

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

**Bahnregion Wetterau:  
Das „Friddberscher“ Allerlei  
Ein besonderes Diorama:  
Station für Schiebeloks  
Fahrzeuggestaltung:  
Drehgestelle patinieren**

E-Lok-Historie E 18

# Edelross





**[www.donnerbuechse.com](http://www.donnerbuechse.com)**

**In unserer Gebrauchtware bieten wir Ihnen:**

- ➔ Große Auswahl an gebrauchten Loks, Wagen und Zubehör aller Spurgrößen**
- ➔ Modellautos in den Spurgrößen N und H0**
- ➔ Historische Blechbahnhöfe und Fahrzeuge**
- ➔ Bausätze von Spur Z bis H0**
- ➔ Großer Fundus gut erhaltener Ersatzteile**
- ➔ Gebrauchtes Gleismaterial Spur Z bis H0**
- ➔ Regelmäßige Ankäufe von Sammlungen**

**Kontakt: Herr Schlösser**

**Vogteistr. 18a • 50670 Köln • Tel.: 0221/37 99 90 08**

**E-Mail: [info@donnerbuechse-gebrauchtware.com](mailto:info@donnerbuechse-gebrauchtware.com)**

**Öffnungszeiten**



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

**Sa.: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr \***

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

**>>>> Montag: Ruhetag <<<<**





## VORBILD

### 4 Erinnerungen

Ludwig Rotthowe: Motive mit Empathie

### 14 E-Lok-Historie

Edelross E 18

### 24 Bild des Monats

Trainspotter „Brösel“

### 26 Bahn-Regionen

Die Wetterau: „Friddberscher“ Allerlei

### 38 Momente

Klossek und die Krähen

### 40 Dampf-Historie

P 8 bei der DR: Spätes, aber jähres Ende

### 47 Galerie

Bilder von Dietmar Beckmann

## MODELL

### 57 Brekinas Messe-Coup

H0-Metz-Drehleiter auf MB-Kurzhauber

### 58 Kleines Schmuckstück

H0-Turmtriebswagen 703 von Liliput

### 60 12. Modellbauwettbewerb, Folge 14

Schlafplatz der Schiebloks

### 70 Anlagenporträt

Unter Schlern und Rosengarten

### 76 Bausatz-Optimierung

Mach mehr aus „Deinste“

### 82 Drehgestelle altern

Dezent dreckig

### 86 Fahrzeug-Optimierung

Gütertriebwagen: Blick nach innen

### 88 Gleisplan Wasserburg

Bahnhof mit Durchschlupf

### 94 Beladungs-Tipps

Marmor statt Panzer

## RUBRIKEN

### 10 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

### 54 Neuheiten

Modelle des Monats

### 97 Messevorschau

### 98 Händler, Börsen & Mini-Markt

### 106 Vorschau und Impressum





## Motive mit Empathie

**A**ltmeister der Eisenbahnfotografie haben uns ein in zeitgeschichtlicher wie stilistischer Hinsicht vielfältiges Spektrum von historisch wertvollen Aufnahmen hinterlassen. Während zum Beispiel Carl Bellingrodt für seine dokumentarischen Fotografien mit meist komplett, aber dafür klein im Motiv abgebildeten Zügen gerühmt wird, verstand es Ludwig Rotthowe wie kein anderer, Loks und Züge relativ dominant und groß in den Fokus zu rücken und dennoch viel vom Drumherum – Landschaft, Orte, Bahnhöfe – mit abzulichten. Führte der eine Stil zu stets ähnlich wirkenden und für manchen Betrachter eher langweiligen Bildern, so hat Rotthowes Sicht der Dinge stets empathische Bildkompositionen mit eindrucksvoller motivlicher Spannung hervorgebracht, auf denen uns Atmosphäre und Emotionen vergangener Eisenbahnzeiten nahezu spür- und greifbar bewahrt wurden. Auf zahlreichen seiner Aufnahmen kommt neben den bahnhistorischen Aspekten auch viel vom jeweiligen Zeitgeist zum Ausdruck, vor allem, wenn er seine Perspektive auch auf die Menschen im Umfeld der Eisenbahn richtete und Personal, Fahrgäste oder Passanten mit ins Motiv einbezog – eine Sichtweise, die bei Bellingrodt-Fotos leider so gut wie nie zu finden ist. Insofern sind die Bilder von Ludwig Rotthowe in hohem Maße von doppelter historischer Bedeutung. Die besondere Wertschätzung seines Schaffens lässt sich auch daran erkennen,

dass seine Fotos jahrzehntelang in zahllosen Eisenbahnzeitschriften und -büchern veröffentlicht wurden.

Ludwig Rotthowe, der im Oktober 2017 80-jährig verstarb, war aber nicht nur ein begnadeter Fotograf mit geschultem und freigeistigem Blick, sondern auch ein großartiger Mensch. Er beantwortete stets freundlich und kooperativ die Bildanfragen aus unserer Redaktion wie auch von anderen Verlagen und lieferte schnell und zuverlässig seine Aufnahmen zum jeweiligen Thema, zumeist prägnante großformatige Schwarzweiß-Abzüge, darunter viele wundervolle Hochkantbilder, die bei so vielen Fotografen Fehlanzeige sind. Bei alledem zeigte Rotthowe vornehme Zurückhaltung, Selbstinszenierung oder Zurschaustellung seines fotografischen Könnens und Bildarchivs gehörten nicht zum Repertoire des sympathischen Münsterländers, sodass es bei dieser fast übergroßen Bescheidenheit schon ein Glück war, wenn er mitunter dennoch auch ohne speziellen Auftrag die eine oder andere besondere Geschichte zu einigen seiner Aufnahmen zu Papier brachte und der Redaktion anbot – und dies stets mit einer gewissen Eleganz handschriftlich, niemals mit Schreibmaschine, geschweige denn Computer. Mit einigen ausgewählten Bildern aus seinem großen Fundus, der in den vergangenen rund 30 Jahren im Eisenbahn-Journal veröffentlicht wurde, soll auf diesen Seiten nochmals an das Schaffen von Ludwig Rotthowe erinnert werden. GZ

**Oben:**  
Mit dem D 165 nach Berlin Friedrichstraße rollt eine Reko-01.5 der DR, die 01 508, in Hamburg Hbf ein (Sommer 1968).

**Rechte Seite:**  
18 538 in Lindau Hbf beim Zusammenstellen ihres Schnellzugs nach München (Juli 1956).









**Oben:**  
Nach einem späten Wintereinbruch im Sauerland an Ostern 1964 kämpft sich die 03 1050 mit einem Eilzug zwischen Olsberg und Brilon Wald voran.

**Links:**  
Winterdienst im tief verschneiten Bw Bestwig (1968).

**Rechts:**  
Vor dem Bremen-Frankfurter Heckeneilzugpaar glänzten Kasseler V 160 mit Langläufen – hier 216 101 mit E 452 nach Frankfurt (Main) in Brilon (27. November 1971).











**Oben links:**  
Mit einem Güterzug  
Richtung Ruhrgebiet  
verlässt die 50 1358  
den Überhol-  
bahnhof Ems  
(November 1955).

**Oben rechts:**  
Mit E 587 aus  
Goslar am Haken  
ist die Olden-  
burger 212 016  
im Urlauber-  
und Ausflugsziel  
Norddeich Mole  
angekommen  
(10. August 1968).

**Links:**  
1957 waren an der  
Hohenzollernbrücke  
in Köln noch hoch-  
karätige Fernzüge  
mit Schnellzug-  
dampflok zu sehen.  
Die Düsseldorfer  
38 2643 hat hier  
bei ihrer Ausfahrt  
aus dem Kölner Hbf  
jedoch nur einen  
Personenzug am  
Haken.

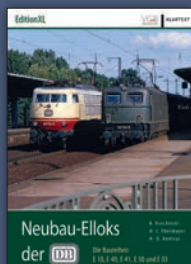


# Die Eisenbahn im XL-Format

## Weitere Bände aus der Edition XL



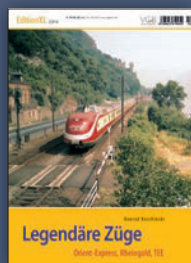
Die DB in den 1950ern, 1960ern und 1970ern  
Best.-Nr. 601501



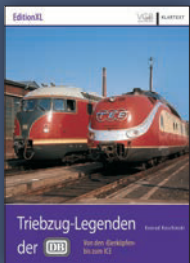
Neubau-Elloks der DB  
Best.-Nr. 601502



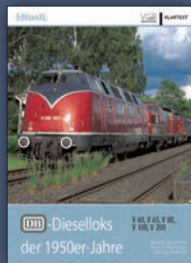
Erz, Stahl und Eisenbahn  
Best.-Nr. 601503



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  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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“, „Taigotrommel“ 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.

**240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband, ca. 440 Farb- und historische Schwarzweißbilder**  
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.de/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, www.vgbahn.de

VGB  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



## BAUREIHE 120 BEI DER DB AG

### Der Abschied rückt näher

Am 1. Februar 2018 wurden 120 124, 120 131, 120 135, 120 138 und 120 156 vom Stillstandsmanagement Hamm zur Firma Bender überführt. Damit verringert sich der 120-Bestand bei der DB AG auf aktuell 44 Lokomotiven. Davon sind 33 Loks DB Fernverkehr in München zugeordnet, es handelt sich hierbei um 120 101 – 105, 108, 111, 113 – 115, 118 – 120, 123, 126, 127, 132 – 134, 137, 143 – 152, 155, 157

und 159. Acht DB-Regio-Loks verteilen sich auf Rostock (120 201 – 205) und Aachen (120 206 – 208, letztere nur noch als Ersatzteilsponder). Die Rostocker Lokomotiven ziehen im Mischbetrieb mit Loks der Baureihe 182 den Hanseexpress zwischen Hamburg und Rostock sowie den IRE Hamburg – Berlin. Die Aachener Loks teilen sich einen eintägigen Umlauf auf dem Rhein-Sieg-Express zwischen Aachen und Siegen. Beim FTZ Minden sind 120 125 und 153 im Bestand. Bei 120 153 handelt es sich um die zwischenzeitlich mit

FTZ-Seitenwerbung versehene ehemalige 120 501. Beide Loks werden bundesweit meist vor Messzügen eingesetzt. Die ehemalige 120 160 ist als gelbe 120 502 bei DB Netz bundesweit im Einsatz und somit die einzige nicht verkehrsrote Lok dieser Baureihe, wenn man die rot-beigefarbene 120 004 des DB Museums Koblenz-Lützel ausnimmt. Von den 60 Serien- und fünf Vorserienloks sind damit bereits vierzehn Maschinen ausgemustert. Zwei weitere Loks sind zwar noch im Bestand, aber bereits abgestellt.



Langsam heißt es Abschied nehmen: Noch gehören die Loks der Baureihe 120 zum Bahnalltag, wie 120 137 bei Rottweil im Dezember 2016 vor dem IC 185 nach Zürich. Doch bis 2020 sollen die formschönen Drehstrompionierinnen bei der DB AG aus dem Betriebsdienst verabschiedet werden.

FOTO: AXEL WITZKE

## DIE LÄNDERBAHN GMBH

### Mehr Farbe beim Alex

Seit dem Fahrplanwechsel verkehrt der von der Länderbahn GmbH (DLB) betriebene Alex auf der Verbindung zwischen München und Prag im Zweistundentakt. Weil man zudem Verspätungen beim Flügelverkehr künftig besser vorbeugen möchte, hat sich die Länderbahn GmbH entschieden, die ER 20-Flotte des Alex kurzfristig um weitere Maschinen aufzustocken. Zu diesem Zweck hat die DLB bei Beaconrail die Eurorunner 223 001 und 013 gemietet. Auch die Integro-Lok 223 152 kommt zwischenzeitlich vor Alex-Züge zum Einsatz.



Die Mietloks des Typs ER 20 werden meist auf den Allgäustrecken nach Lindau und Oberstdorf eingesetzt. Gelegentlich sind sie jedoch auch auf dem Nordast des Alex nach Hof zu Gast. So auch am 26. Januar 2018 die ER 02-013 (223 013), die seit Dezember 2017 den Bodensee-Verkehrsverbund „bodo“ mit einer farbenfrohen Sonderlackierung bewirbt. FOTO: STEFAN WINKLER



Am 19. Februar 2018 ist die 223 152 der Integro mit den vereinten Zugpaaren aus Prag und Hof bei Zeitlarn in der Nähe von Regensburg unterwegs. Von dort führt der Weg des Zugs dann weiter nach München Hbf.

FOTO: TOBIAS MEYER



Am 15. und 16. Februar 2018 fanden am Fuße der Hunsrückquerbahn Schotterarbeiten statt. Zwischen Langenlonsheim und Windesheim führte 215 082 einen Zug aus „railpro“-Schüttgutwagen über die sonst für den Bahnverkehr stillgelegte Strecke. Der Schotter wurde per LKW an den ehemaligen Haltepunkt Klonigersmühle gebracht und von dort mit zwei Baggern auf die Wagen verladen. Der Zug brachte dann in mehreren Arbeitsgängen den Schotter an und in das Gleis. Grund für diese aufwendigen Arbeiten ist ein Traftransport nach Windesheim, der noch in diesem Jahr stattfinden soll.

FOTO: ELIAS WINGENFELD



Dienstbeginn mit Hinternissen: Die bei der DB AG ausgemusterte 241 449 ist seit ihrer Revision im Januar 2018 für die Starkenberger Baustoffwerke (SBW) unterwegs. Wenige Tage nach Abschluss der Hauptuntersuchung erlitt die Lok allerdings einen Laufbuchsenriss und fiel durch die Reparatur geraume Zeit aus. Am 26. Januar 2018 zeigte sich die Lok in Leipzig. Mittlerweile ist die Lok repariert und kommt für die SBW vor Baustoffzügen zum Einsatz.

FOTO: HELMUT SANGMEISTER

– ANZEIGE –

*Wir bringen den Schienengüterverkehr  
in Bayern voran.*

***Dazu brauchen wir  
die Besten!***

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

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

**Weitere Infos unter: [www.IGE-BAHN.de](http://www.IGE-BAHN.de)**

**IGE**  
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

*Wir verbinden Bayern.*





Die SBB Cargo International taufte ihre neue Vectron-Lokomotive 193 463 am 5. Februar 2018 auf den Namen Duisburg. Der Festakt fand auf dem Duisburger Firmengelände der SBB im Beisein von Duisburgs Bürgermeister Manfred Osenger und SBB Cargo-Chef Michail Stahlhut statt. Bei der Maschine handelte es sich um eine von insgesamt 18 Vectron-Mehrsystemlokomotiven, welche die SBB Cargo im Januar 2017 bei Siemens bestellt hatte. Die Loks sind für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland, Österreich, Italien und der Schweiz vorgesehen.

FOTO: MALTE WERNING

Nach langer Wartezeit konnte die Brohltalbahn zum Jahreswechsel ihre neue 218 396 in Empfang nehmen. Von nun an soll sie den dreimal wöchentlich verkehrenden Aluzug vom niederrheinischen Voerde-Spellen nach Koblenz bespannen. Vor einem solchen passiert die frisch lackierte Maschine am 26. Januar 2018 den Bahnhof Düsseldorf-Rath auf dem Weg nach Koblenz.

FOTO: MARCUS HENSCHEL



Lange Zeit hatte die 110 278 der Basler Centralbahn AG ihr verkehrsrotes Farbkleid aus DB AG-Zeiten behalten. Seit Jahresbeginn erstrahlt die Lok allerdings im klassischen Bundesbahn-Blau. In ihrer schmucken neuen Lackierung bespannte die Lok am 24. Februar 2018 gemeinsam mit der beige-blauen Centralbahn-Bügelwalze 110 383 bis München-Ost den sogenannten „Krokus Express“ von Den Haag nach Bludenz. Gemeinsam mit den ebenfalls in den Centralbahn-Hausfarben gehaltenen Wagen erinnerten die beiden Loks bei Lehrberg an vergangene Bundesbahn-Zeiten.

FOTO: STEFAN EISENHUT



**April 1958:** Die aktuell bekannte und weiterhin betriebsfähige Dampflokomotive 41 360 wird von Mitte des Monats an durch die Henschel & Sohn GmbH in Kassel einschließlich Verbrennungskammer-Kessel, Mischvorwärmer Bauart 1957



**April 1958:** Die elf verbliebenen DB-95er werden ausgemustert.

und Einfachventil-Heißdampfregler auf Ölhauptfeuerung umgebaut + + + Manfred Schell, der spätere langjährige und streitbare Vorsitzende der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer (GDL), beginnt in der DB-Lehrwerkstatt in Aachen seine Eisenbahner-Laufbahn und wird zunächst Rohrbläser und Heizer + + + Zum Ende des Monats werden alle elf verbliebenen Maschinen der Bundesbahn-Variante der Baureihe 95 ausgemustert; zuletzt waren sie im Schubdienst auf der 1957 elektrifizierten Spessarttrampe im Einsatz

**April 1968:** Die DB kündigt an, nach und nach die bislang fahrenden TEE-Züge durch die bis zu 200 km/h schnell fahrenden Intercity-Züge zwischen den Ballungszentren zu ersetzen + + + Nach ers-

ten Feldversuchen wird der Fahrradverleih auf Bahnhöfen bundesweit ausgeweitet + + + Für die Strecke Ansbach – Bechhofen (ex KBS 420c) wird die amtliche Stilllegung des Personenverkehrs verfügt; aus technischen Gründen ruhte dieser

Verkehr allerdings bereits seit Ende November 1966 + + + Die zuletzt beim Bw Rottweil beheimatete und heute beim Deutschen Dampflokmuseum (DDM) in Neuenmarkt-Wirsberg der Nachwelt erhaltene Dampflokom 38 2383 wird vom Bw Aachen

West zum Bw Gremberg umbeheimatet

**April 1978:** Mit 111 082 wird die 100. elektrische Lokomotive der Baureihe 111 von Krauss-Maffei und Siemens an die DB übergeben + + + Das Ausbesserungswerk Hannover (AW Leinhausen) wird 100 Jahre alt + + + Bei Umbaumaßnahmen im Bahnhof Wangerooge wird das Empfangsgebäude teilweise abgetragen und der Anbau wieder neu aufgebaut + + + Nach ihrer Ausmusterung und dem Einsatz als Heizlokom im Bw Gelsenkirchen-Bismarck wird die 044 481 zusammen mit 152 012 und 152 013 nach Kassel überführt und als Denkmal auf dem Gelände der Thyssen-Henschel AG aufgestellt + + + Die 169 004 wird als E 69 04 vor dem Bundesbahn-Zentralamt in München als Denkmal aufgestellt (1997 Umsetzung der Lok auf den Bahnhofsvorplatz in Murnau)

**April 1988:** Am 1. des Monats wird im Bahnhof Murnau das erste Elektronische Stellwerk der DB in Betrieb genommen + + + Der erste neu entwickelte klimatisierte und druckdicht ausgeführte Abteilwagen zweiter Klasse der Bauart Bvmz185 wird an die DB übergeben; er besitzt neben Abteilen auch

eine aufgelockerte Einzel- und Paarsitzaufteilung + + + Auf der Neubaustrecke Hannover – Würzburg finden in der letzten Aprilwoche vorbereitende Versuchsfahrten für die anschließende Weltrekordfahrt des ICE/V am 1. Mai statt + + + Nach einem Erdbeben mit Gleisverwerfung stellt die DB den Gesamtbetrieb auf dem Teilstück Rudersberg – Welzheim der Wieslaufalbahn ein

**April 1998:** Auf Initiative von Eisenbahnfreunden in den Bahnsozialwerken Kornwestheim und München ist die DB-Museumslokom E 94 279 nach einer Pause von zwei Jahren wieder betriebsfähig + + + Der Fahrgastverband „Pro Bahn“ kritisiert die viereinhalbwöchige Sperrung der Strecke zwischen Weilheim und Murnau wegen Bauarbeiten und erreicht eine Reduzierung der Zugausfälle auf nur noch drei Wochen + + + Beim Bau der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main werden bei



**April 2008:** Alle Diesellokomotiven der Anfang des Jahres z-gestellten Baureihe 628.1 werden nach Hamm überführt.

Königswinter archäologische Funde entdeckt + + + Zu Schulungs- und Testfahrten setzt DB Cargo eine Lok der Baureihe 152 von Offenburg aus auch vor Personenzügen auf der Schwarzwaldbahn ein

**April 2008:** ICE 885 rast südlich von Fulda am Eingang des Landrücken-Tunnels (mit 10.779 m längster Tunnel der DB) in eine Schafherde und entgleist teilweise, 73 der 145 Fahrgäste werden verletzt + + + Alle Anfang des Jahres z-gestellten Diesellokomotiven der Baureihe 628.1 werden nach Hamm überführt + + + In Bayern werden erste Probefahrten mit dem neuen Elektrotriebzug der Baureihe 440 durchgeführt, der zunächst überwiegend in Franken zum Einsatz kommen soll



**April 1988:** Auf der Neubaustrecke Hannover – Würzburg finden Versuche für die Weltrekordfahrt des ICE/V am 1. Mai statt.



Porträt der fabrikneuen E 18 15 (Bw Hirschberg)  
im Juni 1936 in Breslau.

FOTO: C. BELLINGRODT/SLG. KNIPPING





# Edelross

**Spitzentempo 150 km/h, ein komplett geschweißter  
Fahrzeugrahmen, der ein sensationell niedriges  
Leistungsgewicht ermöglichte, und eine Stundenleistung von  
4320 PS – das erregte 1935 Aufsehen**

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI





Schon bevor ihr der übrigens nicht erst vom NS-Regime ausgelöste Konjunkturaufschwung einen deutlichen Verkehrszuwachs und höhere Einnahmen bescherte, gab die Deutsche Reichsbahn, nach Beschaffung der „Spar-Variante“ E 04, im Jahr 1933 bei der AEG wieder die Entwicklung einer leistungsstärkeren Schnellzug-Ello in Auftrag. Wesentliche Gründe dafür waren folgende:

- die im schärfer werdenden „Wettkampf mit dem Kraftwagen“ gebotene Verkürzung der Reisezeiten, und zwar auch bei steigenden Zuggewichten, sowie
- die in Angriff genommene Elektrifizierung der Strecke Augsburg – Nürnberg und ihre geplante Fortsetzung über die Frankwald-Rampen und durch das Saaletal bis Halle/Leipzig (– Berlin).

Um Erkenntnisse für die Konstruktion der für 150 km/h Höchstgeschwindigkeit auszuliegenden E 18 zu gewinnen, führte das Reichsbahn-Zentralamt München mit der schon für 130 km/h konzipierten E 04 09

Schnellfahrversuche auf der Strecke München – Stuttgart durch. Dabei erzielte die E 04 09 am 28. Juni 1933 mit 310 Tonnen Wagenzuggewicht zwischen München und Augsburg Spitzengeschwindigkeiten von 151,5 km/h und 153 km/h, auch auf anderen Streckenabschnitten erreichte sie über 130 km/h.

Wenn gleich die Auswertung der Versuche die Notwendigkeit ergab, für die zuverlässige Beschleunigung im oberen Geschwindigkeitsbereich und das dauerhafte Einhalten der gesteigerten Höchstgeschwindigkeit einiges zu ändern, konnte der elektrische Teil der E 18 weitgehend von der E 04 übernommen werden. Insbesondere gilt das für den allerdings leistungssteigerten Haupttransformator und den Fahrmotor des Typs EKB 860. Auch das Nockenschaltwerk mit Feinregler konnte

man beibehalten, versah es jedoch – um dem Lokführer die häufige und kraftaufwändige Handbetätigung zu ersparen sowie die Schaltvorgänge zu beschleunigen – mit einer servomotorischen Steuerung.

Die E 18 war hauptsächlich für den schweren Schnellzugdienst im Hügelland und auf Mittelgebirgsstrecken bestimmt. Sie sollte 700-t-Schnellzüge auf 10-Promille-Steigungen mit bis zu 90 km/h und in der Ebene mit 150 km/h befördern können. Freilich gestatteten die Streckenverhältnisse (Oberbau, Vorsignalabstände) planmäßig zunächst kaum Geschwindigkeiten über Tempo 120 hinaus, umso mehr kam es zur Erzielung kürzerer Fahrzeiten auf großes Steigungs- und Beschleunigungsvermögen an.

Die Verwendung der gleichen Fahrmotoren wie in den „Flachlandrennern“ der Baureihe E 04 erforderte es natürlich, deren Anzahl von drei auf vier zu erhöhen. So kam man auf die 1'Do 1'-Bauart der E 17 zurück. Die laufachslose Drehgestellbauart für

Schnellzuglokomotiven – obwohl nach Bewährung der E 44 001 in den ab 1933 gelieferten Serien-E 44 und E 93 angewandt – zog die DRG noch nicht in Betracht, schon gar nicht mit dem wegen seiner ungefederten Massen bei hohen Geschwindigkeiten vermutlich das Gleis malträtierten Tatzlagerantrieb.

Wie bei der E 17 führte man die vier im Hauptrahmen gelagerten

Treibachsen der E 18 seitenbeweglich aus. Im Prinzip wurden auch der AEG-Federtopftrieb sowie die Krauss-Helmholtz-Lenkgestelle (Abart AEG) von der E 17 übernommen. Der Antrieb wies jedoch wie bei der E 04 symmetrisch auf beiden Seiten der Hohlwelle ein mit den Fahrmotorritzeln schrägverzahntes Großzahnrad auf, nur eben mit geänderter Übersetzung. Und wie bei der E 04 wurden die Lenkgestelle geschweißt.

Konstruiert und gebaut wurden sämtliche an die Reichsbahn gelieferten E 18 vollständig von der AEG in Hennigsdorf bei Berlin. Im Jahr 1933 bestellte die DRG zunächst zwei Lokomotiven (E 18 01 und 02 mit den Fabriknummern 4850 und 4851) zur Erprobung, etwas später gab sie weitere zwei Loks (E 18 03 und 04 mit den Fabriknummern 4876 und 4877) in Auftrag. Als erstgeliefertes Exemplar der neuen Baureihe traf die E 18 01 im Mai 1935 beim Bahnbetriebswerk München Hbf ein, zu der sich im Oktober 1935 die E 18 03 gesellte. Die auch noch 1935 gelieferten E 18 02 und 04 traten ihren Dienst beim Bw Stuttgart-Rosenstein an.

Wann und in welchen Stückzahlen pro Auftrag die Reichsbahn die weiteren Maschinen bestellte, ist heute kaum noch exakt zu klären. Jedenfalls erhielt sie von Januar 1936 bis Mai 1937 die auf die elektrifizierten Netze in Süddeutschland, Mitteldeutschland und Schlesien verteilten E 18 05 bis 29. Die Auslieferung weiterer 15 Maschinen – E 18 30 bis 44 – erstreckte sich von November 1937 bis Oktober 1938. Folgeaufträge umfassten 48 Loks, für die die DRB im Hinblick auf die geplante Beschaffung von über hundert E 18 dreistellige Ordnungsnummern vergab. Hiervon wurden im Zeitraum Juli 1939 bis Januar 1940 nur noch die E 18 045 bis 053 geliefert. Die Bestellung der E 18 054 bis 092 hingegen wurde kriegsbedingt storniert. Einen im März 1941 erneut erteilten Auftrag über 30 Exemplare der Baureihe E 18 wandelte die Reichsbahn im November 1941 in die Bestellung von 30 kriegswichtigen E 94 um.

Die Deutsche Bundesbahn entschied 1952, doch noch zwei weitere E 18 bauen zu lassen. Sie entstanden unter Verwendung vorhandener Komponenten bei Krupp in Essen, die elektrische Ausrüstung kam von der AEG. Die E 18 054 (AEG 7248/Krupp 2814) wurde im Dezember 1954 ausgeliefert, die E 18 055 (AEG 7249/Krupp 2815) folgte im März 1955.

## MEISTERLICHE KONSTRUKTION

Mit der E 18 schuf die AEG ein technisches Meisterwerk, das auf Anhieb fast perfekt gelang. So betrafen die allermeisten schon zur Reichsbahnzeit bis 1945 vorgenommenen Bauartänderungen hier vernachlässigbare Details. Einige wichtigere sind in folgender Beschreibung der wesentlichen Konstruktionsmerkmale genannt.

Die größten Innovationen im Mechanismus waren der vollständig geschweißte Hauptrahmen und die strömungsgünstig gestaltete Form des Lokkastens unter Verzicht auf die auch noch für die Vorgängertypen E 17 und E 04 charakteristischen Vorbauten.

## Technische Daten der E 18

|                                  |                      |
|----------------------------------|----------------------|
| Achsanordnung                    | 1'Do 1'              |
| Höchstgeschwindigkeit            | 150 km/h             |
| Stundenleistung                  | 3040 kW bei 117 km/h |
| Dauerleistung                    | 2840 kW bei 122 km/h |
| Anfahrzugkraft                   | 206 kN               |
| Stundenzugkraft                  | 93 kN                |
| Dauerzugkraft                    | 84 kN                |
| Treibraddurchmesser (neu)        | 1600 mm              |
| Laufdurchmesser (neu)            | 1000 mm              |
| Länge über Puffer                | 16 920 mm            |
| Gesamtachsstand                  | 12 800 mm            |
| Reibungsgewicht                  | 78,1 t               |
| Dienstgewicht                    | 108,5 t              |
| Radsatzlast maximal              | 19,6 t               |
| Transformator                    | Typ BLT 104          |
| Dauerleistung                    | 2920 kVA             |
| Fahrmotoren                      |                      |
| Anzahl                           | 4                    |
| Typ                              | EKB 860              |
| Stundenleistung                  | 760 kW bei 117 km/h  |
| Dauerleistung                    | 710 kW bei 122 km/h  |
| Art des Antriebs                 | AEG-Federtopftrieb   |
| Übersetzung des Zahnradgetriebes | 34 : 95              |
| Bremse                           | HikssbrmZ            |
| Erster Beschaffungspreis:        | 397 390 Reichsmark   |









Vorderer Führerraum der E 18 44 (Bild oben). An der Rückwand gab es ein Waschbecken (hier hochgeklappt) mit Warmwasserspender.  
FOTOS: RBD HALLE, AEG/SLG. ASMUS

| 1' Do 1' E 18.001— |                   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |     |
|--------------------|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| km/h               | 40                | 50   | 60   | 70   | 75   | 80   | 85   | 90   | 95   | 100  | 110  | 120  | 130  | 135  | 140 |
| Steigung<br>‰      | Wagengewicht in t |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |     |
| 0                  | 2000              | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 1710 | 1320 | 1100 | 935 |
| 1                  | 2000              | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 1940 | 1640 | 1410 | 1070 | 900  | 770 |
| 2                  | 2000              | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 1925 | 1830 | 1730 | 1635 | 1540 | 1350 | 1185 | 910  | 790  | 650 |
| 3                  | 2000              | 2000 | 1875 | 1735 | 1675 | 1600 | 1525 | 1460 | 1380 | 1300 | 1155 | 1015 | 785  | 645  | 570 |
| 5                  | 1550              | 1450 | 1365 | 1280 | 1245 | 1190 | 1140 | 1095 | 1040 | 990  | 885  | 795  | 615  | 535  | 440 |
| 8                  | 1075              | 1010 | 955  | 900  | 880  | 845  | 815  | 785  | 750  | 710  | 645  | 575  | 460  | 375  | 315 |
| 10                 | 880               | 830  | 790  | 750  | 730  | 705  | 680  | 660  | 625  | 595  | 540  | 480  | 370  | 320  | 265 |
| 15                 | 595               | 565  | 540  | 510  | 505  | 480  | 465  | 450  | 430  | 410  | 370  | 335  | 255  | 210  | 175 |
| 20                 | 440               | 415  | 390  | 375  | 370  | 355  | 340  | 330  | 315  | 300  | 275  | 240  | 180  | 140  | 115 |
| 25                 | 340               | 320  | 305  | 290  | 285  | 270  | 265  | 250  | 240  | 230  | 205  | 185  | 130  | 100  | 80  |
| 30                 | 270               | 255  | 240  | 230  | 225  | 215  | 205  | 200  | 190  | 180  | 160  | 140  | 100  | 75   | 55  |
| 35                 | 220               | 210  | 195  | 185  | 180  | 170  | 165  | 155  | 150  | 145  | 125  | 110  | 75   | 55   | 35  |

## Endgültiges Leistungs- und Zugkraftschaubild Lok E 18.001— (1' Do 1')

4 Motoren EKB 860

Stundenleistung 3040 kW bei 117 km/h (REB mit Dauererw.)

Dauerleistung 2840 kW " 122 km/h (REB)

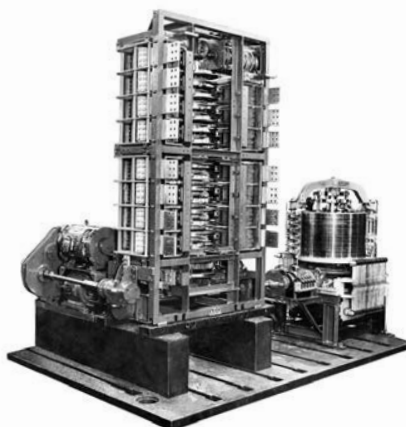
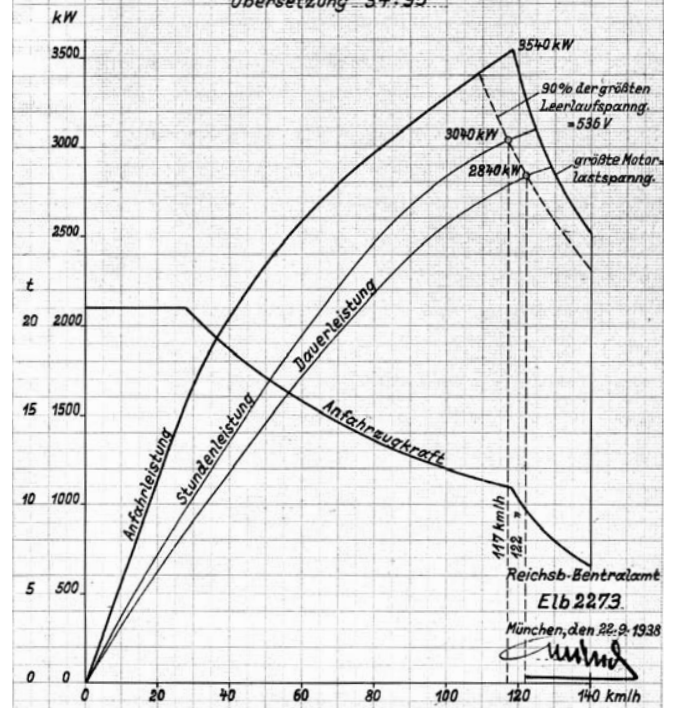
Gesamtgewicht 108,0 t

Reibungsgewicht 80,0 t

Höchstzahl bei 120 km/h 1330 U/min

Treibrad-φ halb abgenutzt 1555 mm

Übersetzung 34:95



Oben: Zuglasten der E 18 (Merkbuch von 1941).

ABB.: SLG. KOSCHINSKI

Mitte: Leistungs- und Zugkraftschaubild für die E 18, aufgestellt vom Reichsbahn-Zentralamt München (22. September 1938).

ABB.: DRG/SLG. HÜBNER

Unten: Nockenschaltwerk Typ ENW 5 (links) mit 15 Hauptnockenschaltern und rechts daneben der deutlich niedrigere Feinregler Typ EFR 5a.

FOTO: AEG/SLG. ASMUS



Zwar wurde bereits der Hauptrahmen der E 44 und E 93 komplett geschweißt, jedoch als Brückenträger von Drehgestell-Lokomotiven nicht mit dem Rahmen der E 18 vergleichbar. Die Ausführung als geschweißter Stahlblech-Außenrahmen stellte in einer Schnellzuglok für 150 km/h ein Wagnis dar, zumal es noch kein einfaches Prüfverfahren zur Überwachung der Schweißnahtgüte gab. Doch dank der neuen Fertigungstechnik konnten gegenüber einer gleich tragfähigen Nietkonstruktion rund drei Tonnen Gewicht eingespart werden. So ließ sich das Lokmengewicht auf 12,5 t und folglich das Lokdienstgewicht auf 108,5 t begrenzen, mithin ein spezifisches Leistungsgewicht von nur 34 kg pro kW (bzw. 25 kg pro PS) erreichen. Zugrunde lag diesem für die damalige Zeit sensationell günstigen Wert eine Stundenleistung von 3180 kW (4320 PS) bei 112 km/h.

Die völlig neue Form des Lokkastens mit ähnlich wie bei den Schnelltriebwagen elliptisch gerundeten Stirnfronten, deren Partie oberhalb der Fenster ohne Absatz in das Dach übergang, verlieh den Maschinen ein überaus elegantes Aussehen. Die unteren Stirnlampen waren, bündig mit der Außenhaut, versenkt eingebaut. Auch die Dachhaube über dem Haupttransformator bekam eine aerodynamisch günstige Gestalt, sie war ebenso wie die Dachteile über den vier Fahrmotorlüftern abnehmbar. Der auf dem Hauptrahmen aufgeschraubte Lokkasten war als mit Stahlblechen verkleidetes Profilstahlgerippe ausgebildet.

An den E 18 03 bis 053 waren weit unter die Pufferbohlen reichende „Stromlinien-Schürzen“ angebracht. Trotz in den Schürzen eingelassener Lüftungsöffnungen kam es in den Sommermonaten wegen unzureichender Fahrtwind-Kühlung zu heißgelaufenen Lauftradsätzen. Im Winter fing sich auf der Innenseite der in Fahrtrichtung hinteren Schürze aufgeworfener Flugschnee, so dass sich störende Eisablagerungen bildeten. Daraufhin verfügte das RZA München am 2. April 1942, bei allen E 18 die Schürzen zu entfernen. Diese Maßnahme brachten die Ausbesserungswerke bis Kriegsende weitgehend zum Abschluss, wobei das RAW Dessau die Schürzen nur bis zur Unterkante der Pufferbohle abbaute. Deshalb behielten einige Maschinen (u.a. die E 18 25, 27, 29 und 44) teils bis gegen Ende der 1950er Jahre unterhalb der Pufferbohle so genannte Halbschürzen.

Ungewohnten Komfort boten die sehr geräumigen Endführerstände – korrekt eigentlich als Endführerräume zu bezeichnen, denn die Lokomotiven der Baureihe E 18 ließen sich im Sitzen bedienen. Zur Arbeiterleichterung für den Lokführer gehörte neben der motorischen Schaltwerks-

steuerung unter anderem der Motorantrieb der Scheibenwischer. Erwähnenswert auch ein besonderer „Clou“: Im vorderen Führerstand gab es ein Waschbecken mit Warmwasserspender! Allerdings – so Hans-Dieter Andreas und Helge Hufschläger in ihrem 1976 erschienenen Buch „Ellok-Baureihen E 04, E 18, E 18.2, E 19“ – wurde diese Einrichtung aufgrund ihrer „Tücken“ bis Anfang der 1950er Jahre wieder ausgebaut. Doch die beiden Autoren monierten auch, dass man so etwas trotz „heutiger technischer Möglichkeiten“ in weitaus moderneren Lokomotiven nie einbaute.

Das Fahrwerk mit der Achsanordnung 1'Do 1' bestand aus den vier Treibradsätzen sowie den jeweils zusammen mit dem benachbarten Treibradsatz in einem Lenkgestell vereinigten Lauftradsätzen. Die Lenkgestelle entsprachen im Prinzip den Krauss-Helmholtz-Gestellen, die jedoch den Gegebenheiten des AEG-Federtopfantriebs (mit die Treibachse umschließender Hohlwelle) angepasst werden mussten. Da wegen der Hohlwelle eine Anlenkung der Deichsel des Lenkgestells in Treibachsmitte nicht mehr möglich war, wurde an der Deichsel ein zangenförmig um die Räder des Treibradsatzes herumgreifender und an den Enden der Treibachse gelagerter Lenkbügel angebracht. Bekannt ist diese für die E 17, E 04, E 18 und E 19 typische Lenkgestellbauform als „Krauss-Helmholtz-Gestell Abart AEG“, aber auch unter den Namen „Kleinow-“ oder „AEG-Lenkgestell“. Bei der E 18 betrug die Seitenbeweglichkeit der Lauftradsätze +/- 100 mm, jeder Treibradsatz hatte +/- 15 mm Seitenspiel; die Spurkränze der mittleren Treibradsätze waren um 10 mm geschwächt.

Die Laufeigenschaften waren anfangs unbefriedigend. In Gleisbögen „eckte“ die E 18 sozusagen an, in der Geraden neigte sie am hinteren Führerstand zu Schlingerbewegungen. Zur Problemlösung nahm man am Laufwerk mehrere Modifikationen vor, versuchsweise wurde u.a. die Seitenbeweglichkeit der Laufachsen auf +/- 50 mm reduziert. Das beste Ergebnis brachte die mittels Druckluftzylindern fahrtrichtungsabhängig einstellbare Verstärkung der Vorspannung der Drehzapfen-Rückstellfedern am jeweils nachlaufenden Lenkgestell. Die Laufeigenschaften in der Gerade wurden durch diese Maßnahme deutlich verbessert, weiterhin nicht voll befriedigen konnten sie in Gleisbögen. Um den Bogenlauf zu verbessern und den Spurkranzverschleiß zu mindern, erhielten die E 18 045 und 046 des Bw Saalfeld 1940/41 probeweise eine Spurkranzschmierung Bauart Heyder.

Beim Federtopfantrieb der E 18 ging die elastische Drehmomentübertragung nicht mehr wie bei der E 17 von Doppel-

## Grand Prix in Paris

Internationale Anerkennung als technisches Meisterwerk fand die E 18 auf der vom 25. Mai bis 25. November 1937 währenden Weltausstellung in Paris, deren Motto „Kunst und Technik im Leben der Moderne“ lautete. Die dort präsentierte E 18 22 des Bw München Hbf heimste gleich fünf „Große Preise“ ein. Mit einem der AEG zuerkannten „Grand Prix“ würdigte die Jury den Gesamtaufbau der Lokomotive, ihre Leistung, Einzelgestaltung und planmäßige Durchbildung. Zwei weitere Große Preise erhielt die Herstellerfirma speziell für die Ausbildung des geräumigen Führerstands und den spezifisch leichten Fahrmotor mit einem Gewichtsaufwand von nur 6,45 kg pro kW (bezogen auf je Motor 795 kW Stundenleistung bei 112 km/h). Außerdem bekam die AEG ein Ehrendiplom für den komplett geschweißten Fahrzeugrahmen, der ein damals sensationell niedriges Leistungsgewicht der Lok von nur 34 kg pro kW ermöglichte. Ferner vergab die internationale Jury je einen Grand Prix an die Firma Peyinghaus für die Ausbildung der verschleißarmen Treib- und Laufachslager sowie an die Knorr-Bremse AG für die Bremsrichtungen, wobei die Realisation in der Baureihe E 18 den Ausschlag gab. Die E 18 22 bildete die Spitze der auf dem Ausstellungsgeleis der Deutschen Reichsbahn im Gare des Invalides aufgereihten Fahrzeuge. Direkt hinter ihr stand die V 140 001, die erste dieselhydraulische Großlokomotive der Welt. Unter anderem waren auch ein Voith-Maybach-Flüssigkeitsgetriebe und Dieselmotoren für Triebwagen ausgestellt. Für die Präsentation eines Diesel-Schnelltriebwagens reichten die beengten Platzverhältnisse nicht aus. Mit Dampflokomotiven waren übrigens nur Polen und die Sowjetunion vertreten, mit einer Elektrolok auch Frankreich. Insgesamt bekamen die DRG und die deutsche Schienenfahrzeugindustrie 21 Große Preise, darunter drei für die V 140 001 und mehrere für die Dieselmotoren. Zudem wurde der Deutschen Reichsbahn ein Grand Prix für die Gesamtheit ihrer Ausstellung verliehen.





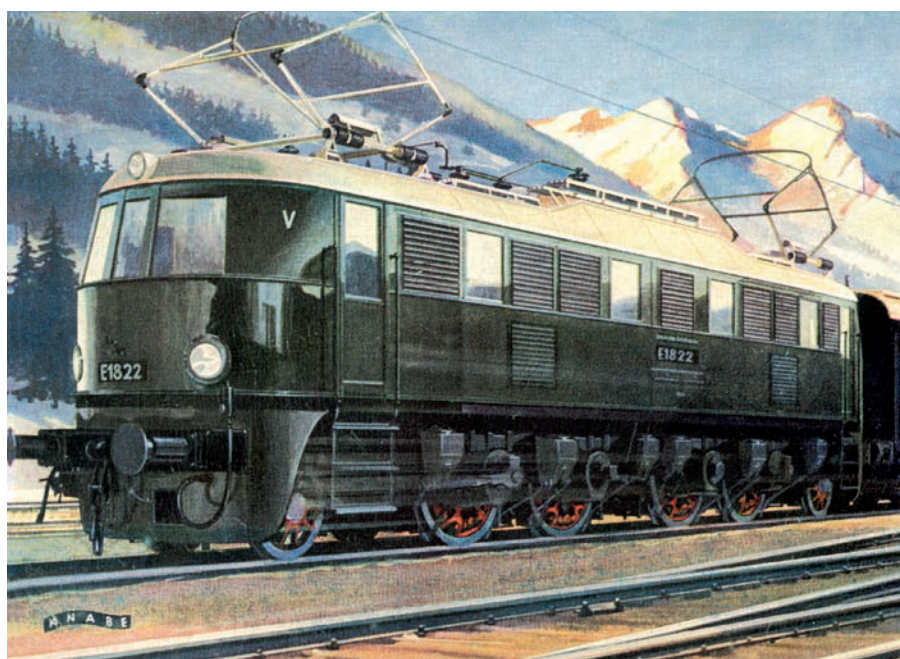
motoren mit einseitigem und geradzahntem Getriebe aus, denn die Treibradsätze entsprachen jenen der E 04 mit neu entwickelten Einzelmotoren (ausgeführt als mit dem Hauptrahmen fest verbundene Gestellmotoren). Wie bei der E 04 trieb pro Radsatz ein Fahrmotor mit zweiseitigem, schräg verzahntem Getriebe über die Hohlwelle mit beiderseitig sechsteiligem Schenkelstern und an den Radspeichen angreifenden Federtöpfen die Räder der Treibradsätze an. Die Übersetzung des Getriebes wurde gegenüber den bereits für 130 km/h ausgelegten E 04 09 bis 23 vom Verhältnis 29:99 in das Verhältnis 34:95 bei der E 18 geändert.

Die Leistung der Druckluftbremse war so zu bemessen, dass ein Zug aus 140 km/h (der vorgesehenen Betriebsgeschwindigkeit) innerhalb von 1000 Metern sicher zum Halten gebracht werden konnte – also innerhalb des um 1935 auf wichtigen Schnellverkehrsstrecken üblichen Abstands zwischen Vor- und Hauptsignal. Eingebaut wurde die beidseitig auf die Treib- und Laufradsätze wirkende Hildebrandt-Knorr-Bremse für Schnellzüge (Hikss) mit Zusatzbremse. Außerdem bekamen die Loks in beiden Führerständen eine auf das Gestänge des jeweils nächstliegenden Treibradsatzes wirkende Spindelhandbremse.

Weil sich die bisherigen Stromabnehmer der Einheitsbauarten SBS 9 und SBS 10 kaum für Geschwindigkeiten bis zu 150 km/h eigneten, entwickelte die AEG für die E 18 Scherenstromabnehmer der Bauart HISE 2 mit nicht mehr aus Stahl, sondern aus dem Leichtmetall Bondur gefertigter Oberschere. Für den Anpressdruck am Fahrdrabt sorgte der ebenfalls neu entwickelte Federkolbenantrieb mit Luftzuführung aus einem Pneumatikzylinder.

Als Hauptschalter bekamen die E 18 01 und 02 den bis Ende der 1920er Jahre allgemein üblichen Einheits-Ölschalter, den sie bis zur Ausmusterung behielten. Die anderen E 18 wurden mit einem von der AEG entwickelten Druckgas-schalter in den Typenvarianten APB 102, APB 103 und APB 104 ausgerüstet. Die von der Deutschen Bundesbahn beschafften E 18 054 und 055 erhielten den Schaltertyp AP 1/1. Alle Ausführungen waren untereinander tauschbar.

Der fremdbelüftete Haupttransformator mit zwangsweisem Ölumlauf und stehenden Scheibenspulen-Wicklungen hatte unterspannungsseitig 15 Anzapfungen für den Motorstromkreis, eine Anzapfung für die Steuerung und Hilfsbetriebe sowie zwei Anzapfungen für die Zugheizung. Die Dauerleistung des Transformators betrug 2920 kVA.



## Blaugraues Farbkleid

In Dienst gestellt wurden die E 18 mit der seit 1927 für Elloks üblichen blaugrauen Lackierung des Kastenaufbaus. Im Detail entsprach die Farbgebung dem teils neu festgelegten Regelanstrich für elektrische Lokomotiven gemäß Merkblatt vom 1. August 1935 (DV 940 40). Darauf basiert folgende Übersicht, wobei nicht alle Einzelheiten aufgeführt sind. Die Farbtöne sind gemäß der in den 1930er Jahren für Fahrzeuge der Reichsbahn maßgeblichen Farbkarte RAL 840 B 2 (kurz RAL alt) und dem um 1960 eingeführten RAL-Hauptregister RAL 840 HR (RAL neu) bezeichnet.

| Farbe                                                                                                                                    | RAL-Farbtone |      | verwendet für                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                          | alt          | neu  |                                                                                                                                                      |
| Aluminiumoxid                                                                                                                            | 1h           | 9006 | Stromabnehmer (bis ca. 1939), Dach mit Aufbauten                                                                                                     |
| Blaugrau                                                                                                                                 | 4h           | 7018 | Lokkasten, Frontschürzen (ab E 18 06), Sandkästen                                                                                                    |
| Schwarz                                                                                                                                  | 5            | 9005 | Haupt- und Lenkgestellrahmen (außen), Pufferträger und Puffer, Griffstangen, Radkörper, Antriebsteile, Bremsgestänge, Frontschürzen (E 18 03 bis 05) |
| Rot                                                                                                                                      | 7            | 3000 | Dachleitungen, Stromabnehmerdecken, Haupt- und Lenkgestellrahmen (innen)                                                                             |
| Gelb                                                                                                                                     | 24           | 1007 | Schmiergefäßdeckel, Griffe für Züge und Hähne                                                                                                        |
| Für Stromabnehmer und alle spannungsführenden Teile der Dachausrüstung führte die Reichsbahn um 1939 die rote Farbgebung (RAL 3000) ein. |              |      |                                                                                                                                                      |





**Oben:** Die E 18 07 steht 1936 zur Ablieferung bereit.

FOTO: AEG/SLG. ASMUS

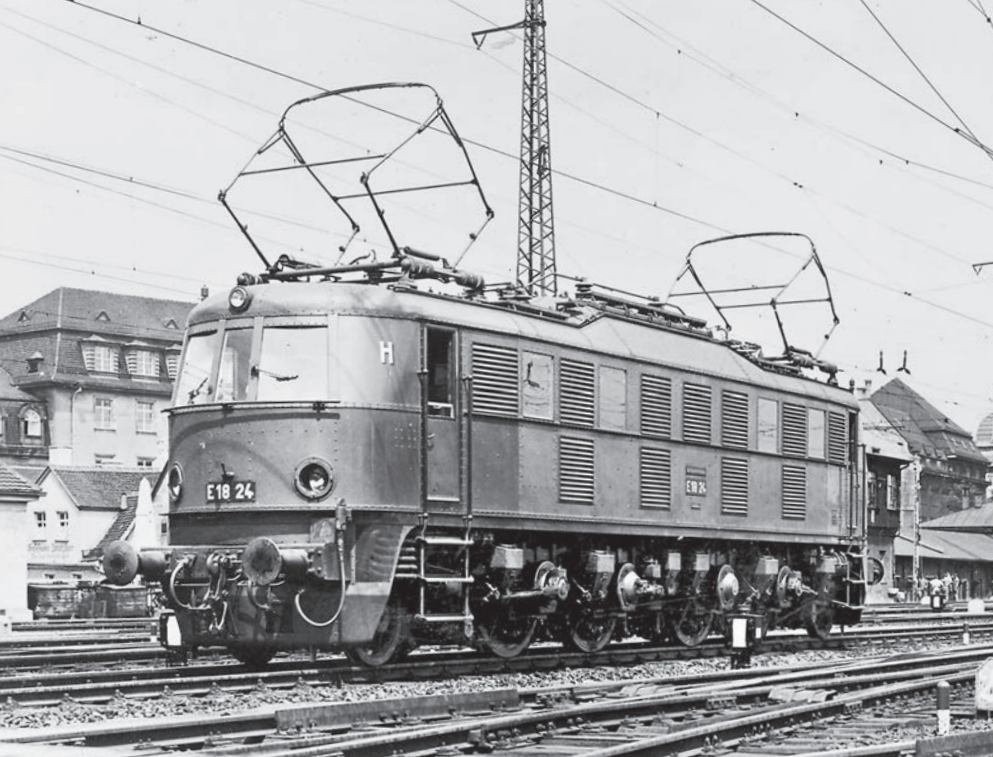
**Linke Seite oben:** E 18 22 mit Lichtschutzkappen über den Stirnlampen (Juli 1940).

FOTO: C. BELLINGRODT/SLG. DR. RAMPP

**Linke Seite Mitte:** Die E 18 22 war 1937 auf der Weltausstellung in Paris zu sehen, deshalb gab AEG eine Farbpostkarte heraus.

ABB.: SLG. BRANDT





**E 18 24 im Juni 1937 in Nürnberg. Vor der Zwischenkühler-Rohrschlange ist in der Frontschürze ein feinsmaschiges Lüftungsgitter zu erkennen.**

FOTO: RBD NÜRNBERG/SLG. BORBE

Die Fahrmotorspannung wurde durch das motorbetriebene Nockenschaltwerk mit Zusatztrafo und Kollektor-Feinsteller in 15 Dauerfahrstufen (mit 14 kurzzeitig ansteuerbaren Zwischenstufen) feinstufig geregelt. Der bequem bedienbar auf jedem Führertisch montierte Fahrschalter besaß einen abziehbaren Richtungsgriff für die Einstellung der Fahrtrichtung und den rechts davon angeordneten Steuergriff für die Steuerung des Schaltwerkmotors. Der Steuergriff ließ sich mit Drehbewegungen in sechs Stellpositionen bringen: „Auf“ und „Ab“ (mit je Fahrstufe vier Sekunden Schaltgeschwindigkeit), „Null“ und „Fahrt“ sowie „Schnell-Auf“ und „Schnell-Ab“ (mit je Fahrstufe einer Sekunde Schaltgeschwindigkeit).

Wie schon für die E 04 verwendete man für die E 18 den Fahrmotor EKB 860, einen zwölfpoligen Wechselstrom-Reihenschlussmotor mit Erreger, Kompensations- und Wendepolwicklung. Infolge verbesserter Kühlluftzufuhr brachte er es auf die als Nennleistung definierte Stundenleistung von 760 kW bei 117 km/h und auf eine Dauerleistung von 710 kW bei 122 km/h. Die E 18 erreichten eine Anfahrzugkraft von 206 kN, eine Stundenzugkraft von 93 kN und eine Dauerzug-

kraft von 84 kN. Laut der Leistungstafel im Reichsbahn-Merkbuch von 1941 konnten sie 935-t-Züge in der Ebene mit 140 km/h und 595-t-Züge auf 10-Promille-Steigungen mit 100 km/h befördern.

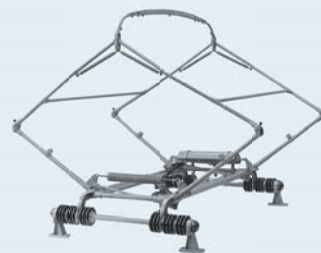
Alle E 18 waren ab Werk mit einer wegeabhängigen Sicherheits-Fahrschaltung (Sifa) der Bauart BBC ausgerüstet. Die AEG hatte die E 18 30 bis 053 bereits für den Einbau einer induktiven Zugsicherung (Indusi) vorbereitet. Hier von erhielten die im November/Dezember 1937 gelieferten E 18 30 und E 18 33 versuchsweise eine von den Vereinigten Eisenbahn-Signalwerken (VES) entwickelte Indusi, die sich nicht bewährte und 1940 wieder ausgebaut wurde. Eine verbesserte Indusi der Bauart VES bekam im Juli 1940 die E 18 052. In weitere E 18 wurden zwar Indusi-Komponenten (zum Beispiel die Fahrzeugmagnete) eingebaut, die Ausrüstung blieb aber unvollständig.

Eine voll funktionsfähige Indusi besaß bei der Reichsbahn nur die E 18 052, die im März 1943 einem Luftangriff auf München zum Opfer fiel. Erst die Deutsche Bundesbahn ließ die E 18 dann komplett mit Indusi ausrüsten, wobei die von der DB beschafften E 18 054 und 055 die Indusi bereits ab Werk erhielten. □



## Stromabnehmer mit Reichseinheitswippe

Seit 1927 erhielten mit 15 kV 162/3 Hz elektrifizierte Reichsbahnstrecken einen Fahrdrathzickzack von  $\pm 500$  mm, zuvor noch mit  $\pm 600$  mm Zickzack ausgeführte Fahrleitungen wurden umgebaut. Elektrische Triebfahrzeuge bekamen auf das einheitliche Zickzackmaß  $\pm 500$  mm abgestimmte Stromabnehmer mit 2100 mm breiter Bügelwippe. Nach Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) in die Deutsche Reichsbahn wurde die Strecke Kufstein – Innsbruck – Brenner im Juli 1938 der RBD München unterstellt. Einem Ellok-Durchlauf über Kufstein standen aber die unterschiedliche Fahrleitungsgeometrie und Wippenbreite der Stromabnehmer entgegen. Entsprechend dem in Österreich üblichen Fahrdrathzickzack von  $\pm 400$  mm besaßen BBÖ-Lokomotiven Stromabnehmer mit nur 1746 mm breiter Wippe. Sozusagen als Kompromiss führte die DRB 1939 die ebenfalls für das Zick-



zackmaß  $\pm 400$  mm geeignete, 1950 mm breite „Reichseinheitswippe“ ein, übrigens einhergehend mit dem generellen Ersatz der Aluminiumschleifstücke durch Kohleschleifstücke. Vorrangig bekamen süddeutsche Elloks, so auch E 18, für den Einsatz nach Österreich via Kufstein (ab Dezember 1940 außerdem über Salzburg bis Attnang-Puchheim) die Reichseinheitswippe. Etwa gleichzeitig ließ die DRB die Oberleitung auf den Strecken München – Rosenheim – Kufstein und München – Salzburg auf einen Zickzack von  $\pm 400$  mm umbauen, die Umrüstung weiterer Strecken in Süddeutschland folgte. Neu-Elektrifizierungen führte man von vornherein mit diesem Fahrdrathzickzack aus, in Mitteleuropa erstmals auf dem 1941/42 dem elektrischen Betrieb übergebenen Streckenabschnitt Camburg (Saale) – Leipzig Hbf sowie auf Güterstrecken im Leipziger Raum. Damit wurden Ellok-Durchläufe von Süddeutschland bis Leipzig möglich. Jedoch konnten süddeutsche Lokomotiven mit 1950 mm breiten Stromabnehmer-Wippen nicht freizügig über Leipzig hinaus fahren, da es auf den vor 1940 elektrifizierten Strecken in Mitteleuropa weitgehend beim Fahrdrathzickzack von  $\pm 500$  mm blieb. Lediglich einige Teilstücke wurden dort noch in den Kriegsjahren auf das Maß  $\pm 400$  mm umgerüstet.





# 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**  
*Fahrzeuge  
altern und patinieren*  
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!](http://www.vgbahn.de/streamen!)**

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Kompetenz aus Leidenschaft.** Magazine, Bücher, DVDs, Kalender  
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck · Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)



# Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

**Erscheint im März**



## Mit Gerd Wolff durch die Bundesrepublik

Kleinbahnen – es gibt kaum einen Heimat- und Eisenbahnfreund, über dessen Gesicht beim Hören dieses Wortes kein verzücktes Lächeln huscht! An unserem heutigen Wissen über Kleinbahnen in Westdeutschland hat ein Mann ganz maßgeblichen Anteil: Gerd Wolff. Der 1935 in Wuppertal geborene Eisenbahner und Eisenbahnfreund erforscht seit mehr als sechs Jahrzehnten die deutschen Klein- und Privatbahnen. Vorliegendes Buch stellt nun erstmals sowohl seine Person als auch Geschichten um seine Kleinbahnbesuche vor. Lernen Sie Gerd Wolff von einer ganz neuen Seite kennen! Für die Verlagsgruppe Bahn beschrieb er seine ganz persönlichen Erlebnisse bei 17 Strecken zwischen Nordsee und Südschwarzwald. Dabei erinnert er sowohl an schmalspurige als auch an regelspurige Kleinbahnbetriebe. Die vom Negativ angefertigten Scans kommen erstmals unbeschnitten und endlich einmal großformatig zum Abdruck. Die fachkundigen und ausführlichen Bildbeschreibungen erstellte der bekannte Kleinbahnkenner und Autor Andre Marks in enger Zusammenarbeit mit Gerd Wolff. Dadurch garantiert vorliegendes Buch nicht nur Lesegenuss pur, sondern auch einen wahren Augenschmaus!

256 Seiten, gebunden mit Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm,  
430 historische Schwarzweißfotos und Faksimile

**Best.-Nr. 581804 | € 34,95**

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:  
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) · [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)











Aufmerksam verfolgt Mischlingshund Brösel, wie sich die Integro-155 045-9 (vormals 155 238-9 bei der DB) von Hof aus mit ihrem Kesselwagenzug auf den Weg in die neuen Bundesländer aufmacht. Bis Hof ist der Zug mit der E-Lok im Schlepp aus Richtung Weiden mit zwei Ex-Reichsbahn-V 100 gefahren worden. Der 30. Januar 2018, der Tag, an dem die Aufnahme entstand, war übrigens der einzige Sonnentag im Januar 2018 gewesen, an dem sich der helle Himmelskörper den ganzen Tag über zeigte ...  
FOTO: MICHAEL GIEGOLD



# Fridddberscher Allerlei

Sie liegt im Herzen Deutschlands, ist etwa vierzig Quadratkilometer groß und hat überall einen weiten Horizont: die uralte Kulturlandschaft der Wetterau zwischen Frankfurt am Main und Gießen sowie zwischen Taunus und Vogelsberg. Ihre „Metropolen“ heißen Friedberg, Nidda oder Büdingen. Und sie wird immer noch von zahlreichen wichtigen eisernen Linien durchzogen, die „Main-Weser-Bahn“, „Horlofftalbahn“ oder „Stockheimer Lieschen“ heißen. Hier erkunden wir eine Schienen-Region mit mehrheitlich flachem, aber wunderschönem Land und erleben – natürlich – viele Auen und jede Menge Wetter!

TEXT: JOACHIM SEYFERTH

**F**ast ein jeder ist – natürlich mit der Eisenbahn – schon durch die Wetterau gefahren. Schuld daran ist hauptsächlich die Main-Weser-Bahn von Frankfurt am Main nach Kassel, die vornehmlich zwischen Bad Vilbel und Butzbach das fruchtbare Terrain der Wetterau durchschneidet. Ob als Geschäftsmann von Marburg nach Mannheim, als Pendler von Großen Linden nach Frankfurt-Höchst oder als Ferienreisender von Worms nach Bad Laasphe – alle haben schon mehr oder weniger bewusst diese Region durchfahren und ihr vom Zugfenster aus zunächst wenig Sensationelles abgewinnen können. Eine flache, nahezu topfebene Landschaft, die hier zwischen Taunus und Vogelsberg von Unkundigen kaum vermutet wird und daher schon fast provokativ erscheint. Und doch – auch weit abseits von Niedersachsen, Schleswig-Holstein oder Mecklenburg-Vorpommern gibt es solche Ebenen. Sei es am Niederrhein, rings um Berlin, im hessischen Ried oder sogar in Bayern. Und



eben hier in der Wetterau, von den Einheimischen lakonisch und mundartlich als „Wedde-rrr-au“ prononciert, mit amerikanisch rollendem „R“.

Gepriesen wurde die Wetterau bereits in den 40er-Jahren des 16. Jahrhunderts von dem späteren Lutherschüler und Reformator Erasmus Alberus, der seine Heimat wie folgt beschrieb: „Die Wetterau ist neun Meil wegs lang und breit, reicht in die Länge von Gelnhausen bis an Cassel diesseit Mayntz (Mainz-Kastell) am Rhein gelegen, in die Breit aber von Giessen bis gen Seligenstadt. Es ist aber die Wetterau von Gott reichlich gesegnet, denn da wächst gut Weitzen, schöne Rokken, Gersten, Habern, Erbeyßen, Flachs und guter Wein, und des mehr dann sie bedürfen, können auch die Nachbarn, so in ihrem Lande nicht Getreyds genug haben, mit Getreyd reichlich versehen.“ Ab dem frühen Mittelalter veränderte der Mensch die sich in den Jahrhunderten zuvor etablierte Wetterauer Natur nachhaltig, Wälder wurden gerodet und die kleinen

ABB.: SAMMLUNG SEYFERTH (2)





Viel Wetter in Form von Hochwasser herrschte in der Wetterau im Frühling 1981 – so auch am Viadukt bei Heldenbergen-Windecken, wo ein Schienenbus auf der Hauptbahn zwischen Friedberg und Hanau unterwegs ist (13. März 1981). Links: Die Strecken der Wetterau 1956 und 2004.



Flüsse wurden für den Betrieb zahlreicher Mühlen angestaut. Mit der Industrialisierung wurde hier weiterer Natur-Raubbau vor allem durch die Landwirtschaft und durch die Kanalisierung größerer Gewässerabschnitte betrieben, und einige Flüsse wie Nidda, Nidder oder Horloff verkamen zu reinen Abwasserkanälen und waren zeitweise ganz ohne Leben. Mittlerweile stellt sich wieder ein artenreicheres Leben links und rechts der Wetterauer Bahndämme ein: Mit der Schaffung von Naturschutzgebieten und zahlreichen weiteren Maßnahmen konnten sich die Bestände vieler Pflanzen und Tiere der Wetterau wieder erholen. So gingen beispielsweise die Bestände des Weißstorches in der Wetterau einst stark zurück und waren in den 1980er-Jahren ganz erloschen. Heute dagegen gehört der Wetteraukreis zu den storchreichsten Regionen in Hessen – naturverbundene Eisenbahnfotografen können Meister Adebar hier besonders in der Frühe und meist problemlos in ihr Motiv integrieren.

Um einen ersten Eindruck von diesem Landstrich in der Mitte Hessens zu gewinnen, bietet sich eine Rundfahrt auf den „großen“ Strecken durch die Wetterau an – also von Frankfurt am Main via Friedberg geradeaus nach Gießen über die zwischen 1849 und 1852 eröffnete Main-Weser-Bahn, wie-

der zurück nach „Friddbersch“ und von dort aus linker Hand über die Hauptbahn direkt nach Hanau, die nach ihrer Fertigstellung im Jahre 1881 mitten durch den östlichen Teil der Wetterau führt, Teil der Güterzug-Magistrale Ruhrgebiet – Bayern ist und zudem eine wichtige Umleitungsstrecke nach und von Frankfurt ist, sollte es Probleme auf der Main-Weser-Bahn zwischen Friedberg und Frankfurt geben.

Die hinter der Main-Metropole in schneller Folge durchfahrenen Frankfurter Vorort-Stationen wie etwa Eschersheim, Frankfurter Berg oder Berkersheim sind trotz zunehmendem Begleit-Grün von Reihenhäusern und Schrebergärten noch urbaner und auch leidlich austauschbarer Natur. Erst hinter Bad Vilbel

lockert die dichte Bebauung auf und rechter Hand grüßt mit ihrem Abzweig von der Main-Weser-Bahn bereits die erste Nebenstrecke in die Wetterau – das „Stockheimer Lieschen“ und die heutige Niddertalbahn nach Stockheim, von wo man früher mitten durch den Vogelsberg bis nach Lauterbach weiterfahren konnte! Doch die rasche Fahrt erlaubt kaum nostalgische Gedanken, zumal uns im Weichbild der nächsten und bereits ländlich klingenden Ortsnamen Dortelweil oder Nieder Wöllstadt bereits die Wetterau in ihrer flachen Pracht

*Die „Wedde-rrr-au“  
ist eine flache,  
nahezu topfebene  
Landschaft, die hier  
zwischen Taunus  
und Vogelsberg von  
Unkundigen kaum  
vermutet wird*



An einem verlassenen Bahnwärterhaus einschließlich Nebengebäude rauscht südlich von Ostheim an der Main-Weser-Bahn 151 047 mit dem nachmittäglichen Dg 53724 vorbei (14. November 1992).







empfängt und sich bei Bruchentrüben sogar die ersten schüchternen Erhebungen und Einschnitte erlaubt. Weit schweift der Blick ins Land und erspäht inmitten von ausgedehnten Getreide- und Gemüsefeldern in der Ferne plötzlich die von Hanau herankommende Hauptbahn – Friedberg ist nicht mehr weit!

Zur Begrüßung der Wetterau-Metropole huschte noch vor etwa zwei Jahren ein Spiegelei an uns vorbei. Jawohl, ein Form-Vorsignal mit seiner optimistisch anmutenden orangefarbenen Scheibe, denn Friedberg war noch lange eine mechanische Signal-Insel, so wie es die relativ benachbarten Bahnhöfe Gießen und Hanau zu Teilen auch noch heute sind. Mit den vielen Gleisanlagen nebst mehreren Stellwerken hatte dies den Eindruck eines Eisenbahnknotenpunktes natürlich noch verstärkt, hinzu kam früher noch das um 1915 in der Nähe des 1913

eröffneten neuen Friedberger Bahnhofes bei einem bereits vorhandenem Lokschuppen errichtete Bahnbetriebswerk, das bei der Einfahrt rechter Hand vorbeizog und in seinen besten Zeiten bis zu 600 (!) Eisenbahner beschäftigte. Ab 1982 wurde es eine Außenstelle des Bw Frankfurt 1, zwei Jahre später nur noch „Stützpunkt“, der 1999 aufgegeben wurde. Die Bw-Anlagen wurden nun zunehmend von der Natur vereinnahmt, Mitte 2011 wurden sie endgültig abgerissen.

Ursprünglich waren hier typische Nebenbahnloks der preußischen Gattungen T 3, T 9.3, T 14 oder G 8 anwesend, später waren es dann die Baureihen 55, 56, 74, 78 und 86. Sogar Akku-Triebwagen der Bauart Wittfeld wurden hier von 1912 bis 1914 betreut, in der frühen Bundesbahnzeit auch die Maschinen der Baureihe V 36 und natürlich auch Köf sowie mehrere Rot-

**Zwischen Karben und Dortelweil durchfährt 110 271 mit ihrem E 3607 die letzten Quadratkilometer der Wetterau und wird bald die Metropole Frankfurt am Main erreichen (20. Mai 1992).**

**Eine Lücke zwischen den großen Zügen nutzt 323 831 mit großem Gerassel aus, um solo von Gießen nach Friedberg zu gelangen (Kirch Göns, 30. Juni 1987).**







Die höchsten Erhebungen in der Wetterau bilden mitunter Bäume – hier bei Ostheim mit 103 und ihrem Interregio 2478 von Konstanz nach Hamburg (10. Dezember 1991).

tenkraftwagen (Klv). Später war das Bw Friedberg nur noch Einsatzstelle für Gießener, Hanauer sowie Frankfurter Lokomotiven und Triebwagen (meist V 100, Schienenbusse und E 41) und zum Bundesbahn-Ausklang wurden hier Lokomotiven nur noch temporär abgestellt, darunter aber sogar noch planmäßig solch „schwere Jungs“ wie etwa die Baureihen 150 oder 151.

Beim Halt in Friedberg herrscht munteres Treiben auf dem Bahnsteig, immerhin zählt die Kreisstadt rund 28.000 Einwohner – die aus dem Umland noch gar nicht mitgerechnet. Links das mittler-

weile unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude, das übrigens von 1912 bis 1913 etwa einen halben Kilometer südlich

*„Friddbersch“,  
die „Metropole“ der  
Wetterau, war einst  
ein bedeutender  
Knotenpunkt mit  
großem Gleisareal,  
einem Bw und bis zu  
600 Eisenbahnern*

der ersten Friedberger Bahnanlagen errichtet wurde, die bereits um 1850 mit Eröffnung der Main-Weser-Bahn entstanden. Mit seinen modernisierten Bahnsteiganlagen und den neuen Lichtsignalen teilt inzwischen aber auch Friedberg mit vielen anderen Bahnhöfen das Schicksal, in visueller Hinsicht sehr austauschbar und

uniform zu erscheinen – auch hier sind Schienenbusse, typische Stellwerksbauten mit ihren Flügelsignalen oder gar einfah-

rende Rübenzüge längst schon Geschichte, für jüngere Generationen gar schon Historie. Ja, die Zuckerrüben, sie gedeihen immer noch tonnenweise auf den Äckern der Wetterau, sind aber schon seit 1990 auch hier vom Transport per Eisenbahn völlig entkoppelt. Von 1882 bis 1982, also genau einhundert Jahre lang wurden sie sogar in einer hiesigen Zuckerfabrik verarbeitet und nach deren Aufgabe bis 1989 immerhin noch von den provinziellen Verladestationen in Berstadt-Wohnbach, Wölfersheim-Södel, Beienheim, Reichelsheim und Echzell per Bahn nach Groß-Gerau gefahren. Selbst der überörtliche und durchgehende Güterverkehr ist drastisch zurückgegangen, dagegen pulsiert der Personenverkehr im verdichteten Takt um so mehr.

Wir werden wenig später nach Friedberg und dann zu den von hier ausgehenden Nebenstrecken zurückkommen, doch zunächst fahren wir auf der Main-Weser-Bahn nur noch kurz nach Gießen und zurück, denn auch hier ist noch Wetterau.





Die „Eisenbahnfreunde Wetterau“ in Bad Nauheim besitzen die größte Draisinen-sammlung in Deutschland, so u.a. auch das Gleiskraftrad „Schwalbe“ (25. August 1990).



Im Rechtsbogen verlassen wir den Friedberger Bahnhof und fahren auf einer 1982 errichteten langen Betonbrücke zwischen zwei großen Sandstein-Viadukten gen Bad Nauheim. Auf der linken Seite zählen wir 24 Viaduktbögen des 275 Meter langen Rosentalviaduktes, das aus der Bauzeit (1847–1850) der Main-Weser-Bahn stammt und deren zwei Gleise eben bis 1982 aufnahm. Zusammen mit einem ähnlichen, aber etwas kleineren Sandsteinviadukt der rechter Hand noch parallel zu uns verlaufenden Horloffthalbahn nach Nidda (vormals auch bis Hungen und Mücke in Oberhessen) überspannt es das Tal des Flüsschens Usa und steht seit der Außerbetriebnahme unter Denkmalschutz. Dass man vor diesem Status in Deutschland allerdings leider kaum Respekt zeigt, zeigen Planungen um 2004, auf diesem architektonisch ästhetischen Bauwerk Hessens größte Photovoltaikanlage zu errichten – kurz nach Baubeginn wurden die Arbeiten wegen mangelnder Standsicherheit jedoch eingestellt und das ehemalige Gleis-Planum des Viaduktes wächst wieder zu.

Rechts unten entschwindet die Strecke nach Beienheim ins weite Land und wir nähern uns alsbald Bad Nauheim, das sowohl Rosenstadt als auch Kurort ist. Berühmte Badegäste waren einst Otto von Bismarck,

Hans Albers, Albert Einstein, Erich Kästner oder Karl May. Von Oktober 1958 bis März 1960 lebte hier Elvis Presley, der bei der 3. US-Panzerdivision im benachbarten Friedberg seinen Militärdienst ableistete. Und wie in Friedberg erhielt auch Bad Nauheim zwischen 1911 und 1913 ein neues Empfangsgebäude, nachdem der alte Bahnhof für das aufstrebende Städtchen zu klein geworden war. Die weitläufigen Gleisanlagen auf der Ostseite dienen heute den Eisenbahnfreunden Wetterau e.V. (EFW), die mit dem Zusatz „Eisenbahn der EFW“ zugleich ein zugelassenes Eisenbahn-Infrastruktur- und -Verkehrsunternehmen sind, hier in Bad Nauheim ihren Betriebsmittelpunkt haben und örtlichen Güterverkehr sowie Museumsbahnfahrten auf den verbliebenen Streckenteilen der ehemaligen Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE) durchführen. Beim genauen Hinsehen entdecken wir unter den größtenteils historischen Fahrzeugen auch zahlreiche kleinere Exponate auf Schienenrädern, denn gleichzeitig besitzen die Eisenbahnfreunde Wetterau die größte

Nördlich von Friedberg zweigt die Nebenbahn nach Beienheim bzw. Hungen/Nidda ab. Im Hintergrund 111 mit RE 3604 auf der Main-Weser-Bahn (9. März 1997).





Sammlung von Draisinen und Nebenfahrzeugen in Deutschland – von der Handhebel-Draisine über die klassische DB-Motordraisine (Klv 11 bzw. 12) bis hin zum VW-Bus auf Schienen oder urigen Gleis-Krafträdern. Ein Kapitel für sich, denn wir rollen schon wieder an und nähern uns nach teils kilometerlanger Geradeausfahrt der nächsten Wetterau-Metropole, Butzbach.

Der DB-Bahnhof ist – insbesondere in jüngerer Zeit – unspektakulär, aber natürlich klingt bei diesem Ort den Eisenbahnfreunden sofort die „Butzbach-Licher Eisenbahn“ (BLE) in den Ohren, eine nichtbundeseigene Eisenbahn mit einem weit verzweigten Schienennetz, dessen Betrieb gerade für die Wetterau kaum typischer sein könnte. In den Jahren 1904 bis 1910 eröffnete die „Butzbach-Licher Eisenbahn AG“ ein 57 Kilometer langes Streckennetz, das von Butzbach bis Oberkleen im Westen, bis Bad Nauheim im Süden und als „Wettertalbahn“ bis Grünberg an der Strecke Gießen – Fulda im Osten reichte. Erbauer und Betreiber dieser größten Privatbahn in der ehemaligen Provinz Oberhessen war bis zum Kriegsende 1945 die Eisenbahnbau- und -betriebsfirma Lenz & Co.

GmbH in Berlin, danach ging die Betriebsführung auf die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft über. Nach einem Zwischenspiel der Deutschen Bundesbahn von 1974 bis 1982 übernahm schließlich die Hessische Landesbahn (HLB) die Betriebsführung für das mittlerweile stark geschrumpfte Netz der BLE. Standbein dieser Eisenbahn war stets der mehr oder weniger anfallende Güterverkehr; er reichte vom Transport der vielfältigen Produkte aus Land- und Forstwirtschaft (natürlich auch mit dem saisonalen Schwerpunkt Rübenverkehr) bis hin zur Abfuhr von Baumaterialien und Militärverkehr. Zwischen 1953 und 1975 wurde bei der BLE sukzessive der Personenverkehr eingestellt, auch der Güterverkehr ist heute bis auf wenige Ausnahmen auf die Straße abgewandert. Die Strecken Griedel – Bad Nauheim Nord und Griedel – Münzenberg sind seit 2003 an die Eisenbahnfreunde Wetterau verpachtet, die dort wie bereits oben beschrieben Museums- und Güterverkehre durchführen. Legendar für die Butzbach-Licher Eisenbahn war auch der Einsatz der typischen ELNA-Privatbahnlokomotiven (hier Typ 2 mit der Achsfolge 1'C), die bis 1970 neben Diesel-



Während sich Telegrafenmasten und Formsignale in den Sommerhimmel strecken, verlässt 216 221 mit ihrer Übergabe den Bahnhof Beienheim in Richtung Friedberg (11. Juni 1996).



lokomotiven und Triebwagen im Einsatz waren, insbesondere auch vor schweren Panzerzügen der hier ansässigen US-Armee mit Stützpunkten unter anderem in Butzbach und Kirch-Göns. Eine ausführliche Chronik der interessanten Geschichte der Butzbach-Licher-Eisenbahn (bis hin zum heutigen Rest- und Straßenbetrieb der Hessischen Landesbahn) ist bei diesem großflächig angelegten Schienenbummel durch die gesamte Wetterau aus Platzgründen leider nicht möglich und es muss auf die weiterführende Literatur verwiesen werden.

Hinter Butzbach zerfließen bereits die Ebenen der nördlichen Wetterau und die auslaufende Hügellandschaft von Oberhessen ineinander, man spürt dies an der leichten Steigung nach Kirch-Göns sowie an zunehmenden kleinen Einschnitten und Waldgebieten. Die Ortschaften Langgöns und Großen Linden folgen rasch und schon wird der Betriebsbahnhof Gießen-Bergwald erreicht, der teilweise sogar noch mit Formsignalen ausgestattet ist und per Verbindungskurve nach Dutenhofen bei Wetzlar den Zügen von und zur Dill- bzw. Ruhr-Sieg-Strecke einen direkten Laufweg

ohne Kopfmachen in Gießen erlaubt. Wir aber steuern den Hauptbahnhof an, vorbei am ehemaligen und verfallenden Bw Gießen, das 1986 noch die unglaubliche Zahl von rund 950 Eisenbahnern beherbergte und zwischen 1994 und 2009 nur noch eine Außenstelle von Frankfurt sowie der Lokwerkstatt im fernen Mainz-Bischofsheim war. Da Gießen jedoch bereits zur Region Oberhessen gehört, fahren wir mit dem nächsterreichbaren Gegenzug zurück nach Friedberg, um uns nicht zu verzetteln – schließlich warten noch die eigentlich typischen Nebenstrecken der großen Wetterau auf uns!

Ein Anschlusszug nach Friedrichsdorf wird angesagt. Gut sechzehn Kilometer geht es durch den Westrand der Wetterau

allmählich in die östlichen Ausläufer des Taunus, der erste Haltepunkt Friedberg Süd wurde sogar erst am 21. April 2002 für die wachsende Kreisstadt eröffnet. Bei dieser Strecke handelt es sich um ein Teil-

stück der ehemaligen „Bäderbahn“ zwischen Wiesbaden und Bad Nauheim, das am 15. Juli 1901 eingeweiht und sogleich ebenfalls als Hauptbahn klassifiziert wurde. Zwischen 1907 und 1912 wurde sie auf Wunsch von Kaiser Wilhelm II. sogar zweigleisig ausgebaut, es verkehrten nun Eilzüge von Wiesbaden über Frankfurt-Höchst

und Bad Homburg nach Bad Nauheim und sogar ein tägliches D-Zugpaar Berlin – Wiesbaden. Auf Grund sinkender Rentabilität wurde nach dem Ersten Weltkrieg das zweite Streckengleis wieder abgebaut,

*Hungen, Alsfeld,  
Stockheim, Nidda  
und Beienheim sind  
die Orte, die von den  
für die Wetterau  
eigentlich so typischen  
Nebenstrecken  
erschlossen wurden*

Oben links: Nordöstlich von Büdingen geht die Wetterau allmählich ins Oberhessische Bergland über (7. August 1995). Oben rechts: 216 221 beim Rangieren im Bahnhof Hungen (August 1991). Unten links: Müllverkehr auf der Schiene in Form der Zuglast hinter 216 221 bei Dorheim (August 1995). Unten rechts: Übergabe 67695 mit 212 023 in typischer Wetterauer „Pampa“ bei Obbornhofen-Bellersheim (August 1993).







Am nordöstlichen Rand der Wetterau verläuft die Strecke von Gießen nach Gelnhausen; bereits von ein wenig mehr Bewaldung flankiert diese 216 221 zwischen Borsdorf und Ober Widdersheim durch die sommerlichen Felder (11. Juni 1996).

mit dem Nationalsozialismus für die geplante Linie Friedberg – Hungen – Alsfeld – Hersfeld aber wieder verlegt. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Strecke zu einer Nebenbahn umgewidmet und abermals sukzessive eingleisig zurückgebaut. Außer Friedberg Süd gibt es mit Burgholzhausen v. d. Höhe, Rodheim v. d. Höhe und Rosbach v. d. Höhe nur drei weitere Stationen, wobei die letztgenannte einst Betriebsmittelpunkt dieser Strecke war und bis zum Jahr 2000 auch Güterverkehr aufwies; im benachbarten Rodheim v. d. Höhe wurden bis 1992 noch Rüben verladen. Zwischenzeitlich (1985–2002) Haltepunkt geworden, ist Rosbach v. d. Höhe heute der einzige Kreuzungsbahnhof der Strecke. Nach der Dampflokzeit verkehrten hier ganz typisch die V 100 mit Wendezügen, der Schienenbus sowie der 628. Mittlerweile setzt die nun betriebsführende „HLB Hessenbahn

*Von dem rund  
um „Friddbersch“  
entstandenen  
Schienennetz  
profitierten vor  
allem Betriebe und  
flächendeckend die  
Landwirtschaft*

GmbH“ auf der von DB Netz unterhaltenen Strecke Triebwagen vom Typ Stadler GTW 2/6 ein, die sich mit ihrem leicht schnittig-futuristischen Erscheinungsbild zumindest anfangs optisch noch nicht so richtig in das ehemalige, aber sich allmählich zurückbildende Ensemble der Wetterau-Nebenstrecken einfügen wollten – Formsignale und Telegrafmasten hatten eben eher eine Liaison mit der Dampflok...

Wieder zurück in Friedberg, geht es jetzt entgegengesetzt in die nordöstliche Richtung, wo das Gebiet der Wetterau bereits um 1870 von der Bahnlinie Gießen – Gelnhausen flankiert wurde. Schnell wurden Forderungen laut, diese Strecke mit der Main-Weiser-Bahn und dem Frankfurter Raum zu vernetzen, um den Handel mit den Produkten der Wetterau zu stärken. Da ein solches Vorhaben aber vermeintlich die Transporte in Richtung Gießen und Gelnhausen hätte

schwächen können, genehmigte die damalige großherzoglich-hessische Regierung zunächst nur den Bau von zwei Stichbahnen in gar entgegengesetzter Richtung, nämlich die Strecken Nidda – Schotten (14 km, eröffnet am 26.5.1888) und Hungen – Laubach (13 km, eröffnet am 1.6.1890). Bei letztgenannter Strecke kam die ebenfalls am 1. Juni 1890 eröffnete Zweiglinie Villingen – Ruppertsburg – Friedrichshütte hinzu, eine vier Kilometer lange meterspurige Pferdebahn vorwiegend für den Güterverkehr zur Eisengießerei Friedrichshütte, die sechs Jahre später umgespurt wurde und zwischen Ruppertsburg und Friedrichshütte bereits 1929 wieder stillgelegt wurde. Auf dem nur drei Kilometer langen Stück zwischen Villingen und Ruppertsburg fand zunächst nur Güterverkehr, zwischen 1907 und der Stilllegung 1960 auch Personenverkehr – zuletzt mit Schienenbussen – statt. Nur vier Kilometer Eisenbahngeschichte, aber ein äußerst lohnendes Ziel für eine Zeitmaschine!

Beharrlich hielten die Städte Hungen und Nidda aber an Bahnverbindungen durch die Wetterau nach Friedberg fest und konnten zwischen 1888 und 1895 den Bau der Strecken von Hungen und Nidda nach Beienheim, die dann gemeinsam nach Friedberg fortgeführt wurden, vorantreiben. Beide Strecken wurden am 1. Oktober



1897 nach problemlosem Bau – das einzige größere Kunstbauwerk war das bereits erwähnte Viadukt über die Usa in Friedberg – eröffnet. Auf den Tag genau wurde übrigens exakt sechs Jahre später, also am 1. Oktober 1903, die Strecke Hungen – Laubach bis Mücke an der Strecke Gießen – Fulda fortgeführt, die einst (1930er Jahre) auf ganzer Länge von Friedberg bis Mücke eine zweigleisige Hauptstrecke werden sollte, um benachbarte Hauptbahnen von künftigen Kriegstransporten zu entlasten – die Wirren im Zweiten Weltkrieg vereitelten diese Pläne aber. Vom somit entstandenen Schienennetz rund um Friedberg profitier-

**Als Güterverkehr noch vernünftig war: Szene mit 216 221 im Bahnhof Bad Vilbel (11. Juni 1996).**



**Die Rübe war zumindest in der „Saison“ die dominierende Schienenfracht auch in der Wetterau, die Zuckerfabrik Friedberg nicht weit (Bahnhof Stockheim, 1. Oktober 1982).**

te vor allem die Wirtschaft, beispielsweise Mineralwasser-Betriebe in Dorheim und Grund-Schalheim, Braunkohle-Gruben bei Geiß-Nidda und Wölfersheim und natürlich flächendeckend die Landwirtschaft einschließlich der jährlichen Zuckerrüben-Saison. 1929 entstand in Wölfersheim sogar ein Schmelzkraftwerk, das auch Kesselwagen-Ganzzüge bis zu den Leuna-Werken in Merseburg generierte. Später wurde daraus ein Braunkohlkraftwerk, das erst 1991 ebenfalls mit der Einstellung der Braunkohleförderung in der Wetterau stillgelegt wurde. 1968 musste die Strecke zwischen

**Reizvoller Abstecher von der Wetterau ins Oberhessische war die Strecke Hungen – Laubach, die hier mit noch reicher Fracht von 212 023 und ihrer Übergabe 67694 befahren wird (13. Juli 1994).**







FOTO LINKS: HEIKO ERNST/SAMMLUNG SEYFERTH

Schienenbusse und Nebenbahn-Flair waren in der Wetterau meist unbeachteter Alltag, ob in Stockheim (links) oder in Heldenbergen-Windecken (rechts).

Inheiden und Berstadt-Wohnbach wegen dieses Braunkohleabbaus sogar verlegt werden; dies betraf auch den Haltepunkt Obbornhofen-Bellersheim. Die alte Trasse ist heute abgebaut, jedoch aus der Luft noch erkennbar.

Zwischen Hungen und Freienseen endete der Personenverkehr bereits am 30. Mai 1959, zwischen Freienseen und dem oberhessischen Mücke schon ein Jahr früher am 31. Mai 1958. Der Güterverkehr zwischen Hungen und Laubach konnte sich noch bis Ende 1998 halten, bis 2007 wurde dieser Streckenabschnitt wie auch Laubach – Mücke Jahrzehnte zuvor abgebaut. Im Bereich von Hungen wurde ein Radweg auf der Trasse angelegt und seit dem 4. März 2003 ruht hier auch bis Wölfersheim-Södel der Personenverkehr in Richtung Friedberg – spätestens jetzt konnte von einem Streckennetz in der Wetterau nicht mehr gesprochen werden. In den letzten Jahren der Bundesbahn und der Anfangszeit der DB AG, also etwa von 1980 bis 1996, konnte man beim Schienenbummel durch die Wetterau immerhin fast überall noch auf weitgehend intakte und mit Personal besetzte Bahnhofsanlagen treffen, die in ihrer Ausdehnung wie zum Beispiel in Hungen an noch bessere Zeiten erinnerten. Schon fast legendär sind die noch zur Übergangsphase von DB auf DB AG verkehrenden Anschlussbedienungen für die Firmen Winter und Dexion in Laubach, dem letz-

ten Wohnort des bekannten, Anfang 2009 verstorbenen ehemaligen MIBA-Chefredakteurs Michael Meinhold. Ab 1982 wurde auf Initiative des Wetteraukreises in Grund-Schwalheim (Streckenabschnitt Beienheim – Nidda) sogar eine Müllumladestation mit Gleisanschluss errichtet, von wo aus bis Ende 1995 nach saniertem Oberbau werktäglich zwei Müllzüge (meist mit BR 216) bis Friedberg und von dort aus weiter bis Wabern verkehrten. Unser gedanklicher Schienenbummel wird ab diesem Zeitpunkt reizloser, da auch hier rund um Beienheim, Nidda und Hungen heute straßenbahnähnliche Triebwagen neben drastisch zurückgebauten, verfallenden und verschmierten Gleis- und Infrastrukturanlagen umherfahren; doch immerhin konnte nach der Wendezug- und Schienenbus- bzw. 628-Epoche eine komplette Stilllegung des Schienenverkehrs nordöstlich von Friedberg nun dauerhaft verhindert werden, weil diese Region zunehmend zum Speckgürtel des fernen Frankfurt zählt.

Wir fahren zur letzten Strecke durch die Wetterau, dem „Stockheimer Lieschen“ zwischen Bad Vilbel und Stockheim (heute Glauburg-Stockheim), und benutzen dazu bis Heldenbergen-Windecken (heute Nidderau) die Hauptbahn von Friedberg nach Hanau. Diese zwischen 1879 und 1881 eröffnete und ab 12. August 1960 elektrifizierte zweigleisige Strecke dient überwiegend

dem Güterverkehr der Relation Bayern – Ruhrgebiet und als Entlastungs- bzw. Umleitungsstrecke für den Großraum Frankfurt. Zu ihren besten Zeiten zwischen den 1960er- und 1980er-Jahren verkehrten hier neben Schienenbussen und 141ern im Personenverkehr noch zahlreiche Güterzüge, überwiegend mit den in Hagen und Nürnberg beheimateten Mittelgebirgs-Sechssachsers 194, 150 und 151. Heute kann der verbliebene Güterverkehr mit höchstens einem Dutzend planmäßigen Zügen pro Tag nur als Trauerspiel bezeichnet werden – die Antworten hierfür liegen im Strukturwandel des Ruhrgebiets sowie im Bestreben der DB AG, die Güterverkehrsströme nur noch auf die Rheinschiene sowie auf die Nord-Süd-Strecke zu konzentrieren. Rund um Assenheim, der nächsten Station nach Friedberg, befinden sich mit der 62 Meter langen Wetterbrücke (Steinviadukt) sowie mit der 310 Meter langen Eisenfachwerkbrücke über die Nidda die interessantesten Kunstbauten dieser Strecke. Nach ansonsten flacher und meist schnurgerader Fahrt durch sanft gewellte Felder erreichen wir den kleinen Eisenbahnknoten Heldenbergen-Windecken, der heute Nidderau heißt und Schnittpunkt für die Strecke von Bad Vilbel nach Stockheim ist, der heutigen Niddertalbahn, früher im Volksmund auch bevorzugt „Stockheimer Lieschen“ betitelt.

Und fast hat es den Eindruck, dass auf der kreuzenden Nebenstrecke mehr los ist als auf der Hauptstrecke: Einst wie jetzt stehen an den Bahnsteigen mehrere Triebwagen, früher der Schienenbus, heute der leicht futuristisch anmutende GTW 2/6. Denn Stundentakt herrscht nicht nur zwischen Friedberg und Hanau, sondern eben auch auf der Nebenbahn, die dereinst am 1. Oktober 1905 von hier aus zunächst nur gen Osten bis Stockheim eröffnet wurde, erst am

*Zuletzt fahren wir  
zum „Stockheimer  
Lieschen“ über  
die Hauptstrecke  
Friedberg–Hanau  
und beenden damit  
unsere Rundreise in  
der Wetterau*

Stockheim), und benutzen dazu bis Heldenbergen-Windecken (heute Nidderau) die Hauptbahn von Friedberg nach Hanau. Diese zwischen 1879 und 1881 eröffnete und ab 12. August 1960 elektrifizierte zweigleisige Strecke dient überwiegend



1. Juni 1907 kam der westliche Ast bis Bad Vilbel hin- zu. Nun konnte man von Bad Vilbel durch die halbe Wetterau und den ganzen Vogelsberg über Stockheim hinaus bis Lauterbach fahren, denn auch die Vogelsbergbahn wurde in Teilabschnitten schon zwischen 1888 und 1901 eröffnet. Durch Eingemeindungen heißt unser Heldenbergen-Windecken heute Nidderau, Stockheim heißt Glauburg-Stockheim und fahren wir westwärts, kommen wir durch Schöneck-Büdesheim, das früher nur Büdesheim hieß. Hier gibt es auch eine kleine Sensation in der flachen Wetterau, nämlich den während den Streckensanierungsarbeiten im Jahre 2004 etwas verlängerten und nun 200 Meter langen Büdesheimer Tunnel! Die hier zu Zeiten des Berufsverkehrs seit 2002 verkehrenden Doppelstockzüge passen genau durch diesen modernisierten Kunstbau. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurden sie mit der Baureihe 218 gefahren, seitdem werden diese durchgehend zwischen Frankfurt und Glauburg-Stockheim verkehrenden Leistungen mit

## Buch-Tipp

Das Standardwerk zu den Eisenbahnen in der Wetterau ist das große, rund 400 Seiten starke und 2014 erschienene Buch „Anschluss an die weite Welt – Zur wechselvollen Entwicklung der Eisenbahnen in Oberhessen“ (von Andreas Christopher, Dieter Eckert, Carsten Eigner u.a.). Es ist bei den Oberhessischen Versorgungsbetrieben AG in Friedberg erschienen, der vergleichsweise sehr günstige Preis beträgt € 39,80, die ISBN lautet 978-3-9815015-5-1.



„Obbornhofen-Bellersheim“ natürlich ganz vorne steht. Und wenn man bei Schauerwetter durchs Land fährt, wird die Wetterau zum garantierten Land der Regenbogen, die hier nicht eine Brücke zum Himmel, sondern sogar zum Horizont bilden! □



Neben dem alten Eisenbahnviadukt in Friedberg gehört die Talbrücke in Assenheim zu den größten Kunstbauten in der Wetterau, hier trotz Schwerkleinwagen nur schwach belastet (18. April 1985).

ALLE FOTOS, WENN NICHTS ANDERS VERMERKT: JOACHIM SEYFERTH



# Miniland heißt jetzt Blue Brix Unsere Welt in Miniatur wächst



Unsere neue  
Immobilie mit  
4.500 qm



Neu:  
Die schönste  
Western Anlagen  
in Spur G



Neue  
Attraktionen:  
- Virtual Reality  
Achterbahn  
- Immersive Kino  
- 5D-Kino

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

Blue Brix GmbH  
Geiselhöringer-Straße 23c  
94315 Straubing  
Email: [info@BlueBrix.de](mailto:info@BlueBrix.de)



# MOMENTE

## Klossek und die Krähen

TEXT UND FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Die Nadel sucht die Einlaufrille und es beginnt zu knistern. Das Knistern einer Vinyl-Schallplatte, die schwarz glänzend mit dreiunddreißig und einem Drittel Umdrehungen pro Minute auf dem Plattenteller rotiert und den Tonarm auf seine rund zwanzigminütige Reise schickt. Doch es ist keine Musik-Schallplatte, sondern etwas auch im Erscheinungsjahr 1973 ganz Abgefahrenes, nämlich eine Schallplatte mit Eisenbahngeräuschen, mit Dampflokomotiven, mit Lärm und Krach irgendeiner Zahnradbahn in Österreich. „Von Vordernberg nach Eisenerz – Die Erzbergbahn in Stereo“ steht auf der Plattenhülle, die neben der neuen Genesis-Scheibe „Selling England by the Pound“ und dem aktuellen Doppel-Werk „Quadrophenia“ der Gitarrenzertrümmerer „The Who“ steht. Jetzt also zur Abwechslung mal Heavy Metal, richtiges Heavy Metal mit klirrenden Kupplungen, mahelnden Zahnradern, vor Bässen zitternden Schornsteinen, dem Inferno von ejakulierenden Sicherheitsventilen und dem Schlagzeugknall der Schienenstöße. Viel, viel lauter als „Deep Purple in Rock“ oder die Weicheier von Led Zeppelin, von den Seifenteddys Slade oder Kiss ganz zu schweigen.

Das wilde Knistern der vielstrapazierten Einlaufrille hat nachgelassen und bereits in der Einblendung der ersten Hörscene vernimmt man neben dem noch weit entfernten Schornsteinstakkato eines bergwärts fahrenden Erzleerzuges, geführt von der 197.301 mit Giesl-Ejektor und nachgeschoben von der 97.201, die nahen Rufe und Schreie von Krähen, in der einsamen Berglandschaft wohl irritiert und aufgeschreckt nicht von dem täglichen und daher gewohnten Dampfspektakel, sondern von den paar seltsamen Gestalten, die dort am Bahndamm mit allerlei technischem Gerät zugange waren und nun regungslos mit aufgesetzten Kopfhörern verharren, um eine Magnetaufzeichnung sämtlicher Umgebungsgeräusche vorzunehmen. Einer von ihnen heißt Johannes C. Klossek, ist Liebhaber nicht der schwarzen Rabenvögel, sondern der schwarzen Dampfsaurier und kann in seine Passion per glücklichem Schicksal seine berufliche Qualifikation einbringen: Klossek ist Toningenieur beim Westdeutschen Rundfunk und mit professionellem Audio-Aufnahme-Equipment aus Mikrofonen, Mischpulten und Bandgeräten bestens vertraut. Jetzt kauert er mit zwei oder drei Kollegen und Helfern an der zahnstangenbewehrten Trasse der legendären Erzbergbahn, über ihm die Krähen.

Die Laute dieser Tiere durchziehen mal weniger, mal mehr das gesamte Album und geben ihm neben den keuchenden Dampflokomotiven einen unverwechselbaren Wiedererkennungswert. Mindestens geahnt hat dies damals auch Johannes C. Klossek, der im Begleittext zur letzten Hörscene auf der ersten Plattenseite auch auf diese akustische Bereicherung eingeht: „Mit unseren Gerätschaften keuchen wir am vertrauten Aufnahmeplatz der Hörscene 1 vorbei, weiter die Südrampe aufwärts. Krähen verfolgen uns dabei mit ihrem Geschrei. Nun, gestört hat es uns nicht, und den Stereohörern vermittelt die Aufnahme dadurch noch mehr Lebendigkeit. Betrachten wir das Krähengeschrei also als schmückendes Beiwerk, richten jedoch unsere Auf-

merksamkeit auf die Lokomotive, besser gesagt auf die Fahrt des morgendlichen Personenzuges die Südrampe aufwärts.“

Schon dutzendfach hat sich nach dem Erwerb dieser Schallplatte Anfang der Siebziger die Nadel in die Einlaufrille bugsirt und diese Krähen ertönen lassen. Und immer wenn ich Krähen höre, vor der Haustüre in der Wohnsiedlung oder an irgendeinem anderen Ort, bringt sich dieses audiophile Meisterwerk von Johannes C. Klossek und der damaligen Franckh'schen Verlagshandlung auch heute in Erinnerung, die Assoziation zur damaligen und typischen Umgebungsakustik der aktuell nur noch museal betriebenen Erzbergbahn ist sofort präsent. Ein lebenslanger Déjà-vu-Moment, den diese intelligenten schwarzen Vögel jeden Moment und an jedem Ort auslösen können. Besonders im Herbst und Winter, wenn jene Gesellen regelmäßig über geerntete Felder und kahle Baumgruppen herfallen. Kraah, kraah, kraah – doch wo bleibt das Lied der Dampflokomotive?

Ein Großteil der Mitmenschen zehrt von ihren persönlichen Assoziationen zu den Anfangstakten oder unverwechselbaren Riffs bekannter Klassiker aus der Rock- und Popszene, zumindest in der Erinnerung noch ebenfalls oft vermischt mit dem wohligen Knistern einer Nadel in Vinyl. Doch im Gegensatz zu „Deep Purple in Rock“ oder „Selling England by the Pound“ gab es „Von Vordernberg nach Eisenerz – Die Erzbergbahn in Stereo“ nie auf Kassette oder CD. Das Edle und Zeitlose des klassischen Tonträgers Schallplatte mit all seinen vertrauten und liebgewordenen Unzulänglichkeiten ist dieser Veröffentlichung ohne technische Konkurrenz und Innovation exklusiv erhalten geblieben. Die Krähen und das Knistern sind zu einer ewigen Einheit verschmolzen – Mutterband hin, Digitalisierung her.

Eine Krähenschar ist bei der keck-vorsichtigen Futtersuche aufgeschreckt worden und sucht lärmend das Weite. Ein Moment an einem Ort, wo weit und breit keine Eisenbahn ist, ja gar keine Eisenbahn sein muss. Denn zeitgleich formiert sich im Hirn des Störenfrieds wieder das Bild vom Bücherregal, wo sich in der obersten Reihe diese alte Schallplatte schmalbrüstig versteckt. Hinzu erscheint das karge, kleine und kalte Übernachtungszimmer der alten Pension am Bahnhof Präbichl, dem Scheitelpunkt der Erzbergbahn. Der Wind pfeift durch die Fensterritzen, das meterdicke Bettzeug beginnt das Wärmen erst nach Stunden und draußen formt der Schneefall die Gleisanlagen zu einem weißen Relief.

Im Ohr taucht die Fata Morgana eines schnaubenden, mitunter beinahe heiser-krächzenden Erzleerzuges auf der Südrampe auf, der sich Minuten später im Bahnhof verpustet. „Weiche wird umgelegt zur Fahrt nach Gleis vier“, ertönt es vom Fahrdienstleiter steirisch durch den Lautsprecher. Der lange Tunnel unter dem Erzberg, die Zahnstange wie ein gar nicht schüchterner Märklin-Mittelleiter, die kleinen schweren Wägelchen, der Formengruß der Lokomotiven aus dem 19. Jahrhundert. Schallplatte? Eigene Erinnerung? Oder Fusion und Verklärung? Die Krähen sind schuld – gestern, heute, übermorgen. Momente ohne und zugleich voller Eisenbahn. Noch nicht einmal ein Tonarm muss sich senken, ein „Kraah! Kraah! Kraah!“ genügt für eine ganze Welt. □







# Spätes, aber jähes Ende

Rund 750 Exemplare der Baureihe 38.10–40 befanden sich im Herbst 1945 in der Sowjetischen Besatzungszone. Nach teils sehr aufwändigen Reparaturen in den 1950er Jahren versahen 1960 insgesamt 650 Loks in allen acht Direktionen Dienst. Neue Dieselloks lösten wenig später die P 8 sukzessive ab, der Planeinsatz endete 1971

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Von den Reichsbahndirektionen durchgeführte Lokzählungen erfassten im Herbst 1945 in der Sowjetischen Besatzungszone und Berlin zusammen 733 P 8 mit DR-Betriebsnummern. Auf die RBD-Bezirke verteilte sich der Bestand wie folgt: Berlin 100 Loks, Cottbus 31, Dresden 97, Erfurt 106, Greifswald 52, Halle (Saale) 214, Magdeburg 85 und Schwerin 48. Allerdings nahm man die Bestandsaufnahme zu unterschiedlichen Stichtagen vor. Deshalb könnten einige im Erfassungszeitraum direktionsübergreifend umbeheimatete Maschinen doppelt gezählt, andere hingegen übersehen worden sein (z.B. wenn sie um den Stichtag herum die Direktion wechselten).

Ein Großteil der in der RBD Berlin erfassten Loks war in den Westsektoren Berlins stationiert. Eine stichtagsgenaue Verteilung liegt vom 30. April 1946 vor (EK-Baureihenbuch von Hansjürgen Wenzel und Verzeichnis „Die Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn (Ost) 1945/46“ von Ingo Hütter und Volkmar Kubitzki, Verlag Kenning 1995). Von damals 91 P 8 der RBD Berlin waren 40 in West-Berliner Bahnbetriebswerken beheimatet: Bw Anhalter Bf 7 Loks, Bw Gesundbrunnen 7, Bw Görlitzer Bf 12, Bw Lehrter Bf 8 und Bw Potsdamer Gbf 6. Aus dem Bw „Pog“ wurden die Loks bis Oktober 1947 abgezogen. Die Bw Anhalter Bf und Görlitzer Bf gaben ihre letzten P 8 im Mai bzw. Oktober 1950 ab, die Bw Ge-

sundbrunnen und Lehrter Bf im Juli 1952. Bis zu zehn P 8 gehörten zwischenzeitlich zum Bw Grunewald, eine hielt sich dort bis Anfang August 1952. So weit dieser Exkurs.

Laut Werkstättenzuteilungsplan vom 27. April 1946 waren insgesamt 740 P 8 zu unterhalten, davon 285 der RBD Berlin, Greifswald, Magdeburg und Schwerin vom RAW Stendal. Für 455 P 8 der RBD Cottbus, Dresden, Erfurt und Halle lag die Zuständigkeit beim RAW Leipzig in Engelsdorf, darunter für 15 im September 1945 aus der US-Zone in die Sowjetzone überstellte Lokomotiven. Im Jahr 1947 ging die Unterhaltung der P 8 der RBD Erfurt auf das RAW Meiningen über. Offiziell fungierte spätestens ab Herbst 1951 das RAW Leipzig (Engelsdorf) als alleiniges Erhaltungswerk, am 30. Oktober 1951 waren ihm 664 Loks der Baureihe 38.10–40 zugewiesen. Tatsächlich jedoch wurden die P 8 bis 1953/54 auch in vielen anderen Reichsbahn-Ausbesserungswerken (ab 1952 kurz Raw) sowie in zahlreichen Bahnbetriebswerken aufgearbeitet oder zwischenuntersucht. Außerdem beteiligten sich ebenso wie in Westdeutschland Privatfirmen an der Aufarbeitung, noch 1953 führte der staatliche „Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg“ an P 8 Hauptuntersuchungen durch. Schließlich übernahm im Jahr 1967 das Raw Cottbus die Unterhaltung der P 8.

Im Zeitraum von 1946 bis 1951 wurden 59 meist nicht mehr aufarbeitungswürdige

Maschinen ausgemustert. Währenddessen blieben auch viele erhaltenswerte Loks betriebsuntauglich abgestellt. Oft konnte die begonnene Ausbesserung wegen Ersatzteilmangel nicht fortgeführt werden. Teilweise wurden schon angearbeitete Lokomotiven als Ersatzteilsponder ausgeschlachtet, um andere fertigstellen zu können. Der Zustand betriebsfähiger P 8 verschlechterte sich rapide durch die Braunkohlefeuerung, weil der Schwefelgehalt der Braunkohle die Kupferfeuerbüchsen bis zum Werksgrenzmaß abzehrte. Dies zwang zu aufwändigen Flickarbeiten, erst ab etwa 1955 kamen ersatzweise Stahlfeuerbüchsen zum Einbau.

Ende 1954 belief sich der Erhaltungsbestand auf 643 Loks, wovon 535 betriebsfähig waren. 23 als nicht erhaltenswert eingestufte Exemplare gehörten zum amtlich so genannten Schadpark. Gesondert erfasst waren die meist seit den 1940er Jahren abgestellten „Fremdlokomotiven“. Hiervon wurden acht P 8 mit belgischen und zwei mit französischen Betriebsnummern um 1956 verschrottet. 1955 gab die DR sechs nicht mehr umgezeichnete Ok 1 an die PKP zurück, behielt jedoch (wie die DB) viele während des Krieges als 38.10–40 eingereihte Ok 1. Die seit 1945 als Ts 62 geführte ehemals litauische K 8 Nr. 62 übernahm sie 1953 als 38 4052 in den regulären Bestand.

Der gravierende Lokmangel hatte die Deutsche Reichsbahn Anfang der 1950er



38 2168 mit Personenzug nach Bad  
Salzungen bei Eisenach (12. August 1967).  
FOTO: H. MÜLLER





Jahre veranlasst, zahlreiche seit Kriegsende oder kurz danach abgestellte Lokomotiven des Schädelparks doch wieder aufzuarbeiten. Teilweise unterzog man sie einer den Aufwand für eine normale Hauptuntersuchung (L 4) übersteigenden Generalreparatur (GR). Für die fast einem Neubau gleichkommende Aufarbeitung oft schon ausgeschlachteter Maschinen führte man den Begriff „Ersatzinvestition“ (EI) bzw. die Schadgruppe L 5 ein. Hierfür lieferte das Raw Leipzig mindestens 13 wohl aus noch gut erhaltenen Kesselsegmenten zusammengebaute Ersatzkessel. Von 1951 bis 1959 wurden mindestens 116 P 8 generalrepariert oder noch aufwändiger wieder betriebsfähig hergerichtet.



Am 30. Juni 1960 verteilten sich 650 Lokomotiven der Baureihe 38.10–40 auf 65 Bahnbetriebswerke in allen acht Direktionsbezirken. Die höchsten Bestände wiesen das Bw Leipzig Hbf West mit 32 sowie die Bw Berlin-Lichtenberg und Leipzig Hbf Süd mit jeweils 31 P 8 auf. Im einst zu den Hochburgen zählenden Bw Wittenberg waren nur noch sechs 38er beheimatet.

Bis 1964 musterte die DR nur einzelne schwer unfallbeschädigte oder stark abgezehrte Maschinen aus. Mit dem Erscheinen einer größeren Anzahl V 180 nahmen die Ausmusterungen signifikant zu, 1965 schieden 33 und im Folgejahr 47 Loks aus dem Bestand. Insbesondere lösten V 180 die P 8 vor Schnell- und Eilzügen ab. Auch setzten sie Schnellzugdampflokomotiven

frei, so dass die P 8 seltener so hochwertige Züge wie zum Beispiel statt einer 03 den „Moskwa-Express“ zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) bespannten. Ein regelrechter Kahlschlag setzte 1967 mit dem massenhaften Auftreten der V 100 ein. Durch die Ausmusterungen in den Jahren 1967 (165 Loks), 1968 (145) und 1969 (54) sank der Ende 1966 noch 556 Maschinen umfassende Bestand bis Ende 1969 auf 192 ab. Übrigens mussten bereits in diesem Zeitraum einige der erst 1966/67 mit Giesl-Ejektor ausgerüsteten Loks den Dienst quittieren.

Gemäß Umzeichnungsplan vom 15. August 1969 sollten noch 242 P 8 EDV-gerechte Betriebsnummern erhalten. Tatsächlich bekam nicht mal die Hälfte davon die ab 1. Juni 1970 gültigen Nummern, wobei im Falle der Baureihe 38.10–40 die bisherige Nummer lediglich um die Kontrollziffer zu ergänzen war.

Am 30. Juni 1970 verfügte die Deutsche Reichsbahn noch über 105 betriebsfähige P 8, die wie folgt verteilt waren:  
Rbd Berlin (3 Loks): Bw Berlin-Pankow (1), Frankfurt/Oder (2)  
Rbd Cottbus (16 Loks): Bw Bautzen (4), Cottbus (3), Senftenberg (4), Zittau (5)







Rbd Erfurt (42 Loks): Bw Erfurt (4), Gotha (9), Saalfeld (9), Sangerhausen (11), Vacha (7), Weißenfels (2)  
 Rbd Greifswald (2 Loks): Bw Angermünde (1), Pasewalk (1)  
 Rbd Halle (9 Loks): Bw Falkenberg/Els-ter (1), Leipzig Hbf Süd (4), Leipzig Hbf West (4)  
 Rbd Magdeburg (33 Loks): Bw Branden-burg (12), Güsten (3), Halberstadt (1), Mag-deburg (1), Roßlau/Elbe (12), Stendal (4).

**Oben:**  
 38 1767 (Tender mit Vorderwand) um 1965 in Putbus auf Rügen.  
 FOTO: ARCHIV GRIEBL

**Linke Seite oben:**  
 38 1718 mit US-Soldaten am 16. April 1945 in Oschersleben.  
 FOTO: SLG. GARN

**Linke Seite unten:**  
 1966 wurde die 38 2860 mit einem Giesl-Flachejektor ausgerüstet. Am 22. Juni 1968 war sie für die Bespannung des E 366 (Zittau – Berlin) eingeteilt, der planmäßig einen Speisewagen mitführte (bei Mittelherwigsdorf).  
 FOTO: A. LUFT

Die Rbd Dresden besaß seit April 1970 nurmehr z-gestellte P 8, die Rbd Schwerin hatte ihre letzten Exemplare schon 1969 an andere Direktionen abgeben oder abgestellt. Eine nennenswerte Rolle spielten die preußischen Personen-zugloks nur noch in den Direktionsbezirken Erfurt und Magdeburg. Dem Bw Roß-lau waren seit 1. April 1967 die Maschinen des zur Einsatzstelle degradierten Bw Des-sau zugeordnet.

Im Laufe des Jahres 1971 schied die Baureihe 38.10 – 40 aus dem Plandienst aus. Auch ihre letzten Leistungen übernahmen größtenteils die hintersinnig „Petroleum-P 8“ genannten V 100 der nunmehrigen Baureihe 110. Am 1. Januar 1972 führte die DR lediglich noch 49 P 8 im Bestand. Da-von waren nur 16 betriebsfähig: beim Bw Falkenberg 38 3163 und 3779, beim Bw Gotha 38 2532, beim Bw Leipzig Hbf West 38 1917, 3276 und 3292, beim Bw Roß-lau 38 1744, 2471, 2551 und 3971, beim Bw Sangerhausen 38 2918 und 3070, beim Bw Saalfeld 38 2833 und 3979 und beim Bw Zittau 38 2929 und 3860. Einige dieser Loks kamen aushilfsweise noch vor Per-sonenzügen zum Einsatz, manche dienten bereits Heizzwecken. Am 15. April 1972 bespannte die mit einem Giesl-Ejektor be-stückte Zittauer 38 3860 zusammen mit der extra dafür von Roßlau nach Bautzen be-orderten 38 2471 den offiziellen Abschieds-

## P 8-Bestand am 30. Juni 1960

|                     |            |                       |            |
|---------------------|------------|-----------------------|------------|
| <b>Rbd Berlin</b>   | <b>74</b>  | Bw Weißenfels         | 12         |
| Bw Berl.-Lichtenb.  | 31         | <b>Rbd Greifswald</b> | <b>32</b>  |
| Bw Frankf./O Pbf    | 23         | Bw Barth              | 2          |
| Bw Jüterbog         | 13         | Bw Eberswalde         | 10         |
| Bw Seddin           | 2          | Bw Neubrandenbg.      | 2          |
| Bw Wriezen          | 5          | Bw Pasewalk           | 6          |
| <b>Rbd Cottbus</b>  | <b>90</b>  | Bw Saßnitz            | 8          |
| Bw Bautzen          | 9          | Bw Stralsund          | 4          |
| Bw Cottbus          | 18         | <b>Rbd Halle</b>      | <b>150</b> |
| Bw Elsterwerda      | 10         | Bw Eilenburg          | 9          |
| Bw Görlitz          | 10         | Bw Engelsdorf         | 1          |
| Bw Guben            | 8          | Bw Falkenberg         | 17         |
| Bw Hoyerswerda      | 10         | Bw Halle P            | 22         |
| Bw Kamenz           | 4          | Bw Leipzig Bay. Bf    | 11         |
| Bw Lübbenau         | 5          | Bw Leip. Hbf Süd      | 31         |
| Bw Senftenberg      | 6          | Bw Leip. Hbf West     | 32         |
| Bw Zittau           | 10         | Bw Merseburg          | 5          |
| <b>Rbd Dresden</b>  | <b>60</b>  | Bw Lu-Wittenberg      | 16         |
| Bw Bad Schandau     | 5          | Bw Zeitz              | 6          |
| Bw Döbeln           | 7          | <b>Rbd Magdeburg</b>  | <b>94</b>  |
| Bw Dresden Alt      | 16         | Bw Aschersleben       | 5          |
| Bw Gera             | 6          | Bw Brandenburg        | 10         |
| Bw Glauchau         | 8          | Bw Dessau             | 16         |
| Bw Greiz            | 6          | Bw Eilsleben          | 8          |
| Bw Nossen           | 6          | Bw Güsten             | 1          |
| Bw Pirna            | 3          | Bw Köthen             | 10         |
| Bw Riesa            | 3          | Bw Magd.-Buckau       | 4          |
| <b>Rbd Erfurt</b>   | <b>117</b> | Bw Magd. Hbf          | 20         |
| Bw Eisenach         | 2          | Bw Oschersleben       | 3          |
| Bw Erfurt P         | 21         | Bw Stendal            | 17         |
| Bw Gotha            | 14         | <b>Rbd Schwerin</b>   | <b>33</b>  |
| Bw Naumburg         | 13         | Bw Güstrow            | 7          |
| Bw Nordhausen       | 5          | Bw Hagenow Land       | 3          |
| Bw Saalfeld (Saale) | 12         | Bw Rostock            | 11         |
| Bw Sangerhausen     | 14         | Bw Schwerin           | 6          |
| Bw Vacha            | 11         | Bw Wittenberge        | 6          |
| Bw Weimar           | 13         |                       |            |



Sonderzug für die P 8, dessen Tour über klassische P 8-Strecken der Rbd Cottbus und Dresden führte.

Die Roßlauer 38 2471 wurde nach einer am 24. Juni 1972 veranstalteten Abschiedsfahrt via Güsten nach Gernrode und Halberstadt abgestellt. Als letzte betriebsfähige P 8 der DR blieb die 38 3860 übrig. Das Bw Zittau stellte sie am 3. Oktober 1972 ab, sie durfte jedoch als selbstfahrende Heizlok wieder dampfen und wurde erst am 30. Juli 1973 ausgemustert. Sehr viel später, endgültig im Jahr 1980, strich die Reichsbahn freilich die am 29. Dezember 1971 beim Bw Saalfeld z-gestellte 38 2267 aus dem Bestand. Zunächst als Denkmal erhalten, kam diese Lok 1992 in Regie der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte wieder in Fahrt. Überlebt hat auch die bereits 1969 in Aschersleben z-gestellte, dann 1971 dem Verkehrsmuseum Dresden übergebene und ab 1982 als DR-Museumslok wieder betriebsfähige 38 1182. Alle anderen P 8 der Reichsbahn in der DDR wurden verschrottet, auch die zuletzt bei DR-Dienststellen und in Volkseigenen Betrieben als Heizloks oder pure Dampfpender fungierenden Exemplare. □

## Bauartänderungen bei der DR

Ab den späten 1950er Jahren rüstete auch die DR viele P 8 mit Witte-Windleitblechen aus, jedoch bei weitem nicht alle. Ebenfalls nur teilweise wurde die dritte Signallaterne angebracht, vorgeschrieben war sie ab 1959 auf Strecken mit ungesicherten Wegübergängen. Etliche Loks bekamen an der Führerhausstirnwand rotierende Klarlichtscheiben.

Einige Tender 2'2' T 21,5 wurden mit einer Vorderwand zum Schutz der Personale bei Rückwärtsfahrt ausgestattet (z.B. hatten auf der Insel Rügen eingesetzte P 8 solche Tender). Manche P 8 wurden mit dem „G 12-Tender“ 3 T 20 gekuppelt. Sehr rar waren P 8 mit Wannentender, nachweislich lief damit (vielleicht schon seit 1944/45) die 38 1364 des Bw Berlin-Lichtenberg. Die 38 3276 des Bw Halle P erhielt 1964 probeweise einen Giesl-Ejektor. Versuchsfahrten ergaben, dass die Lok mit dieser nach ihrem österreichischen Erfinder benannten Saugzuganlage bei mittlerer Leistung 14 Prozent weniger Kohle verbrauchte als mit Regelsaugzuganlage. Daraufhin rüstete das Raw „Einheit“ Leipzig 1966/67 noch 75 P 8 der Rbd Cottbus, Erfurt und Magdeburg mit Giesl-Ejektor aus, dessen äußeres Merkmal der von den Personalen spöttisch „Quetschessche“ genannte Flachschornstein war.



Ganz oben:

38 1598 mit E 355 nach Görlitz (und Kühlwagen) am 1. Mai 1966 in Dessau.

FOTO: H. MÜLLER

Die 38 2293 fährt mit einem Doppelstockzug im Elbtal in Richtung Bad Schandau. 1969 quitierte sie beim Bw Dresden Alt den Dienst.

FOTO: ZBDR/SLG. GARN

Ansichtskarte aus Thüringen von 1966 mit Bildmontage.

FOTO: SLG. PONZLET



# Das zweite VGB-Buch für die jüngsten Eisenbahn-Fans

Ein Kinderbuch-Klassiker ist das Buch „Die liebe Eisenbahn“ von Prof. Wilhelm Schulz aus den frühen 1920er-Jahren. Über viele Jahre war es nur gebraucht und meist in sehr schlechtem Zustand erhältlich. Hagen von Ortloff ist ein großer Liebhaber historischer Kinderbücher. Ihm haben wir es zu verdanken, dass das Buch als originalgetreue Wiederauflage erhältlich ist.

## Die liebe Eisenbahn

Von Prof. Wilhelm Schulz

16 Seiten, Format 24,5 x 22,6 cm, mit 14 Farbzeichnungen

Best.-Nr. 581807

nur € 9,95



Das erste VGB-Kinderbuch



## Das Öchsle

Mit seinem Kinderbuch setzt der Heilbronner Autor Roland Röscher der „Öchsle-Bahn“, die auch heute noch auf schmaler Spur durch die malerische Landschaft Oberschwabens dampft, ein erzählerisches Denkmal. Nicht nur die Kinder (ab 3 Jahren), auch die vorlesenden Erwachsenen werden sich an den vielen liebevoll gemalten Lokomotiv-Bildern erfreuen.

44 Seiten, Format 27,5 x 19,5 cm, Hardcovereinband, farbig illustriert

Best.-Nr. 581624 | € 9,95

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:  
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 03141/534810 · Fax 08141/53481-100 · [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)



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

## Das neue Standardwerk

## 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](mailto:bestellung@vgbahn.de) · [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)



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



# Das besondere Abo-Plus<sup>+</sup>

Das neue Abo vom Eisenbahn-Journal jetzt mit 2 x ModellbahnSchule

1.

**12 Ausgaben**  
mit je 108 Seiten



Ihr  
besonderes  
Abo-Plus<sup>+</sup>

Weitere Details unter  
[www.eisenbahn-journal.de](http://www.eisenbahn-journal.de)

2.

**2 x ModellbahnSchule**

Abgeschlossene Modellbahnthemen, die fundiert und praxisnah abgehandelt werden. Eine Reihe hochwertiger Ratgeber, um die kein engagierter Modellbahner herumkommt.



3.

**Inkl. 4 DVDs**

**RioGrande-Profilme**

Diese Filme haben Sie bereits verpasst



4.

**Ihre Prämie nach Wahl**

Tolle H0-Wagen von Rivarossi als Abo-Prämie  
Güterwagen mit Bretterwänden und offenen Lüftungsschiebern!



Güterwagen Bauart Gmhs 55 der DB in H0  
von Rivarossi, Epoche III



Güterwagen Bauart Grs 206 der DB  
in H0 von Rivarossi, Epoche IV



Güterwagen Bauart Gkks der DR  
in H0 von Rivarossi, Epoche IV

## Ihre Abo-Vorteile

### 1. Dauerhafte Ersparnis

Sie sparen im Jahres-Abo € 22,80 gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen (20 %).

### 2. Dankeschön gratis

Als Dank für Ihr Vertrauen erhalten Sie eine Prämie nach Wahl.

### 3. Null Risiko

Wenn Ihre Erwartungen nicht erfüllt werden, können Sie nach der Mindestlaufzeit jederzeit wieder aussteigen – mit Geld-zurück-Garantie für zu viel bezahlte Ausgaben!

### 4. Nach-Hause-Service

Das Eisenbahn-Journal kommt jeden Monat frei Haus. Sie verpassen garantiert keine Ausgabe.



# Dietmar Beckmann

Dietmar Beckmann wurde 1956 im Norden von Essen als echtes Ruhrgebietskind geboren. Heute leitet er als promovierter Bauingenieur die Statikabteilung in einem Ingenieurbüro für unterirdische Infrastruktur in Bochum. Zusammen mit seiner eisenbahnbegeisterten Familie unternahm er von klein auf Fahrten mit dem Zug von seinem Heimatbahnhof Essen-Borbeck aus und eignete sich dadurch bereits bis zur Einschulung ein umfangreiches „Fachwissen“ über den Eisenbahnbetrieb an. Als 14-jähriger Schüler machte er es sich zur Aufgabe, den Strukturwandel im Ruhrgebiet und insbesondere den damals noch umfangreichen Dampfbetrieb mit dem väterlichen Fotoapparat zu dokumentieren. Darüber hinaus ergab sich die glückliche Gelegenheit zu Reisen in die DDR, wo er auf den Gebirgstrecken im Thüringer Wald noch die Baureihen 41, 44, 65, 86, 94 und 95 erleben und fotografieren durfte. In der Folgezeit weitete er seinen Aktionsradius auf ganz West- und Ostdeutschland aus und konnte Ende der 1970er Jahre mit Co-Autoren seine ersten Bücher „Dampflokomotiven im Ruhrgebiet“ und „Dampflokomotiven in Thüringen“ veröffentlichen.

Ab den 1980er Jahren entwickelten sich neben der SNCB die Schweizer Bahnen zu seinem Spezialgebiet. Zu diesem Zeitpunkt fotografierte er den Planbetrieb auf den Normal- und Schmalspurbahnen mit zwei Hasselblad-Kameras (Mittelformatdias) und einer Canon (Kleinbilddias), die er allesamt auf einem selbstgebaute Gestell montiert zusammen mit einer großen Klappleiter zu den Fotopunkten schleppte. Zu seinen Fototouren gesellte sich nunmehr seine spätere Ehefrau Silvia, mit der er 2010 und 2012 gemeinsam zwei Bücher über die Eisenbahn in der Schweiz herausgab. Das künstlerische Spiel mit dem Licht oder der Einsatz extremer Brennweiten ist bis heute nicht sein Stil. Seine Fotos tragen vielmehr die Handschrift seines großen Vorbildes Carl Bellingrodt und haben vorwiegend dokumentarischen Charakter mit einer ausgeprägten Postkartenästhetik.

Derzeit richtet sich sein Hauptinteresse auf die Bahnen Tschechiens, wo er die dort noch vielfach erhaltene Eisenbahnatmosphäre der 1980er Jahre genießt. Die Fotoausrüstung ist inzwischen durch den Einsatz einer Canon EOS 5D II deutlich handlicher geworden, und die Klappleiter hat er gegen ein acht Meter langes Hochstativ ausgetauscht.







Die in seiner Kindheit modernsten Fernzüge der Deutschen Bundesbahn waren später die begehrtesten Fotoobjekte von Dietmar Beckmann. So verfolgte er die TEE-Triebwagen der Baureihe VT 11 (601) auf ihren letzten Einsätzen als Alpen-See-Express. Auf dem Bild vom 8. August 1985 verlässt der einmal wöchentlich für Schwarzwald-Urlauber zwischen Dortmund und Seebrugg verkehrende Dt 13375 nach einem kurzen Zwischenhalt den Bahnhof Löffingen im Schwarzwald.

Rechte Seite oben:

Fast jeden Tag war Dietmar Beckmann in den 1970er Jahren mit dem Fahrrad unterwegs, um den Dampfbetrieb in der sich wandelnden Ruhrgebietslandschaft zu fotografieren. Am 15. Oktober 1976 hatte er sich im obersten Stockwerk eines Bürohochhauses in Gelsenkirchen-Bismarck postiert, um 044 177-4 mit dem 2200 Tonnen schweren Übergabezug nach Wanne-Eickel beim Verlassen der Zeche Consolidation aus der Vogelperspektive abzulichten.

Rechte Seite unten:

Bei seinen Reisen in die DDR suchte Dietmar Beckmann auch die entlegensten Nebenstrecken mit Dampfbetrieb auf. Am 28. März 1978 hatte der mit 99 1906-5 bespannte Güterzug von Wolkenstein nach Jöhstadt vier Normalspurgüterwagen auf Rollschemein über das 750-Millimeter-Gleis zu befördern, als er bei Streckewalde die Preßnitz überquerte.









Ein weiter Blick in eine hübsche Postkartenlandschaft mit einem schräg von vorne abgebildeten Zug: So sieht für Dietmar Beckmann das ideale Eisenbahnfoto aus. Eine seiner Lieblingsstellen liegt in der Schweiz oberhalb von Arth am Zugersee. Am 21. Juni 1989 konnte er dort eine rote Kantonslok der SBB-Serie Ae 6/6 mit der rollenden Landstraße 42732 von Lugano nach Rielasingen auf die Rollfilme in seinen beiden gleichzeitig ausgelösten Kameras Hasselblad 2000FC bannen.



Das von den meisten Eisenbahnfreunden stark vernachlässigte belgische Eisenbahnnetz war für Dietmar Beckmann in den 1990er Jahren ein häufiges Ziel bei Tagesausflügen. Am 27. Mai 1995 ziehen zwei NOHAB-Dieselloks der belgischen Serie 53 einen langen gemischten Güterzug bei Bertrix über die steigungsreiche Athus-Meuse-Linie durch die belgischen Ardennen nach Luxemburg. Ihre markante Rundnase hatten die damals bereits 40 Jahre alten Maschinen zuvor im Rahmen einer Vergrößerung des Führerstandes verloren.









Besonders gerne hält Dietmar Beckmann interessante Betriebssituationen wie Zugkreuzungen in kleinen Bahnhöfen im Bild fest. Auf dem Foto vom 6. Juli 2017 ist soeben die sichtbar überfüllte „Brotbüchse“ mit Beiwagen (Triebwagen Serie 810) in den Bahnhof Kácov (Tschechien) eingefahren. Entgegen kommt der Eilzug von Žruc nach Prag, der nur an Sonntagen und einigen wenigen Feiertagen verkehrt und Ausflügler aus dem Tal der Sázava zurück in die Hauptstadt bringt. Die 50 Jahre alten Loks der Serie 749 tragen wegen ihrer Aufwölbung unterhalb der Stirnfenster ähnlich der deutschen „Lollo“ den Spitznamen „Bardotka“ (abgeleitet von Brigitte Bardot).





# MODELLNEUHEITEN



## PIKO

Diesellok Reihe 247.9 der DB AG. H0, Variante, Epoche VI. Modell einer der vier langfristig von der DB angemieteten Vectron DE. Lu-penreine Bedruckung, viele angesetzte Details. Erhältlich in Wechsel- und Gleichstromausführung. UVP: 175 bzw. 155 Euro\*)



## BRAWA

Altbau-Eilzugwagen der DB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Filigran detaillierte Modelle der bis Anfang der 80er Jahre eingesetzten Fahrzeuge der sogenannten Verwendungsgruppe 36. Viele einzeln angesetzte Teile, auch unter dem Boden (Bremsanlage) und im Innenraum. Dächer mit Nachbildung der Befestigungs-nieten, Inneneinrichtung mit einzelnen Sitzbänken und Gepäcknetzen. Saubere, lupenreine Lackierung und Beschriftung. Erhältlich als Wagen 2. und 1./2. Klasse (oben und darunter), dazu als Halbspeise-links), Speise-, Schlaf- und Gesellschaftswagen sowie als Wagen 1. Klasse mit Gepäck-abteil in Varianten der DB/ Epoche III und IV, DRB, ÖBB und DR. UVP: je 60 Euro





## BUSCH

Bahnhof Ilfeld. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Bausatz des gleichnamigen Bahnhofs aus dem Südharz, gefertigt aus lasergeschnittenem Holz, Kunststoff- und Kartonteilen, alle vorgefärbt und/oder bedruckt. Ergänzt durch eine offene Wartehalle und einen Güterschuppen.  
UVP: 100 Euro

## NPE

Schwerlastwagen Samms 4860 der DR mit Kiste. H0, Formneuheit, Epoche IV. Modell eines in den Jahren 1977/78 in Rumänien für die DR gebauten Wagentyps, der vor allem zum Transport von Panzern und Sand vorgesehen war. Schweres Metallfahrwerk und schön plastisch wiedergegebene Drehgestelle, jedoch etwas flach geratene Seitenwände (Sicherungsrunnen). Das Modell ist mit einer Überseekiste des Autoherstellers Wartburg beladen. Erhältlich zudem in anderen Ladegut- und Epochenvarianten von DR und DB AG, jeweils auch für Trix-Express.  
UVP: 50 Euro



Christoph Kutter,  
Redakteur

## MEINE LIEBLINGSNEUHEIT

Ein feiner kleiner Bausatz für die Freunde früheren Landlebens. Hier hauste das Borstenvieh zwar auch nicht artgerecht, aber allemal besser als im modernen Schweine-Massenknast – und nervte zugezogene Stadtnasen mit dem Gegenteil „guter Landluft“. Die Metzgerei für die Stallbewohner hat Busch im Programm.



## MODEL SCENE

Schweinestall. H0, Neuentwicklung, bis Epoche IV. Bausatz aus lasergeschnittenem Karton und Holz mit sehr feiner Detaillierung des Mauerwerks. Kann, muss aber nicht bemalt werden.  
Preis: 6,50 Euro. [www.model-scene.com](http://www.model-scene.com) (englisch)





#### LILIPUT

Schürzenwagen der DB. H0, Neuauflage, Epoche IIIb. Sie sind wieder da! Modelle der Wagen 1., 1./2. und 2. Klasse (drei Betriebsnummern) sowie des Post- und des Speisewagens in DB-Version. Teilweise auch erhältlich in ÖBB- und SNCF-Lackierung (Jaffa bzw. Grün). Solange es keine Neuentwicklungen gibt, führt für Epoche-III-Fans um die fränkischen Evergreens immer noch kein Weg herum, zumal die lupenreine Bedruckung keine Wünsche offen lässt. UVP: je 53 Euro



#### BREKINA

Abschleppwagen Opel Blitz. H0, Variante, Epoche III. Gelber Nostalgie-Engel für Hardrockfans (Pritschenaufdruck!). UVP: 20 Euro

#### HERPA

Golf I, TT, Formneuheit, ab Epoche IV. Der Wendezeit-Traumwagen vieler Trabi-müder Noch-DDRLer, endlich auch in 1:120. UVP: 12 Euro



#### PIKO

Diesellok TGK2. H0, Formneuheit, Epoche IV. Russischer Industrieloktyp als Werkslok eines Sonneberger VEB. Fein detailliert mit Draht-Griffstangen und geätzten Bühnengeländern, Pufferspeicher eingebaut. UVP: 120 (DC) bzw. 160 (AC) Euro



#### BREKINA

Fiat 238 Bus. H0, Formneuheit, Epoche III/IV. Schönes Modell, auch als Kastenwagen erhältlich. UVP: 14 Euro



#### HERPA

Hängerzug Ford Transcontinental. H0, Variante, Epoche IV. Fahrzeug einer schwedischen Spedition. UVP: 35 Euro





# Brekinas Messe-Coup

**Viele Modellbahner sind auch Feuerwehrfans. Sie werden sich heuer besonders über die Metz-30-Meter-Leiter auf Mercedes-Kurzhauber-Fahrgestell von Brekina freuen, die bereits lieferbar ist**

VON MARKUS MÜLLER

**V**orbild ist eine Drehleiter auf einem MB L1519-Fahrgestell. Die Fahrzeuge wurden zwischen 1973 und 1979 gebaut und waren bis in die Epoche V im Einsatz. Der Leiteraufbau stammte von der Firma Metz. Die Fahrzeuge fanden in den alten Bundesländern relativ hohe Verbreitung, auch bei der Berufsfeuerwehr Hamburg. Bei den ersten Fahrzeugen waren die Geräteräume im Aufbau noch durch Türen verschlossen, Brekina hat dagegen die spätere Variante mit Rollläden gewählt.

Auf Anhieb überzeugt das Modell durch einen hervorragend vorbildgerechten Gesamteindruck. Sämtliche Proportionen sind korrekt wiedergegeben und auch die Farbgebung stimmt. Alle Aufdrucke sind sauber und präzise. Dazu gehören auch die Fensterrahmen und Türgriffe. Erfreulich sind ferner die vorbildgerecht silberfarben lackierten Martinshörner.

Hervorzuheben ist die ausgezeichnete Funktionsfähigkeit des Leitersatzes: Die Leiter bleibt in der Position stehen, in die sie der Benutzer bringt. Weder sinkt sie aufgrund des Eigengewichts ab, noch fal-

len die ausgefahrenen Leiterteile wieder in ihre Ausgangsposition zurück. Gleichwohl ist die Leiter sehr filigran ausgeführt, ebenso wie der ansetzbare Korb.

Ein klares Manko des Brekina-Modells sind die fehlenden ausziehbaren Abstützungen. Wer die Leiter in ausgefahrenem Zustand vorbildgerecht darstellen will, muss die vorhandenen demontieren und durch passende Teile aus der Bastelkiste ersetzen. Zudem sind dann die Spindeln zu verlängern, damit sie Bodenkontakt bekommen.

Etwas exotisch ist, dass Brekina die Drehleiter auch mit schwarzen (60er-Jahre-)Vorderkotflügeln anbietet. Die weißen passen deutlich besser zu diesem Modell. Gut gelungen ist die filigrane und abnehmbare Haspel am Heck. Hier ist der Schlauch etwas ungleichmäßig aufgerollt und deshalb sehr vorbildgerecht dargestellt.

Fazit: Ein empfehlenswertes Modell, das die geforderten 39,90 Euro ohne weiteres wert ist. Wie auf der Spielwarenmesse zu erfahren war, wird Brekina den mit ihm begonnenen Löschzug in den kommenden Jahren durch die passenden MB-Kurzhauber TLF16 und LF16 komplettieren. □

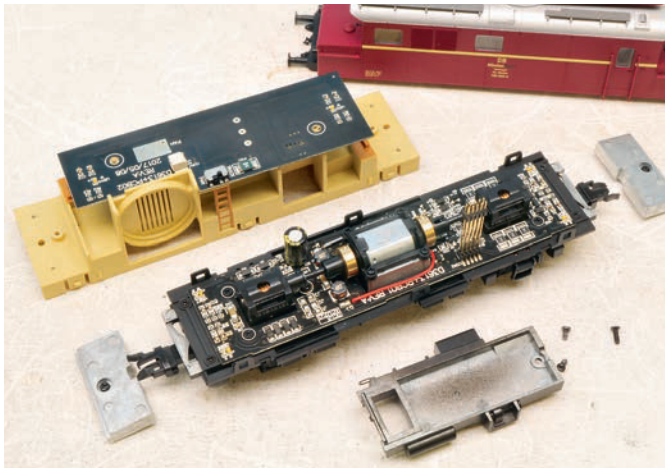


Sehr filigran: die Schlauchhaspel am Heck.

Der Korb in Transportposition und die Geräteraum-Rollos.







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



Die Arbeitsbühne ist nach beiden Seiten um 90 Grad schwenkbar.



## TURMTRIEBWAGEN 703 IN H0 VON LILIPUT

# Kleines Schmuck-Stück

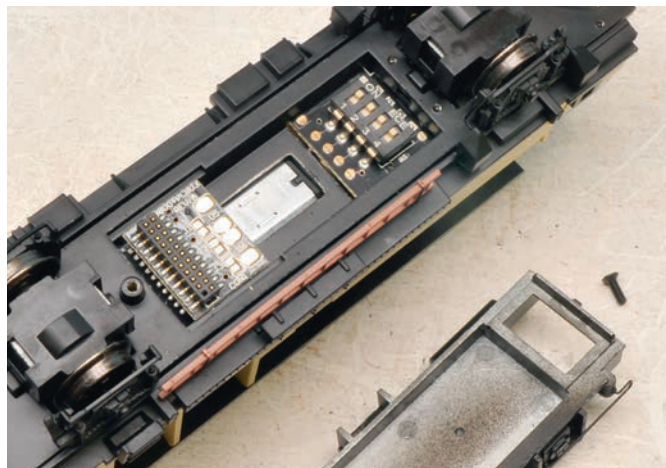
Turmtriebwagen sind bei elektrischem Betrieb als Hilfsfahrzeuge unverzichtbar. Bereits von der DRG wurden zwei Serien davon bestellt. Nun hat Liliput ein Modell dieser markanten Fahrzeuge ausgeliefert

VON CHRISTOPH KUTTER





Durchblick und lupenreine Anschriften mit originalgetreuer Übermalung.



Schnittstelle und Dip-Schalter sind von unten zugänglich.

- **Vorbild:** Turmwagen 703 003-4 der DB, stationiert in München. Untersuchungsdatum: 6.7.1966.

- **Katalognummer:** L136133, Wechselstrom-Ausführung L136138. Ursprungsversionen der DRG L136130 bzw. L136135.

- **Länge:** 14,4 Zentimeter, entspricht Vorbild (12,61 Meter).

- **Gewicht:** 163 Gramm.

- **Material:** Gehäuse, Fahrgestell und Anbauteile aus Kunststoff, Rahmen und Stromabnehmer aus Metall.

- **Zurüstteile:** Pufferbohlenausstattung.

- **Ausführung:** Modell des ab 1928 von Maffei in sechs Exemplaren gebauten zweischigen Turmtriebwagentyps im Zustand nach der Umzeichnung auf Computernummer und kurz vor der Ausmusterung 1970. Gehäuse an Hauptkasten und Vorbauten mit feinen Nietreihen und Lüfterlamellen. An den Führerstandstüren stabile Griffstangen aus Draht, Griffstangen an den Vorbauten Kunststoff. Linke Schiebetüre mit vorbildgetreu vergittertem Fenster. Übrige Fenster klar und plan sitzend, Blick durchs Fahrzeug oberhalb der Fensterunterkante frei. Keine Dachrinnen über den Seitenfenstern und -türen (nicht bei allen Fahrzeugen gleich). Alle Fenster vorbildgerecht oben mit ausgerundeten Ecken, jedoch etwas klein wirkender Radius.

Stirnseiten mit epochegerechtem Dreilicht-Spitzensignal, Scheibenwischer und Schluss Scheibenhalter extra angesetzt, Zahl (einer/Seite) und Position (seitlich) entsprechen aber nicht dem fotografisch dokumentierten Zustand Ende der 60er-Jahre. Vorbauten (Batteriebehälter) mit vorbildgerecht nachgebildeten Abdeckungen der Entlüftungsöffnungen.

Auf dem Dach viele angesetzte Details wie Laufbretter und Pfeife, elektrische Leitungsführung weitgehend komplett (Trennungselement fehlt). Filigraner Stromabnehmer des Typs SBS 9, funktionsfähig. Schwenkba-

re Arbeitsbühne mit zierlichen Nietreihen und nachgebildetem Bohlenbelag. Filigranes Kunststoffgeländer, kippbar.

Am Fahrgestell vorbildentsprechend nur Treibachse gesandet, vier Sandkästen und filigrane Fallrohre (Draht) einzeln angesetzt. Druckluftkessel vorne nachgebildet, der nachträglich angebaute, aber schon zur Kriegszeit vorhandene Materialkasten unter dem hinteren Vorbau jedoch nicht. Links extra angesetzte Leiter.

- **Lackierung und Bedruckung:** Epochen-gerecht seidenmatt purpurrot, Dach weißaluminium, Zierstreifen und Anschriften beige. Fahrgestell tiefschwarz, Stromabnehmer karminrot. Alle Anschriften absolut lupenrein und vorbildentsprechend aufgedruckt. Die überpinselten Stellen (verdecken die Epoche-III-Nummer 6205) sind durch Fotos belegt.

- **Technik:** Fahrwerk mit je einer fest gelagerten und einer pendelnden Achse (Dreipunktlagerung) für sicheren Lauf und Stromkontakt. Antrieb durch mittig angeordneten Motor mit zwei winzigen Schwungmassen über Kardanwellen und Schnecken-Stirnrad-Getriebe auf beide Radsätze. Keine Haftreifen. Platine mit Schnittstelle 21mtc und Aussparungen für Decoder unter der Bodenplatte. Platz für Lautsprecher im Motorraum. Unterflur-Dip-Schalter für diverse Lichtfunktionen.

- **Licht und Sound:** Lichtwechsel Rot/Weiß fahrtrichtungsabhängig, Führerstände und Innenraum LED-beleuchtet, digital oder manuell schaltbar. Sounddecoder nachrüstbar.

- **Fahrverhalten:** Weiches Anfahren aus dem Stand, jedoch erst bei etwa halber Spannung. Höchstgeschwindigkeit umgerechnet 98 Stundenkilometer. Leises Fahrgeräusch, Auslauf ca. 20 Zentimeter.

- **Wartung:** Illustrierte Bedienungsanleitung mit Ersatzteilliste und Explosionszeichnungen. Das Gehäuse lässt sich durch

Spreizen abnehmen, sitzt jedoch sehr fest. Um an Motor und Getriebe zu kommen, sind die obere Platine abzuschrauben und die Innenkulisse abzuklipsen.

- **Das könnte besser sein:** Der große Kasten am Fahrgestell unterhalb des rechten Seitenfensters ist an der Bodenplatte angegossen und daher etwas simpel ausgefallen. Vor allem wegen der zahlreichen runden Öffnungen an beiden Schmalseiten hätte eine Ausführung als Anbauteil besser ausgesehen.

- **Preis:** 195 Euro. AC-Version 245 Euro

## Kutters Fazit



Als Notfallfahrzeug eignet sich ein Turmtriebwagen zwar weniger, um „Betrieb zu machen“, trotzdem sollte er auf keiner Anlage mit Oberleitung fehlen – sei es als gelegentlicher Durchfahrergast, sei es geparkt im Gleisstummel einer Bahnmeisterei oder als Hauptdarsteller einer Wartungsszene. Gut für einen effektvollen Auftritt ist das in allen Belangen gelungene Liliput-Modell allemal. Vor allem eine noch ausstehende Epoche-III-Variante wäre für viele Modellbahner sicher eine attraktive Alternative zum mit viel Elektronik und Sound-Schnickschnack ausgestatteten und deswegen mehr als doppelt so teuren TVT-Modell von Märklin und Trix.







Links: Offenbar fertig aufgerüstet wartet eine Lok der Baureihe 96 an der Bekohlungsanlage auf den nächsten Einsatz.

Eine 95er hat frisch bekohlt und ist zum Wasserkran vorgefahren. Bei Tag bleiben die Tore des Lokschuppens geschlossen, Zeit zum Unterstellen der Maschinen ist keine vorhanden.



## 12. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 14

# Schlafplatz der Schiebeloks

Schwere Tenderloks wie die Baureihen 95 und 96 nahmen im Fuhrpark der Deutschen Reichsbahn eine Sonderstellung ein: Sie waren echte Kraftpakete, gebaut und eingesetzt, um Zügen auf Steilrampen über den Berg zu helfen. Dieses Diorama ist ihnen gewidmet

VON ROY MEYER





**D**as Diorama im Maßstab 1: 87 stellt eine fiktive Lokstation am Fuß einer Steilstrecke in Franken dar. Hier sind in erster Linie die schweren bayerischen Mallet-Tenderloks der Baureihe 96 beheimatet, doch auch Maschinen der Baureihe 95 kommen täglich hinter nachgeschobenen Zügen aus Thüringen herüber. Dann und wann sieht man an Kohlenbansen und Wasserkrän auch ex-preussische G 12 und T 14.1. Letztere, von der Reichsbahn als Baureihe 93.5 bezeichnet, ist selbst nicht gerade eine schwächliche Maschine. Gegenüber den Steilstrecken-Boliden wirkt sie jedoch geradezu zierlich. Der nachgebildete Zeitraum liegt zwischen der Mitte der 20er und der Mitte der 30er Jahre, also in der Epoche II.

Das Modell entstand auf einer 93 mal 44 Zentimeter großen Platte aus Zehn-Millimeter-Sperrholz, die mit einem Rahmen ver-

stärkt wurde. Für den Lokschuppen habe ich ein Modell aus dem Sortiment von Auhagen gewählt, das aber etwas verlängert und mit einem Werkstattanbau, Untersuchungsgruben, Aufenthaltsraum für die Eisenbahner und Inneneinrichtung ausgestattet wurde. Dafür waren außer zwei Bausätzen noch alle möglichen Einzelteile wie Mauerwerksplatten für die Räume und den Werkstattanbau vonnöten, die alle ebenfalls von Auhagen stammen.

Für die Fußböden in der Werkstatt und dem Aufenthaltsraum habe ich Furnierholz verwendet, das in schmale Streifen geschnitten wurde, um einen Dielenboden nachzubilden. Farblich behandelt wurde der Lokschuppen erst nach dem Zusammenbau. Dabei wurden außen und innen matte Kunstharz- und Acrylfarben mittels Airbrush und Pinsel aufgetragen. Zusätzlich zur ziegelroten Grundierung habe ich viele Steine oder Steingruppen in helleren





Parade der Kraftpakete: Links eine 96 der ersten Bauserie, daneben eine Maschine der verstärkten Ausführung. Ganz rechts eine 95.

Schlackengrube und Wasserkran in Nahaufnahme. Auf beiden Fotos beeindruckt die realistische Gestaltung dieser beim Vorbild von Kohle, Schlacke, Öl und anderem Schmutz starrenden Wartungs- und Versorgungseinrichtungen. Beachtenswert auch die feine Detailgestaltung mit Kohlenkorb, Wasserschlauch usw.



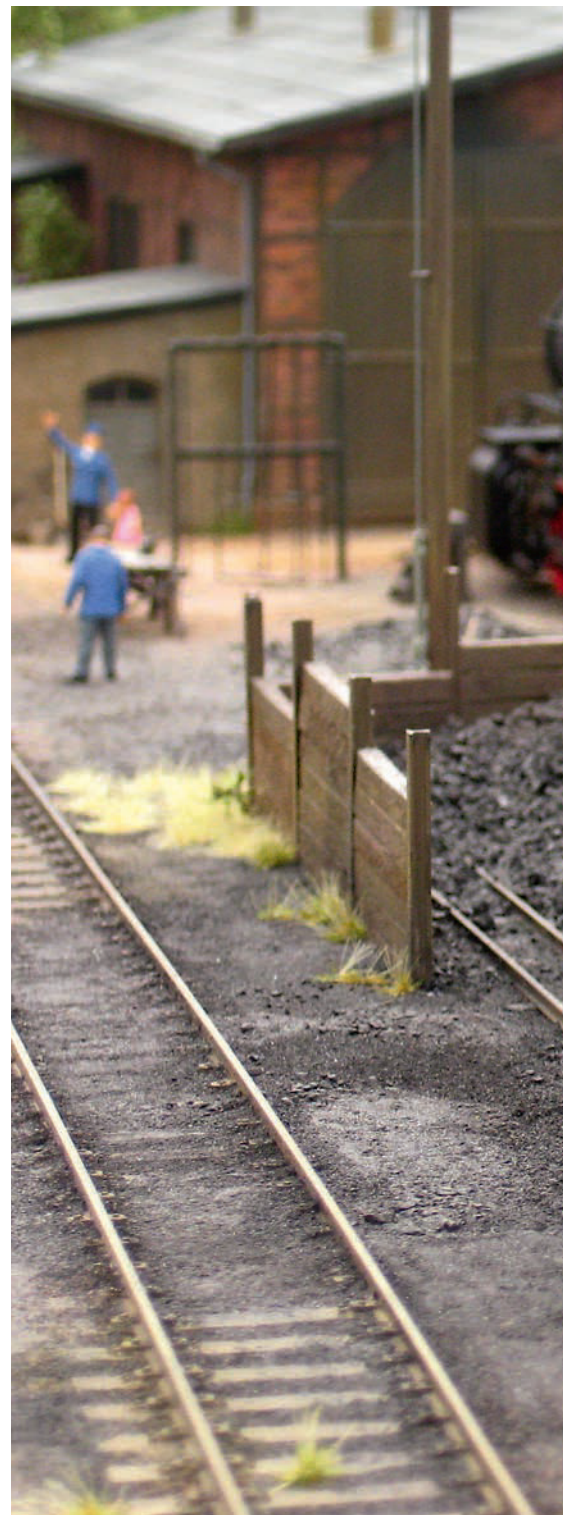




Die offenen Schuppentore erlauben den Blick ins Innere des gestalteten Lokschuppens.

Die filigrane Bekohlungsanlage. Kran, Plattform, Treppe und Kohlenhant stammen von Weinert, alles Übrige ist Eigenbau.

Unten und rechts daneben: Überall auf dem Diorama sind viele filigrane Details zu entdecken: feinspeichige Fahrräder, Brennholzstapel, Arbeitsgerät und Pflanzen. Sehr aufwändig auch die Gestaltung der Ziegelwand des Lokschuppens.







oder dunkleren rotbraunen Tönen einzeln bemalt. Eine wichtige Rolle für ein vorbildgerechtes Aussehen der Mauer spielt auch die abwechslungsreiche Einfärbung der Mauerfugen in Weiß und unterschiedlichen Grautönen.

Auch wenn es bei genauerer Recherche ein ganz beachtliches Angebot an Maschinen, Werkstatteinrichtungen usw. gibt, musste ich doch einige Einrichtungsgegenstände selbst bauen. Dazu gehört vor allem die Toiletteneinrichtung, deren wichtige Teile aus Holz geschnitzt und gefeilt wurden. Für die Klobrille und den Deckel habe ich Kirschbaumfurnier verwendet.

Auch die Holzstapel zum Anheizen der Loks wurden in geduldiger Arbeit selbst geschnitzt. Eigenbauten sind zudem die Werkbänke und die Regale in der Werkstatt. Andere Ausschmückungs-

teile stammen von Preiser (Werkzeug, Schraubstöcke, Maschinen), Koto (Fässer, Fettkübel, Gasflaschen, Schaufeln) sowie Weinert.

Die Figuren, die die Szene beleben, sind ebenfalls Preiser-Produkte. Besondere Beachtung verdient dabei der Schweißer im Lokschuppen. Er ist nicht nur mit blauem Schweißlicht ausgestattet, eine Extra-LED sorgt dafür, dass das von ihm bearbeitete Stahlstück nach der Arbeit noch rot glüht. Diese Figur ist eine Sonderanfertigung der Firma MEF-Modellelectronic Fritsch in Schwarzenberg.

Als Gleismaterial habe ich Flexgleise von Tillig verwendet, dazu eine einzelne Weiche. Bevor ich die Gleise verlegen konnte, mussten erst noch die Aussparungen für die Ausschlackgrube sowie die beiden Untersuchungsgruben im Schuppen in die Grundplatte gesägt werden.





Links oben: Einer der Eisenbahner zeigt seiner kleinen Tochter, was er während seiner Arbeitszeit so macht. Das Kleid des Mädchens bildet einen überraschenden Farbtupfer auf dem Diorama.

Zwei 96er am Wasserkran. Wieder beeindruckt die Bodengestaltung.





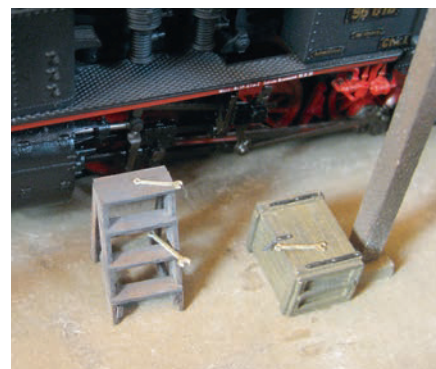
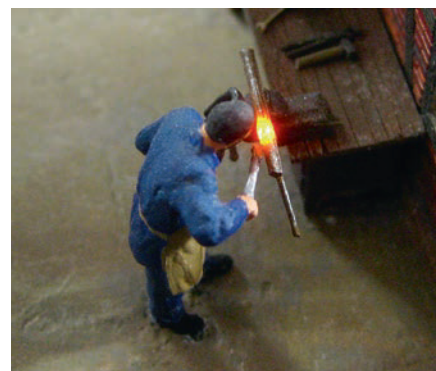
Blick über das Areal. In der Nachmittagssonne ruht sich eine Lok der Baureihe 93.5 aus. Die Schiebeloks sind offenbar alle im Einsatz.

Der kleine Anbau am Lokschuppen beherbergt die Sozialräume. Beachtenswert auch hier die Gestaltung des Ziegelmauerwerks.

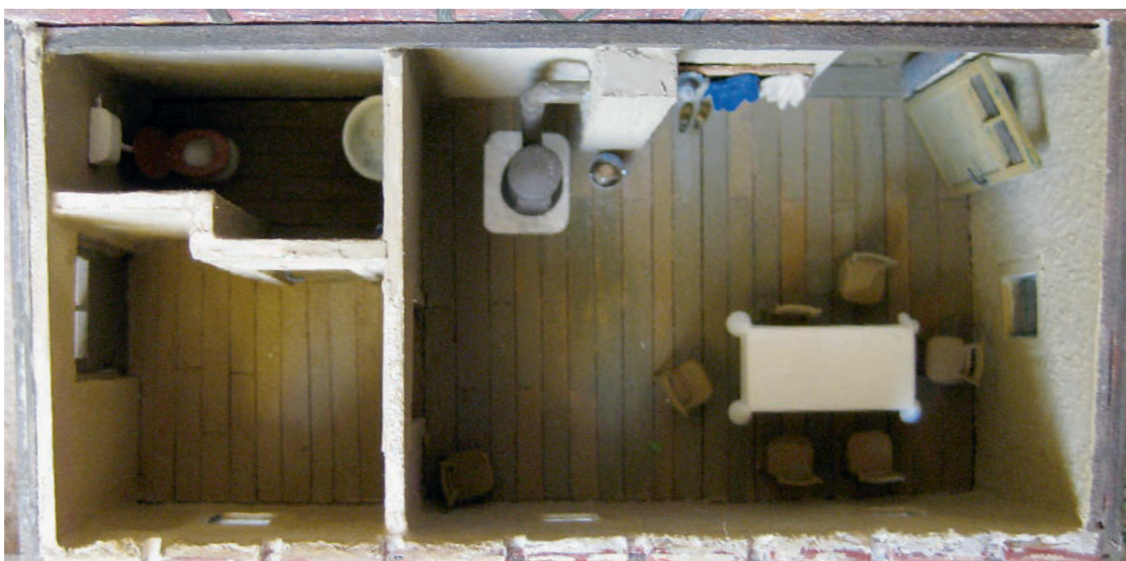
Eingewachsen: der Prellbock am Gleis neben dem Lokschuppen.







Ein Blick ins Innere des Lokschuppens. Nach dem Schweißen (oben) glüht das Werkstück langsam aus (rechts daneben) – ein hochrealistischer Effekt.



Auch der Anbau mit Aufenthaltsraum und Toilette ist eingerichtet und gestaltet. Viele Details sind im Eigenbau entstanden, beispielsweise die Toiletteneinrichtung sowie die am Haken hängenden Kleidungsstücke mitsamt davorstehenden Schuhen.







**Gestaltungs-Feinarbeit:** die Werkbänke mit den auf ihnen herumliegenden Gegenständen. Der Dielenboden entstand aus Furnierholzleiste.

Weil die Gleise im Außenbereich auf vier Millimeter starke Korkstreifen gebettet sind, mussten auch die Gleiszwischenräume entsprechend aufgefüttert werden. Dies geschah mit ebenso starkem Sperrholz, das auf die Grundplatte geleimt wurde.

Als die Gleise verlegt und fixiert waren, habe ich ihnen mit Airbrush und Pinsel ein rostbraunes Aussehen verpasst. Zum Einschottern kamen Gneisschotter von Asoa, verschiedene Splitt- und Sandarten sowie echter Steinkohlenstaub zum Einsatz. Im Bereich der Bekohlung und der Ausschlackgrube wurden die Gleise gleich in ein Gemisch aus Schotter, Sand und Kohlenstaub gebettet.

Zur Brennstoffversorgung der Lokomotiven dient der Bekohlungskran von Weinert. Er wurde auf einen viereckigen Sockel gesetzt, dessen Putz an manchen Stellen ausbesserungsbedürftig ist. Um diesen alten abbröckelnden Putz darzustellen, bilden Mauerwerksplatten den Kern des Sockels. Diese wurden dann mit Kunststoffsputtelmasse verkleidet und nach dem Aushärten mit Leim und feinem Sand bestreut.

Der Kohlebansen entspricht dem häufig zu findenden Typ aus Altschwellen und Schienenprofilen. Als Grundplatte für den Bansen habe

ich wieder Vier-Millimeter-Sperrholz genommen. In dieses wurden Löcher gebohrt, in die dann die zurechtgesägten Schienenprofile geleimt wurden. Die Altschwellen bestehen aus Lindenholz. Nach der Farbgebung wurde die Bekohlungsanlage als Ganzes auf dem Diorama platziert.

Bevor die Gleiszwischenräume mit Sand und Splitt aufgefüllt werden konnten, musste ich noch einen Platz für den Einheits-Wasserkran und das Schürhaken-gestell von Weinert sowie zwei Viessmann-Leuchten finden. Nach dem Einstreuen wurde alles behutsam mit Asoa-Fließverbesserer benetzt und mit verdünntem Wasser-Weißleim-Spülmittel-Gemisch befestigt. Bevor das Leimgemisch trocknen konnte, ließ ich in die Gleise um die Bekohlung, in den Kohlebansen selbst sowie in den Bereich der Schlackengrube noch leicht Kohlenstaub rieseln, damit auch alles schön schmutzig wirkt. Ein Schlackehaufen in und neben der Grube, ein Löschehaufen und die Steinkohle im Bansen geben dem Umfeld des Behandlungsgleises sein typisches Aussehen.

Übersehen hatte ich vorerst leider eine Besandungseinrichtung. Sie ist für den Einsatz von Schiebeloks besonders wichtig, da diese oft sanden müssen, um die Reibung zwischen Rad und Schiene zu erhöhen. Mittlerweile ist eine Besundungsan-

lage installiert, leider waren da die Fotos schon fertig.

Zur Begrünung dienen verschiedene Grasfasern und Grasbüschel von MiniNatur/Silhouette. Die Fasern wurden mit Hilfe eines elektrostatischen Beflockungsgeräts aufgebracht. Nicht zu dicht beieinander habe ich zuerst kurze Zwei-Millimeter-Fasern in Beige aufgeschossen, anschließend 4,5 Millimeter lange grüne. Lockeres Material wurde mit dem Staubsauger entfernt. Ein paar selbstgebastelte Bäume und Filigranbüsche von MiniNatur vervollständigen die Flora im Bereich der Lokstation. □

#### Im Rahmen des 12. Modellbau-Wettbewerbs erschienen bisher:

- 1) „Ziegel, Züge, Erdbeeren“ von den Modulbaufreunden Ladenburg in EJ 8/2016
- 2) „Dampflok-Klinik“ von Friedel Helmich in EJ 9/2016
- 3) „Dampfloks am Gletscher“ von Axel Rohde in EJ 10/2016
- 4) „Von Kopf zu Kopf“ von Ernst Barnet in EJ 12/2016
- 5) „Nummer 15 lebt!“ von Ulrich Skowronek in EJ 1/2017
- 6) „Rund um Kringelburg“ von Sabine Schnetzer in EJ 2/2017
- 7) „Opas Betriebswerk“ von Christian Weber in EJ 3/2017
- 8) „Epoche III für drei“ von Udo Broermann in EJ 4/2017
- 9) „Brauerei-Anlage“ von Rudolf Gärtner in EJ 5/2017
- 10) „Zwischen Wein und Wanderern“ von Thomas Freese in EJ 6/2017
- 11) „Schwaben-Dampf made in USA“ von Bruce Metcalf in EJ 8/2017
- 12) „Generationentreffen“ von Marcus Frohrieb in EJ 10/2017
- 13) „Sommeridyll“ von Klaus Oberkötter in EJ 2/2018

# DIE THÜRINGER MODELLBAUMESSE

## 6.-8. APRIL



## Bau dir deine Welt!

Miniaturlwelten mit Eisenbahnen, Cars, Trucks, Drohnen und Schiffen.

[modell-leben.de](http://modell-leben.de)



#### ÖFFNUNGSZEITEN

Fr: 11.00 – 18.00 Uhr

Sa: 10.00 – 18.00 Uhr

So: 10.00 – 17.00 Uhr

## GUTSCHEIN

Gegen Vorlage dieser Anzeige erhalten Sie

**2 € ERMÄSSIGUNG**

auf den regulären Eintrittspreis.

(Gilt nicht für ermäßigte Tickets.)

(VG Bahn)

*Wir warten auf dich!*



# MESSE ERFURT



In gemütlicher Fahrt umkurvt ein zweiachsiger Triebwagen einen Stadel. Enge Bogenradien sind für den oberen Teil der Rittner Bahn typisch.



Der Ritten liegt direkt am Nordrand von Bozen. Schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als Südtirol noch zu Österreich-Ungarn gehörte, war der Berg mit seinem sonnenverwöhnten Südhang als Urlaubsgebiet beliebt. Doch gerade dieser Südhang war für die touristische Erschließung des Gebiets das Haupthindernis: Zwar liegen zwischen Bozen und Oberbozen (der nächst-

gelegenen Gemeinde auf dem Ritten) in der Luftlinie nur eine Handvoll Kilometer, doch beträgt der Höhenunterschied fast einen Kilometer. Auch die moderne Verbindungsstraße ist steil und reich an Serpentin.

Die naheliegende Lösung um 1900 war eine Zahnradbahn. Binnen eines Jahres wurde die Strecke gebaut und im August 1907 größtenteils dem Betrieb übergeben. Das restliche Teilstück folgte im Frühjahr

1908. Da aber im Tal und auf dem Rücken des Ritten kein Zahnradbetrieb erforderlich war, entschloss man sich, einen kombinierten Betrieb einzurichten: Auf den steigungsarmen Abschnitten verkehrten straßenbahnähnliche Triebwagen, angetrieben von 750 Volt Gleichstrom. Auf der etwa fünf Kilometer langen Bergstrecke mit einer beeindruckenden mittleren Steigung von 25 Prozent wurden die Triebwagen von kleinen





# Unter Schlern und Rosengarten

Wer schon einmal in Südtirol Ferien gemacht hat, kennt den Ritten, einen Bergrücken bei Bozen. Bis 1966 wurde das beliebte Urlaubsgebiet von einer Zahnradbahn erschlossen. Diese einzigartige Anlage erinnert an sie

FOTOS: MARKUS TIEDTKE  
TEXT: STEFAN ALKOEFER

zweiachsigen Zahnradlokomotiven unterstützt. Diese waren stets talseitig postiert, schoben bergauf oder bremsten bergab.

## SAFT ZURÜCK

Höchst modern mutet das System der Energierückgewinnung an, das damals praktiziert wurde: Stets waren je ein berg- und ein talwärts fahrender Zug gleichzeitig unter-

wegs. Dabei wirkten die Motoren der bergab fahrenden Lokomotive als Generatoren, die Strom für den entgegenkommenden Zug ins Netz speisten.

Bis 1966 verkehrten die Züge der Rittenbahn vom zentralen Bozener Walterplatz bis Klobenstein auf dem Ritten, dann wurde der Zahnradteil zugunsten einer neugebauten Seilbahn eingestellt und abgebaut. Der Bergteil indes wurde in mehreren

Schüben kräftig modernisiert und ist heute so beliebt wie eh und je. Neben modernen Zügen kommen dort auch häufig historische Garnituren zum Einsatz.

Zum 100-jährigen Jubiläum 2007 beschloss der Berliner Frank Tinius eine Anlage nach dem Vorbild der Rittnerbahn zu bauen. Aufwändige Vorbildrecherchen folgten, aus denen eine siebenteilige H0m-Segmentanlage entstand. Zwei Prämissen





Eine Zahnradlok schiebt zwei Güterwagen bergwärts. Daneben die sogenannten Erdpyramiden, die in Wirklichkeit aber nicht direkt an der Strecke stehen.

Unten: Auf dem mit 25 Prozent ansteigenden Zahnstangenabschnitt benötigen die Triebwagen Nachschub von Zahnradloks.

gab es bei der Planung: Das gesamte Ensemble musste daheim ins Haus passen, außerdem wollte Tinius die Anlage auf Ausstellungen zeigen können. Dies ist mittlerweile mehrfach geschehen.

Auf seiner Anlage stellt er den letzten Zahnstangenabschnitt bis Maria Himmelfahrt dar, wo die Zahnradloks an- und abgekuppelt wurden. Anschließend folgt noch ein Teil der Strecke auf dem Hochplateau. Dargestellt sind die frühen 60er-Jahre, als es noch Zahnradbetrieb am Ritten gab.

Um den einzigartigen Charakter dieser Bahn wiedergeben zu können, waren nicht nur Modelle der eingesetzten Fahrzeuge wichtig. Auch die Landschaft musste stimmen, beispielsweise die einzigarti-







Das Ende des Zahnstangenabschnitts bei Maria Himmelfahrt.

–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](http://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/](http://www.modelleisenbahn.com/second/) ansehen





Endstation Klobenstein: Vor dem selbstgebauten Empfangsgebäude wartet der Alioth-Triebwagen auf Fahrgäste. Sein Vorbild ist betriebsfähig.

Vor der Remise in Klobenstein sind der Turmwagen und ein Schneepflug abgestellt. Davor rollt einer der Zweiachser-Triebwagen gerade zum Einsatz.







FOTO: ANDREAS BAUER-PORTNER

gen Erdpyramiden. Gleiches galt für den Hintergrund mit dem Panorama weithin bekannter und die Region prägender Dolomitengipfel wie Schlern, Langkofelgruppe und Rosengarten.

Diese Berge bilden folgerichtig das Motiv der Mittelkulisse, um die die Strecke in einem 180-Grad-Bogen führt. So zieht sich die Anlage nicht in die Länge und wirkt vergleichsweise kompakt. Den relativ schmalen Segmenten verleiht die Kulisse eine erstaunliche Tiefe.

Während Frank Tinius beim Gleismaterial vom Schmalspur-affinen Angebot der Großserienhersteller Tillig und Bemo profitieren konnte, mangelte es zur weiteren Ausstattung weitgehend an Konfektionsware. So entstanden der größte Teil des Landschaft, aber auch viele Häuser und die hölzernen Fahrleitungsmasten im Eigenbau. Dabei bevorzugte Tinius für die nach



Feierabend am Gasthaus: Die Ausflügler rollen im Triebwagen gen Bozen, jetzt wird geputzt.

Die Bahnhofseinfahrt von Klobenstein.



Fotos gefertigten Gebäudemodelle Hart-schaum als Baumaterial. Der hat den Vorteil leicht zu sein und sich einfach bearbeiten zu lassen. Auch die zahlreichen Bäume entstanden überwiegend im Eigenbau, vor allem aus Naturmaterialien, die Frank Tinius unter anderem während eines Urlaubs auf Lanzarote gesammelt hat.

Vorbildgetreu nachgebildet hat er auch die Gleichstrom-Fahrleitung mit ihrem doppelten Fahrdrat. Allerdings ist sie im Modell funktionslos, da der Fahrdrat aus Gummi besteht. So kann er beim Auf- und Abbau der Anlage relativ einfach eingehängt respektive abgenommen werden. Mehr Mühe macht Frank Tinius mitunter die Höhenjustierung, da vor allem die Übergänge an der Zahnstange perfekt sitzen müssen.

Die eingesetzten Fahrzeuge wurden selbst gebaut oder stammen aus Kleinseri-

enproduktion von DH-Präzisionsmodelle. Die Zahnradlok besorgte sich Tinius un-motorisiert, da er mit dem werksseitigen Antrieb nicht zufrieden war. Einen neuen entwarf und baute ihm sein Modellbahnfreund Peter Schubert, der ihn auch auf Ausstellungen begleitet. Jetzt schiebt die kleine zweiachsige Lok die Triebwagen mühelos in vorbildgerecht langsamer Geschwindigkeit den Berg hinauf. Der vierachsige Alioth-Triebwagen ist noch ein Eigenbau, bei dem Tinius Bemo-Teile verwendete. □





# Mach mehr aus „Deinste“

**Auhagens voriges Jahr neuer Bahnhofsbausatz fällt durch seine skandinavisch anmutende Holzbauweise auf. Ähnliche Bauwerke gibt es aber auch anderswo. Mit etwas Kreativität lässt sich der Bahnhof regional anpassen**

VON JEAN BUCHMANN

**D**as 1898 gebaute Vorbild steht in Niedersachsen nahe Stade an der stillgelegten Strecke nach Bremerförde. Von Mai bis Oktober allerdings verkehrt dort am Wochenende eine Schienenbusgarnitur der EVB als „Moor-express“, auch Sonderfahrten finden statt. Der Bahnhof selbst wird von einem Förderverein unterhalten und gleich daneben befinden sich Sitz und Strecke des Deutschen Feld- und Kleinbahnmuseums.

Als Auhagen voriges Jahr den Bahnhof Deinste als H0-Modell ankündigte, erregte die kleine Station gleich das Interesse vieler

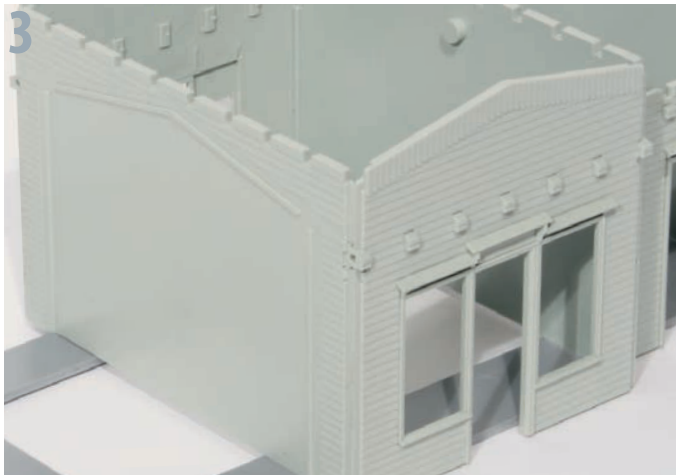
Modellbahner, vor allem in Norddeutschland. Das hölzerne Hauptgebäude mit seinen hohen Fenstern wirkt bereits skandinavisch und unterscheidet sich deutlich von den diversen süddeutsch oder sächsisch orientierten Modellen auf dem Markt.

Selbst für mich als Elsässer und Erbauer einer an Elsässer Motiven orientierten Anlage war der Bahnhof interessant, findet man doch in ganz Frankreich immer wieder ähnliche Stationsgebäude, entweder an zweitrangigen Vollspurstrecken oder an wichtigeren Schmalspurknoten. Die wie in Deutschland ungewöhnliche Holzbau-

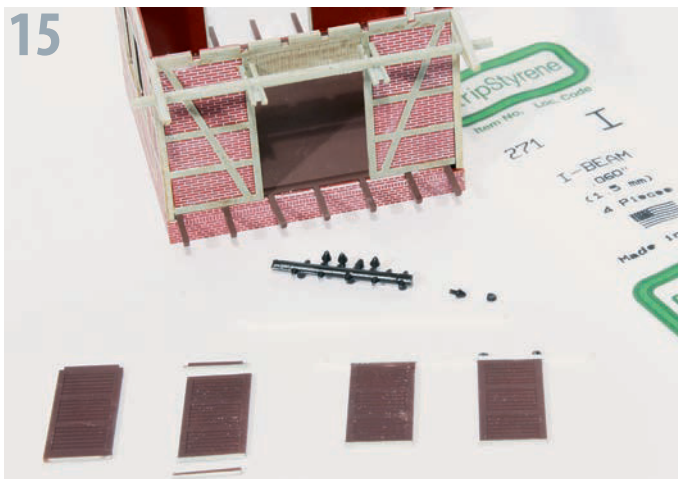
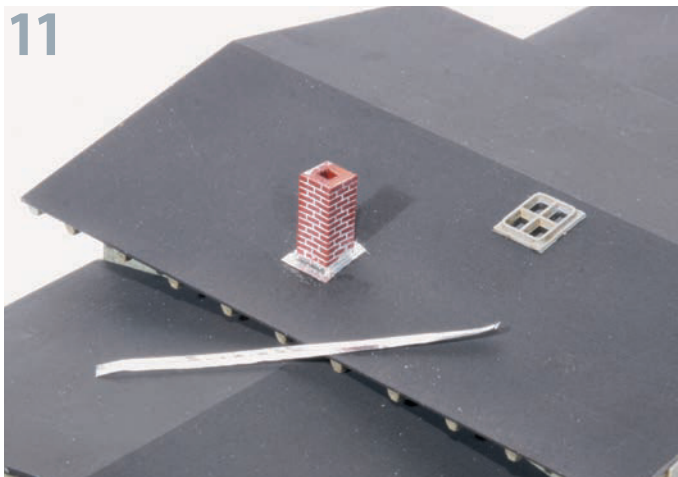
weise lässt sich notfalls mit militärischen Erfordernissen erklären: Dann stand der Bahnhof zu seiner Entstehungszeit eben im Vorfeld einer Befestigungsanlage und musste im Kriegsfall schnell abreißbar sein, um Angreifern keine Deckung zu bieten. Vor allem im einst umstrittenen und umkämpften Elsass eine durchaus plausible Erklärung ...

Der Bausatz des Bahnhofs Deiste ist konventionell aus Kunststoff-Spritzguss gefertigt (Bild 1). Passprobleme gibt es beim Zusammenbau keine, so dass auch keine Spachtelarbeiten anfallen. Mehr als die üblichen Werkzeuge (Bastelmesser, Seiten-

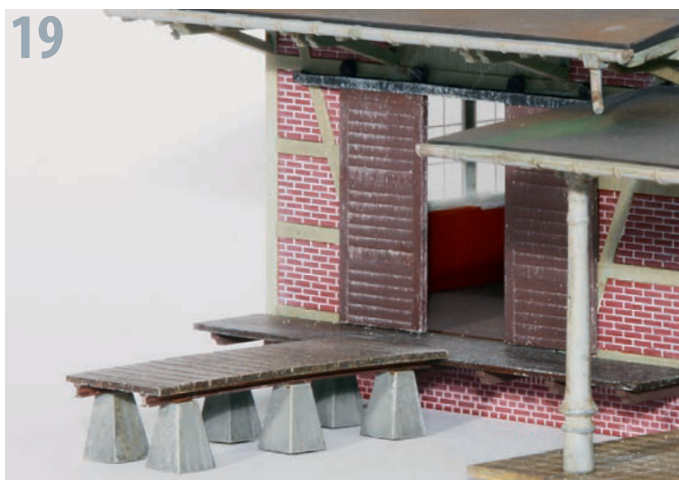












schneider, Feile und Kunststoffkleber) sind daher nicht nötig (Bild 2).

Beim Hauptgebäude sind an beiden Fassaden diverse kleine Teile anzubringen, was am besten vor dem Zusammenkleben der Wände geschieht. Zu beachten ist, dass die vier äußeren der von innen her einzuschiebenden Enden der Deckenbalken mit seitlichen Löchern versehen sind, die ebenfalls Balkenköpfe aufnehmen (Bild 3).

Sehr hilfreich für ein sauberes Bastelergebnis sind die schönen Abdeckleisten, die über jede Ecke zu kleben sind. Sie verdecken dort alle etwaigen Unsauberkeiten (Bild 4).

Wie jeder Kunststoffbausatz sollte auch dieser farblich behandelt werden, um den Glanz des Materials zum Verschwinden zu bringen. Meinen Bahnhof habe ich per Airbrush mit „J.N. Grey“ XF-12 von Tamiya mittelgrau grundiert und danach dünn mit Umbra lasiert, um die Strukturen besser zu betonen (Bild 5). Allein um den Kunststoffglanz zum Verschwinden zu bringen, hätte es diesen Bauschritt aber nicht gebraucht, dafür hätte auch Überpinseln mit einer geeigneten Pigmentfarbe gereicht.

Mit einem sehr feinen Pinsel wurden anschließend in mehreren Brauntönen da und dort Farbschäden, Abriebsspuren und andere vom Zahn der Zeit verursachte

Unregelmäßigkeiten aufgetragen. Danach wurden alle Kanten des Modells weiß granuliert (Bild 6).

### KLEBSTOFF RUNDRUM

Alle Fensterrahmen und Türen bekamen einen Anstrich mit stark verdünntem Schwarz. Beim Einkleben des als Fensterglas dienenden Klarsichtkunststoffs besteht ja immer die Gefahr, dass dieser verschmiert und trüb wird. Um dies zu vermeiden, lege ich die Fensterrahmen einen neben den anderen, aber mit etwas Abstand, auf das durchsichtige Plastikblatt. Dann verteile ich um die Rahmen herum etwas Kunststoffkleber. Die Kapillarwirkung sorgt dafür, dass der Klebstoff zwischen Rahmen und Klarsichtfolie gezogen wird und dort seine Wirkung entfaltet. Anschließend kann man die verglasten Rahmen mit dem Bastelmesser sauber ausschneiden (Bild 7).

Bei den Vorhangimitationen macht es sich wesentlich besser, wenn sie nicht direkt auf den Fensterscheiben kleben. Deshalb verwende ich kleine Abschnitte des Gussrahmens als Distanzhalter und klebe die Papierstreifen darauf (Bild 8).

Wie sein Vorbild, ist der Auhagen-Bausatz bahnsteigseitig mit einem gemauerten

Stellwerksanbau ausgestattet. Für meine Zwecke war dieser Anbau überflüssig, weshalb ich ihn weggelassen habe. Stattdessen wurde das hier weit überstehende Dach genutzt, um eine kleine Bahnsteigüberdachung zu bauen. Die Stützen dazu fanden sich in meiner Bastelkiste. Sie stammen ebenfalls von Auhagen, aus dem Bahnsteig 11440. Die nun vorhandene Lücke zwischen dem Empfangsgebäude und dem Güterschuppen schließt ein Stück Türwand des Stellwerksanbaus. Als Bahnsteig dient ein Stück Gehweg-Pflasterplatte von Falter (180537), das ich sandfarben gestrichen habe, um es der Pflasterung einiger Bahnhöfe im Nordelsass anzugleichen (Bilder 9 und 10).

Mit einem Streifen Alufolie wurde der Zinkrahmen nachgebildet, der die Basis des Schornsteins zum Dach hin abdichtet (Bild 11). Dachrinnen und Fallrohre bekamen einen Anstrich mit „Zinc ancien“ von Decapod und danach eine Patina in dünnem Sepia (Bild 12).

Verändert habe ich auch den Güteranbau. Seine Wände wurden erst ziegelrot gestrichen, dann habe ich die Mauerfugen mit weißer Farbe ausgelegt. Natürlich mussten alle Stellen, die zum Verkleben nötig waren, anschließend wieder von Farbe be-





„Hagenau“ alias „Deinste“ von der Bahnsteigseite (oben) und der Straßenseite aus. Während Letztere nur farblich überarbeitet wurde, unterscheidet sich Erstere deutlich vom Originalbausatz. Vor allem das neu gestaltete kleine Bahnsteigdach verändert das Aussehen des Bauwerks.



freit werden (Bild 13). Auch das Fachwerk wurde farblich überarbeitet: erst mit Hellgrau gestrichen, dann mit dünnem Umbra lasiert (Bild 14).

Komplett neu gebaut wurden die Schiebetüren, deren Anbringung im Inneren mir nicht gefiel. Jetzt hängen sie angenommen-erweise außen an einer Schiene über der Türöffnung. Die Schiene habe ich aus einem Evergreen-Profil (271) nachgebildet, die Laufrollen entstanden aus überschüssigen Lüftern aus meiner Bastelkiste, denen ich die Spitzen abgeschnitten habe. Auch die Höhe der Tore wurde verringert (Bild 15 und 16).

Etwas aufwendig war die Bemalung der Planken für die Laderampe an diesem An-

bau: Sie wurden erst mit hellgrauer Acrylfarbe gestrichen, nach dem Trocknen dann umbra mit Ölfarben. Gleich anschließend habe ich mit einem Borstenpinsel einen großen Teil des Umbra wieder abgestrichen, indem ich ihn mehrfach in Richtung der Maserung über die Bretter geführt habe. Nach einer Trockenzeit von mehreren Stunden wurde alles sepiafarben lasiert und später mit Weiß graniert (Bild 17).

## GÜTER-BRÜCKE

Überarbeitet wurde ferner der kleine Ladesteg. Er überbrückte den Raum zwischen Gleis und Güterschuppen, so dass Fracht direkt in die Güterwagen beziehungsweise

aus diesen in den Schuppen gefahren werden konnte. Leider ist er im Lieferzustand recht einfach ausgefallen. Also habe ich erst die im Bausatz enthaltenen Betonsockel mit einem H-Profil (wieder Evergreen 271) als Stahlträger verbunden. Dann wurden in ein Stück Kunststoffplatte Bretterfugen geritzt. Anschließend bekam die Platte die gleiche farbliche Behandlung wie die Laderampe (Bilder 18 und 19).

Abschließend bekam das Dach noch eine leichte Patina mit Pigmentfarben in den Tönen Umbra und Siena aufgespritzt. Am Sockel und an den unteren Enden der Regenfallrohre wurden mit grünen Pigmenten leichte Feuchtigkeitsschäden imitiert (Bild 20). □



# Ist das Spur N? Ja. Perfekter Modellbau 1:160

**Erscheint im März 2018**

Lange Züge und viel Landschaft! Das waren zwei der Gründe für den MEB-Redakteur Andreas Bauer-Portner, sich früh für die Spur N zu entscheiden. Bei dieser Wahl blieb es, und seitdem sind etliche Jahrzehnte an Erfahrung mit der Bahn im Maßstab 1:160 zusammengekommen. Erstmals erscheint deshalb in der Verlagsgruppe Bahn ein Sonderheft, das sich ausschließlich der Spur N widmet.

Für die Premiere wurden unter anderem vier Anlagen ausgewählt, die ausführlich portraitiert werden. Jede für sich ist einzigartig und demonstriert die Möglichkeiten, welche diese Baugröße bietet: von der Kompaktanlage in drei Ebenen über einen pfälzischen Landbahnhof und den Schweizer Schmalspur-Knoten Wilderswil bis zum kompromisslosen Nachbau des Bahnhofs Sonneberg.

Den zweiten Schwerpunkt des Sonderheftes bilden zahlreiche Werkstattberichte, in denen vom Landschaftsbau bis zur Digitalisierung detailliert und nachvollziehbar alle Schritte beschrieben werden, damit der N-Bahner perfekte Ergebnisse erzielen kann. Ein besonderes Kapitel widmet sich dem Bau von Straßenfahrzeugen im Maßstab 1:160 am Beispiel feinsten Feuerwehrmodelle.  
Ein MUSS für alle Freunde der Spur N.

**84 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung,  
rund 150 Abbildungen, inkl. Film-DVD mit einer Stunde Laufzeit**

**Best.-Nr. 321801 | € 15,-**







# Dezent dreckig

Die Fahrgestelle der Wagen werden von Rost, Schmutz und Bremsstaub besonders schnell verdreckt, so dass kaum einer „schachtelfrisch“ dahinrollt. Umso wichtiger für ein vorbildgerechtes Aussehen ist die Patina. Sie darf allerdings nicht zu dick ausfallen, um vorbildgerecht zu wirken

VON ANDREAS MOCK





–Anzeige–





LIEBE ZUM DETAIL

# RHEINGOLD



**5-teiliges  
Wagenset  
ab 299,90 €\***

Best.-Nr. Wagenset  
**45916 - 45919**





**Dampflok  
ab 389,90 €\***

Best.-Nr. Dampfloks  
**40900 - 40919**

## 90 JAHRE RHEINGOLDEXPRESS – EINE ZEITREISE MIT LUXURIÖSEN DETAILS

Zum 90-jährigen Jubiläum des Rheingold-Express kommen Details der schönsten Gattung auf Ihre Gleise! Für die Zusammenstellung eines originalgetreuen Zuges bringt BRAWA die Dampflok BR 01 in 5 verschiedenen Versionen und dazu passend ein 5-teiliges Rheingold Schnellzugwagen-Set. Die Modelle sind mit zahlreichen Details liebevoll ausgestaltet und berücksichtigen auch die variantengerechten Bauartunterschiede.

**LIEFERTERMIN:**  
2. QUARTAL 2019

**LIEFERTERMIN:**  
2. QUARTAL 2019

**WWW.BRAWA.DE**







**B**ei Güterwaggonen der Zeit bis etwa 1990 waren die Fahrgestelle im Neuzustand oder nach Revisionen in aller Regel schwarz lackiert. Entsprechend werden auch die Modelle mit schwarzem Rahmen ausgeliefert.

Weil dieser Rahmen meist nicht lackiert ist und den typischen Kunststoffglanz aufweist, wird er zusammen mit Achslagern oder Drehgestellen schwarz grundiert. Hier wurde dafür XF-69 „Nato Black“ von Tamiya verwendet (Bild 1). Anschließend legt man die Anschriften am Waggon mit Spiritus wieder frei (Bild 2). Auch die Radsätze des Waggons werden schwarz lackiert. Um die Laufflächen vor Farbnebel zu schützen, ist eine Kreisschablone aus dem Schreibwarenhandel sehr nützlich (Bild 3). Nun weisen alle schwarzen Teile des Wagens den gleichen Glanzgrad auf. Es ist Zeit für die Patina.

Für die Alterung von Drehgestellen und Rahmen verwende ich Produkte der Firma Lifecolor. Diese Acrylfarben lassen sich mit Wasser verdünnen, decken gut und trocknen schnell. Leider klumpen die enthaltenen Pigmente gerne, weshalb die Farben vor der Verwendung mit dem Airbrush gefiltert werden müssen. Dazu verwen-

de ich ein 190-Micron-Sieb aus der Autolackiererei (Bild 4).

Um die für Wagenfahrgestelle nötige leichte Patina zu erzeugen, mische ich „UA 714 Wood Warm Base Color“ von Lifecolor und „UA 715 Wood Warm Light Shade“ im Verhältnis 1:1. Anschließend wird die Farbe mit dem Verdüner des gleichen Herstellers im Verhältnis 1:2 spitzfähig gemacht. Für einen ersten Rost- und Schmutzüberzug wird sie danach im Winkel von 45 Grad von unten her leicht auflackiert (Bilder 5 und 6).

Federn und Blattfederung der Drehgestelle werden mit Lifecolor-„UA 716 Wood Warm Light Shade 2“ lackiert. Ebenso bekommen die Radscheiben davon in der Mitte einen kleinen Punkt freihändig aufgespritzt (Bild 7). Auch diese Farbe muss vorher gefiltert werden.

Um mehr Kontrast zu erzeugen, werden Drehgestelle und Rahmen mit dem Washing „AK 075 Nato Camo Wash“ von AK Interactive eingepinselt. Dafür wurde das Washing zuvor mit „Thinner for Washes“ von Mig im Verhältnis 1:2 verdünnt. Die Brühe wird mit einem Pinsel der Größe 4 einfach aufgestrichen. Bild 8 zeigt den Zustand nach dem ersten Durchgang. Wer

mehr Kontrast haben möchte, kann den Vorgang beliebig oft wiederholen. Danach ist das Fahrgestell fertig patiniert. Allerdings sollte es jetzt mindestens 24 Stunden trocknen, bevor alles wieder zusammengebaut wird. □

## Weitere Beiträge von Andreas Mock:

|                                |            |
|--------------------------------|------------|
| Braune offene Wagen altern:    | EJ 3/2015  |
| Bierwagen selbst gestalten:    | EJ 12/2015 |
| Graue Kesselwagen patinieren:  | EJ 5/2016  |
| „Shell“-Kesselwagen altern:    | EJ 9/2016  |
| Betriebsspuren für Liliputs    |            |
| Gepäck-Triebwagen:             | EJ 12/2016 |
| Hölzerne Wagenböden altern:    | EJ 3/2017  |
| Versaute Lok retten:           | EJ 8/2017  |
| Kesselwagen mit Decals altern: | EJ 1/2018  |

## ... und natürlich:

Erhältlich für  
15 Euro bei  
bestellung  
@vgbahn.de





**Ätztechnik**

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

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

**SAEMANN Ätztechnik**  
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens  
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508  
Internet: [www.saemann-aeztechnik.de](http://www.saemann-aeztechnik.de)  
Mail: [saemann-aeztechnik@t-online.de](mailto:saemann-aeztechnik@t-online.de)

**Böttcher Modellbahntechnik**

Modelleisenbahnen und Zubehör  
Landschaftsgestaltung  
Gleisbettungen  
Ladegutprofile

Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher  
Am Hechtenfeld 9 • 06558 Hohenwart-Weichenried  
Telefon: 08443-2859960 • Fax: 08443-2859962  
[info@boettcher-modellbahntechnik.de](mailto:info@boettcher-modellbahntechnik.de)  
[www.boettcher-modellbahntechnik.de](http://www.boettcher-modellbahntechnik.de)

Filme vom Vorbild und Modell auf [www.bahnwelt.tv](http://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](http://www.paulo.de)

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

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

ARNOLD • FALLER • FLEISCHMANN  
ROCO • MÄRKLIN • TRIX

**30 Jahre ASOA**

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

**SYSTEM-Vitrinen**  
Ideen mit Profil

[www.system-vitrinen-paape.de](http://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](http://www.z-fm.de)

**Lokschuppen Hagen-Haspe**  
**Exklusive Modelleisenbahnen**  
und mehr .... vieles mehr

seit 1977 [www.lohag.de](http://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

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

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

Gebäudemodelle, Dioramen, Anlagenbau, Zubehör  
PL 95-100 Zpers 1 P.O. BOX 41 Tel./Fax 004942 716 81 60  
Kirche Pinnow H0/009/01

**NEU 2018**

Dorfkirche Rapschagen H0/009/02

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

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

089-31881600



**[www.minilandustria.at](http://www.minilandustria.at)**  
Die Schauanlage Österreichs!

**Haben Sie einen speziellen Anlagenwunsch?**

Dann könnte dies hier die richtige Adresse für Sie sein:

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

**Bäume und mehr**  
finden Sie in unserem Shop:

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

**KLUBA**

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

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

**Ätzschilder**

Nach Wunsch in allen Spurweiten!  
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

**BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV**



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

**Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi**

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

**MODELLBAHNZUBEHÖR**

**! NEUHEITEN 2018**

Fordern Sie unseren kostenlosen Neuheitenprospekt an!

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

**Auhagen**

Auhagen GmbH  
OT Hüttengrund 25  
D-09496 Marienberg/Erzgeb.  
Tel.: +49 (0) 37 35 6684 66  
[info@auhagen.de](mailto:info@auhagen.de)

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

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

**Ihr VGB-Vertriebspartner in Regensburg**

**Bahnhofsbuchhandlung**  
im Hauptbahnhof Regensburg

**VGB-Gesamtprogramm**

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Stromabnehmer** **Oberleitung**

**10% Rabatt für Neukunden**  
über Güterschmitt in Online-Shop

**made in Germany**

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

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

Sommerfeldt Oberleitungen • Stromabnehmer GmbH  
Tel. +49 (0) 7164/3135 • Fax +49 (0) 7164/3736 • [info@sommerfeldt.de](mailto:info@sommerfeldt.de)







FOTO: THERESA HÖLLERER

# Blick nach innen

Der Gütertriebwagen von Liliput ist ein gelungenes Modell mit sehr guten Laufeigenschaften. Seine beweglichen Türen laden zu einer individuellen Gestaltung des Fahrzeugs ein

**E**gal, ob in Ausführung der DRG oder DB: Mit seiner Seitenanschrift „Stückgut-Schnellverkehr“ fällt der VT 10 (bei der DB VT 69.9) sofort auf. Die nur drei gebauten Fahrzeuge waren ein Versuch der Reichsbahn, das Geschäft mit Stückgut effizienter, schneller und gegenüber dem Lkw attraktiver zu machen. Vier große Schiebetüren erleichterten die Be- und Entladung auf den Unterwegsbahnhöfen. Da Liliput die Türen beweglich ausgeführt hat, liegt es nahe, dies zu nutzen.

In der Regel waren die Türen von Güterwagen während der Fahrt zum Schutz der Ladung vor Beschädigung, Verlust und

Diebstahl geschlossen. Beim Gütertriebwagen jedoch war, ebenso wie in den Packwagen der Reisezüge während der Fahrt zumindest ein Zugführer an Bord, der auf das Frachtgut Acht geben konnte. An heißen Tagen (was auf den üblichen im Sommer angesiedelten Modellbahnanlagen stets zutreffen kann) ließ der gerne mal die Schiebetüren offen, um für Durchzug zu sorgen. Ein quer über die Türöffnung gelegter Riegel sorgte für Sicherheit. Eine solche Situation lässt sich am Liliput-Triebwagen einfach nachgestalten.

Als Erstes ist das aufgeklipste Gehäuse abzunehmen. Will man nur zwei der

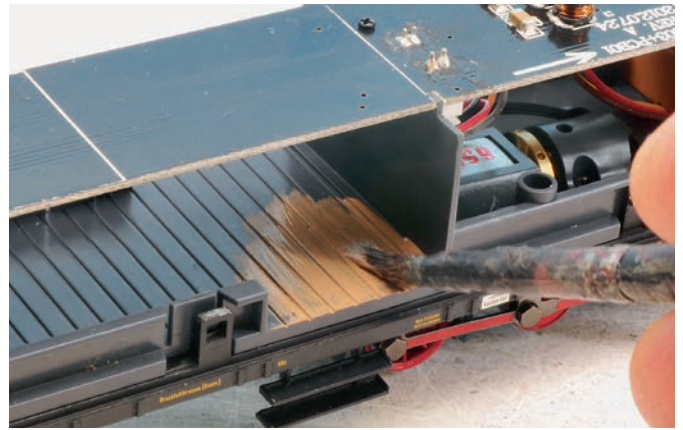
vier Türen geöffnet darstellen, sichert man die anderen beiden von hinten mit einem Klecks Weißleim. Damit ist die Fixierung problemlos wieder zu lösen. Bei den geöffneten Türen erfüllt beispielsweise in kleines Tröpfchen Kunststoffkleber in der oberen Laufschiene den gleichen Zweck.

Dann wird der Boden des Triebwagens im einsehbaren Bereich holzfarben gestrichen. Die Querriegel an den Türöffnungen bildet man aus 0,3-Millimeter-Draht nach, der mit Sekundenkleber von innen etwa in halber Höhe an die Wände geklebt wird. Vorsicht: Hat man die Türen hinter dem Motor gewählt, kann die dortige Zwischen-

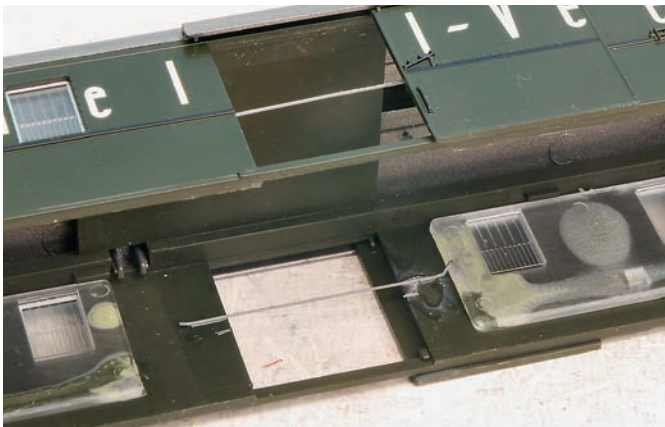




Der VT 10 (hier als VT 69.9 der DB) ist mit vier Schiebetüren ausgestattet.



Der nachgebildete Bretterboden wird holzfarben gestrichen.



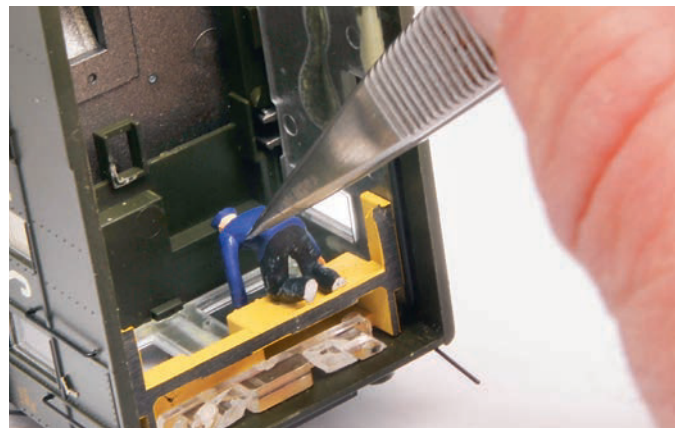
Riegel hinter den Türen schützen das Personal vor dem Herausfallen.



Stückgut steht zum Entladen bereit.



Die Zugführerfigur muss gegebenenfalls am Kopf gekürzt werden.



Den Triebwagenführer klebt man von hinten an das Bedienpult.

wand beim Aufsetzen des Gehäuses den Draht wieder abreißen – diesen hier also sehr kurz halten. Bei den beiden anderen Türen besteht diese Gefahr nicht.

Passendes Ladegut wie kleinere Kisten, Fässer, Säcke, Tuchballen und was sich sonst noch so als „Stückgut“ einordnen lässt, findet sich meist in der Bastelkiste. Ist die leer, lohnt ein Blick auf die Homepage beispielsweise von Kotel ([www.kotel.de](http://www.kotel.de)). Von diesem Hersteller stammt auch die große Korbflasche am Eingang. Das Ladegut ist so zu platzieren, dass es zwar zum raschen Ausladen am nächsten Bahnhof bereitsteht, aber nicht durch das Gerumpel des Trieb-

wagens auf den Schienenstößen hinausvibriert werden kann.

Für den frischluftbedürftigen Eisenbahner im Triebwagen ist eine möglichst kleine Figur zu wählen, da die Stehhöhe im Modell durch die Platine unter dem Dach beziehungsweise dem Gehäuserahmen begrenzt wird. Zur Not muss, wie hier geschehen, die Figur am Kopf gekürzt werden. Bei aufgesetztem Gehäuse ist davon nichts zu sehen. Alternativ kann man auch ein Loch in die Platine sägen oder bohren, da dort kein Leiter vorhanden ist.

Fehlt noch der Triebwagenführer im vorderen Führerstand des Fahrzeugs. Dank

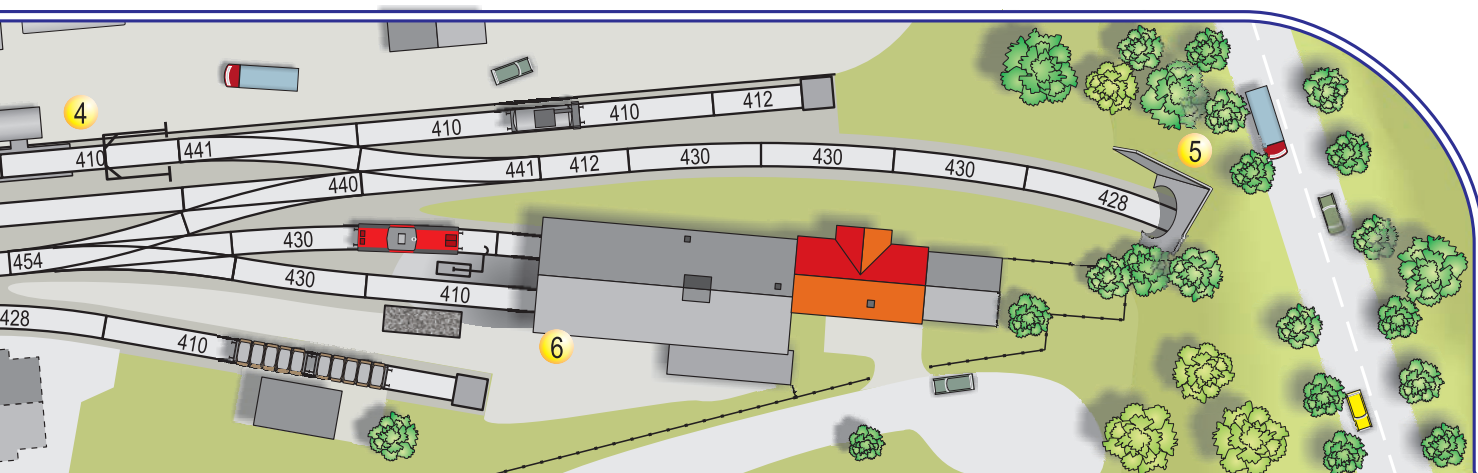
der vergleichsweise großen Frontscheiben ist er gut zu sehen. Am einfachsten ist es, eine passende Figur aus dem Preiser-Set 10557 zu verwenden. Damit der Mann in den etwas engen Führerstand passt, werden ihm die Füße abgeschnitten. Dann klebt man ihn einfach hinter sein Bedienpult. Der nachgebildete Sitz ist zu entfernen, da er nicht mehr gebraucht wird und sonst Gefahr besteht, dass er beim Aufsetzen des Gehäuses die Figur wieder absprengt.

Nun braucht nur noch das Gehäuse wieder aufgeklipst werden. Dann kann der Triebwagen seine Tour über die Dorfbahnhöfe wieder antreten. **ku**







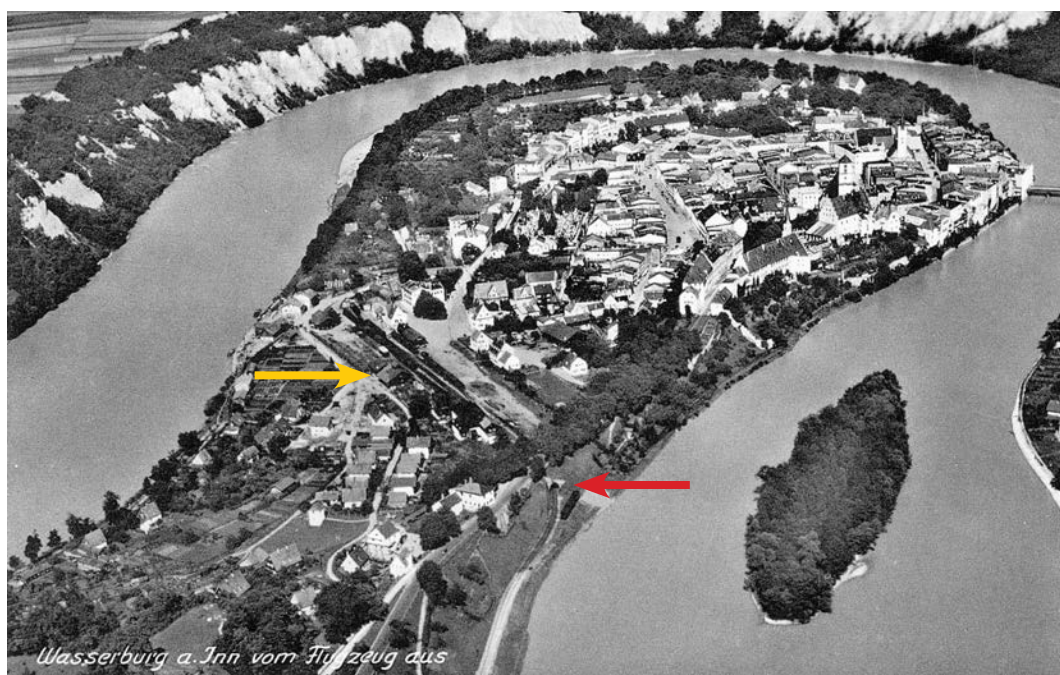


Wasserburg Stadt in H0 mit Roco Line-Material. Der Bahnhof lässt sich mit allen gängigen Gleissystemen bauen, auch dem C-Gleis von Märklin und Trix. Hier wurden 15-Grad-Weichen und Standardgleise verwendet. Eine Doppelweiche bindet den Lokschuppen vorbildgerecht an. Die Gesamtlänge des Bahnhofs und die Nutzlängen der Gleise entsprechen annähernd dem umgerechneten Vorbild.

1) Empfangsgebäude; 2) Güterschuppen; 3) Ladestraße; 4) Waage und Lademaß; 5) Tunnel; 6) Lokschuppen; 7) BayWa-Lagerhaus; 8) Kopf- und Seitenrampe. Das mächtige Lagerhaus kann auch weggelassen oder deutlich kleiner gebaut werden, um den Blick auf die Gleise freizuhalten.

Die Altstadt von Wasserburg auf einer 1939 gelaufenen Postkarte. Die Lage des Bahnhofs ist gut zu erkennen, ebenso der vom Gleis durchstoßene Straßendamm mit Tunnelmund (roter Pfeil). Der gelbe Pfeil zeigt das BayWa-Lagerhaus, das im Vergleich zu später noch eher in die Tiefe als in die Höhe und Breite gebaut ist. Das Areal oberhalb davon ist noch frei von Bebauung.

SAMMLUNG CHRISTIAN GERECHT



liegt, war ein erheblicher Bauaufwand erforderlich. Begründet man im Modell den mächtigen Straßendamm mit hochgewachsenen Bäumen und Büschen, ist der gesuchte „szenische Trenner“ perfekt!

## SELTENE LOKVIELFALT

Viele bayerische Lokalbahnen lernten im Laufe ihres Lebens nur wenige Lokomotivgattungen kennen. Nicht so die nach Wasserburg Stadt, wo es ein Kommen und Gehen zahlreicher Lokomotiven gab.

Den Auftakt machten die Gattungen D VI und D VII, die beide noch von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über-

nommen und als Baureihen 98.75 und 98.76 eingeordnet wurden. Auch die wohlbekannte GtL 4/4 ließ sich in Wasserburg Stadt sehen. Von der DRG als Baureihe 98.8 bezeichnet, bereitete sie den alten Zwei- bzw. Dreikupplern ein rasches Ende.

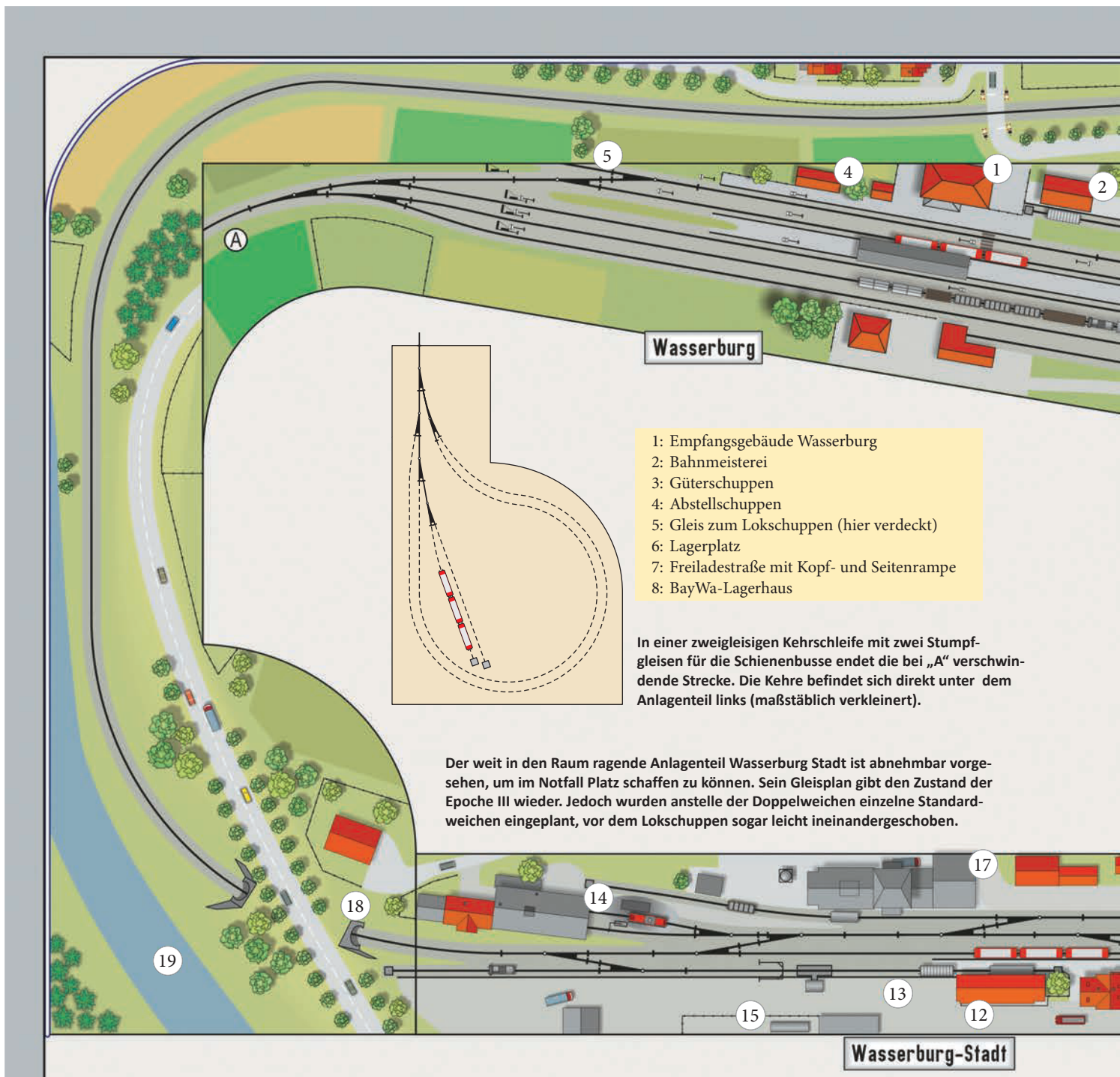
Von Anfang an soll auch eine Maschine der C 1'-Gattung D XI (bei DRG und DB 98.4) den einstündigen Schuppen gleich links von der Bahnhofseinfahrt „bewohnt“ haben, möglicherweise zusammen mit einer D VII. Wie die beiden Loks eingesetzt wurden, lässt sich nur vermuten. Vor den durchgehenden Zügen nach Ebersberg dürfte man wegen der größeren Wasser- und Kohlevorräte die D XI eingesetzt ha-

ben, während die D VII den Pendeldienst auf der Stichbahn versah.

Schon zu Reichsbahnzeiten wurden Forderungen laut, die Reisezeit zwischen Wasserburg und München zu verkürzen. Damit hatte die Stunde der Baureihe 70 (ex Pt 2/3) geschlagen. Sie war zwar keine Lokalbahnlok, aber leicht genug, um auf Lokalbahnstrecken fahren zu können. Fortan war neben der 98.8 stets auch eine 70er in Wasserburg zu Hause. Möglicherweise waren dann und wann sogar die für Lokbahnverhältnisse recht großen Einheitsloks der Baureihe 86 in Wasserburg zu Gast.

Einen Rückschritt brachte die erste Hälfte der 50er Jahre, als man in der Bahn-





direktion München fand, die kurze Stichstrecke nach Wasserburg Stadt wäre ein ideales Einsatzgebiet für die Baureihe 98.3. Mit dem „Glaskasterl“ kehrten kleine laufachslose Zweikuppler auf diese Strecke zurück. Parallel zu diesen Loks ließ sich aber auch die Baureihe 64 blicken, die noch oft kam, obwohl bereits 1955 VT 98 dem Glaskasten den Garaus machten. Sie blieben bis zur Einstellung des Betriebs der Bahn treu. Im Güterverkehr trat die V 100 an die Stelle der 64.

Das Ende der Stadtstrecke kam überraschend Anfang März 1987. Starker Regen hatte einen Abschnitt des Bahndamms

am Innufer weggerissen, so dass ein Stück des Gleises mitsamt Stahlschwellen buchstäblich in der Luft hing. Die DB ergriff die Gelegenheit beim Schopf und leitete ein Stilllegungsverfahren ein, das bald in ihrem Sinne „erfolgreich“ abgeschlossen war. Damit war der Endbahnhof Wasserburg Stadt Geschichte.

Für Modellbahner ist Wasserburg Stadt in mehrfacher Hinsicht ein ideales Vorbild für einen Endbahnhof. Durch seine Lage in der Innschleife und umgeben von der Stadt, ist die Ausdehnung der Gleisanlagen begrenzt. Neben dem Empfangsgebäude

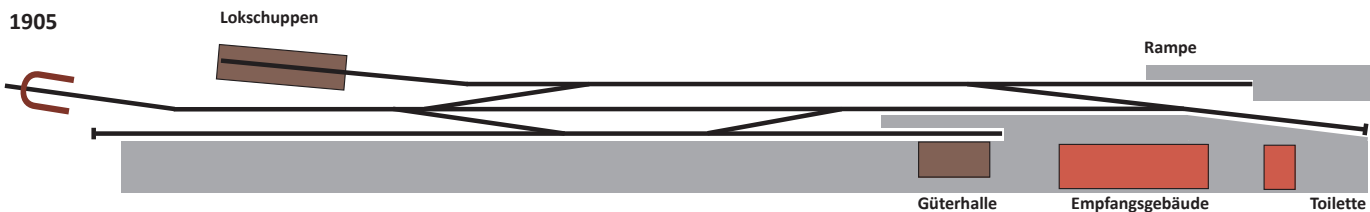
fanden nur noch wenige Ladestellen und eine kleine Lokstation Platz. Die Krönung des Ganzen ist die Zufahrt zum Bahnhof durch den Kurztunnel, der durch einen natürlichen Damm führt.

Für eine Modellumsetzung ist es in den Epochen III und IV sinnvoll, die Bahnhofszufahrt nach links zu legen. Damit ist der Blick auf Gleise, Lokremise und BayWa-Lagerhaus nur vom Empfangsgebäude und vom Güterschuppen daneben behindert. In den Epochen I und II dagegen, als das Lagerhaus noch fehlte beziehungsweise ein eher bescheidener Bau war, ist die Perspektive

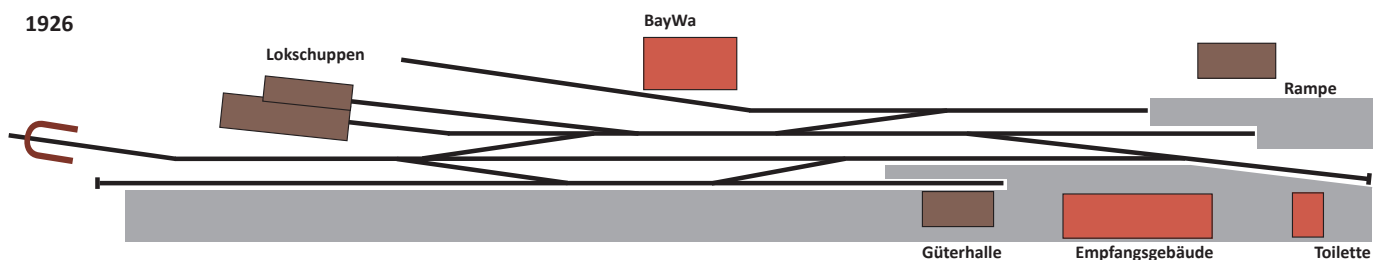




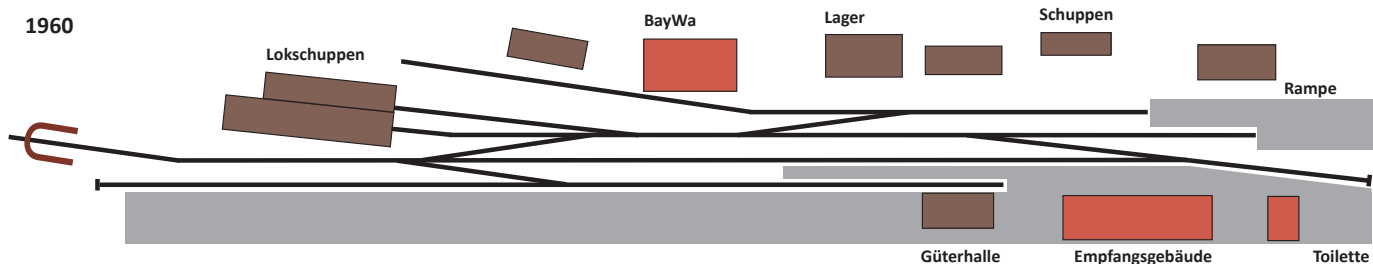




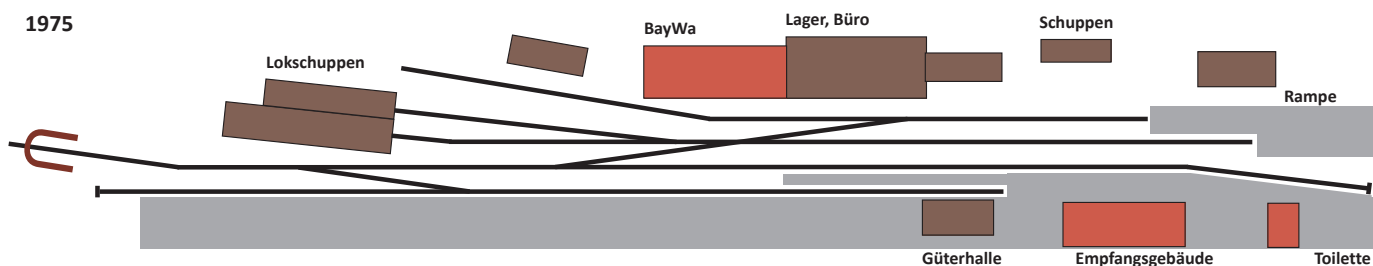
Schematischer Gleisplan des Wasserburger Bahnhofs kurz nach der Eröffnung. Die Güteranlagen beschränken sich auf das Gleis an der Rampe sowie das Freiladegleis vorne gegenüber dem Lokschuppen. Die erste Weiche nach dem Tunnel ist als asymmetrische Doppelweiche ausgeführt.



Mitte der Zwanziger Jahre ist Wasserburg Stadt deutlich gewachsen: Der Lokschuppen hat einen zweiten Stand bekommen, davor ist eine weitere Doppelweiche verbaut. Ein Lagerhaus der BayWa-Genossenschaft ist entstanden, davor ein weiteres Gleis, das bis zur Rampe führt.



Erste Einbußen: Die Weichenverbindung neben der Güterhalle ist weggefallen. Dafür wurde der Bahnsteig verlängert und die Zahl der Gebäude auf der anderen Gleisseite hat zugenommen. Auch der Lokschuppen wurde nach vorne verlängert, wohl um Schienenbusse aufnehmen zu können.



Große Umbauten: Die Umsetzungsmöglichkeit am Ende des Hauptgleises fehlt, sie wird wegen des fast ausschließlichen Einsatzes von Schienenbussen nicht mehr benötigt. Verschwunden sind auch die beiden Doppelweichen, die durch drei Einfachweichen und eine Doppelkreuzungsweiche ersetzt wurden. Zudem liegt die erste Weichenverbindung weiter links in Richtung Tunnel und der BayWa-Komplex ist kräftig gewachsen.

aus der anderen Blickrichtung mit rechts-liegender Ausfahrt zu empfehlen.

Die Geometrie des Gleisplans lässt sich mit Standardweichen realisieren. Einzige Ausnahme bilden die zwei asymmetrischen Doppelweichen, besser bekannt als Dreiwegweichen. Da Modellweichen im Allgemeinen kürzer als die des Vorbilds sind und weniger Platz in der Längenausdehnung beanspruchen, kann man auf die beiden verzichten und sie durch je zwei Standardweichen ersetzen. Wer das Geschick und

den Willen dazu hat, könnte diese Weichen durch Kürzen der Anschlussgleise ein wenig ineinanderschieben.

Besonders elegant wirkt der Bahnhof natürlich durch die Verwendung schlanker Weichen. Allerdings ist dafür ausreichend Platz nötig. Kann man Weichen mit Abzweigwinkeln zwischen acht und zwölf Grad einsetzen, kommt man dem Vorbild bereits sehr nahe. Der Einsatz von Weichen mit Abzweigwinkeln zwischen 15 und 22,5 Grad erlaubt es zwar, bei gleichen Nutzlän-

gen der Gleise den Bahnhof deutlich zu kürzen, doch nicht jeden Modellbahner dürfte der Anblick derart steiler Weichenwinkel befriedigen. Allerdings weist die Gleisgeometrie beispielsweise von Märklin gar keine schlankeren Weichen als 14 Grad auf.

Wer auf eine exakte Nachbildung des Wasserburger Vorbilds (und damit reinen Gebäude-Selbstbau) verzichtet, findet unter den bekannten Industriemodellen guten Ersatz. So könnte man beim Fachwerk-Lokschuppen auf ein Kibri-Modell zurückgrei-





Blick von der Straße über das Bahnhofsgelände am 30.12.1979: Schienenbusse belegen die Gleise, links beherrscht das Lagerhaus die Szene.



Das Bahnhofsgelände hinter 798 764 entsprach keinem sonst in Bayern üblichen Typ.



Der Güterschuppen neben dem Empfangsgebäude wirkte 1985 noch intakt, die Rampe war aber schon gleislos.



Blick vom Bahnhof in Richtung Lagerhaus und Lokschuppen (7. August 1985). Beide stehen noch, sind aber bereits ohne Gleisanschlüsse.

FOTOS: CHRISTIAN GERECHT (4)

fen, das dem Vorbild in Wasserburg Stadt nahe kommt. Als Substitut des BayWa-Lagerhauses könnte man das WLZ-Lagerhaus des gleichen Herstellers verwenden. Auch einen Güterschuppen findet man dort, der das Wasserburger Vorbild in akzeptabler Weise zu vertreten in der Lage ist.

Keinen auch nur halbwegs passenden Ersatz findet man allerdings beim Empfangsgebäude. Hier ist tatsächlich Eigenbau angesagt, will man nicht ein architektonisch ganz anders gestaltetes Bauwerk aus Industrieproduktion wählen. Die relativ umfangreichen Gleisanlagen erlauben einen interessanten Betrieb, egal ob es einen dampfgeführten Personenzug abzufertigen gilt oder Güterwagen zu rangieren. Dafür ist zumindest im Modell eine Köf I oder II legitim, zumal die kurzen Gleise kaum Platz für längere Loks lassen.

Bis auf die uralte D VII finden sich im Handel oder auf dem Gebrauchtmotorpark in Wasserburg eingesetzten Triebfahrzeuge, sogar die winzige D VI. Der Wagenpark wird sich auf kürzere Typen beschränken, 26,4-Meter-Wagen dürfte Wasserburg auch in Form von Silberlingen nie gesehen haben.

Die elektrotechnische Ausrüstung kann sehr bescheiden ausfallen und das Hobbybudget schonen, wenn die Weichen per Gestänge oder Bowdenzug vom Anlagenrand her bedient werden. Analogbahner kommen mit wenigen schaltbaren Gleisabschnitten zurecht und Digitalfahrer haben in Wasserburg tatsächlich die Chance, die ganze Anlage mit zwei Kabeln zu steuern. □

- ANZEIGE -

## Das erste *Steinkunst* Haus von Vollmer



**H0**  
48240  
Straßenplatte Kopfsteinpflaster,  
3 Stück, L 15 x B 8 cm  
UVP: 17,50 €

**H0**  
48281  
Steinmetz-Zubehör  
UVP: 14,90 €

**TIPP:**  
30 Jahre  
Viessmann  
eMotion  
Bewegte Welt  
**H0**  
1556  
Steinmetz,  
bewegt  
UVP: 34,50 €

**H0**  
48280  
Steinmetzhaus  
mit LED-Beleuchtung,  
Funktionsbausatz  
UVP: 49,95 €



*Steinkunst*

**VOLLMER**



**NEU**  
49999  
Vollmer Katalog  
2018/2019/2020  
DE/EN



**Viessmann Modelltechnik GmbH**  
Bahnhofstraße 2a  
35116 Hatzfeld  
+49 6452 93400  
info@viessmann-modell.com  
www.vollmer-online.de





FOTO: THERESA HÖLLERER

# Marmor statt Panzer

Die Wagen des Typs SSy sind zwar in erster Linie für den Transport von schwerem Militärgerät gebaut. Sofern der Bahn gehörend, können sie aber auch für zivile Lasten verwendet werden. Man muss nur die richtigen finden

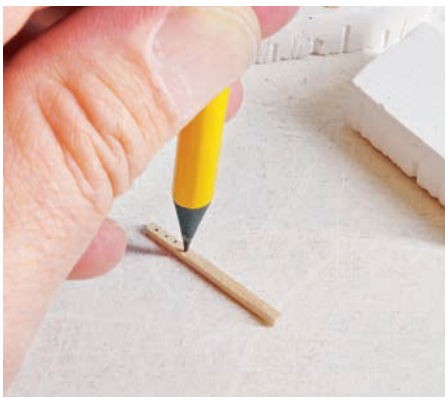
VON CHRISTOPH KUTTER

Seit dem Frühjahr 2017 gibt es von Brawa den Artikel 94702, einen großen Marmorblock als Zubehör. Für jeden, der ziviles Ladegut für einen vierachsigen Plattformwagen sucht, ist er eine ideale Fracht. Rechnet man sich nämlich das ungefähre Vorbildgewicht des Brawa-Quaders aus, so kommt man auf 20,3 Tonnen\*). Viele ältere Runge- und Rungenwagen wie

der R 20, den auch Brawa im Programm hat, sind damit überfordert. Für einen Wagen wie den SSy 45 ist ein solcher Brocken zwar eher eine zu leichte Last, nicht jedoch im Doppelpack. Die zusammen gut 40 Tonnen Gewicht entsprechen knapp dem eines Panther-Panzers der Wehrmacht, für dessen Transport der SSy 45 einst entworfen worden war.

Paradoxiereise sind die Marmorquader gerade wegen ihres hohen Gewichts ein einfach zu sicherndes Ladegut. Dass überhaupt eine Sicherung gegen Verrutschen bei Rangierstößen nötig ist, liegt an der glatten Oberfläche des Marmors. Bei rauerer Gesteinsarten wie Granit verzichtete sogar die sicherheitsbewusste Bundesbahn auf Keile & Co. Zwar fordert Paragraph 27 der Ladevor-





Links oben: Zwei Marmorquader von Brawa bilden eine ideale Ladung für einen Schwerlastwagen wie den SSy 45 von Roco.

Oben Mitte: Damit die Quader nicht gleich aussehen, wird einer davon an der gebrochen dargestellten Kante etwas glattgefeilt.

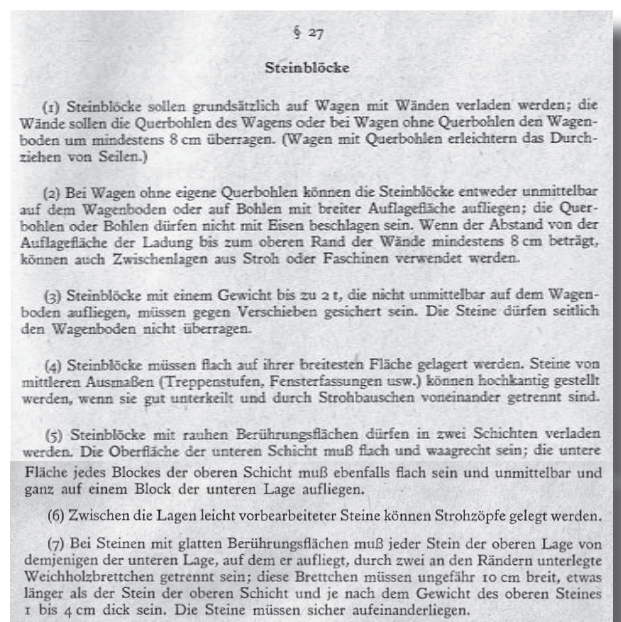
Oben rechts: Die Aufliegebohlen der Brawa-Quader sind zu lang und zu breit. Sie werden daher abgetrennt, gesäubert und der Länge nach im Verhältnis 1:2 gespalten.

Mit einem gut gespitzten harten Bleistift lassen sich die Imitationen der Nagelköpfe ins Holz drücken.



Auf jeder Seite der Quader wird eine Holzbohle verklebt. Zwischen den Steinen reicht eine.

SAMMLUNG CHRISTIAN GERECHT



schrift, dass Steine „grundsätzlich auf Wagen mit Wänden verladen werden“ sollen, die dem SSy 45 fehlen. Doch ist dies eben eine Soll- und keine Muss-Vorschrift, weshalb man sich behelfen kann.

Bevor es ans Verladen geht, sind jedoch noch ein paar Vorarbeiten zu leisten. Zum Einen sollte man den Wagen patinieren. Vor allem die Holzbohlen des Wagenbodens verlangen eine farbliche Überarbeitung. Wie man das meisterhaft macht, hat Andreas Mock in der Ausgabe März 2017 des Eisenbahn-Journals beschrieben.

Zum Zweiten sind die Brawa-Blöcke dran. Zunächst trennt man die unnötig langen und kräftigen Unterlegbohlen ab. Dann wird, um die Herkunft aus der gleichen Gussform zu kaschieren, die angebrochen gestaltete Seite eines der Blöcke etwas glatter gefeilt. Platziert man die beiden mit unterschiedlichen Seiten nach oben auf dem Wagen, reicht das.

Hat man von den Brawa-Bohlen den Kleber vorsichtig abgeschabt, hält man schon das Material für die neue Sicherung in den Händen. Als Erstes trennt man von jeder Bohle mit dem entlang eines Stahllineals geführten Bastelmesser einen einen Millimeter breiten Streifen ab. Diese Streifen werden unter die Marmorblöcke geklebt – ob längs oder quer ist egal, beim Verladen in den Steinbrüchen wurde auf so etwas wenig geachtet. Wichtig ist, dass die Hölzer seitlich nicht überstehen.

Die eigentliche Sicherung bilden, da der Schwerlastwagen ja keine Borde hat, sieben lange, solide an den Wagenboden genagelte Kanthölzer. Diese entstehen aus den verschälerten Brawa-Leistchen oder Zwei-mal-zwei-Millimeter-Holzprofilen. Als Länge reichen eineinhalb bis zwei Zentimeter, denn die Hölzer müssen für die H0-Ladearbeiter ja noch handhabbar sein. In die Kanthölzer „schlägt“ man mit einem

harten und spitzen Bleistift etwa alle zwei Millimeter einen „Nagel“.

Nun wird erst eines der Hölzer (sinnvollerweise das am wenigsten gelungene) genau in der Mitte des Wagens aufgeklebt. Links und rechts davon fixiert man erst die beiden Marmorquader, dann auf deren Seiten je ein Kantholz. Damit ist die Wagenladung schon fertig und der SSy 45 kann seine unendliche Reise aus dem sonnigen Süden zu einem Steinmetzbetrieb irgendwo diesseits der Alpen aufnehmen. □

\*) Berechnung: Die Kantenlängen des Brawa-Quaders betragen 41, 21 und 13 Millimeter. Mal 87 ergibt gerundete 1:1-Werte von 357, 183 und 113 Zentimetern, also ein Volumen von 7 382 403 Kubikzentimetern. Diese multipliziert mit der mittleren spezifischen Dichte von Marmor (2,75 Gramm pro Kubikzentimeter) ergibt ein Gewicht von 20,3 Tonnen.



# ENTDECKEN SIE DIE FASZINATION DER Eisenbahn-Klassik

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



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

Er ist nur eine lange, flache und banale Immobilie für die Mobilen der eisernen Bahn. Er ist ein Sprungbrett zwischen Heimat und Ferne und im wahrsten Sinne des Wortes ein zugiger Ort. Mal gähnend leer, mal schwarz vor Leuten, mal trostlos und immer Theater – der Bahnsteig lebt! Wir zeigen Ihnen wie!

Er hat in den späten zwanziger Jahren als Student am Anhalter Bahnhof Züge fotografiert. Nun stellen wir Ihnen dazu den Mann und seine Karriere bei der Eisenbahn vor, Karl-Otto Petersen, dessen Fotoalbum zusammen mit vielen Originaldokumenten im Familienbesitz erhalten blieb. Eine epochenübergreifende wie hinreißende Biografie. Sie beginnt im Nationalsozialismus.

Dazu das volle Programm aus Lokomotivgeschichte (u.a. über 01 1052), Heizererlebnis, Frauenarbeit bei der Nürnberg-Fürther-Straßenbahn im Krieg, aus Eisenbahnbau während des vollen Betriebes zwischen Aachen und Köln, Sehnsuchtsorten jenseits der bayrischen Grenze in Tschechien und den Leistungsangaben aller Dampf-Schmalspurbahnen des öffentlichen Verkehrs für 2017.

Plus Exklusivfilm, aus dem Archiv der DB-Stiftung, mit Szenen vom Göttinger Hauptbahnhof und vom Bahnbetriebswerk aus dem Jahr 1962. Ein im Auftrag der DB produzierter Streifen mit 26 Minuten Laufzeit, der hier erstmals und exklusiv zu sehen ist.

## NEU

**BAHNEpoche 26 • Frühjahr 2018**

**Best.-Nr. 301802**

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

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

## Nutzen Sie die Abovorteile

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

Und als exklusives Begrüßungsgeschenk schicken wir Ihnen entweder

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

oder

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



**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



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



# MESSE

## Dortmund 2018: Schauen und sparen!

Auch dieses Jahr ist Frühlingszeit Messezeit: Am Donnerstag dem 19. April startet in Dortmund die wichtigste Publikumsmesse der Modellbahnbranche, die Intermodellbau. Bis zum folgenden Sonntag, dem 22. April, kann man vier Tage lang in den Messehallen 4 und 7 jede Menge Anlagen bewundern, die Neuheiten großer und kleiner Hersteller begutachten und sie oft auch gleich kaufen.

Betrachten und erstehen können Sie in Dortmund natürlich auch die Produkte der Verlagsgruppe Bahn, darunter alle lieferbaren Sonderhefte des Eisenbahn-Journals. An unserem Stand in Halle 4 finden Sie das komplette VGBahn-Sortiment an Zeitschriften, Videos und Büchern.

Damit Sie an der Kasse keine Zeit mit Schlangestehen vertrödeln müssen, können Sie als EJ-Leser Ihre Eintrittskarte schon vorab bezahlen und selbst ausdrucken. Dabei sparen Sie gegenüber dem regulären Preis für das Onlineticket zwei Euro und gegenüber dem Kassenspreis sogar vier Euro! Sie brauchen nur den Code

**IB2018VGB**

im Ticketshop auf folgender Webseite einzugeben: [www.intermodellbau.de](http://www.intermodellbau.de)

Echte Sparfüchse jedoch nehmen an der Verlosung auf unserer Verlagswebseite <http://vgbahn.de/termine.php4> teil. Dort gibt es fünf Gratis-Eintrittskarten für jeweils zwei Personen für die Intermodellbau zu gewinnen. Viel Glück!



Auch 2018 wieder für Sie am VGB-Stand in Dortmund: Vertriebs-Kollegin Ingrid Janik.

FOTO: KU

## VON MÜNCHEN NACH STRAUBING

### Aus „Miniland“ wird „Blue Brix“

Vom Industriegebiet am Rande Münchens in eine ehemalige Ziegelfabrik im niederbayerischen Straubing: Das „Miniland München“ ist nach dem Umzug wieder geöffnet und firmiert jetzt – passend zum blaugetünchten Domizil – als „Blue Brix“. Und es hat spektakuläre Zuwächse bekommen. Auf insgesamt 4.500 qm Fläche sind neben der bekannten H0-Anlage zwei weitere G-Anlagen untergebracht: eine 44 qm große Anlage mit Motiven aus den

Schweizer Alpen und von der Rhätischen Bahn sowie eine komplett neu gestaltete Western-Anlage, auf der die Züge eine Reise durch die Rocky Mountains von den Wäldern Kanadas bis in die Wüsten und Canyons von Neu-Mexico unternehmen. Viertes Highlight für Modellbahnfreunde ist die 1:87-Nachbildung der Straubinger Innenstadt mit ihren vielen beeindruckenden Gebäuden – inklusive Bahnhof und Gäubodenfest-Attraktionen.

th

#### **Blue Brix**

Straubinger Wunderwelten  
Geiselhöringer Straße 23c  
94315 Straubing  
Tel. 089/54045027, [info@miniland.de](mailto:info@miniland.de)

#### **Öffnungszeiten**

Donnerstag 13-18 Uhr (ab April 2018)  
Freitag bis Sonntag 10-18 Uhr  
sowie in den bayerischen Schulferien:  
Montag bis Sonntag 10-18 Uhr



Besucher und Ehrengäste staunten bei der Eröffnung nicht schlecht über die Kulissen, die dem Betrachter immer neue Blicke auf die 440 qm große H0-Anlage bietet. Spektakulär ist die neue, 160 qm große Spur-G-Anlage (rechts), auf der US-Züge im Gartenbahnmaßstab durch eine imposante Wild-West-Landschaft dampfen – inklusive Grand Canyon, Rocky Mountains und allem, was dazu gehört. FOTOS: BLUE BRIX





# 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 SCHUHMANN**  
 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**

## 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.LoksSchuppen.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**



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

# Großer Traum auf kleinem Raum

## Kompakt-Anlagen

### Viel Modellbahn auf wenig Raum

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



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



176 Seiten, Format 24,5 x 29,2 cm,  
Hardcover-Einband, ca. 500 farbige Abbildungen  
Best.-Nr. 581733 | € 29,95

**Eisenbahn  
JOURNAL**

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

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



# BÖRSEN + MÄRKTE

## Termine

18.03.: Görlitz Modellbahn BÖRSE im Wichernhaus, von 10–14 Uhr, Johannes-Wüsten-Str. 23a, 02826 Görlitz. Info: [www.modellbahn-hof.de](http://www.modellbahn-hof.de)

25.03.: Modellbahnboerse von 11–17 Uhr in 29660 Walsrode - Stadthalle. Infos: [www.spielzeugboersen.com](http://www.spielzeugboersen.com)

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

02.04.: Modellbahnboerse von 11–17 Uhr in 32650 Lemgo - Lipperlandhalle. Infos: [www.spielzeugboersen.com](http://www.spielzeugboersen.com)

**07.04.: Große Modellbahn- und Spielzeugboerse in 7815 Radolfzell a.B., TKM-Milchwerk, 10–15 Uhr.** Info: B. Allgaier, Tel.: 07551/831146.

08.04.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugboerse, 11–15 Uhr, 24941 Flensburg, Jaguar-House Nehr Korn, Liebigstr. 1. Info-Tel.: 0461/20619.

08.04.: 44. Regensburger Modellbahnboerse, 10–15 Uhr, Mehrzweckhalle Obertraubling, Walhallastr. 22, 93083 Obertraubling. Info: B. Heinrich, Tel.: 0157/76415997. [info@rswe.de](mailto:info@rswe.de), [www.rswe.de](http://www.rswe.de)

08.04.: Modellbahnboerse von 11–17 Uhr in 29221 Celle - CD Kaserne. Infos: [www.spielzeugboersen.com](http://www.spielzeugboersen.com)

**Modellbahn-, Auto-Tauschboerse.** 14.04.: Leipzig, Alte Messe Leipzig, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, [jensberndt@t-online.de](mailto:jensberndt@t-online.de)

15.04.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugboerse, 11–16 Uhr, 24768 Rendsburg, Nordmarkhalle, Willy-Brandt-Platz 1. Info-Tel.: 040/6482273.

**[www.modellbahnboerse-berlin.de](http://www.modellbahnboerse-berlin.de)** 15.04.: 01069 Dresden, Alte Mensa, 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

15.04.: Modellbahnboerse von 11–17 Uhr in 37603 Holzminden - Stadthalle. Infos: [www.spielzeugboersen.com](http://www.spielzeugboersen.com)

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

21.04.: Modellbahnboerse, 10–16 Uhr, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, [info@svgmbh.com](mailto:info@svgmbh.com), [www.eisenbahn-erlebniswelt.de](http://www.eisenbahn-erlebniswelt.de) \*\*1. Museums-Öffnungstag 2018\*\*

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

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

29.04.: Regensburg-Barbing, 10–14 Uhr, Modelleisenbahn- u. Automarkt im BARBINGER Saal. Tel.: 09401/2795, [www.barbinger.de](http://www.barbinger.de), [info@barbinger.de](mailto:info@barbinger.de)

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

05.05.–06.05.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr, 16792 Zehdenik, Ziegeleipark Mildenberg, Ziegelei 10. Tel.: 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de)

## Besuchen Sie uns

**06.04.–08.04.18  
Erlebniswelt Modellbau  
in Efurt**



VERLAGSGRUPPE BAHN

# MINI-MARKT

## Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

### Verkäufe Dies + Das

Archivauflosung Eisenbahnlehrbücher + Lehrbücher Vorschriften DB + DR (alt), Buchfahrpläne, Fachzeitschriften, Sonderdrucke, Lehrdias 1941–1968, Stellwerksbeschreibungen, Bauteile, Bahnübergänge, Signale, Streckenkarten, Zeichnungen D-Lok + Signalwesen, Arbeitsbekleidung, Werkzeuge, Wandteller, Lokomotiven, Jahrbücher. Liste gegen Freiumschlag von F. Grobe, Strandstr. 28, 25997 Hörnum.

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

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

Verkaufe Schaffneruniform, Jacket, Hose, Hemd, 2 Mützen Deutsche Bundesbahn, Schaffnertasche zum Umhängen und Zange. Michael Reitz, Tel.: 06341/60723, [michael\\_reitz46@web.de](mailto:michael_reitz46@web.de)

Modellbahnen in allen Spurweiten  
**[www.modellbahn-weber.com](http://www.modellbahn-weber.com)**

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

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

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

**[www.nordbahn.net](http://www.nordbahn.net)**  
Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe umfangreiche Eisenbahnbüchlersammlung 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 Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf im August 2018! Kontakt über [matthias.hengst@gmx.de](mailto:matthias.hengst@gmx.de) oder 0173/3690401.

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

### Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

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

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

### Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

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

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

Biete: Flm. kompl. Pers. Zug der PKP. Lok BR Ok1 ex P8. 2 Pers. Wg. 1. Kl., 2 Pers. Wg. 2. Kl., 1 Gep. Wg. ex Donnerbü. Ep. 3. Abgabe nur kompl. Preis € 350,- + Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

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

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

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

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

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

**[www.modellbahn-apitz.de](http://www.modellbahn-apitz.de)**  
**[info@modellbahn-apitz.de](mailto: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](mailto:hl.kratz@t-online.de).

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

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

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

Biete: Fleischmann D-Zugwg. der Schweizer Süd-Ost-Bahn. 2x 5136 1./2. Kl., 4x 5137 2. Kl., neu, Preis je Wagen € 20,- + Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

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

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



Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite [www.vgbahn.de](http://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](mailto:e.freimann@vgbahn.de) oder Sie laden den Coupon unter **[www.vgbahn.de](http://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 6/2018: 04.04.2018**

**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,-
  - Farbdruck 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.lokraritaetenstuebchen.de](http://www.lokraritaetenstuebchen.de)

suche und verkaufe:  
[www.us-brass.com](http://www.us-brass.com)

Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500,-  
UP Big Boy von Tenshodo € 900,-  
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,-  
Tel.: 07181/75131  
[contact@us-brass.com](mailto:contact@us-brass.com)

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

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

Märklin H0: Metallgleise, viel rollendes Material und Sonderserien zu verkaufen. Liste und Info bei [wilhelm.fritzen@t-online.de](mailto:wilhelm.fritzen@t-online.de) bzw. 0160/90877315.

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

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

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

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

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

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

Biete: 3x Trix International 3663 Autotransportwagen Typ Offs 55 / Leas 55 Epoche 3. Preis je Wagen € 25,- + Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

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

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

H0-Freunden bietet reichhaltige Auswahl an Fahrzeugen in 2L-Gleichstrom und 2L-Digital (DCC) – auch Sonderausgaben – sowie an Ganzgüterzügen, Einzelwagen und Fertiggebäuden namhafter Hersteller wie Trix, Roco, Fleischmann, Liliput, Faller, Kibri, Vollmer, Ekkehard Link, Zalfenstr. 16, 41352 Korschenbroich. Tel.: 02161/641724.

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

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

Biete H0-2L Liliput LINT27, Vectus für € 130,-; Kres VT4.12.002 für € 170,-; Piko 4er Set Nahverkehrswg. 4-achs. für € 100,-. Alles nur 1 Jahr alt. Bei Interesse: [funmax727@gmx.com](mailto:funmax727@gmx.com) oder Tel.: 0176/21433529.

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

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

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

### Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

1:220 [www.klingenhoefer.com](http://www.klingenhoefer.com) Spur Z

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

### Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

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

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

**Modellbahn-Steuerung GAHLER + RINGSTMEIER**, ca. 60 Platinen 18x2 Blöcke 1 Amp. (H0-N-Z), 11x4 Hilfsblöcke, 18x8 Belegtmelder, 3x32 Taster, 5x32 LED-Anzeigen, 6x19-Zoll-Rahmen. Bitte Liste an: [MG@TCRHEINMAIN.DE](mailto:MG@TCRHEINMAIN.DE) oder Tel.: 0172/6535944. Verkauf sehr günstig, alles zusammen oder auch einzeln. Preis VB. Anlage lief unter ms/dos und kann auf Windows aufgerüstet werden.

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

### Verkäufe Literatur, Video, DVD

Biete Sammlung, über 1200 Hefte (MEB, Modellbahnschule, MEB-Spezial, MIBA, EM, EJ, Spur0Magazin, 012Express, Spur0Lokomotive) sowie 35 Eisenbahnbücher. Bei Interesse Tel. + AB 033331/64065 oder E-Mail: [wolle-lutze1@freenet.de](mailto:wolle-lutze1@freenet.de).

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

Biete HP1 1-47, 24 EJ-Journale z.B. BR 03, SOB, Brocken-, Brennerbahn, Arlberg-, Erzbergbahn, Köln I + II, Technik 1+3, 130 Roco-Report/Clubhefte, MIBA 2000/01/02, Messe 92-96, 98-2003, 2007, MM 99-2001. P. Plagmann, Tel.: 04551/81262.

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

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

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

### Verkäufe Fotos + Bilder

Verk. v. Eisenbahnfotogr. G. Meyer Original-Fotohandabzüge (PK10x15) m. handschriftl. Notizen v. nachfolg. Schmalspurb.: Grünstädte-Rittersgrün - 25 Stck. = € 170; Mulda-Sayda - 21 Stck. = € 143. Metzner, Fürstenstr. 156, 09130 Chemnitz.

Lokomotiv-Postkarten, Länderbahnen und andere, vor 1925, uralte Fahrscheine, Frachtbriefe, Bahnpost-Stempel etc. Liste bei [jogloekner@yahoo.de](mailto:jogloekner@yahoo.de).

Verk. v. Eisenbahnfotogr. G. Meyer alles Originale/Raritäten -n. kpl.: 1. Fotos (35 Stck. -10x15) m. handschr. Notizen a.d. Rücks. v.d. Schmalspurb. Wilkau-Haßlau - Carsfeld. 2. Briefumschlag (Nachnahmesendung m. Poststr. 22.11.1984 u. einer kleinen Zeichnung darauf). 3. Handschriftl. Brief - bestellt. Fotoserien m. 2 Fotos als Kuriosa (Bhf. Wolkenst. m. Lok 118 340-9 u. 99 1606-5 zus. am 24.10.1979. 4. Fotokarte als PK gel. (Pst. 23.12.1987 m. Lok 50 3690-0 im Hbf. Kms/Chemnitz) m. Glückw. u. Text. Für € 430,-. Metzner, Fürstenstr. 156, 09130 Chemnitz.

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

Kleinanzeigencoupon anfordern  
unter 08141 / 53481-152

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

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

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

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: [MU21@gmx.de](mailto:MU21@gmx.de).

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

### Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

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

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



## 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.de.

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

## Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

Suche Piko Nr. 95533 Knickkesselwagen „Rexwal“ (SBB) u. Sachsenmodelle Nr. 76108 Knickkesselwagen „Rexwal“ (DB) je in Originalzustand. Biete je € 125,-. Pascal Glomann, Birkenweg 4, 93170 Bernhardswald. Tel.: 09407/592.

**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.

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.

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.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisenbahn, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.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.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 umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.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.**

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

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

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

**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

Beckmann TT BR 94, Epoche IV, möglichst neu/neuwertig, von privatem Modellbahner gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot unter: U-Lei@t-online.de oder telefonisch unter 0341/4415373.

Suche 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.

**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.de.

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

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 Zubehör alle Baugrößen

Suche ältere Modellbahnhöfe aus DDR-Zeit. Entweder aus Pappe oder Holz, nur Spur H0. Kann auch defekt sein. Soll mal fürs Museum sein. Bitte melden. H.J. Bänsch, Erfurter Str. 8a, 03046 Cottbus. Info-Tel.: 0355/797314.

## 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.vgbahn.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

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



## Urlaub, Reisen, Touristik

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

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

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

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

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

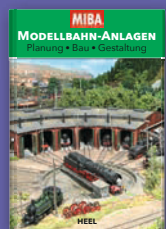
Liebevoll eingerichtete FeWo im ehem. Verwaltungsgebäude der GHE am Bhf. der Selketalbahn in Gernrode/Harz. 2–3 Pers., nicht behindertengerecht, Nichtraucher. Ab € 40,-. Tel. 017623917323, E-Mail: ferienwohnung@selketalbahn.de.

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.



## 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



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

## 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!



# EISENBAHN, KOKS UND GAS

Das zweite Heft in der Reihe „MontanBahn – Vorbild und Modell“ vermittelt zunächst zentrales Grundlagenwissen über das große Vorbild, illustriert mit zahlreichen, teils bislang unveröffentlichten Bilddokumenten aus über 100 Jahren Kokereigeschichte. Von der Heim- bis zu Ausstellungsanlagen werden verschiedene Kokereien im Modell vorgestellt. In mehreren Praxisberichten wird die modellbauerische Umsetzung Schritt für Schritt gezeigt. Außerdem beschäftigen sich die Autoren mit Ganzzügen der Montanindustrie, mit der Anfertigung individueller, auf die Anlagengestaltung abgestimmter Hintergrundkulissen, dem Bau und Einsatz von Rohrleitungen sowie dem 3D-Druck von Kokereikomponenten für die Modellbahn.

100 Seiten, Format DIN-A4, Klebebindung, mehr als 250 Abbildungen

Best.-Nr. 311801 | € 15,-

Erscheint im April 2018



NEU

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



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

## RAMPENSTRECKE IM WANDEL



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 hochwertige Reisezüge über die Neubaustrecke Ebersfeld–Erfurt, aber für den umfangreichen Güterverkehr ist die Frankenwaldbahn weiterhin von großer Bedeutung.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,

ca. 140 Abbildungen

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



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



# VORSCHAU MAI



VORBILD  
Lokporträt  
V 100

**Mit DVD!**

**DR-Historie der 80er**  
Fernverkehr von Rang und Namen  
**Impressionen**  
Militär(zug)parade mit BR 44

**MODELL**  
**Dioramenkönig II, Folge 5**  
Es war einmal ein Bahnhof  
**Gebäudebau**  
Budenzauber – Trinkhalle von Lütke  
**Bastel-Knowhow**  
Sound für Brawas ET 65

**EJ 5/18 erscheint am 18. April 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, Michael Giegold,  
Dietmar Beckmann, Markus Müller, Roy Meyer,  
Markus Tiedtke, Stefan Alkofer, Jean Buchmann,  
Andreas Mock, Franz Rittig, Gerd Peter  
**Redaktionssekretariat**  
Claudia Klausnitzer (-227)



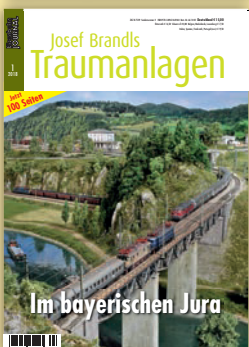
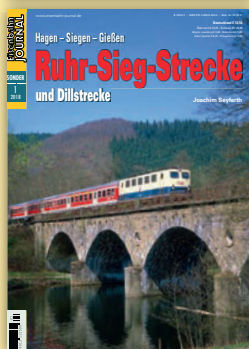
**Verlagsgruppe Bahn GmbH**  
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck  
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

**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 Schwarzendorfer (-105), Ingrid Haider (-108),  
Angelika Höfer (-104), Sandra Corvin (-107)  
**Marketing**  
Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)  
**Außendienst, Messen**  
Christoph Kirchner, Ulrich Paul  
**Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel**  
MZV GmbH & Co. KG,  
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,  
Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,  
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113  
**Abo - Service**  
FUNKE direkt GmbH & Co. KG,  
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,  
Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70  
**Erscheinungsweise und Bezug**  
Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80  
Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)  
Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit  
gekündigt werden.  
**Bildbearbeitung**  
Fotolito Varesco, Südtirol  
**Druck**  
Vogel-Druck, Würzburg

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

## EISENBAHN-JOURNAL-SONDERAUSGABEN





# ZEITGEIST

MODELS

## WEISS IST DAS NEUE BEIGE.

SEE YOU?!

### Entzückt?

Dann seien Sie dabei, wenn wir Ihnen unsere einzigartigen Neuheiten am **19.04.2018** um 11.00 Uhr auf der **Intermodellbau in Dortmund** am **Stand 7D16** präsentieren.







# Nächster Halt:

## Ihre Steckdose.

## DB Strom



## für Ihr Zuhause.

### Bequem, preiswert, grün.

Dass unsere Züge mit 16,7 Hz-Strom ziemlich zügig unterwegs sind, wussten Sie sicher schon. Weniger bekannt ist, dass Sie mit 50 Hz-DB Strom auch die Weichen Ihrer Modelleisenbahn auf nachhaltige und günstige Energie umstellen können – ganz ohne Wechselrisiko!

Zum Umsteigen einfach auf **[www.dbstrom.de](http://www.dbstrom.de)** gehen. Halten Sie dazu Ihre letzte Stromabrechnung bereit. Bonus und Wunschprodukt auswählen, persönliche Daten ergänzen und Wechselwunsch bestätigen – fertig. Den weiteren Wechselprozess inklusive Kündigung Ihres bisherigen Stromlieferanten übernehmen wir.

Oder so: QR-Code einscannen und einfach wechseln.

**Jetzt  
wechseln:  
[dbstrom.de](http://dbstrom.de)**

