw wesentlich vorbildgerechter als ein noch so hübsch aussehender fertiger: War der Aufbau mal montiert und waren die Anschriften angebracht, so war der Laster nicht mehr Fracht der Bahn, sondern Konkurrent.

Erfreulicherweise sind Modell-Lkws in der Regel mit detaillierten Fahrwerken ausgestattet, die auch ohne Aufbau eine gute Figur machen. Die Herausforderung

ist nur, den Aufbau ohne Schäden am filigranen Fahrgestell abzunehmen. Sind beide verklebt, kann das unter Umständen schwierig werden.

Ein für Epoche-II-Fahrer gut geeignetes Basismodell ist der russische Militärlaster ZiS-5 von Busch (80010). Sein Vorbild basiert auf dem Ford AA, einem der am meisten verbreiteten Lkw-Typen der 30er Jahre. Der 40 PS starke 1,5-Tonner wurde ab 1928 auch in Deutschland gebaut. Als Kastenwagen hat Busch den AA schon seit Jahren im Sortiment.

Das Modell des ZiS-5 besteht aus wenigen Teilen, die nur gesteckt und damit leicht auseinander zu nehmen sind. Wichtigste Unterschiede zum echten Ford sind das beim ZiS geteilte Fenster und die fehlende vordere Stoßstange. Den Steg im Fenster kann man bei zerlegtem Führerhaus leicht herauschneiden. Etwas schwieriger ist das

Ergänzen der beim Ford AA recht auffälligen Doppelstoßstange. Dies geht am einfachsten, indem man dem Kastenwagen eine stibitzt. Selber bauen kann man die Stoßstange beispielsweise aus einem passenden Stückchen Kunststoffzaun aus der Bastelkiste, das auf feinem Schmirgelpapier dünn geschliffen und zurechtgebogen wird.

Zuvor jedoch lackiert man das Fahrgestell schwarz und das Führerhaus in einer anderen, nicht zu grellen Farbe. Kühler, Dach und Sitzbank werden farbig abgesetzt, ebenso die Felgen. Zahlreiche Beispiele schön restaurierter Ford AA finden sich im Internet. Danach verglast man noch das Führerhaus mit dünnen Plättchen Klarstichkunststoff und baut das Ganze wieder zusammen.

Radfahrzeug vorschriftsgerecht zu verladen, ist nicht sonderlich kompliziert. Verwendet werden kann jeder Flach- oder



Für jedes Rad sind drei Keile nötig: vorne, hinten und an der Außenseite.



Hinten wird der Rödeldraht um einen Querträger geschlungen.



Vorne dient die Stoßstange zur Befestigung.



Wagen und Ladegut von der Bremsenhausseite.

Niederbordwagen mit Halteösen. Hier ist es ein X Erfurt von Märklin (bei der DB X 05 genannt), dessen Vorbild Mitte der 30er-Jahren auf den Fahrgestellen überschüssiger Drehschemelwagen entstanden war. Zwar handelte es sich bei diesem Typ um einen Wagen für den Dienstgebrauch, doch kann er für derlei leichte Frachten durchaus an Stelle eines höherwertigen Wagens verwendet worden sein. Vor dem Beladen wurde der Wagen innen hellgrau lackiert und etwas patiniert.

Im ersten Schritt wird der Lkw mit Sekundenkleber mittig auf der Ladefläche befestigt. Das ist zwar wenig vorbildgerecht, erleichtert aber die nachfolgenden Schritte. Besitzt der Wagen ein Bremsenhaus, stellt man den Lkw so auf, dass er vom Kunden vorwärts herausgefahren werden kann. Außerdem ist dann die schöne Vorderseite besser zu sehen.

Laut Vorschrift waren Radfahrzeuge gegen Quer- und Längsstöße pro Reifen mit drei Keilen zu sichern, nur bei Doppelachsen genügten jeweils zwei. Als interessantes Detail der Skizze ist zu vermerken, dass die Keile nicht mit der steilen Seite angelegt wurden, sondern mit einer der flacheren. Bei Kettenfahrzeugen dagegen war die steile Seite obligatorisch.

Für H0 schneidet und sägt man Keile aus Zwei-mal-zwei-Millimeter-Holzleisten.

Hat man genügend gleich große beisammen, werden sie mit einem Hauch Weißleim oder Alleskleber vor, hinten und neben die Räder des Ford geklebt.

Zweites Sicherungsmittel war die Niederbindung. Bis zu einem Fahrzeuggewicht von zwei Tonnen durften Hanfseile verwendet werden, darüber waren Drahtseile, Draht oder Ketten Pflicht. Der Ford AA dürfte auch ohne Aufbau die kritische Marke überschritten haben, also verwendet man entweder die feinsten Weinert-Ketten oder Rödeldraht.

SICHER MIT SEKUNDENKLEBER

Um Rödeldraht nachzubilden, zieht man von einem Rest Modellbahn-Schalt Draht die Isolation ab und sortiert drei oder vier Litzendrähte aus. Zum Verdrillen werden sie am einen Ende verknotet und in einen Schraubstock gespannt. Am anderen Ende dreht man sie so lange mit den Fingern in eine Richtung, bis die einzelnen Litzen alle dicht verdreht sind. Anschließend sichert man alles mit ein wenig darübergestrichenem Sekundenkleber. Dunkel eingefärbt wird der Draht mit einem schwarzen Permanentstift.

Am Wagen befestigt wird der Draht wie auf der Zeichnung zu sehen mit Hilfe von Ösen. Die kann man entweder aus feinem

Draht selber biegen oder auch weglassen. Dann waren eben auf der Laderampe gerade keine mehr zur Hand. Stattdessen wird der verdrehte Draht durch die an den Eckpfosten des Wagens ohnehin nachgebildeten Ösen gefädelt. Ein Ende von etwa zwei Zentimetern Länge lässt man stehen, das andere wird zum Lkw-Fahrgestell gezogen und um die hinterste Querstrebe des Rahmens geschlungen. Dann zieht man den Draht zur Öse auf der anderen Seite und fädelt ihn ebenfalls durch. Die losen Enden werden ein paar Mal um den verzurrten Draht gewickelt, den Rest zwickt man ab.

Vorne geht man genauso vor, nur lässt sich da die in der Vorschriftsskizze gezeigte Diagonalverspannung besser nachbilden. Beginnt man links mit dem Verzurren, wird der Draht rechts hinter die Stoßstange geschoben, unterhalb dieser verdeckt nach links geführt, nach oben gezogen und an der rechten Wagenecke fixiert.

Sind die Stirnwände des Wagens wie beim X Erfurt nicht klappbar, kann man noch zwei kräftige Bohlen auf die Ladefläche legen, die dem Lkw das Überfahren des Hindernisses ermöglichen. Außerdem sollte man die Zettelkästen mit weißer Farbe auslegen, denn mit Fracht wird natürlich auch ein Frachtzettel benötigt. Danach kann der Ford zu guter Letzt zu seinem Abnehmer rollen. □

SCHWEIZER EISENBAHN-SICHERUNGSTECHNIK

Diese umfassende Darstellung der frühen Eisenbahn-Sicherungstechnik skizziert die Entwicklung der mechanischen Signal- und Stellwerkbauarten in der Schweiz. Der Band konzentriert sich zwar auf das Geschehen in der Eidgenossenschaft, betrachtet aber auch verwandte Entwicklungen im Ausland. Ein Verzeichnis mit rund 1.200 Apparaten vermittelt erstmals Überblick über Stellwerke und Felderblock-Ausrüstungen in der Schweiz. Selbst wenn die beschriebene Technik längst untergegangen ist, leben die ihr zugrundeliegenden Ideen und Funktionsprinzipien in modernen Anlagen weiter. In der alten Technik sind sie „zum Greifen“ sichtbar und nachvollziehbar. Dieses Standardwerk zur Schweizer Signal- und Stellwerktechnik schließt eine Lücke in der Eisenbahn-Literatur.

Ca. 448 Seiten, Format 22,0 x 27,0 cm, gebunden mit Schutzumschlag, über 1.000 Abbildungen, Zeichnungen, viele Tabellen, Anhang mit Chronik, Glossar, Namen-, Orts- und Sachregister

Best.-Nr. 16213045

Subskriptionspreis € 90,- (bis 10. April 2018, danach € 107,-)

Erscheint im Mai 2018



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im direkt beim:

VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

JOSEF BRANDLS MEISTERWERKE!



NEU

Wie in echt

Absolut authentisch, ohne ein konkretes Eisenbahnvorbild sklavisch nachzubilden: Das ist die neueste Anlage von Josef Brandl, auf der die ebenso meisterhaft wie markant herausgearbeiteten Landschaft des fränkisch-bayerischen Jura rund ums Altmühltal die Modellbahn-Kulisse bildet. Die Flusslauf nach Vorbild der Altmühl und ihr tiefer Einschnitt werden begleitet von bewaldeten Hängen mit mächtigen Kalk- und Dolomittfelsen. 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“. Das Geschehen auf den Straßen und die szenische Detailsausstattung spiegeln weitgehend Situationen aus den frühen 1970ern wider, sodass für den Betrachter hier optische Anklänge an die Epoche III der späten 1960er-Jahre entstehen.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 farbige Fotos

Best.-Nr. 661801 | € 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



Monster im Moor

Eimerkettenbagger sind archaisch wirkende Geräte, die unter anderem zum Torfabbau verwendet wurden. Das H0-Modell von Busch schafft Gelegenheit, Technik aus vergangener Zeit auf der Anlage effektiv darzustellen – auch nachträglich eingebaut

VON KARL GEBELE



Der Busch-Eimerkettenbagger in Aktion. Sein Förderarm trägt die Torfschicht viele Meter tief ab.

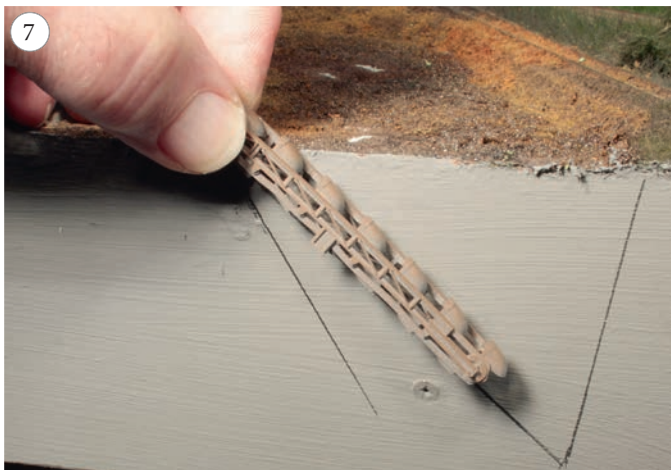
Unten: Dieselbe Fläche der Anlage vor dem Einbau des Baggers. Sie wurde vorausschauenderweise als Torflager gestaltet, um einem eventuell erscheinenden Baggermodell Platz zu bieten.

Ganz unten: Buschs Bausatz 12379 besteht vor allem aus lasergeschnittenen Teilen.



Als ich vor vier Jahren eine kleine Anlage auf Basis der Torfbahn-Modelle von Busch plante (veröffentlicht im Februar- und März-Journal 2015), machte sich das Fehlen eines geeigneten Fördergeräts negativ bemerkbar. Vor allem ein Eimerkettenbagger fehlte, um den Abbau des Torfs nachgestalten zu können. Leider gab es zu diesem Zeitpunkt nur ein Papiermodell in einem Ausschneidebogen – nicht das, was ich wollte! Also wurde die Anlage erstmal ohne Abbau geplant und gebaut. Der musste angennommenerweise irgendwo weiter entfernt stattfinden, nur die Verladung des Torfs auf Vollspurwagen konnte ich nachbauen. Sie war ohnehin wichtiger, weil die Torfbahn-Anlage ja auch als ansteckbare Ergänzung einer nor-









Zur Darstellung einer lebendig wirkenden Torfbahn-Szene ist es wichtig, dass die Fahrzeuge nicht wie frisch aus der Schachtel wirken, sondern mit einer leichten Schicht Torfstaub überzogen. Figuren sowie Kleingerät und andere Ausstattungsteile schaffen zusätzlich Atmosphäre.

malspurigen H0-Anlage verwendet werden konnte.

Für alle Fälle aber – es könnte ja eventuell doch mal ein Modell eines Eimerkettenbaggers von Busch oder einem anderen Hersteller auf den Markt kommen – habe ich damals eine kleine Einbaufäche frei gehalten und nur als Landschaft gestaltet. Und siehe da: Das Warten hat sich gelohnt! Auf der Spielwarenmesse 2017 präsentierte Busch genau solch einen Bagger, wie ich damals gesucht hatte.

Wie angekündigt, lieferte Busch das Modell im vergangenen August aus. Dass es fast ein halbes Jahr dauern würde, bis ich es in meine Anlage integrieren konnte, lag an einigen Teilnehmern meiner Modellbaukurse. Sie hatten sich zu einer Fan-Gruppe der Busch-Feldbahn zusammengefunden, mit der sie ihre vorhandenen H0-Anlagen ergänzen wollten. Also wollte ich erst in den Kursen den nachträglichen Einbau des Baggers in die Anlage demonstrieren.

SKALPELL RATSAM

Der Bausatz des Eimerkettenbaggers Nr. 12379 besteht großteils aus lasergeschnittenen Bauteilen, lediglich die zwei Schaufelketten sind zweckmäßigerweise aus Kunststoff gefertigt und bereits einbaufertig zusammengefügt (Bild 1).

Dank der übersichtlichen und exakten Anleitung ist der Aufbau des Baggers leicht zu bewerkstelligen. Zum Verkleben der Bauteile wird Weißleim oder ein Lasercut-Kleber benötigt. Da sie in den Bauplatten teils sehr eng aneinanderliegen, ist zum Heraustrennen ein scharfes feines Bastelmesser oder Skalpell von Vorteil (Bilder 2 und 3).

Wichtig beim Bau ist, dass genau nach Anleitung gearbeitet wird. Hat der Kleber einmal abgebunden (und das geht sehr

schnell), kann nichts mehr geändert oder verbessert werden, denn die Bauteile sind viel zu filigran und empfindlich. Den Seilzug, der für das Heben und Senken des Förderarms notwendig ist, sollte man zunächst ungespannt lassen. Zweckmäßigerweise wird er erst dann gespannt, wenn der Bagger auf der Anlage oder dem Diorama eingebaut wird. So lässt sich der Ausleger genau der Torfwand anpassen.

VIEL PLATZ FÜR GLEISE

Bevor der Bagger eingebaut werden konnte, musste zunächst das Gelände vorbereitet werden. Eine erste Stellprobe zeigte, wo der Eimerkettenbagger, direkt neben dem bestehenden Feldbahngleis, sinnvoll eingebaut werden kann. Da er auf einem normalspurigen H0-Gleis zu montieren ist, benötigt der Bagger relativ viel Platz zwischen dem Gleis der H0f-Lorenbahn und dem auszubeutenden Torfstich (Bilder 4 und 5). Erster Schritt für den Einbau des Eimerkettenbaggers ist, den richtigen Abstand zwischen H0- und Feldbahngleis zu bestimmen. Schließlich soll der abgetragene Torf einmal treffsicher in die Lorenwagen fallen (Bild 6).

Danach sind Lage, Tiefe und Einbauort der Aushubgrube zu ermitteln. Maßgeblich dafür sind die Länge des Förderauslegers und sein maximaler Neigungswinkel. Da in meinem Fall auch die Anlagenumrandung auszuschneiden war, konnte ich die Abbauwinkel für die Grube einfach dort anzeichnen (Bild 7).

Mit einer Stichsäge war das vier Millimeter starke Sperrholz der Umrandung schnell durchtrennt, dann konnte mit Stemmeisen und Bastelmesser die Abbaugrube grob aus dem Hartschaumuntergrund geschnitten werden (Bild 8). Wegen der Länge des Schaufelradarms musste da-

bei die als Anlagenuntergrund dienende 40-Millimeter-Hartschaumplatte nach unten durchstoßen werden. Unter die entstandene Öffnung habe ich ein Stück gleichartiger Platte geklebt (Bilder 9 und 10).

Anschließend wurde die Aushubgrube mit braunem Modellgips verspachtelt und mit braunem Acrylspray der bestehenden Moorlandschaft angepasst (Bilder 11 und 12). Mit Torfimitat aus dem Set 1251 von Busch habe ich Boden und Wände der Grube gestaltet (Bilder 13 und 14). Die Übergänge von neuer zu alter Landschaft wurden mit unterschiedlichen Grasfasern getarnt und damit geschlossen. Auch die Wagen der Lorenbahn bekamen eine Ladung aus Torfimitat (Bilder 15 und 16).

SPANNUNG GUT, ALLES GUT

Nach diesen gestalterischen Arbeiten war es nun möglich, nach einer weiteren Stellprobe die Trageleine für den Ausleger des Eimerkettenbaggers passgenau über die Umlenkrollen zu ziehen, sie zu spannen und zu befestigen. Damit war der Bagger fertig für den Einbau.

Weil der Bagger nicht auf dem H0-Gleis verschiebbar sein soll, habe ich ihn darauf festgeklebt. Damit beim Betrachter der Eindruck entsteht, der Schaufelradarm würde sich Meter für Meter durch den Torf fräsen, wurde auf einer Seite des Auslegerarms die Torfschicht durch eine dicke Lage zusätzlichen Streumaterials verstärkt (Bilder 17 und 18). Nachdem das Motiv mit Figuren und Kleinteilen ausgestattet war, war der Einbau des Eimerkettenbaggers abgeschlossen. Für die kleine Torfbahn-Anlage ist dieses Modell eine echte Bereicherung, die nicht nur optisch interessant ist, sondern auch die Möglichkeit bietet, das Thema „Torfabbau“ wirklichkeitsnah zu gestalten. □



–Anzeige –

modellbau WELS

23. - 25. März 18

- Int. Modulanlagen & Workshops
- Alles für Profis & Einsteiger
- Tolle Messe-Angebote

**Tickets
sichern**



Messe Wels
www.modellbau-wels.at

GUTSCHEIN

Ermäßigter Messeintritt € 9,00 (statt 11,-)
Gültig für 1 Person, einzulösen an den Tageskassen. Barabläse nicht möglich.
Ermäßigtes Ticket auch online unter www.modellbau-wels.at erhältlich.

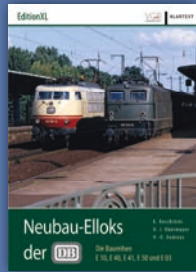
Eisenbahn-
Journal

Die Eisenbahn im XL-Format

Weitere XL-Bände



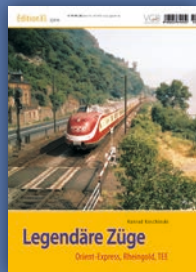
Die DB in den 1950ern, 1960ern und 1970ern
Best.-Nr. 601501



Neubau-Eloks der DB
Best.-Nr. 601502



Erz, Stahl und Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legenden der DB
Best.-Nr. 601603



DB-Dieselloks der 1950er-Jahre
Best.-Nr. 601701



Die letzten Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702

EditionXL

VGB KLARTEXT



NEU

Kult-Dieselloks der

Die Baureihen V 180, V 200, 130-132 und 142 der Deutschen Reichsbahn



Konrad Koschinski
Dr. Franz Rittig
Manfred Weisbrod

„Dicke Babelsbergerin“, „Tagitotrommel“ und „Ludmilla“ standen von den 1960er- bis in die 1980er-Jahre für den Traktionswechsel bei der DDR-Reichsbahn – heute haben sie Kultstatus bei den Eisenbahnfans. Dieser neue Sammelband, entstanden aus teilweise längst vergriffenen Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals, lässt die Entwicklung und Einsatzgeschichte der DR-Baureihen V 180, V 200 sowie 130-132 und 142 Revue passieren. Ausführliche Kapitel befassen sich mit Konstruktion und Technik dieser Großdieselloks. Viele historische Bildraritäten, darunter zahlreiche großformatig wiedergegebene Farbfotos, dokumentieren Betrieb und Einsätze der nicht zu überhörenden Diesel-Brummer, von denen einst über 1.600 Exemplare über die Gleise der DDR-Reichsbahn rollten.

Best.-Nr. 601801 | € 19,95

Erscheint Ende März 2018

Das ist die Edition XL: DIN-A4-Großformat · 240 Seiten · Softcover-Einband · über 400 Fotos

je nur
€ 19,95



www.facebook.com/vgbahn

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

MESSE

Sinsheim günstiger

Auch 2018 kommen die Leser des Eisenbahn-Journals wieder mit Rabatt zu den Attraktionen der Ausstellung „Faszination Modellbahn“ in Sinsheim. Zu sehen sein werden dort vom Freitag, 9. bis Sonntag, 11. März nicht nur eine Menge interessanter Anlagen, sondern auch viele der auf der Spielwarenmesse präsentierten Neuheiten dieses Jahres. Öffnungszeiten sind von 9 bis 17 Uhr.

Nutzen Sie die Gelegenheit, mit unserem Ermäßigungsgutschein (rechts) Geld zu sparen, wenn Sie die neuesten Entwicklungen der Branche selbst in Augenschein nehmen! Statt zehn Euro zahlen Sie als EJ-Leser dann nur acht Euro Eintritt. Sie müssen allerdings den Gutschein im Original vorlegen, also entweder im Heft oder ausgeschnitten. Kopien gelten nicht.

Außer wichtigen Herstellern von Modellbahnfahrzeugen und Zubehör finden Sie in Sinsheim natürlich auch den Stand un-

serer Verlagsgruppe Bahn. Dort präsentieren wir Ihnen das aktuelle und weitgehend vollständige Programm an Zeitschriften, Videos und Büchern unseres Hauses. Nutzen Sie die Gelegenheit, Ihre Literatur- und

Filmbestände zu ergänzen und neue Themen zu entdecken. Sollte der eine oder andere Artikel wider Erwarten doch einmal vergriffen sein, bekommen Sie ihn ohne Aufpreis nach Hause geliefert. **ku**

MESSE SINSHEIM ERMÄSSIGUNGSGUTSCHEIN*



09.-11. März 2018

**Eisenbahn
JOURNAL**

Neulandstraße 27 • D-74889 Sinsheim
Öffnungszeiten: Fr-So: 9 – 17 Uhr

Name:

Land:

PLZ/Ort:

statt € 10,-

€ 8,-

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



JETZT ZUM KENNENLERNEN! Unsere digitalen Bibliotheken

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



**EISENBAHN JOURNAL
Spessarttrampe
für nur €13,99**

eBooks sind im VGB-Online-Shop erhältlich, der BAHN-Kiosk ist als App gratis im AppStore und im Google-play-Store 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.



neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu

VGB MEDIATHEK

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

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!

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

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

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

25.02.: Britzer Modellbahn- + Spielzeugbörse von 10–13 Uhr im Gemeinschaftshaus am Lichtenrader Damm 198–212, 12305 Berlin, (Eingang Barnetstr.). Info: 030/6858650.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

25.02.: Modellbahn-Tauschmarkt, 9.30–15 Uhr, in der Stadthalle 65760 Eschborn, Rathausplatz 36. Info-Tel.: 06196/482129 (ab 19 Uhr, M. Etzel). www.eisenbahnfreunde-taunus.de

Besuchen Sie uns

09.03.–11.03.18

Faszination Modellbau in Sinsheim



Wormser Modellbahnboerse
67547 Worms, Klosterstr. 23
EWR-Kesselhaus (Nähe Obi)
Sonntag 04.03. von 11–16 Uhr

Veranstalter: Michels Modellbahnbörsen
Michael Günther, Osthofen, Tel.: 06242/1253
www.modellbahnboersen.de

www.modellbahnboerse-berlin.de
03.03.: 08056 Zwickau, Stadthalle.
04.03.: 01069 Dresden, Alte Mensa.
10.03.: 38871 Ilsenburg, Harzlandhalle.
11.03.: 12679 Berlin, Freizeit-Forum. Jeweils 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.
03.03.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. 04.03.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese. 11.03.: Fulda/Petersberg, Propsteihaus, Rathausplatz 1. Jeweils 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

03.03.: Große Modellbahn- und Modellautobörse in 88079 Kressbronn a.B., Neue Festhalle, 10–15 Uhr. Info: B. Allgaier, Tel.: 07551/831146.

03.03.: Modellbahnboerse von 10–14 Uhr, in der Tanzschule Diefert in Magdeburg, Albert-Schweitzer-Str. 16. Infos: www.mebf.de, Tel.: 0160/4437922.

04.03.: 65. Modellbahnboerse von 10–15 Uhr im Schleierhof Schleswig, Schwarzer Weg (Einfahrt Parkdeck). Kaufen, tauschen, Treffen Gleichgesinnter, Reparaturen vor Ort.

04.03.: 81. Modellbahn- und Modellautobörse mit reparier Café von 10–16 Uhr, Stadthalle, Georg-Schäfer-Platz in 64579 Gernsheim, Info-Tel.: 06158/7476510 oder www.mec-germsheim.de

04.03.: 55. Göttinger Tauschbörse der Eisenbahnfreunde Göttingen e.V. für Modelleisenbahnen, -autos und Zu-

behör, 10–16 Uhr, BBS II Göttingen, Godehardstr. 11, Nordeingang.

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

11.03.: Rossdorfer Modellbahn-, Auto-, Spielzeugmarkt, 10–15 Uhr, 64380 Roßdorf/DA, Rehberghalle. Info-Tel.: 06154/81388.

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

11.03.: 50. großer Zwönitzer Modellbahnmarkt, 10–15 Uhr, im Gasthof „Wind“, Zwönitz/Erzgebirge. Info: O. Günther, Siedlungsstr. 8, 08297 Zwönitz. Tel.: 037754/2954, www.zwoenitzer-modellbahnmarkt.de

17./18.03.: Börse und Eisenbahnausstellung auf 1200 qm in der „Maison des Loisirs“ in Ueberach (Elsass), Sa. 13.30–19 Uhr, So. 9.30–18 Uhr. Info-Tel.: 0033/3/88.07.75.39 oder train-moder@orange.fr, www.letraindelamoder@wifeco.com

18.03.: Modelleisenbahnausstellung und -boerse von 10–16 Uhr des MEC Bergheim (erft) e.V., Brieystr. 28, 50129 Bergheim. www.mec-bergheim.de

18.03.: Berliner Spielzeugbörse, 10–14 Uhr, Loewe-Saal, Ludwig Loewe-

Höfen, Wiebestr. 42, 10553 Berlin-Moabit. 030/7842346, 0173/3882000.

18.03.: 44. Heusweiler Modellbahnmarkt von 10–16 Uhr, im Sport- und Kulturhaus, Im Dorf 11, 66265 Heusweiler OT Wahlschied. Info: Modell-eisenbahnfreunde Heusweiler e.V., Tel./Fax: 06806/83493 G. Ziegler.

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

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

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

25.03.: Freisinger Modellbahnboerse von 9–13 Uhr in der Luitpoldhalle, 85356 Freising, Luitpoldstr. 1. Info: www.mec-freising.de

Weitere Veranstaltungshinweise finden Sie im Internet unter
<https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine>

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 sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.lok-doc-wevering.de

Märklin Modelleisenbahnanlage H0 420 x 180. Die Anlage hat M-Gleise, Stellpult mit 5 Transformatoren (analog), zahlreiche Bäume, Büsche, Lampen, div. Häuser. Sie kann in der Mitte geteilt für Selbstabh., Standort Bad Homburg. Tel.: 06172/301424.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Modellbau Menninghaus Fertiganlage in Spantenbauweise, System 330x100 mit 2. Ebene, Füße mit Höhenverstellungsschraube, H0 Gleiswendel 4 1/2 Kreis ohne Oberleitung, zweigleisig, Trassenbreite 170 mm mit Auf- und Abfahrtrasse, Bahndepotschublade mit verschließbarer Rollade Breite 110 cm, Tiefe 80 cm, Gesamtmaße: Länge 3,08 m, Breite 1,56 m, Höhe 0,82 m. Neupreis € 1.090,- / Verkaufspreis: € 350,- für Selbstabholer. Tel.: 040/86628852.

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

Verkaufe: Modelleisenbahn Spur S = Stadtilm, (1956–1964) 1 E-Lok, 1 Dampflokomotive, 5 Güter-, 2 Personen-, 1 Packwagen, Gleismaterial, org.Trafo, Kleinteile. Liste anfordern, unter E-Mail: Bernd.Romstedt@online.de.

Verkaufe umfangreiche Eisenbahnbüchersammlung aus Nachlass (10 große Kisten, u.a. EK, transpress, Franck) sowie ca. 16.000 Eisenbahnbilder (Handabzüge DR und DB ab 1960er sowie DBAG). Auswahl nur vor Ort in Dresden, Restposten zum Heusweilerfest in Chemnitz-Hilbersdorf im August 2018! Kontakt über matthias.hengst@gmx.de oder 0173/3690401.

PROFI-HILFE: www.modellbahn-aw.de

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 5/2018: 06.03.2018

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):

Keine
Briefmarken
senden!

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

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

O: T3 DR, T3 KPEV grün, BR 216 (V 160) weinrot, unbenutzt, 3 Pers.-Wg. m. Oberlicht, Metallräder. Tel.: 030/53002793.

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

www.spur-0.de

Triebwagen „Wassertalbahn“ 0e - KS blau, Diesellok 0e - KS gelb - Fertigmodelle, Preise € 150,- bis € 250,- o.n.V. ralf.fest@gmx.de oder Tel.: 0171/3351440.

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

www.mbs-dd.com

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

H0-Sammlung wird verkauft. Loks und Wagen von Fleischmann, Roco, Trix, Piko, Liliput u.a. 2-Leiter analog und digital. Meist originalverpackt und in einem guten Zustand. Günstige Preise. Liste anfordern: hl.kratz@t-online.de.

www.modellbahnritzer.de

www.modellbahn-kepler.de

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

www.modellbahn-pietsch.com

www.modelltom.com

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.modellbahnzentrum-ueringen.de

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe H0 Märklin Insider 39080 VT08. Märklin Insider 42080 Weltm. Wagen 1954. Märklin Insider 30159 Krokodil braun. Alles unbespielt mit Org. Verp. Tel.: 07275/913827.

www.carocar.com

www.modelltechnik-ziegler.de

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

www.Modellbau-Gloekner.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Verkaufe umfangreiche Märklin-Digital-Anlage mit Ecos II, Landschaftsmaterial, Häusern, Figuren u.s.w. Liste mit Fotos und Preis über WhatsApp 0162/8487761.

www.puerner.de

PROFI-HILFE: www.modellbahn-aw.de

FLEISCHMANN H0 rollendes Material (ca. 40 Loks, 170 Waggon), Zubehör und Modellgleise 60er-90er Jahre. Weiterhin im Trödelhaus Bruchweg 30, 41571 Viersen-Dülken. Mi 12-19h + Sa 10-16h. Info 01575 9326616 oder siegbertdahmen98@gmail.com.

www.zuz-modellbahn.com

www.moba-tech.de

H0-Verkauf aus einem Nachlass. 10 div. Lokomotiven u. Triebwagen von Roco, Fleischmann u. Liliput, ca. 85 Waggon, Roco-Gleise. Weichen und Drehscheibe, FMZ-Zentrale und Decoder für Lokomotiven und Weichen, viele Gebäude und div. Zubehör, ca. 50 Wiking-Autos. Überwiegend guter Zustand. Besichtigung möglich, nur Gesamtverkauf an Selbstabholer. Infos und Liste unter Tel.: 04405/8458 oder E-Mail wum.hoefer@ewetel.net.

www.augsburger-lokschuppen.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

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

www.koelner-modell-manufaktur.de

Märklin H0: Metallgleise, viel rollendes Material und Sonderreihen zu verkaufen. Liste und Info bei wilhelm.fritzen@t-online.de bzw. 0160/90877315.

www.jbmodellbahnservice.de

www.suchundfind-stuttgart.de

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Suche das Buch Bahnbetriebswerke, zahle € 100,-. Suche das Heft Bahnbetriebswerke Nr. 2 Eisenbahn-Kurier. Suche in Spur N 1:160 BR 44, zahle fairen Preis. Tel.: 0173/3514682.

1:220 www.klingenhoefen.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

www.modellbahn-kepler.de

www.hilker-modellbau.de
Anlagenplanung, Modellbahnbau und mehr. Tel.: 05155/8575, 31860 Emmertal

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

Suche dringend Heki-Module: 9132, 9157, originalverpackt oder wenn gebraucht garantiert funktionsfähig. Angebote an E-Mail: gertrude.biber@aon.at, Tel.: 0043/7612/66094.

Verkäufe Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de

www.modellbahn-kepler.de

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

Mehr als 600 Titel direkt verfügbar! Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstentfeldbruck www.vgbahn.de

Moderne Eisenbahn/Eisenbahnmagazin Heft 1/1963 bis Heft 12/1995, nur zusammen für € 50,- abzugeben. Selbstabholung (Gewicht), 06667 Weissenfels. Kohlsche, Tel.: 03443/3419223 AB.

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

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

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

Moderne Eisenbahn/Eisenbahnmagazin Heft 1/1963 bis Heft 12/2011 mit Messesonderheften, teils in Ordnung, nur zusammen für € 90,- abzugeben. Selbstabholung (Gewicht), 06667 Weissenfels. Kohlsche, Tel.: 03443/3419223 AB.

Gesuche Dies + Das

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

Suche Original-Ellokschilder der ehemaligen Deutschen Bundesbahn. Kann im Tausch Dampflokchilder und Märklin-H0-Modelle anbieten. Gleichfalls suche ich Fabrikschilder von Jung, Hanomag + Borsig. Tel.: 0175/5739648 o. 0711/20922081.

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

Suche Trix Express, 4 Stck. Trenngleis Nr. 34382, 4 Stck. Anschlussklemme 66531, 4 Stck. Anschlussklemme 66532, 4 Stck. Übergangsgleis 34389, letztere von Blechprofil auf Neusilber. Tel.: 07551/3975.

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.

Modellbahnsammlung in Z, N, TT, H0 bei guter Bezahlung gesucht. Seriöser Modellbahner freut sich auf ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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: annedettefgerth@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.

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.

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

LGB-Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle bei guter Bezahlung von Modellbahner gesucht. Ich freue mich auf ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche Märklin Maxi Museumsausgaben Circus Maximale Lok 54503, Planwagen 54854, Tankwagen 54855, Krokodil braun 5757, grün 5758, 5756, Märklin Replikas, Auto, JU52, Dampfmaschine usw. Märklin Katalog 1960/61 D DM. 07522/21852.

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

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.

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.

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.

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.

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

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.

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

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

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

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.

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.

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

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

www.lokankauf.de

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

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

Suche 4-teiligen Triebwagenzug der DR VT 18.160S von Kato. Angebote bitte an Ronny Geppert, Altmittweida, 0172/3411308.

www.vgbahn.de

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

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

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

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

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.

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.

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.

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 Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Sonstiges

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.puerner.de

Urlaub, Reisen, Touristik

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

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

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

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

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

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

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



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



Volldampf voraus für zwei außergewöhnliche Stars der Schiene

NEU



Usedom – ein beliebtes Urlaubsziel an der Ostsee. Die Insel kann seit preußischen Zeiten mit einer interessanten Eisenbahn aufwarten, die einst über die bekannte Karminer Brücke die Verbindung nach Berlin herstellte. Das ist ebenso Geschichte wie der reguläre Einsatz der Baureihe 86, die den Betrieb auf der Inselstrecke einst beschleunigt hatte. Diese DVD erinnert mit historischen Aufnahmen und vor allem mit einer eindrucksvollen Reportage vom Sondereinsatz der Preß-Lok 86 1333 an diese Zeit. Markenzeichen der Usedomer 86er waren deren Windleitbleche. Für die Fahrten auf Usedom erhielt 86 1333 ebensolche Bleche – und die passende Beschilderung als 86 1323-4. Neben der faszinierenden Dampfgeschichte werden natürlich auch viele andere Aspekte der Usedomer Bahngeschichte lebendig und informativ geschildert.



Ursprünglich bei Henschel für den Export gebaut, kam unser Star der Schiene 1954 zur Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FK). Doch die moderne Lok kam zu spät, Diesel- und Elektroloks versprachen eine schönere Welt und so landete die 262 nach nur 15 Dienstjahren auf dem Abstellgleis. Nach vielen Jahren in der Schweiz kauften schließlich die Bahnbetriebe Blumberg die alte FK-Lok 262 und hauchten ihr neues Leben ein. Seit 2015 ist sie das Zugpferd für den historischen Verkehr auf der berühmten Sauschwänzlebahn. In diesem Film beleuchten wir die aufregende Geschichte dieser Lokrarität. Einsatz, Unfall und Abstellung bei der FK zeigen wir in seltenen historischen Aufnahmen. Die umfangreiche Aufarbeitung im Dampflokwerk Meiningen und der heutige Einsatz auf der Sauschwänzlebahn runden dieses faszinierende Lokportrait ab.

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

Laufzeit 65 Minuten • Best.-Nr. 6389 • € 16,95

VCB
VERLAGSGRUPPE BAHN

Erhältlich direkt bei:

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



Modell-Anlagen pur!

Viele authentische Details und Anregungen, brillante Bild- und Tonqualität

Die erfolgreiche DVD-Reihe als Spezial

WEITERE FASZINIERENDE MOBA TV-SPEZIAL-AUSGABEN



DVD Best.-Nr. 7700
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7701
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7702
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7704
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7705
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7706
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7707
€ 14,80

Lassen Sie sich inspirieren vom schönsten Hobby der Welt! Erleben Sie jetzt unglaubliche Vielfalt mit traumhaften Anlagen. Hagen von Orloff und sein Team zeigen Ihnen sieben ausgewählte Modellbahnen zum Staunen und Genießen.

Moba-TV Spezial 8:
60 Minuten Laufzeit
Best.-Nr. 7708 • € 14,80



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

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

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

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

45479 Mülheim

MODELLBAHN LÄDCHEN EULER
K. EULER
 Grabenstr. 2
 Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 3059996
 modellbahn-euler@aol.com
FH

67655 Kaiserslautern

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

49078 Osnabrück

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

69214 Eppelheim/Heidelberg

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

10318 Berlin

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

31860 Emmerthal

MODELLBAHNBAU HILKER
 Schloßstr. 26
 Tel.: 05155 / 8575
 www.hilker-modellbau.de
FH

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

10589 Berlin

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

33102 Paderborn

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

53111 Bonn

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

71334 Waiblingen

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

10789 Berlin

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

34379 Calden

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

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

12105 Berlin

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

40217 Düsseldorf

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

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

14057 Berlin

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

42289 Wuppertal

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

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

22083 Hamburg

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

44141 Dortmund

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

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

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

75339 Höfen

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

77948 Friesenheim**Blaulichtmodelle
FEUER1.de**

Schwalbenweg 2
Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845
www.feuer1.de • info@feuer1.de
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®**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 Steckermaier**

Landschuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
www.steckermaier.de
steckermaier@steckermaier.de

FH/RW EUROTRAIN®**90478 Nürnberg****MODELLBAHN
Helmut Sigmund**

Schweiggrstr. 5
Tel.: 0911 / 464927

EUROTRAIN®**95676 Wiesau****MODELLBAHN PÜRNER**

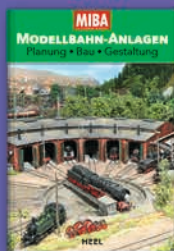
Südweg 1
Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
www.puerner.de
modellbahn@puerner.de

FH**CH-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**MIBA-BUCH**

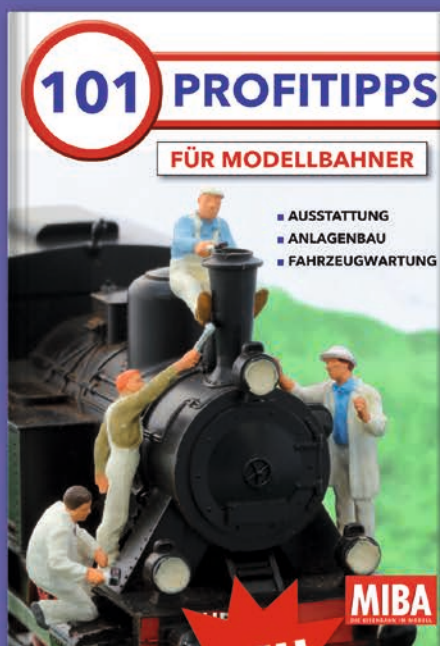
HOBBYWERKSTATT MODELLEISENBAHN

**Modellbahn-Anlagen
Planung, Bau, Gestaltung**

224 Seiten im Format
21,4 x 28,6 cm, gebunden,
ca. 450 Abbildungen
Best.-Nr. 15088141
€ 14,99

**Das große
Gleisplanbuch**

240 Seiten, Format
21,3 x 28,6 cm, Hardcover,
mit 111 farbigen Gleisplänen,
75 3D-Schaubildern, über 90
Skizzen und Zeichnungen
sowie mehr als 100 Fotos
Best.-Nr. 15088129
€ 14,99

**101 Profitipps für
Modellbahner**

Dieser praktische Ratgeber entstammt den Werkstätten der MIBA-Modellbahn-Profis. Immer wieder stehen Modellbauer vor der Frage, welche Werkzeuge und Materialien sich für welches Selbstbauvorhaben eignen. Nun zeigt dieser kompakte Sammelband, was in einer gut ausgestatteten Modellbahn-Werkstatt nicht fehlen darf, wie die unterschiedlichsten Werkstoffe bearbeitet werden und wie sich die angestrebten Ergebnisse verbessern lassen. Ein „Schrauber-Buch“ mit unzähligen Anwendungsbeispiele aus der langjährigen Praxis der Autoren, das in keiner Modellbahn-Bibliothek fehlen darf!

208 Seiten, Format 18,0 x 26,0 cm, Softcover, über 650 Abbildungen
Bestell-Nr. 15088146 | € 24,99

VORSCHAU APRIL



VORBILD Bahnregion Wetterau „Friddberscher“ Allerlei Lokporträt E 18

Die E 18
Dampf-Klassik
P 8 bei der DR

MODELL Das besondere Diorama Station für Schiebeloks Anlagenporträt Rittnerbahn Fahrzeuggestaltung Drehgestelle patinieren

EJ 4/18 erscheint am 21. März 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, Konrad Koschinski, Marcus Hehl,
Axel Johansen, Stefan Pfütze, Dirk Bahnsen, Gabi Brandl,
Josef Brandl, Andreas Stirl, Günter Ordon, Emmanuel
Nouailier, Horst Meier, Wolfgang Langmesser, Karl Gebele

Redaktionssekretariat

Claudia Klausnitzer (-227)



Verlagsgruppe Bahn GmbH

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

Geschäftsführung

Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

Verlagsleitung

Thomas Hilge

Anzeigenleitung

Bettina Wilgermeir (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout

Evelyn Freimann (-152)

Vertriebsleitung

Elisabeth Menhofer (-101)

Vertrieb und Auftragsannahme

Petra Schwarzenndorfer (-105), Ingrid Haider (-108),
Angelika Höfer (-104), Sandra Corvin (-107)

Marketing

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

Außendienst, Messen

Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV GmbH & Co. KG,
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,
Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo - Service

FUNKE direkt GmbH & Co. KG,
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,
Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

Erscheinungsweise und Bezug

Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80
Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)
Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit
gekündigt werden.

Bildbearbeitung

Fotolitho Varesco, Südtirol

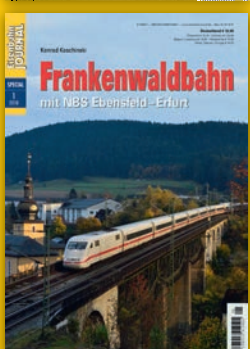
Druck

Vogel-Druck, Würzburg

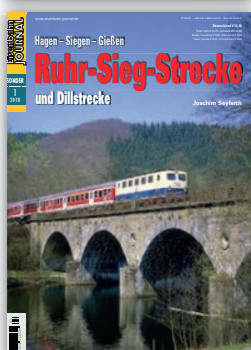
Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unverlangt eingesendetes Text- und Bildmaterial kann 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





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*



Träumend durch das Rheintal

90 Jahre Rheingold

Ein beeindruckendes Set zu dem wohl wunderbarsten Reiseerlebnis der frühen dreißiger Jahre. Liebevoll und detailreich umgesetzt mit dem Blick für das Besondere. Lauschen Sie zum Beispiel einer Unterhaltung im Salonwagen oder genießen Sie die abendliche Reise bei einem Glas Champagner.



Der exklusive Märklin Artikel **26928** ist nicht über unseren Onlineshop sondern nur über ausgewählte Händler bestellbar. Bitte sprechen Sie dazu Ihren Händler direkt an.



Highlights:

- Digital-Decoder mit vielfältigen Betriebs- und Soundfunktionen neben der Lokomotive auch im Gepäckwagen.
- Lokomotive mit Führerstandbeleuchtung und Feuerbüchsenflackern.
- Wagen mit serienmäßig eingebauten Innenbeleuchtungen.
- Aus Anlass des Jubiläums „90 Jahre Rheingold 1928“.
- Durchnummeriertes Echtheitszertifikat liegt bei.

Wechselstrom



26928 Zugpackung „Rheingold 1928“

Einmalige auf weltweit 2.999 Zugpackungen limitierte Auflage.

märklin
H0



€ 899,99 *

Gleichstrom



21928 Zugpackung „Rheingold 1928“

Einmalige auf weltweit 699 Zugpackungen limitierte Auflage.

TRIX
H0



€ 899,99 *