

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Dampflokopträt:  
Württembergische T 5  
Dioramenporträt:  
Mitten durch den Hof  
Gebäudebau:  
Vom Lokschuppen  
zum Sägewerk



Erfolgreiches 80er-Jahre-Projekt

## City-Bahn



Das Original seit 2012

# www.donnerbuechse.com

## Onlineshop mit großem Neuwarensortiment

- ➔ Tiefpreis-Angebote bis zu 50% reduziert
- ➔ Lokomotiven • Wagen • Startpackungen  
Neuware in: Z • N • TT • H0 • H0m • H0e • G
- ➔ Verschleiß- und Ersatzteile
- ➔ Ihr TT Spezialist in NRW • Sondermodelle
- ➔ Elektrik • Decoder • Digitalzubehör
- ➔ Landschaftsbau-Artikel • Fertiggelände
- ➔ Modellbahn Print-Medien • DVD's
- ➔ Exklusiver Treue-Rabatt für Stammkunden
- ➔ Wöchentlich neue Aktionen im Onlineshop

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

E-Mail: info@donnerbuechse.com

Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)

➔ 5 hauseigene Kundenparkplätze

### 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 <<<<





4



12



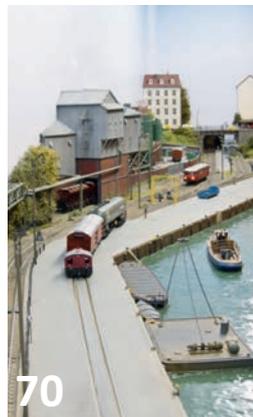
24



36



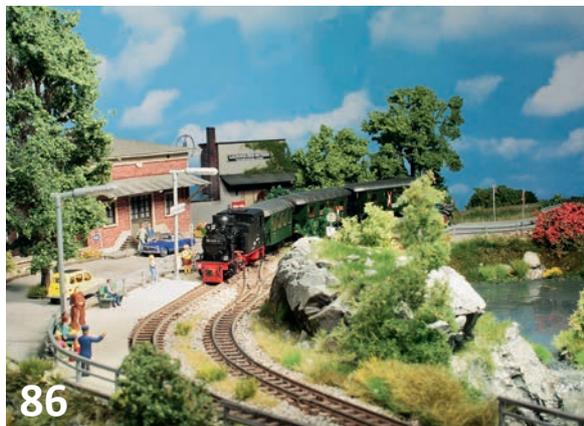
58



70



76



86

## VORBILD

### 4 Impressionen

Die Regenbogenmacher

### 12 Erfolgreiches Projekt der 80er

City-Bahn

### 22 Bild des Monats

Verkehr(te) Welt

### 24 Württ. T 5 / Baureihe 75.0

Universelle Württembergerin

### 34 Momente

Können Sie sich das erklären?

### 36 Neue Serie: Nebenhauptstrecken

Folge 1: Die Ländchesbahn

### 47 Galerie

Bilder von Christoph Grimm

## MODELL

### 58 12. Modellbauwettbewerb/Folge 15

Mitten durch den Hof

### 70 Eine Rangieranlage

Nahe am Wasser

### 75 13. Modellbauwettbewerb

Der Startschuss

### 76 Gebäudebau

Vom Lokschuppen zum Sägewerk

### 86 Die neue „Gebele“, Teil 2

Wie richtig – nur schmaler

### 92 Emmanuel Nouaillier

Nur so ein Karren

## RUBRIKEN

### 8 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

### 54 Neuheiten

Modelle des Monats

### 97 Aus der Modellbahn-Szene

### 98 Händler, Börsen & Mini-Markt

### 106 Vorschau und Impressum



Links:

Die Kleinlok 332 219 war zusammen mit ihrem Schutzwagen 61234-1 an der Wagenwaschanlage in Wiesbaden Hbf tätig und „strahlte“ natürlich selbst frisch aus der Wäsche.

Rechte Seite:

Bei jedem Reinigungsdurchlauf produzierte der feine Sprühnebel des Waschwassers miniaturisierte Regenbogen, die sich bei Sonneneinstrahlung und entsprechendem Blickwinkel zu einem kleinen Schauspiel entfalteten.

Unten:

Die Stirnseiten der Wagen waren von den Reinigungsbürsten nicht erreichbar und wurden mit langstieligen Waschbesen händisch gereinigt.

# Die Regenbogen-Macher von Wiesbaden Hbf

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH

**E**igentlich klar, dass eine Wagenwaschanlage nur in Wiesbaden stehen konnte, stehen die beiden letzten Silben des Ortsnamens doch für einen Reinigungsvorgang! Doch die künstlichen Regenbogen, welche die Wasserdüsen rund um die in Schrittgeschwindigkeit bewegten Waggons erzeugten, sind hier längst Vergangenheit – heute befindet sich die nächste und einzige Waschanlage in der Rhein-Main-Region in Frankfurt-Höchst und reinigt seit der Jahrtausendwende vom ICE bis zur S-Bahn alles, was sich an „Fensterzügen“ auf der Schiene bewegt. Die größeren Bahnhöfe von Darmstadt, Mainz oder Worms hatten diese wichtige Infrastruktur schon vor Wiesbaden verloren, was dazu führte, dass einige Wagengarnituren, die aus Umlaufgründen normalerweise nicht in die hessische Landeshauptstadt kamen, als Leerreisezüge beispielsweise von Frankfurt oder Darmstadt extra zum Waschen nach Wiesbaden







**Oben:**

Trittstufen, der Bereich um Zuglaufschilder und andere verwinkelte Ecken wurden der individuellen Reinigung mit dem Wasserbesen unterzogen.

**Links außen:**

Der luftige Bedienstand für die Waschanlage und – hinter den Wagen – das Verwaltungsgebäude des ehemaligen Wiesbadener Bahnbetriebswerks.

**Links innen:**

Auch S-Bahnen kamen unter die (seitliche) Dusche. Ein paar von ihnen befanden sich immer in der Zwischenabstellung und haben bei Bedarf die Waschanlage aufgesucht.

**Rechts oben:**

Widriges Regenwetter bei strahlendem Sonnenschein – noch bis Ende der Neunzigerjahre keine Zauberei, sondern werktägliche Aufgabe der verbliebenen Eisenbahner im Bww Wiesbaden.

und zurück gefahren wurden – sozusagen eine teure und personalintensive „Fernwäsche“!

Die Wagenwaschanlage war der letzte Betriebszweig, der dem Bahnbetriebswerk Wiesbaden noch ein wenig Leben einhauchte, denn Ende September 1981 wurde das Bw geschlossen, die letzten Klein-

loks an die Bahnbetriebswerke Frankfurt (M) 2 sowie Darmstadt abgegeben und Wiesbaden als Außenstelle an das Bw Mainz-Bischofsheim angegliedert. Doch das Wagenwerk (Bww) in Wiesbaden konnte sich noch bis Mitte 1995 halten, danach wurden die verbliebenen und jetzt erstmals in Wiesbaden beheimateten Wa-



gen zu den Bwv Darmstadt und Koblenz abgegeben. Doch wie ein kleines Wunder blieb die Wagenwaschanlage noch bis Ende der Neunzigerjahre in Betrieb, bevor auch hier bis heute der Wildwuchs und Rost einsetzte und die Anlagen zwischen dem „Flaschenhals“ der Wiesbadener Ein- und Ausfahrleise zu einem verwunschenen Niemandsland geworden sind.

Außer ICE- und IC-Garnituren wurde in der Wagenwaschanlage am ehemaligen Bahnbetriebswerk Wiesbaden im werktäglichen Schichtbetrieb zwischen 6.00 und 22.00 Uhr von der S-Bahn bis zum 628 alles gereinigt, nur bei Außentemperaturen unter minus ein Grad ruhte der Betrieb. Umweltauflagen der Stadt Wiesbaden schrieben strenge Grenzwerte für die Abwasserqualität vor, deren Einhaltung die DB genau überwachen musste. Vier große Reinigungsbürsten dienten dem „Hauptwaschgang“; währenddessen übernahmen zwei Arbeiter mit langstielligen Wasserbesen die „Feinwäsche“ an der mit Schrittgeschwindigkeit durchlaufenden Wagengarnitur. Gegen leidige Graffiti waren sie allerdings machtlos, die wurden quasi zur klammheimlichen Freude ihrer Erzeuger auch noch mitgereinigt.

Die Fotos, die alle zwischen dem 11. und dem 13. August 1997 entstanden, zeigen die Eisenbahner Baghdad Mahmoudi, Ahmed Ouali, Yabari und die neurote „Waschklok“ 332 219 bei ihrer nassen Arbeit. Die Kleinlok war für die mehr oder weniger gemächliche „Traktion“ zuständig und besorgte den Verschub der Garnituren durch die Waschanlage sowie von und zu den Abstell- oder Bahnsteiggleisen. Ihr stets beige stellt war der Wiesbadener Bahnhofswagen 61234-1 als Zwischenwagen, der natürlich den obligatorischen und herabsetzenden Zusatz „Wagen darf nicht in Züge eingestellt werden“ trug.

Und so kam es, dass des Öfteren bei strahlend blauem Himmel ein triefend nasser Zug an einem der Wiesbadener Bahnsteige bereitgestellt wurde und so mancher Reisender zunächst keine Erklärung für dieses Phänomen hatte. Fuhr sein Zug dann aus dem Bahnhof hinaus und kurz darauf an der Wagenwaschanlage vorbei, wo sich zwischen rotierenden Reinigungsbürsten und tapferen Wagenwänden sogar kleine Regenbogen erstreckten, war das Rätsel schnell gelöst. War das nicht eine saubere Sache? □

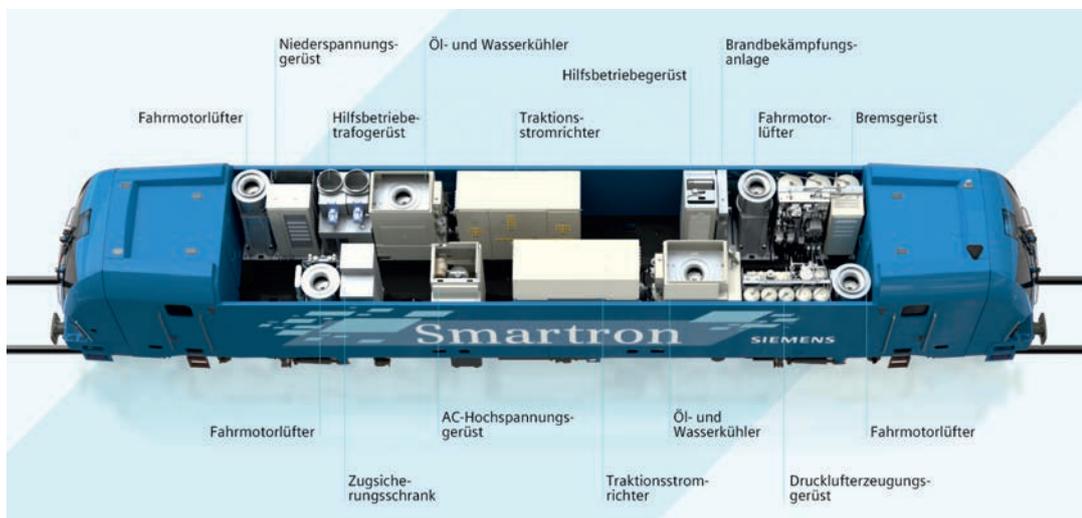


Baghdad Mahmoudi prüft die Waschwedel an der großen vertikalen „Bürste“, während wenig später Zeit für einen kleinen Plausch mit dem Kollegen ist.

SIEMENS SMARTRON

Die Deutschland-Lok

Siemens hat seine Produktfamilie um ein neues Modell auf Basis der erfolgreichen Vectron-Plattform erweitert. Äußerlich gleicht der Smartron den bekannten Vectron-Loks, er wird jedoch nicht auf Kundenwunsch konfiguriert, sondern nur in einer für den Güterverkehr in Deutschland optimierten Version offeriert. Die Lok kann so besonders preisgünstig angeboten werden. Der neue Loktyp verfügt über eine Leistung von 5600 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bei einem Gewicht von 83 Tonnen. Die Loks sind ab Werk mit dem Zugsicherungssystem PZB/LZB ausgerüstet und nur in Deutschland zugelassen. Die ersten Auslieferungen sollen ab Ende 2018 erfolgen.



Der neue Smartron von Siemens ist als Standardloktyp für den Güterverkehr innerhalb Deutschlands konzipiert. Am 24. März 2018 konnte der als 192 001 bezeichnete Prototyp des neuen Hoffnungsträgers gemeinsam mit I-Dispo-Vectron 191 023 auf dem Weg nach Dessau in Remschütz beobachtet werden. FOTO: ALEXANDER HERTEL, GRAFIK: SIEMENS AG

HÖLLENTALBAHN (KBS 727)

Bereit für die S-Bahn

Derzeit laufen im Schwarzwald die Vorbereitungen für das Projekt Breisgau-S-Bahn, in dessen Rahmen ab 2019 moderne E-Triebzüge im engen Takt die wichtigsten Schwarzwaldzentren miteinander verbinden sollen. Aufgrund der notwendigen Ertüchtigungsarbeiten ruht von Anfang März bis Oktober 2018 der Betrieb auf dem westlichen Teil der Höllentalbahn zwischen Freiburg und Tittisee. Im Mai 2018 beginnen die Arbeiten im bislang nicht elektrifizierten Streckenteil bis Donaueschingen. Neben der Elektrifizierung erhält die Strecke neue Sicherungstechnik.

Eine Sonderfahrt der Eisenbahnfreunde Zollernbahn am 25. März 2018 bot eine der letzten Gelegenheiten, den ursprünglichen Charme der hinteren Höllentalbahn zwischen Neustadt und Donaueschingen zu erleben. Auf halbem Weg nach Neustadt verlässt 01 519 den Dögginger Tunnel. FOTO: HENDRIK FLATH



## RDC AUTOZUG SYLT

### Vectron nach Westerland

Seit 2016 macht die Eisenbahnbetriebsgesellschaft RDC mit ihrem Autozug Sylt dem etablierten Sylt Shuttle der DB AG Konkurrenz. Zum Fahrplanwechsel 2017/18 hat die Autozug Sylt GmbH, hinter der mit der RDC eine erfahrene US-amerikanische Eisenbahnbetriebsgesellschaft steht, ihr Angebot deutlich ausgebaut. Parallel hat man den Kauf zweier neuer Diesellokomotiven des Typs Vectron DE bei Siemens bekannt gegeben. Sie sollen langfristig die bisher eingesetzten Mietloks des Typs MaK ME 26 ersetzen. Schon seit Jahreswechsel kann die erste auf den Namen „Debbie“ getaufte Lok (247 908) vor den blauen Autozügen zwischen Niebüll und Westerland beobachtet werden. Die zweite Lok soll im Juni folgen.

**Am 06. April 2018 ist 247 908 mit einem Autozug nach Niebüll auf dem Hindenburgdamm kurz vor Klanxbüll zu sehen. FOTO: BERND PIPLACK**



## NATIONAL EXPRESS

### E 10 als Talent 2-Ersatz

Seit dem Zugunglück in Meerbusch-Osterrath am 5. Dezember 2017 mit mehr als 40 Verletzten muss National Express Rail weiter auf die zwei beschädigten Talent 2-Triebzüge (442 361 und 374) verzichten. Ersatzweise verkehrt nun seit 29. Januar 2018 mehrmals täglich auf der Linie RB 48 (Rhein-Wupper-Bahn) zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Köln Hbf/Bonn Hbf eine klassische Bundesbahn-Garnitur aus n-Wagen samt Karlsruher, bespannt mit 110 469 der TRI. Die Fahrzeiten sind unter [nationalexpress.de](http://nationalexpress.de) abrufbar.

**Die TRI-110 469 mit RB 24429, aufgenommen am 06. April 2018 bei der Ausfahrt aus Wuppertal Hbf. FOTO: RALF HÄNDELER**



– 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 Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) hat ihre Flotte im April um eine weitere Lok der DB-Baureihe 151 erweitert. Im Gegensatz zu den Schwestermaschinen hat die neue EGP-Lok 151 139 ein revidiertes Farbschema erhalten, das mit schwarzer Bauchbinde samt Zierstreifen entfernt an das grüne Farbschema der Bundesbahn erinnert.

Hier ist die Lok am 6. April 2018 in Saarmund vor einem Leerzementzug aus Berlin zu sehen.

FOTO: NORMAN GOTTBERG



Im März 2018 fanden auf der linken Rheinstraße zwischen Bingen und Gau-Algesheim Gleisbauarbeiten statt. Mit den beiden Wiebe-Loks 216 032 und 211 045 leisteten am 26. März gleich zwei DB-Dieselveteraninnen Bauzugdienst. Zwar wurde der Zugverkehr während der Arbeiten größtenteils über die rechte Rheinstrecke umgeleitet, einzelne Züge verkehrten dennoch weiter auf der linken Rheinstraße, wie 120 101 mit ihrem IC im Hintergrund beweist. Derweil drückten die beiden Wiebe-Loks langsam ihren Schnellumbauzug auf dem Richtungsgleis nach Mainz.

FOTO: ELIAS WINGENFELD

Die Traxx 3-Flotte der HSL Logistik aus Hamburg ist um ein weiteres Exemplar angewachsen. Am 2. März 2018 stieß 187 538 zum Fuhrpark der Hamburger. Schon wenig später war die nagelneue Lok auf der KBS 380 zwischen Bremen und Hannover zu sehen. Die jüngst im Rahmen einer Grünschnitt-Aktion freigelegte Kurve bei Baden (Achim) bot der Lok mit ihrem Getreidezug am 8. April 2018 eine geeignete Bühne.

FOTO: YANNICK KRUSE



**Juni 1958:** Etwa 200 Delegierte aus mehr als 30 Vereinen von Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern gründen in Frankfurt am Main den Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde (BDEF) + + + Bundesverkehrsminister Seehofer und der dänische Minister Lindberg unterzeichnen ein Abkommen zum Bau der Vogelfluglinie + + + Auf der 1922 in Betrieb genommenen Strecke zwischen Peine und Plockhorst wird der Personenverkehr eingestellt + + + Der Neubau des nach dem Krieg zerstörten Empfangsgebäudes von Heilbronn Hbf wird eingeweiht



**Juni 1958:** Bau der Vogelfluglinie wird beschlossen.

**Juni 1968:** Die Große Koalition (CDU/CSU/SPD) einigt sich im Rahmen des „Leber-Plans“ auf Beförderungssteuern für Lkw, um den Güterverkehr der Bundesbahn attraktiver zu machen + + + Die beim Bundesbahn-Zentralamt (BZA) Minden seit 1956 als Bremslokomotive eingesetzte 45 010 (Ablieferung an die DR am 3.2.1941) wird ebenfalls als Bremslokomotive an das BZA München umstationiert + + + Im Reise- und Transitverkehr zwischen der BRD und Westberlin wird eine Pass- und Visapflicht eingeführt + + + Am 23. des Monats kommt es in den frühen Morgenstunden in Berlin-Schönholz zu einem schweren Unfall bei der Berliner S-Bahn. Ein Zug nach Heiligensee stößt mit etwa 60 km/h mit dem vor dem Einfahrsignal stehenden Zug von Heiligensee zusammen, Ur-

sache ist ein Irrtum des Fahrleiters auf Stellwerk Snl nach nächtlicher Blockstörung zwischen Schönholz und Abzweig Tga

**Juni 1978:** Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle (SPD) genehmigt den Bau der Neubaustrecke Hannover – Würzburg auf den Abschnitten Rethen – Kassel sowie Burgsinn – Würzburg + + + In Wiehl (Wiehltalbahn Osberghausen – Waldbröl) sowie in Erding bei München werden zweitägige Bahnhofsfeite veranstaltet, geboten werden u.a. Fahrzeugausstellungen und Pendelfahrten + + + Die am 17.10.2005 im DB Museum

Nürnberg abgebrannte und 2006 zerlegte Museumslok und einstige Vorserienlok 220 002 wird Mitte des Monats z-gestellt + + + Laut Beschluss der Bundesregierung soll sich die Stilllegung von reinen Güterstrecken auf Sonderfälle beschränken (Ende 1980 betrieb die DB bei einer Gesamtbetriebslänge von 28.475 Kilometern 5296 Kilometer nur im Güterverkehr)

**Juni 1988:** Im Kombinierten Ladungsverkehr wird mit „KLV '88“ eine Neuordnung vollzogen, mehr Züge sollen ohne Rangieren über Nacht direkt von „Kran zu Kran“ fahren + + + Das Ausbesserungswerk Witten wird 125 Jahre alt. Zu seinen Aufgaben gehören der Neubau und die Aufarbeitung von Weichen sowie die Herstellung von Schildern aus Kunststoff und

Blech + + + Die Stadt Blumberg erwirbt von der DB für den symbolischen Preis von einer Mark die Strecke Lauchringen – Hintschingen (Wutachtalbahn, auch „Sauschwänzlebahn“) + + + Das Bundesverkehrsministerium und die DB treffen die weitreichende Systementscheidung, die Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Frankfurt nicht mit dem Transrapid, sondern im konventionellen Rad/Schiene-System zu betreiben

**Juni 1998:** Am 3. des Monats um 10.59 Uhr ereignet sich das bislang schwerste Zugunglück in der Bundesrepublik Deutschland sowie aller Hochgeschwindigkeitszüge weltweit: Aufgrund eines Radreifenbruchs entgleist in Eschede der ICE 884 (München – Hamburg), 101 Menschen kommen ums Leben, 88 werden schwer verletzt + + + Aus Anlass des



**Juni 1998:** ICE-Schlamperei – Eschede – 101 Tote.

70. Jubiläums der Elektrifizierung der Berliner Stadtbahn kommen drei Traditionszüge der Berliner S-Bahn auf der Stadtbahn zum Einsatz + + + Zum 80-jährigen Bestehen des Bahnbetriebswagenwerks (Bww) Löbau/Sachsen nehmen 66 Beschäftigte an einer Feierstunde teil und „feiern“ gleichzeitig Abschied, da das Werk kurz darauf in das Bw Görlitz verlagert wird

**Juni 2008:** Als Ersatz für die 2005 in Nürnberg verbrannte V 80 002 erhält das DB Museum im Tausch gegen eine Diesellokomotive der Baureihe 216 aus dem eigenen Bestand die seinerzeit von zehn Maschinen letztgebaute V 80 005 (Krauss-Maffei 1952) von ihrem italienischen Besitzer übereignet + + + Auf bayerischen Autobahnen informieren ADAC-Stauberater und DB Regio gemeinsam über die Alternative Bahnfahren + + + In Nürnberg wird der fahrerlose und automatisierte Betrieb auf der U3 eingeweiht + + + Mit 110 510 wird die letztgebaute Maschine dieser Baureihe beim Bw Köln-Deutzerfeld mit einer Gesamtleistung von 8.284.000 Kilometern z-gestellt, die Ausmusterung erfolgt zwei Jahre später



**Juni 1988:** In Planungssache HGV-Strecke Köln–Frankfurt fällt Entscheidung gegen den Transrapid.



# Stundentakt,

Die City-Bahn als moderner Farbtupfer im Bahnhof Ränderoth, der im Mai 1985 noch Nebengleise besitzt und altes Flair ausstrahlt. Heute gibt es hier erhöhte Bahnsteige, aber ein Minimum an Gleisen. Damals hat man sich über den Golf I im Bild noch aufgeregt, heute wirkt er als zeitgenössische Bereicherung.



## PROJEKT CITY-BAHN

**Starke Dieselloks, ein dichter Taktfahrplan und „ein paar Eimer frische Farbe“: Mit diesem Innovationspaket wurde die Verbindung Köln – Gummersbach Mitte der 80er Jahre vom Stilllegungskandidaten zu einem vielbeachteten und erfolgreichen Vorzeigeprojekt für zeitgemäßen Nahverkehr**

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN

# staufrei und in Farbe

Die eingleisige Nebenbahn von Köln über Overath, Dieringhausen, Gummersbach nach Meinerzhagen und weiter nach Lüdenscheid wird heute von der Regionalbahn RB 25 in unterschiedlicher Taktung bedient. Bis Meinerzhagen gilt ein Stundentakt, bis Gummersbach zeitweise auch ein Halbstundentakt. Lüdenscheid wird seit Dezember 2017 im 120-Minuten-Takt bedient, aber bis 2018/19 soll auch hier der Fahrplan auf einen 60-Minuten-Takt verdichtet werden. Dabei war diese heute für die Berufspendlerströme wichtige Verbindung um 1980 eine Kandidatin für die Stilllegung. Dass es nur für den weniger wichtigen Abschnitt nördlich von Gummersbach zu einer – zeitweiligen – Betriebseinstellung kam, ist einem Versuchsprojekt zu verdanken, das die Bundesbahndirektion Köln seinerzeit eigens für diese Strecke ins Leben rief: die City-Bahn.

Von der damals nagelneuen Autobahn A4 Olpe – Köln versprachen sich ab den 1970er Jahren Berufspendler wie Politiker eine dauerhafte Lösung der Verkehrsprobleme zwischen dem Oberbergischen Land, den südlichen Bereichen des Märkischen Kreises und des Kreises Olpe einerseits und dem Ballungsraum Köln andererseits. Der behäbigen Bundesbahn, die mit ihrem uralten rollenden Material (oft B4y/B3y, teilweise auch n-Wagen), den vergammelten Bahnhöfen und unattraktiven Fahrzeiten alles andere als beliebt war, liefen die Fahrgäste damals ohnehin in Scharen davon. Wer konnte, benutzte das Auto!

War es anfangs kein Problem, selbst mit einem Kleinwagen von Gummersbach aus in einer guten halben Stunde die Domstadt zu erreichen, nahm der Verkehr alsbald einen Umfang an, dem selbst der später abschnittsweise vorgenommene sechsspürige Ausbau nicht standhalten konnte. Wer im Berufsverkehr nach Köln fährt, braucht heute für die gut 60 Kilometer mindestens eine stressige Stunde, bei Unfällen, Baustellen und besonderen Witterungslagen – alles Alltäglichkeiten – gerne auch deutlich länger. Als es Anfang März 1981 bei Overath zu

## Das Umdenken der DB kam im allerletzten Moment. Die Strecke nach Meinerzhagen wurde aufgewertet

einem Bergrutsch kam, der die Bahnstrecke durch Sülz- und Aggertal monatelang blockierte, dachte man in den Chefetagen der Bundesbahndirektion Köln ernsthaft darüber nach, den Verkehr zumindest nördlich von Overath einzustellen – jedenfalls im Falle weiterer Ereignisse dieser Art. Schon



Für die teils im 30-Minuten-Takt fahrenden Züge im Abschnitt Köln – Overath war und ist Rösrath eine wichtige Kreuzungsstation. Am Bahnhof prangt das Motto „Ohne Stau im Stundentakt“.



Dieringhausen war nicht nur wichtiger Kreuzungsbahnhof für die City-Bahnen, hier wurden die Einheiten auch nachts – sowie einsatzfreie Züge am Wochenende – abgestellt. Die Gepäckabteile im Steuerwagen wurden gerne von Fahrradfahrern genutzt – auch vom Verfasser und seiner Frau.

damals lösten derartige Äußerungen heftige Reaktionen aus, denn Autobahn und Landstraßen wurden allgemein als für einen schnellen ÖPNV mit Bussen gleichermaßen ungeeignet eingestuft. Und über dem Individualverkehr schwebten gleich mehrere Damoklesschwerter: rasant steigende Spritpreise und aufkommendes Umweltschutz-Gedankengut, zunehmend verstopfte Straßen und die chronische Parkplatznot in der Domstadt. Sozusagen im letzten Moment bekamen die DB-Verantwortlichen dann noch die Kurve: Die Strecke nach Meinerzhagen sollte deutlich aufgewertet werden. Die Stilllegungsabsichten wurden damit obsolet – zumindest für den Fall eines Erfolgs.

Mit einem ganzen Paket von Maßnahmen sollten die Fahrgäste zurück auf die Schiene gelockt werden: Stärkere Loks mit gutem Beschleunigungsverhalten verkürzten die Reisezeiten. Die Züge bestanden zwar noch immer aus n-Wagen-Material, jetzt aber ausschließlich aus grundlegend modernisierten und attraktiv eingerichteten Wagen, die als Wendezüge unter Ausnutzung der für die Strecke zulässigen Höchstgeschwindigkeit verkehrten.

Optisch wurde das rollende Material an die S-Bahn-Farbgebung im Ruhrgebiet und im Kölner Raum angelehnt. Als besonderes Bonbon gab es einen sogenannten Café-Wagen, der – äußerlich an einem großen Weinglas-Symbol auf der Seitenwand erkennbar – die Fahrt angenehm und abwechslungsreich gestalten sollte: Freundliches Personal verkaufte belegte Brötchen,



Einfahrt frei in den ehemaligen Bahnhof Osberghausen, wo keine Züge mehr halten. Heute wären die Verkehrsplaner froh, wenn hier das zweite Gleis noch liegen würde und zur Entspannung bei Verspätungs-Situationen beitragen könnte.

Westlich von Overath verlässt die Bahnstrecke das Aggertal. Kurz vor dem Bahnhof Honrath passiert eine nach Köln fahrende City-Bahn den Viadukt bei der Ortschaft Klein-Bombach.



heiße und kalte Getränke sowie Zeitungen. Die Gäste konnten sich an fest montierten Stehtischen stärken, zahlreiche Griffstangen und „Anlehnmöglichkeiten“ gaben auf der kurvenreichen Strecke sicheren Halt. Und schließlich wurde von früh bis spät ein einigermaßen durchschaubarer Verkehr annähernd im Stundentakt eingerichtet: Alle zwei bis drei Stunden wurde Meinerzhagen angefahren, die übrigen Züge endeten in der Kreisstadt Gummersbach. In den Hauptverkehrszeiten ver-

dichteten zusätzliche Garnituren den Takt bis Overath auf 30 Minuten. Begleitet wurde das Projekt durch intensive PR-Arbeit mit einer großzügigen Werbekampagne und

gen Werbeslogan gefunden, der viele Pendler zu überzeugen vermochte. Als rühriger Manager für das ganze Projekt wurde Arnold Göntgen von der BD Köln abgestellt.

## Das Projekt startete im September 1984. Gleich im ersten Jahr stiegen die Fahrgastzahlen um 58 Prozent

wohlwollender Berichterstattung in der Lokalpresse. Mit „City-Bahn – ohne Stau im Stundentakt“ hatte man damals einen griffi-

Ende September 1984 gab es zunächst einen Vorstellungstermin für die neue City-Bahn im Bahnhof Gummersbach, an dem Presse und lokale Politprominenz teilnehmen. Anschließend bestand für die Bevölkerung die Gelegenheit zu „Schnupperfahrten“ für eine symbolische D-Mark. Die ersten planmäßigen City-Bahnen

218 144 schiebt ihren Wendezug am mechanischen Fahrdienstleiterstellwerk Rf vorbei in den Bahnhof Rösrath. Linkerhand ist noch die Trasse der einst hier abzweigenden Strecke durch den Königsforst nach Bergisch Gladbach und Köln-Mülheim zu erkennen.

218 146 hat im Frühjahr 1986 aus dem im Sülztal gelegenen Bahnhof Hoffnungstal kommend Overath im Aggertal erreicht und passiert das auf Vr2 „Langsamfahrt erwarten“ stehende Vorsignal des Bahnhofs Overath.

Im Frühjahr 1985 hat 218 145 gerade den Bahnhof Marienheide hinter sich gelassen und rollt nun im Gefälle dem nächsten Halt in Gummersbach entgegen.



verkehrten ab 30. September 1984, allerdings konnte zu diesem Stichtag der Gesamtverkehr noch nicht ausschließlich mit den neuen Zugarnituren bestritten werden. Nach einem Prototyp wurden die übrigen Zügeinheiten nach und nach in Betrieb genommen, so wie sie aus den Ausbesserungswerken kamen. Unter den Augen von Göntgen wurde peinlich genau darauf geachtet, dass Bahnsteinanlagen und die Züge selbst stets sauber waren. Als genügend rollendes Material in der neuen Farbgebung vorhanden war, gab es im Betriebsdienst gleich Ärger, wenn die Zugoptik zum Beispiel durch eine unpassend

lackierte 218 gestört wurde. Es gab Fahrgastbefragungen, um herauszufinden, wo möglicherweise der Schuh drückt. Als Ergebnis des Versuchs stellte die Bahn jedenfalls schon nach kurzer Zeit einen enormen Anstieg der Fahrgastzahlen fest. Beispielsweise betrug die Zunahme zwischen Overath und Rösrath im ersten Jahr 58 Prozent. Es stand also relativ schnell fest, dass die Züge gut angenommen wurden und neue Fahrgäste gewonnen werden konnten.

In der Bevölkerung entlang der Strecke verwurzelte sich damals der Begriff „City-Bahn“ so tief, dass selbst heute für viele Bür-

ger nach wie vor die City-Bahn zwischen Köln und Gummersbach verkehrt. – Dass die eigentlichen City-Bahnen schon Ende der 1980er Jahre nach und nach durch Talent-Triebwagen ersetzt wurden, die ihrerseits 2014 von LINT-Triebwagen abgelöst wurden, stört offenbar nicht.

Insgesamt waren für die City-Bahn-Umläufe zehn Maschinen der Baureihe 218 in neuer, orange-lichtgrauer Lackierung notwendig. Dazu wurden die im Bw Hagener-Eck stationierten Loks 218 134, 135, 137, 140, 142 – 146 und 148 äußerlich angepasst. Zehn Reisezugwagen vom Typ Bn-



Nach einem kurzen Schneeschauer taucht 218 142 im Januar 1985 mit ihrem Zug von Meinerzhagen aus einem schattigen Einschnitt bei Marienheide-Schöneborn auf. Die Sonne sorgt für satte Wirkung der City-Bahn-Farbe und wird dem Hauch von Pulverschnee schnell den Garaus machen ...

rbz (2x Bauart 778.0, 8x 778.1), sieben vom Typ ABnrzb (1x Bauart 772.0, 6x 772.1) sowie sieben Steuerwagen BDnrzf (1x Bauart 784.0, 6x 784.1) wurden im Inneren neugestaltet und mit Reihen- und Vis-à-vis-Einzelbestuhlung versehen, die farblich an die Außenfarbgebung angepasst wurde. Sitze und Rückenlehnen erhielten orange Polsterflächen, Innenwände und Decken einen beigen Farbton; die Trennwände mit Schiebetüren waren in Orange gehalten; in der ersten Klasse dominierten Blautöne.

Der einzelne Café-Wagen ABnrzb (Bauart 772.2) wurde ebenfalls diesem S-

die Tatsache, dass auch zwei Expressgutwagen der Gattung Dm 903 eigens für den City-Bahn-Betrieb farblich angepasst und in bestimmten Zügen am Ende beigestellt wurden. Dabei handelte es sich um ehemalige Postwagen.

Verirrten sich früher nur selten fotografierende Eisenbahnfreunde ins Oberbergische, sah man sie nach Einführung des City-Bahn-Konzeptes recht häufig. Die neue Farbgebung hatte offenbar eine besondere Anziehungskraft. Auch die Modellbahn-Industrie ließ natürlich mit entsprechenden Fahrzeugen in allen möglichen Spurweiten nicht lange auf sich warten.

Die anfangs verkehrenden Wendezugarnituren bestanden aus drei oder vier Wagen. In späteren Fahrplanperioden waren dann eher aus vier oder fünf Wagen bestehende Züge unterwegs, um dem Fahrgastansturm gerecht werden zu können. Zeitweise fuhren die Züge mit Café-Wagen auch Meinerzhagen an. Später konzentrierte sich der Einsatz dieser Wagen, die sich großer Beliebtheit erfreuten, dann auf den Abschnitt bis Gummersbach.

Die 218 waren über den gesamten Einsatzzeitraum stets an der „Kölner Seite“ am



Beliebt war der Café-Wagen, für den die Bundesbahn sogar mit einem eigens inszenierten Pressefoto warb (oben). Dem Wunsch nach mehr Café-Wagen wurde aber nicht entsprochen. In einem weiteren, äußerlich mit Glassymbol gekennzeichneten Wagen waren Getränkeautomaten installiert, die aber später wieder ausgebaut wurden.

## Den Fahrgast-Wünschen nach mehr Café-Wagen wurde nicht entsprochen. Es blieb bei einem Einzelstück

Bahn-Farbschema angepasst und wies einen Gastraum mit Stehtischen und kleinem Verkaufsstand auf. Das Personal für die Bewirtung stellte der Pächter der Bahnhofsgaststätte in Dieringhausen. In einem weiteren AB-Wagen (772.0) wurden Automaten für den Erwerb von heißen und kalten Getränken installiert, blieben aber nicht über den gesamten Einsatzzeitraum in Betrieb und wurden schließlich wieder ausgebaut. Weitgehend unbekannt blieb



FOTOS: SAMMLUNG SEYFERTH, DIETER KEMPF



Die Ortschaft Börlinghausen zwischen Meinerzhagen und Marienheide passiert 218 145 im Winter 1986 mit einem Vier-Wagen-Zug. Die Aufnahme versprüht eine gewisse Dynamik, die den Eindruck des modernen City-Bahn-Nahverkehrs mit spurtstarken Loks unterstreicht.

Zug und schoben in Richtung Meinerzhagen. Damit sollte die Verschmutzung der Züge in Grenzen gehalten werden, weil der Rußausstoß der Loks bei der Talfahrt in Richtung Köln weniger stark war.

Obwohl das Projekt eindeutig erfolgreich war, gab es auch Wermutstropfen. Dem häufig geäußerten Wunsch, mehr Züge mit dem beliebten Café-Wagen aus-

zustatten, wurde nicht entsprochen. Im Gegenteil: Da die Bewirtung in fahrgastarmen Zeiten nicht wirtschaftlich und daher das Café dann geschlossen war, verlor der Pächter alsbald das Interesse. Das Café-Abteil wurde schließlich irgendwann wieder aufgegeben und rückgebaut.

Ein Rückschlag war dann die Stilllegung des Abschnitts Marienheide – Mein-

erzhagen zum 30. Mai 1986. Fortan endeten die ursprünglich bis Meinerzhagen durchfahrenden Züge in Marienheide. Ein Jahr später wurde auch der Abschnitt Gummersbach – Marienheide stillgelegt. Auf den genannten Streckenteilen war das Fahrgastaufkommen nicht groß genug. Außerdem fehlten die „durchgehenden Verbindungen“ von Dieringhausen über Marienheide hinaus in Richtung Remscheid-Lennep (Stilllegung zum 1. Juni 1985 zwischen Marienheide und Wipperfurth Ost) sowie Dieringhausen – Meinerzhagen – Brügge/W. (Betriebeinstellung ab Marienheide zum 30. Mai 1986), so dass die City-Bahn-Züge alleine die Rentabilität der Strecke nicht retten konnten.

Eine Ausdehnung des Betriebes über Marienheide hinaus in Richtung Remscheid-Lennep und Wuppertal-Oberbarmen sowie nach Lüdenscheid und Hagen/W. hätte womöglich auch in diesen Regionen zu einer deutlichen Verkehrsbelebung geführt. Insel- oder Leuchtturm-Projekte führen bekanntermaßen nur selten zu bedeutenden Erfolgen, vielmehr sind Innovationen im Rahmen eines vernetzten Betriebes von Erfolg gekrönt. Bezeichnenderweise konnte die Bahn sich aber zu einer flächendeckenden Ausweitung der City-Bahn nicht entschließen – und die Kommunalpolitik baute wei-



Auch zwei Expressgutwagen der Gattung Dm 903 wurden eigens für den City-Bahn-Betrieb farblich angepasst – hier einer der ehemaligen Postwagen beim Rangieren mit einer 212.



Im zweigleisigen Abschnitt zwischen Dieringhausen und Gummersbach begegnen sich die City-Bahn-Züge planmäßig. Kurz vor dem Einfahrtsignal in Dieringhausen wurde 218 145 aus einem in Richtung Gummersbach fahrenden Zug aufgenommen.

terhin auf den Individualverkehr und die gewerbliche Vermarktung freiwerdender Bahnhofsareale.

Bereits Ende 1986 hatte die DB – ganz im hip erscheinenden Trend der Schnelligkeit – ein neues Farbkonzept ins Leben gerufen, das nun Lichtgrau mit mintgrünem Fensterband und breitem türkisen Farbstreifen unterhalb der Fenster für den Nahverkehr vorschrieb. Diese Farbgebung fand schnell große Verbreitung und bald auch Eingang in die City-Bahn-Garnituren auf der Aggertalbahn, die nun immer häufiger farblich gemischte Zugkompositionen auch mit andersfarbigen Loks aufwiesen. Hinzu kamen in den letzten Jahren verschiedene Phasen mit Wagenmangel namentlich auch bei den Steuerwagen, die nicht nur gelegentlich auch Abteilwagen in die Umläufe brachten, sondern auch zur Bespannung der Züge mit Loks der Baureihen 215 und 218 an beiden Enden führten.

Die bunt zusammengewürfelten Garnituren zeigten letztendlich, dass das besondere Interesse der Bahn spätestens seit

Gründung der DB AG 1994 nicht mehr vorhanden war. Immerhin hatte man mit dem Versuch „City-Bahn“ aber die Fahrgastzahlen so deutlich steigern können, dass jetzt nicht nur die ursprünglich angedachte Betriebseinstellung kein Thema mehr war. Im Gegenteil: Die stetigen Zuwächse erforderten Überlegungen dahingehend, wie man in Zukunft dem gewaltigen Ansturm noch Rechnung tragen konnte. Die eingleisige, teilweise mit engen Kurvenradien ausgestattete Strecke ließ nach umfangreichen Rückbaumaßnahmen nur noch wenige Kreuzungsmöglichkeiten zu. Höhere Reisegeschwindigkeiten ließen sich auch wegen der vorhandenen Nebenbahn-Sicherungstechnik auf dem größten Teil der Strecke nicht einrichten. Und die immer wieder ins Gespräch gebrachte Elektrifizierung scheitert bis heute am Hoffungsthaler Tunnel, dessen Lichtraum-

profil das verhindert, und natürlich am fehlenden Geld.

Nichtsdestotrotz baute man trotz der Verkehrssteigerungen und der für die Zukunft weiterhin hoch eingeschätzten Steigerungsprognosen die Infrastruktur rigoros weiter zurück: Der zweigleisige Abschnitt Dieringhausen – Gummersbach wurde ein-

## Anfangs hatte das einheitliche attraktive Erscheinungsbild hohe Priorität. Am Ende waren die Züge „bunt“ ...

gleisig, der Kreuzungsbahnhof Ehreshoven entfiel ebenso wie die Kreuzungsmöglichkeiten in Osberghausen, Königsforst und Heumar. Die Grundsteine für die heute bis ins Unerträgliche gesteigerte Verspätungsanfälligkeit der Strecke wurden schon damals gelegt.

Zurück zum Betrieb in den 1990er Jahren: Während das Waggonmaterial nach und nach komplett auf die sogenannten „Mintlinge“ umgestellt wurde, blieben die City-Bahn-218 noch lange in ihrem orangefarbenen Outfit; die Umlackierung in Verkehrsrot erfolgte dann jeweils im Zusammenhang mit Hauptuntersuchungen. Bundesweit neigte sich allerdings im Nahverkehr die Zeit der lokbespannten Züge dem Ende entgegen. Leichte und schnelle Triebwagen sollten die Aufgaben übernehmen.

Für die Aggertalbahn waren je nach Bedarf mehrfach gekuppelte dreiteilige Talent-Triebwagen mit dieselektrischem Antrieb der Bauart 644 vorgesehen, die ab 1999 die 218 ablösen sollten. Es gab aber derart heftige Probleme mit der Elektronik bei den von Talbot hergestellten Fahrzeugen, dass sich der Einsatz bis 2001 verzögerte. Bis zu drei Einheiten verkehrten sodann im Zugverband bis 2014, ehe die Fahrzeuge – unter ähnlichen Schwierigkeiten wie bei der Talent-Inbetriebnahme – von LINT-Triebwagen der Bauarten 620 und 622 abgelöst wurden.

Die ehemaligen City-Bahn-Wendezuggarnituren wurden nach ihrer Ablösung noch einige Zeit auf der S-Bahn-Linie 12 von Köln nach Au an der Sieg verwendet, ehe auch sie zu normalen „Mintlingen“ umgestaltet wurden. Die City-Bahn-218 konnte man häufig auch auf „fremden“ Strecken beobachten, zum Beispiel auf der Oberen Ruhrtalbahn bis hin nach Warburg und Kassel.

Heute erinnert nur noch die wieder in den alten City-Bahn-Farben lackierte 218 137 im DB Museum Koblenz-Lützel an den erfolgreichen Versuchsbetrieb zwischen Köln und Gummersbach. □



Offiziell vor allem in der Anfangszeit nicht gerne gesehen waren nicht stilreine Zuggarnituren wie bei diesem von 218 154 bespannten Zug. Umlauftechnisch war das aber nicht immer zu vermeiden. Die Aufnahme entstand in Frühjahr 1986 unweit Kotthausen.



Spätestens Ende der 1980er Jahre aber gab es dann „Auflösungsercheinungen“ im einheitlichen Erscheinungsbild der City-Bahn: In der Zugmitte laufen hinter der beige-türkisen 218 152 schon zwei „Mintlinge“ mit, die später das Gesamtbild prägten.

**VERKEHR(TE) WELT:** Abwrackprämie, Energiewende, Dieselskandal, Elektromobilität – das alles sind heute gern verwendete Schlagworte, mit denen man sich auch umweltpolitisch korrekt schmücken kann. Völlig unbeeindruckt davon leisten die historischen Loks 118 770-7 und 35 1097-1, beide Bw Glauchau, zuverlässig ihren Dienst. So auch am 24. März 2018 kurz vor 12 Uhr mittags, als sie mit ihren Sonderzug einen fotogenen Schrottplatz bei der Ausfahrt aus Adorf passieren. Die Karossen, die hier ihr Dasein fristen, sind mit weitaus kürzerer „Lebenserfahrung“ bedacht als die beiden Lokomotivklassiker, die ihren Zug optisch und akustisch beeindruckend in Fahrt bringen.

FOTO: MICHAEL GIEGOLD





Im Jahre 1962 zeichnete sich das Einsatzende der Baureihe zwar bereits ab, doch in Ulm waren zu jener Zeit die 75.0 aus Aulendorf noch sehr häufig anzutreffen, wie hier die 75 063 beim Wasserfassen.

FOTO W. A. REED



BAUREIHE 75.0

# Universelle Württembergerin

Die württembergische T 5 war eine sehr wirtschaftlich arbeitende und leistungsfähige Tenderlokomotive, die im gesamten Reisezugverkehr verwendbar war – sogar vor leichten Schnellzügen kam sie zum Einsatz. Die Deutsche Reichsbahn gab ihr 1925 die Baureihenbezeichnung 75.0



Unter der Leitung von Obermaschinenmeister Heinrich Brockmann hatten die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1867/68 mit jeweils drei Exemplaren die ersten Tenderloks erworben. Hersteller war die Lokfabrik von Georg Krauss & Cie in München. Mit einem Raddurchmesser von 1530 mm waren diese B n2-Maschinen mit den Bahnnummern 172 bis 177 als Klasse B in die Gruppe der Schnellzugloks eingereiht und erst in den Jahren 1889 bis 1892 ausgemustert worden.

In die Amtszeit von Brockmann fiel auch der Beginn eines in größerem Ausmaß vollzogenen Umbaus alter 2'B n2-Schleppentendermaschinen in 1B- und 2'B-Tenderloks, der sich bis 1895 in das Wirken von Obermaschinenmeister Adolf Klose hingzog. Erst in den Jahren 1891/92 wurden mit acht wiederum von Krauss gelieferten Maschinen der Klasse T 3 die ersten Neuanschaffungen getätigt. Die weitere Fertigung dieser kleinen Tenderloks mit drei Kuppelradsätzen erfolgte in der Maschinenfabrik Esslingen, bei der Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn und in der Bahnwerkstätte Esslingen.

Am 1. März 1904 verfügten die Württembergischen Staatseisenbahnen über einen Gesamtbestand von 682 Lokomotiven. Darunter befanden sich einschließlich der acht Zahnrad- und 18 Schmalspurmaschinen insgesamt 132 Tenderlokomotiven.

Davon wiesen die älteren Umbauten und die kleinen im Rangierbetrieb eingesetzten Fahrzeuge nur zwei Kuppelradsätze auf. Laufwerke mit drei gekuppelten Antriebsachsen hatten außer den nun vorhandenen 64 Exemplaren der T 3 nur noch die Zahnradlokomotiven der Klasse Fz. Mit drei und vier Kuppelachsen waren auch die 18 Schmalspurmaschinen verschiedener Bauausführungen ausgestattet.

Nach der Jahrhundertwende genügten die in allen vier Maschinenbezirken auch vor Personenzügen im Streckendienst eingesetzten T 3 den rasch wachsenden Verkehrslasten nicht mehr. Um den ersten Bedarf zu decken, lieferte die Maschinenfabrik Esslingen in den Jahren 1906/07 zunächst zehn 1'C n2-Lokomotiven der Klasse T 9 nach dem Muster der preußischen T 9.3. Zu dieser Zeit trat Wilhelm Dauner sein Amt als engster Mitarbeiter und verantwortlicher Lokomotivdezernent des Maschinendirektors Eugen Kittel an. Nach Dauners schon 1908 gegebener Anregung entstand zwei Jahre später mit der württembergischen Klasse T 5 die neue Bauart einer 1'C 1' h2-Tenderlok, konzipiert für den Dienst auf Haupt- und Nebenbahnen.

Mit der Entwicklung dieser universell im gesamten Reisezugverkehr verwendbaren Lokomotivgattung, die auch vor leichten Schnellzügen zum Einsatz kam, war die Maschinenfabrik Esslingen beauftragt wor-

den. Die ersten Maschinen entsprachen allen Anforderungen und bewährten sich so gut, dass bis 1920 insgesamt 96 Fahrzeuge mehrerer Bauserien in Dienst gestellt wurden. Nur vier Lokomotiven lieferte die Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn, alle anderen kamen in zehn Baulosen aus Esslinger Serienfertigung, zu Stückpreisen von 64 465 bis 72 340 Mark.

Nach den Bedingungen des Versailler Vertrags vom 28. Juni 1919 mussten die drei Loks mit den Bahnnummern 1205, 1217 und 1248 an die französischen Bahnen der NORD-Region abgegeben werden, bei der sie als 3.1495 bis 3.1497 bezeichnet wurden. Alle anderen Fahrzeuge der württembergischen Klasse T 5 gelangten in den Fahrzeugbestand der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Nach dem endgültigen Verzeichnis von 1925 trugen sie die fortlaufenden Betriebsnummern 75 001 bis 093.

In die Entwicklung der Klasse T 5 flossen bereits alle Erkenntnisse aus dem inzwischen bewährten Heißdampf-Verfahren ein. Unter Ausnutzung des noch auf 4000 Millimeter begrenzten festen Achsstandes entstand eine einfache, sehr wirtschaftlich arbeitende und leistungsfähige Tenderlok. Trotz des verhältnismäßig kleinen Treibraddurchmessers von nur 1450 Millimeter konnte nach eingehender Erprobung eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugelassen werden. Damit war die Verwendung im leichten Schnellzugdienst auf Hauptbahnen möglich. Die größte Achslast von knapp 15 Tonnen ließ auch den Einsatz auf fast allen Nebenstrecken zu.

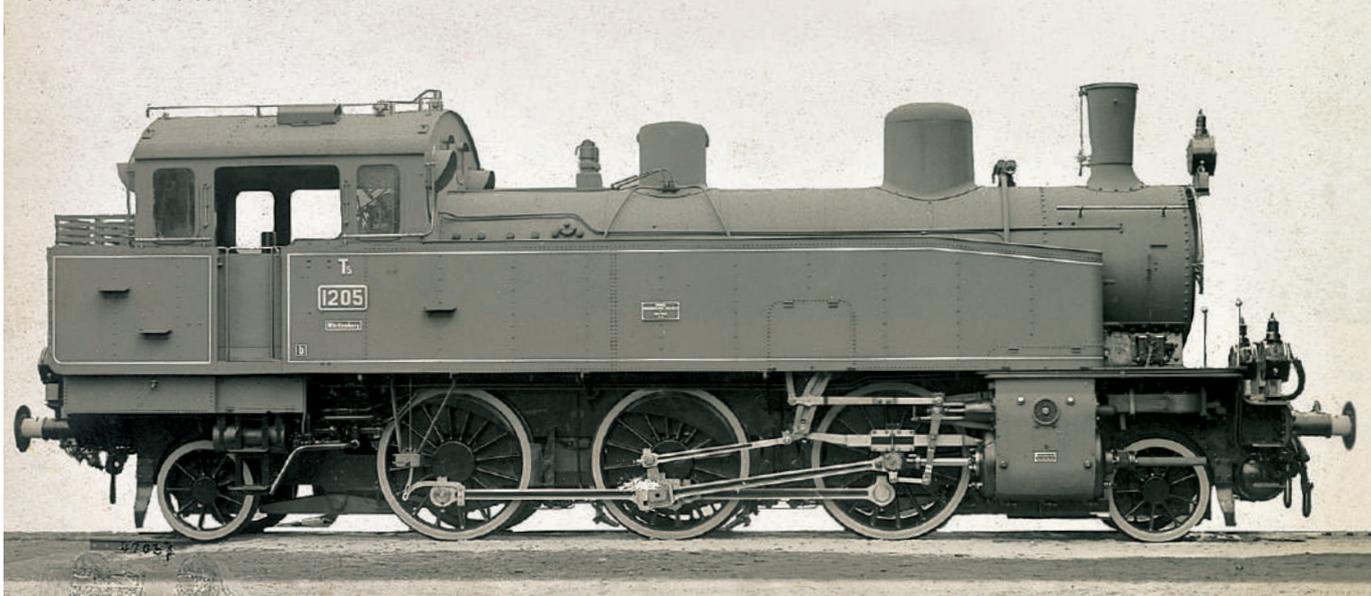
Der Langkessel mit einem größten Innendurchmesser von 1450 Millimeter bestand aus zwei Schüssen. Zwischen den beiden Rohrwänden mit einem Abstand

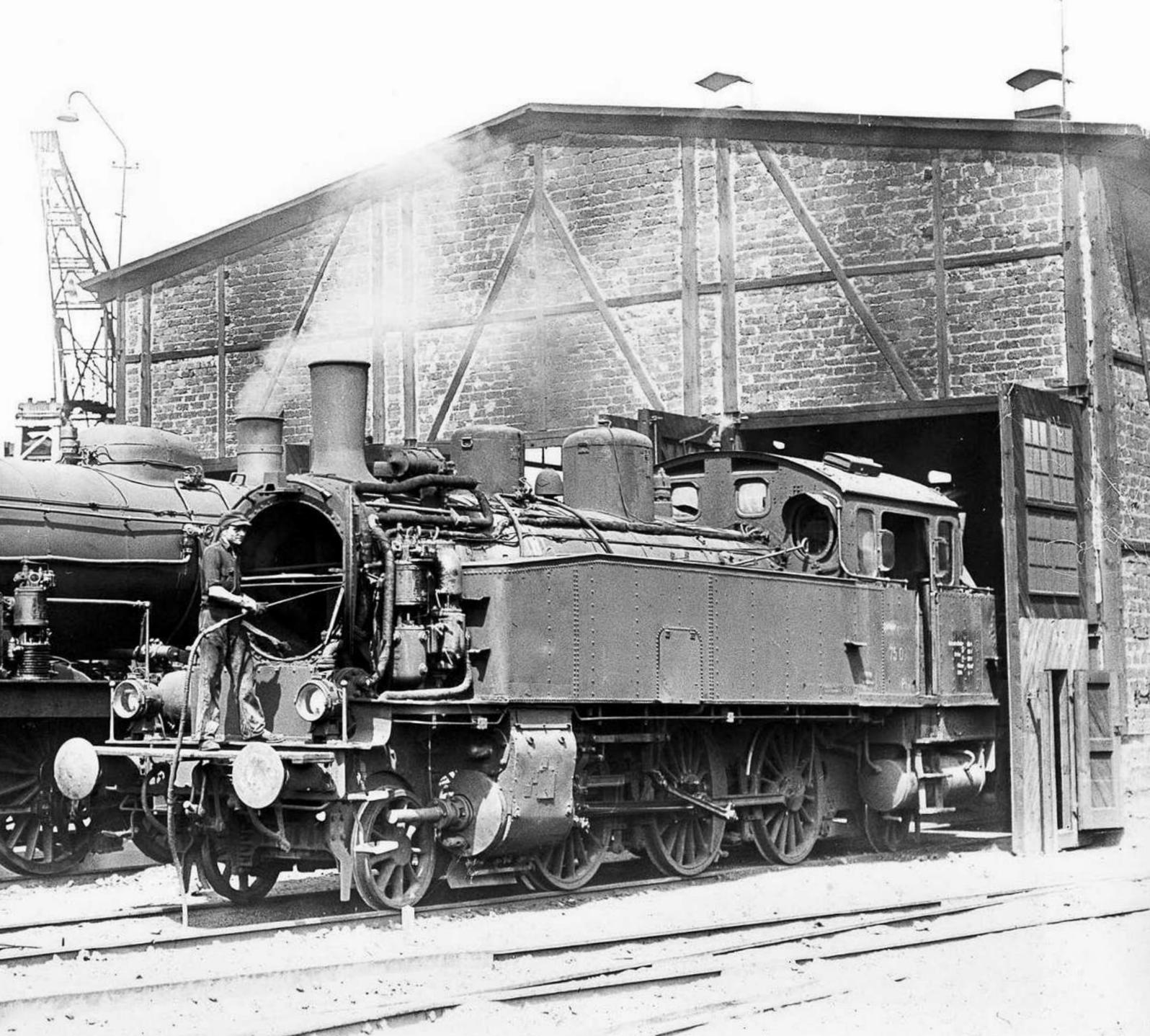
#### Lieferserien der württ. Klasse T 5

Baujahr	Bahn-Nr.	Fabrik-Nr.	Hersteller
1910	1201–1209	3548–3556	Esslingen
1911	1210–1216	3599–3605	Esslingen
1912	1217–1229	3641–3653	Esslingen
1913	1230–1231	3658–3659	Esslingen
1914	1232–1235	3703–3706	Esslingen
1914/15	1236–1237	607– 608	Heilbronn
1914	1238–1245	3718–3725	Esslingen
1915	1246–1249	3740–3743	Esslingen
1917	1250–1251	612– 613	Heilbronn
1916	1252–1262	3754–3764	Esslingen
1917	1263–1266	3792–3795	Esslingen
1920	1267–1296	3919–3948	Esslingen

Die Lok mit der Bahnnummer 1205 aus der ersten Lieferserie ging 1919 an Frankreich.

FOTO: SAMMLUNG HUFSCHLÄGER





Bei der 75 090 werden im Bw Heilbronn die Rohre ausgeblasen (Aufnahme 1949). FOTO: C. BELLINGRODT, SAMMLUNG OBERMAYER

von 4100 Millimeter waren je nach Bauart 111 bzw. 135 oder 122 Heizrohre mit Durchmessern von 47/52 oder 40/45 Millimeter eingebaut. Die 21 bzw. 24 Rauchrohre mit den Überhitzereinheiten der Bauart Schmidt wiesen einheitliche Maße von 119/127 Millimeter auf. Die Rauchkammer mit einem Innendurchmesser von 1543 Millimeter hatte eine Länge von 1400 Millimeter. Die Loks der ersten Bauserien verfügten noch über eine kupferne, die späteren Lieferungen über eine flusseiserne Feuerbüchse.

In der Ursprungsausführung bis einschließlich der Bahnnummer 1216 saß der hohe Dampfdom mittig auf dem ersten Kesselschuss hinter den Speiseventilen.

Der runde Sanddom befand sich genau über der Treibachse, mit zwei Fallrohren vor und hinter die Treibräder. Bei allen Maschinen nachfolgender Lieferungen war die Lage von Dampf- und Sanddom getauscht worden. Die Sandrohre führten nun vor die Räder

## In die Entwicklung der T5 flossen die Erkenntnisse aus dem bis dahin bereits bewährten Heißdampf-Verfahren ein

der des ersten Kuppelradsatzes und hinter die Treibräder. Der Stehkessel trug auf dem vorderen Ende die beiden Sicherheitsventile der Bauart Pop. Ein Dampfplätwerk war später zwischen den beiden Domen auf dem Kesselschiffel angebaut worden, ein dampf-

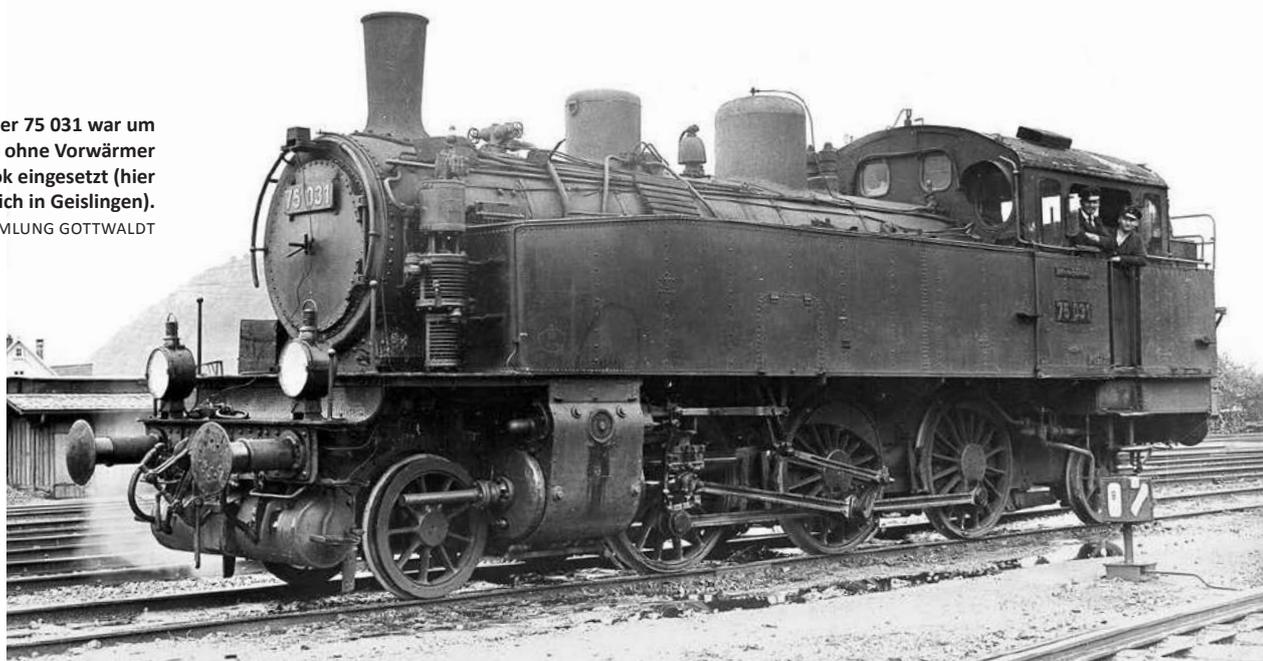
gespeister Turbogenerator oben auf der linken Rauchkammerseite.

Die beiden Zylinder des Heißdampf-Triebwerks mit innerer Einströmung waren zwischen Lauf- und erstem Kuppelradsatz am Rahmen angeschraubt. Der Antrieb erfolgte auf den zweiten Kuppelradsatz mit einer verhältnismäßig kurzen Treibstange. Für die Kreuzköpfe war eine einschienige Führung gewählt worden. Die außen liegende Steuerung der Kolbenschieber, mit einem Durchmesser von 250 Millimeter für alle Bauserien, entsprach der Bauart Heusinger mit Hängeeisen und fliegend gelagerter Schwinge.

In dem exakt symmetrisch ausgeführten Laufwerk hatten die beiden ungebrem-

Die Ulmer 75 031 war um 1927 noch ohne Vorwärmer als Schiebelok eingesetzt (hier vermutlich in Geislingen).

FOTO: SAMMLUNG GOTTWALDT



Unten:  
Das Dach des Führerhauses der 75 063 weist Längsrippen auf (aufgenommen im Bw Friedrichshafen am 24. Juni 1962).

FOTO: O. BLASCHKE

ten Adams-Laufachsen ein Seitenspiel von je 60 Millimeter erhalten. Treib- und Kuppelachsen waren fest im Blechrahmen mit Wangen gelagert. Mit einer Druckluftbremse Bauart Westinghouse mit Zusatzbremse wurden Treib- und Kuppelräder jeweils von vorne abgebremst. Ferner war noch eine Wurfhebel-Handbremse vorhanden. Die beiden Hauptluftbehälter befanden sich seitlich unter dem Kohlekasten.

Die Lokomotiven der Klasse T5 verfügten über eine Abstützung in sechs Punkten. Die Federpakete waren bei allen Kuppelachsen unterhalb der Achslager angeordnet, bei den beiden Laufachsen darü-

ber. Lange Ausgleichshebel verbanden die Federn der Laufachsen mit denen der benachbarten Kuppelradsätze. Aufgrund der außerordentlich guten Laufeigenschaften auch bei schneller Fahrt war die zunächst auf 70 bzw. 75 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit schon bald nach Abnahme der ersten Maschinen auf 80 km/h erhöht worden.

Zu den wenigen Bauartänderungen während der langen Lieferzeit zählte der ab 1914 erfolgte Anbau eines mit einem Trittlech abgedeckten Knorr-Oberflächenvorwärmers unten quer vor der Rauchkammer, den danach auch die ersten Fahrzeuge er-

hielten. Ab den Serien von 1916 wurde das Volumen der Wasserkästen von 8,4 Kubikmeter auf zehn und das Fassungsvermögen eines nun etwas höheren Kohlenkastens von 3,3 Tonnen auf vier vergrößert. Zusätzlich angebaute Aufsätze unterschiedlicher Ausführung auf dem Kohlebunker ermöglichten später das Mitführen von 4,3 Tonnen Brennstoff.

Unverändert während der gesamten Betriebszeit war das weitgehend verglaste Führerhaus geblieben, das dem Personal ausreichenden Schutz bot. Entfallen ist die ursprünglich vorhandene schwenkbare Abdeckung für den Schornstein. Bei fälligen







Staatseisenbahnen über insgesamt 805 regel- und 20 schmalspurige Dampflokomotiven. Nach den letzten Lieferungen des Bauloses von 1920 kamen noch weitere 30 Fahrzeuge der württembergischen Bauart T 5 hinzu, die nun nach den Reparationsabgaben von 1919 einen Gesamtbestand von 93 Maschinen aufwies.

Eine besondere Ehre war der Lok 1279, der späteren 75 076, zuteil geworden. Mit einem Flügelrad und der Anschrift „Glück zu“ an der Rauchkammer, mit Girlanden geschmückt und einer Tafel am Wasserkasten mit dem Text „Aus Stuttgarts neuen Bahnhofshallen fuhr ich ins Land den ersten Zug“ verließ sie am 22. Oktober 1922 den neuen Hauptbahnhof. Nach langer, im Ersten Weltkrieg unterbrochener Bauzeit war an jenem Tag der erste große Abschnitt mit den Gleisen 9 bis 16 einer von den Architekten Paul Bonatz und Ferdinand Scholer geschaffenen und fast monumentalen Anlage seiner Bestimmung übergeben worden.

Zu Beginn des Jahres 1929 waren die Lokomotiven meist in ganzen Gruppen mit fortlaufenden Betriebsnummern auf zwölf Betriebswerke verteilt. Den größten Bestand mit 13 Maschinen wies nun das Bw Rottweil auf. Über je zwölf Exemplare verfügten Aulendorf, Heilbronn, Stuttgart-Rosenstein, Tübingen und Ulm. Weitere T 5 blieben zunächst in Calw (7), Crailsheim (5), Freudenstadt (3), Aalen und Geislingen (je 2) sowie in Reutlingen (1) beheimatet.

Von den nach der Elektrifizierung des Stuttgarter Vorortverkehrs dort ab 1933 frei gewordenen Dampflokomotiven gelangten die Maschinen der Baureihe 75.0 nun in zunehmendem Maße auch in den Bezirken der Maschinenämter Friedrichshafen,

**Oben links: 75 084 am 1. April 1959 mit einem Nahgüterzug südlich von Riedlingen (Strecke Ulm–Tuttlingen).**

**Oben rechts: 75 037 mit einer Garnitur Umbau-Dreiachser am 24. Mai 1958 am Hausbahnsteig in Bretten.**

**Rechts: Mit dem P 3426 ist die 75 033 bei Hausen im Tal nach Immendingen unterwegs (1959).**

FOTOS: DR. ROLF BRÜNING (3)



Heilbronn und Ulm zum Betriebseinsatz. Ab Mitte der dreißiger Jahre wurde die immer noch unentbehrliche T 5 noch von elf württembergischen Betriebswerken eingesetzt. Beheimatungen außerhalb der RBD Stuttgart gab es später nur im August 1945 mit den während kurzer Zeit im Bw Lindau z-gestellten 75 003 und 008.

Bereits 1934 hatte das Reichsverkehrsministerium geplant und 1937 verfügt, dass die badischen Strecken zwischen Würzburg

bergische Lokomotiven und mit stattlichem Bestand auch für Maschinen der Baureihe 75.0 wurde.

Im Laufe der Zeit war auf die Bespannung leichter Schnellzüge von Stuttgart nach Immendingen und des Zugpaares D 45/46 zwischen Tübingen und Immendingen verzichtet worden. Für diese Leistungen reichten die Betriebsvorräte der T 5 kaum aus. Bei beiden Durchläufen über 148,3 und 112,50 Kilometer musste unterwegs der

Wasservorrat ergänzt und meist auch die letzte Kohlenreserve aufgebraucht werden. Es blieb jedoch bei den Umläufen mit Eilzügen von Heilbronn nach Crailsheim, von Ulm nach Sigmaringen und

von Aulendorf über die Schwäbische Alb nach Tübingen. Auch vor Nah- und Eilgüterzügen von Aulendorf nach Mengen und Memmingen bewährten sich die 75er weiterhin außerordentlich gut.

Die Stuttgarter Maschinen beförderten regelmäßig Personenzüge nach Backnang,

## Neben den vielfältigen Diensten im Personenzugverkehr bewährten sich die 75er auch im Güterzeugeinsatz

und Osterburken im Zusammenhang mit einer neuen Schnellzugachse Berlin–Zürich der Stuttgarter Direktion zugeordnet wurden. In diesem Zusammenhang erfolgte auch die Abtrennung des Bw Lauda aus badischer Verwaltung, das nun zu einer weiteren wichtigen Einsatzstelle für württem-

Mit einer bunten Personenzuggarnitur verlässt 75 067  
 Urach Richtung Metzingen (September 1958).  
 FOTO: JÜRGEN HAGEMANN



Hessental und Aalen. Neben den Einsätzen in Lauda und Rottweil sowie auf der Wieslauffalbahn von Schorndorf nach Welzheim und durch das Ermstal bis Urach kamen auch noch mehr Plandienste im ober-schwäbischen Raum hinzu. Dies führte zu

einer weiteren und anhaltenden Aufwertung des Bw Aulendorf. Zu den besonderen Leistungen zählten die Durchläufe auf der 100,2 Kilometer langen Hauptbahn von Herbertingen nach Kiflegg und weiter über Leutkirch nach Memmingen sowie auf der

25,6 Kilometer langen Nebenbahn Leutkirch – Isny – Sibratshofen. Belegt ist auch der regelmäßige Verkehr auf der Nebenstrecke von Roßberg nach Bad Wurzach.

Bis zum Ende des Jahres 1944 waren noch alle 93 Loks vorhanden, einige blieben

- 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



Spur 0 Kesselwagen 2-achsig  
 m. Bremsenhaus  
 beige "Dujardin" Blech Tin-  
 Plate Replika / EXMA  
 Bestellnr. 162105



Spur 0 Kesselwg. 2-  
 achsig "Shell" Elberfeld DRG  
 gelb Blech Tin-Plate E  
 Bestellnr. 161125



Spur 0 Bier-Kühlwagen  
 Württemberg "Brauerei Wulle  
 Stuttgart" Tin Plate Feinblech  
 Bestellnr. 162515



Spur 0 Gedeckter Güterwagen  
 2-achsig m. Bremsenstand beige  
 "BELL" Blech Tin- Plate Replika  
 Bestellnr. 162115

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

mit Schäden durch Tieffliegerbeschuss allerdings bereits kalt abgestellt. Die im Bahnhof Rottweil rangierenden T5 fanden in den letzten Kriegswochen bei den fast täglichen Angriffen von Jagdbombern meist noch sicheren Schutz im nahen 650 Meter langen Tiersteintunnel. In einer letzten Bestandsübersicht vor Kriegsende, datiert vom 31. Januar 1945, fehlte nur die 75030 ohne Angabe ihres Verbleibs. Für die vorhandenen 92 Maschinen ergab sich folgende Verteilung:

**Bw Aalen** (5 Stück)

75 070, 071, 073, 075, 076

**Bw Aulendorf** (20 Stück)

75 001, 002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 011, 012, 013, 014, 024, 035, 066, 067, 068, 069

**Bw Crailsheim** (5 Stück)

75 077, 078, 079, 080, 081

**Bw Friedrichshafen** (1 Stück)

75 084

**Bw Heilbronn** (10 Stück)

75 082, 085, 086, 087, 088, 089, 090, 091, 092, 093

**Bw Lauda** (11 Stück)

75 018, 025, 026, 027, 028, 029, 031, 032, 047, 048, 063

**Bw Reutlingen** (4 Stück)

75 015, 040, 050, 051

**Bw Rottweil** (5 Stück)

75 037, 038, 041, 042, 043

**Bw Stuttgart** (14 Stück)

75 039, 052, 053, 054, 055, 056, 057, 058, 059, 060, 061, 062, 072, 083

**Bw Tübingen** (6 Stück)

75 044, 045, 046, 049, 064, 065

**Bw Ulm** (10 Stück)

75 016, 017, 019, 020, 021, 023, 033, 034, 036, 074

Die 75062 und 072 waren nach einer Verfügung vom 19. Februar 1945 mit schweren Kriegsschäden ausgemustert worden. Mehr als 20 Stück befanden sich nicht mehr betriebsfähig abgestellt im Schadlokkpark mehrerer Dienststellen. Die meisten konn-

30. Juni 1955 zuständig. Letzte dort noch hauptuntersuchte Lok war die 75005 des Bw Aulendorf. Am 1. Juni 1955 hatte sich die gesamte Belegschaft zur Verabschiedung der festlich geschmückten Maschine versammelt und zugleich vehement gegen den Verlust vieler und für die Region so wichtiger Arbeitsplätze zur Wehr gesetzt.

Durch die Ausmusterung der Aulendorfer 75003, 038, 045 und 081 am 31. Dezember 1958 und der im Bw Ulm vollzogenen z-Stellung der 75079 ergab sich zum Jahresbeginn 1959 ein Einsatzbestand von 80 Loks. Von Mai bis zum Jahresende 1959 wurden weitere elf Maschinen von der Ausbesserung zurückgestellt, einige andere nur noch im Rangierdienst verwendet. Dieser Trend setzte sich 1960 und 1961 nahezu ungebremst fort. Eine Übersicht zu den z-Stellungen der Baureihe 75.0 gibt die nebenstehende Tabelle, die überwiegend auf dem handschriftlich bei der BD Stuttgart geführten Lokbestandsbuch basiert.

Das Ende einer langen Dienstzeit der württembergischen T5 kam am 20. Juni 1963. In Frack und Zylinder gewandet hatte Oberlokkführer Wirsum die von Girlanden umrankte 75042 mit dem P4545 von Herbertingen nach Aulendorf geführt. Dort wurde die Lok mit dem Schild „Letzte Fahrt der württ. T 5“ von einer Bundesbahn-Musikkapelle empfangen und zugleich verabschiedet. Einen Tag später folgte die Abstellung nach einer Gesamtleistung von 2 800 000 Kilometern. Die amtlich verfügte Ausmusterung wurde zum 23. Oktober 1963 in Aulendorf vollzogen. Diese Einsatzstelle war für die Hälfte des Gesamtbestandes der T5 zum Auslauf-Bw geworden. Überlebt hatte für kurze Zeit auch noch die 75006, die seit Mitte 1960 als Werklok im AW Esslingen ihr Gnadenbrot verdiente.

Prächtig herausgeputzt wurde die 75042 am 8. und 9. Mai 1964 bei einer großen Fahrzeugausstellung im Stuttgarter Hauptbahnhof anlässlich der Jahrestagung des BDEF noch einmal der Öffentlichkeit präsentiert. Zur musealen Erhaltung vorgesehen blieb sie danach zunächst noch von einer großen Plane bedeckt in Aulendorf abgestellt. Im April 1967 stand die Lok, inzwischen ihrer Schilder und Treibstangen beraubt, bereits ungeschützt auf einem abgelegenen Gleisstummel.

Leider ist auch dieses letzte Exemplar nicht dem Schneidbrenner entronnen. In einer für viele Dampflokkfreunde absolut unverständlichen Aktion war die Maschine im Sommer des Jahres 1968 dem AW Ofenburg zugeführt und dort kaum kostendeckend sofort zerlegt worden. □

## 75 042 absolvierte am 20. Juni 1963 die letzte planmäßige Fahrt der Baureihe

ten mit vertretbarem Aufwand instand gesetzt werden, so dass der DB zur Mitte des Jahres 1950 noch 85 Exemplare in neun Betriebswerken der Direktion Stuttgart zur Verfügung standen. Ausgeschieden waren inzwischen die Loks mit den Betriebsnummern 75020, 056, 068, 077 und 083. Bereits zu jener Zeit setzte sich eine weitere Konzentration der T5 in Aulendorf fort, während die Beheimatung im Bw Rottweil vorübergehend zu Ende ging.

Lange Zeit war das AW Aalen für die Revisionen der T5 bis zur Schließung am

### Die z-Stellungsdaten der 75.0

75 001	Aulendorf	23.12.60
002	Friedrichsh.	19.08.60
003	Aulendorf	vor 1959
004	Aulendorf	20.12.62
005	Aulendorf	16.02.61
006	Aulendorf	11.06.60
007	Aulendorf	23.02.61
008	Aulendorf	24.07.62
009	Aulendorf	23.06.61
010	Aulendorf	06.02.61
011	Aulendorf	30.05.62
012	Aulendorf	18.10.61
013	Aulendorf	14.05.59
014	Stuttgart	09.06.59
015	Aalen	22.12.60
016	Stuttgart	23.12.60
017	Ulm	28.05.59
018	Stuttgart	23.03.61
019	Aulendorf	06.03.62
020	Ulm	vor 1950
021	Rottweil	24.04.59
022	Ulm	31.08.60
023	Ulm	31.08.60
024	Aulendorf	03.05.61
025	Aulendorf	26.04.61
026	Aulendorf	12.02.61
027	Aulendorf	11.08.59
028	Friedrichsh.	17.11.60
029	Tübingen	11.06.59
030	RBD Stuttgart	1944
031	Aulendorf	23.11.61
032	Aulendorf	27.06.60
033	Aulendorf	10.06.59
034	Heilbronn	31.05.60
035	Aulendorf	08.05.61
036	Aulendorf	02.11.62
037	Aulendorf	25.09.62
038	Rottweil	vor 1959
039	Aulendorf	06.06.61
040	Stuttgart	03.10.61
041	Stuttgart	03.10.61
042	Aulendorf	21.06.63
043	Aulendorf	05.05.60
044	Friedrichsh.	26.10.61
045	Rottweil	vor 1959
046	Tübingen	24.06.59
047	Aulendorf	06.11.61
048	Aulendorf	29.12.59
049	Tübingen	23.07.60
050	Aulendorf	11.01.61
051	Tübingen	16.06.59
052	Aulendorf	14.10.61
053	Stuttgart	30.03.61
054	Stuttgart	23.12.60
055	Aulendorf	15.03.63
056	ED Stuttgart	vor 1950
057	Aulendorf	09.06.61
058	Stuttgart	22.05.59
059	Heilbronn	10.06.60
060	Aulendorf	29.12.59
061	Stuttgart	10.05.61
062	Stuttgart	1944
063	Aulendorf	11.12.61
064	Aulendorf	05.03.61
065	Friedrichsh.	23.10.61
066	Stuttgart	27.05.60
067	Aulendorf	08.06.62
068	ED Stuttgart	vor 1950
069	Aalen	23.08.60
070	Aalen	17.06.59
071	Aulendorf	27.01.61
072	Stuttgart	1944
073	Aalen	28.10.60
074	Friedrichsh.	22.09.60
075	Aulendorf	27.01.63
076	Aalen	01.02.61
077	ED Karlsruhe	1945
078	Aulendorf	09.08.61
079	Ulm	31.12.59
080	Aulendorf	11.06.62
081	Rottweil	vor 1959
082	Aulendorf	05.03.63
083	Rottweil	vor 1950
084	Aulendorf	09.12.61
085	Friedrichsh.	11.02.60
086	Aulendorf	29.03.62
087	Aulendorf	02.02.60
088	Aulendorf	15.11.60
089	Aulendorf	12.01.61
090	Friedrichsh.	01.04.61
091	Aulendorf	23.12.60
092	Aulendorf	23.03.62
093	Aulendorf	21.12.60

# VOM DB-STOLZ ZUM KULTOBJEKT

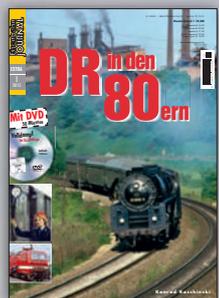
Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



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



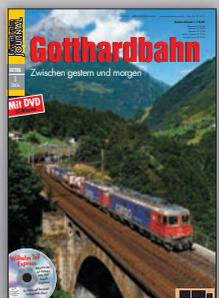
**DB in den 80ern**  
Best.-Nr. 701402



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



**Baureihen 44 und 85**  
Best.-Nr. 701502



**Gotthardbahn**  
Best.-Nr. 701601



**E 44**  
Best.-Nr. 701602



**DB und DR**  
Best.-Nr. 701701



**Baureihe 218**  
Best.-Nr. 701702

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,-

B 10533 F - ISBN 978-3-89610-696-4 - www.eisenbahn-journal.de - Best.-Nr. 701801

**Deutschland € 15,00**  
Österreich € 16,50  
Schweiz sfr 29,80  
Belgien € 17,50  
Italien, Spanien, Portugal € 19,50

V 200

Konrad Koschinski

DB-Baureihen V200<sup>0</sup>,  
V200<sup>1</sup> und V300

EXTRA  
1  
2018

Mit DVD  
Laufzeit 57 Minuten

NEU





» Technik  
» Einsatzgeschichte  
» Verkäufe ins Ausland  
» Aktueller Einsatz

Die V 200 war der Stolz der jungen Bundesbahn. Bis 1959 wurden insgesamt 86 Exemplare in Dienst gestellt, 50 weitere mit stärkeren Motoren folgten bis 1965. In den Anfangsjahren führten die V 200 zahlreiche Fernschnellzüge mit klingenden Namen wie „Rheingold“ und „Blauer Enzian“, „Gambrinus“ und „Hanseat“. Insgesamt 36 Maschinen beider V-200-Spielarten sind aber noch heute in Deutschland erhalten. Diese Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals dokumentiert die Geschichte der V 200 mit einem kompetenten Text und zahlreichen, bislang meist unveröffentlichten Fotos, vielen Zeichnungen und einer aktuellen Statistik. Die beiliegende Video-DVD zeigt in dem Film „221 127 – Die große Bundesbahn-V 200“ die wohl populärste deutsche Diesellokomotive im Einsatz im Ruhrgebiet in den 1980er Jahren.

116 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. RioGrande-DVD „221 127 – Die große Bundesbahn-V 200“ (Laufzeit 57 Minuten)

Best.-Nr. 701801 | € 15,-



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



# MOMENTE

## Können Sie sich das erklären?

TEXT: HANS-DIETER JAHR | FOTO: SAMMLUNG JAHR

**G**enau diese Frage habe ich an unseren verehrten Chefredakteur gerichtet und ihm das abgebildete Foto zugemault. Gerhard Zimmermann ist ein lustiger Vogel und keineswegs so verbissen, wie man das aus „Fakten, Fakten, Fakten“ kennt. Seine Antwort: „Klar – real existierender Honecker-Sozialismus. Zuhause kein Wasser, weil die Leitungen marode sind. Da geht man schon mal zum Wasserkränchen ans Bähnchen, um sich von den Mühen des Arbeiter- und Bauernstaates reinzuwaschen und das Gemüt zu kühlen.“

Das war schon recht gut, aber den genauen Anlass für das „frevlerische“ Tun der jungen Herren hat er dann doch nicht ganz genau getroffen. Was vermuten Sie nun, liebe Leser/innen, was hinter diesem lustigen Bildchen stecken könnte?

Schauen wir's uns mal genauer an: Die 99 5906 war in Alexisbad eingetroffen und hatte zum Wasserfassen vorgezogen. Und nun bedienen nicht etwa Heizer oder Lokführer (wo ist der überhaupt?) den Wasserkran, sondern zwei rote Socken, Verzeihung, rote Badehosen das notwendige Geschirr, das normalerweise den Durst der Lok stillt. Auffällig ist, dass die beiden jungen Herren auf den Trittbrettern der ersten beiden Wagen nicht

schlecht über die anscheinend neue Bekleidungsvariante der DR staunen, während die junge Dame auf der dritten Plattform sich scheinbar unschuldig-schamhaft die Augen zuhält.

Ebenso auffällig ist auch das geschäftige Desinteresse des Heizers an diesem seltsamen Vorgang. Er spielt anscheinend gerade an der Strahlpumpe herum, wie das Abdampfähnchen unter dem Führerhaus verrät. Auch die drei Reichsbahner im Hintergrund kommen völlig gelassen des Wegs daher; zwar auf die Szenerie zugehend, aber langsam, sonst hätte man nicht jeweils die rechte Hand in der Hosentasche. Bei schnellen Schritten geht das ja nicht, da bräuchte man beide Hände zum Rudern und kurz darauf zur Untermalung des Donnerwetters, das aber gar nicht kommen wird. Gerade so, als sei die Szene überhaupt nichts Besonderes.

Aber was machen die beiden halbnackten Gestalten auf dem Bahngelände nun wirklich, und dann auch noch den Wasserkran bedienend? Herr Zimmermann hatte völlig Recht mit seinem zweiten Satz, aber es sind keine „normalen“ Zivilisten, die die alte Mallet-Lok bei ihrer geplanten Dusche gestört hat. Die hätten in ihrer Aufmachung nur eine äußerst geringe „Halbwertszeit“ auf dem Bahngelände erlebt. Bahnhofschef und Fahr-

dienstleiter hätten sonst einen Tobtsuchtsanfall erlitten. Und „flash-mobs“ waren damals ja noch unbekannt ...

Wenn man an die alte DDR zurückdenkt, dann erinnert man sich vielleicht, dass in den Sommerferien an Oberschulen und Universitäten immer ganze Heerschaaren von Schülern und Studenten als Aushilfe in die Wirtschaft des real existierenden Honecker-Sozialismus rekrutiert wurden, um dort als Helfer in der Ernte auf heißen Äckern oder in staubigen Braunkohlegruben eingesetzt zu werden. Wenn man nun nur ein Eisenbahnfan war oder gar als Student an der Dresdner Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ das Fach Eisenbahnwesen studierte, dann war natürlich die Möglichkeit, bei der Sanierung der Gleise der Sektalbahn mitzuarbeiten, viel reizvoller als Kohl oder Kohle durch die Gegend zu wuchten. Auch wenn mangels geeigneter mechanischer Gerätschaften viel schwere Handarbeit nötig war (wie übrigens weitere Fotos der kleinen Bilderserie in meiner Sammlung zeigen, aus der diese Aufnahme stammt). So wurden riesige Stapel von Altschwellen per Hand auf die Wägelchen verladen und Letztere dann auch manuell rangiert. Da konnte man selbst in jenem kühlen Juli 1974, der erst an der Wende zum August heiß wurde, schon gehörig ins Schwitzen geraten. Und dann gilt: An der Quelle saß der Knabe! □

Eingleisig, lange Zeit alte Signal- und Fernmeldetechnik und ländliche Idylle: Doch was wie eine Nebenstrecke aussieht, ist in Wirklichkeit eine Hauptbahn. So auch die 20 Kilometer lange „Ländchesbahn“ von Wiesbaden nach Niedernhausen, die am Ostrand des Taunus verläuft und nach der Stilllegung der Aartalbahn heute das einzige Bindeglied nach Limburg darstellt. Einst reiche Fahrzeug- und Betriebsvielfalt, ist der Verkehr heute auch hier durchrationalisiert und von Triebwagen-Einfalt geprägt

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH



NEBENHAUPTSTRECKEN

# Die Ländchesbahn



Sommer im „Ländchen“ zwischen  
Wiesbaden und Niedernhausen und  
der Lokführer schwitzt: Eine 216 mit  
ihrem N 3126 zwischen Wiesbaden-  
Igstadt und Auringen-Medenbach  
(12. Juni 1984).

---

# Wiesbaden – Niedernhausen

hr Name ist Programm: So kosmopolitisch die einstige „Weltkurstadt“ Wiesbaden einmal war und so urban sie heute als hessische Landeshauptstadt im durchindustrialisierten Rhein-Main-Gebiet auftritt, so ländlich ist die so genannte „Ländchesbahn“, die traditionell auf Gleis 10 im Wiesbadener Hauptbahnhof beginnt und sich dann in weitem Bogen am Stadtrand entlang ins rund zwanzig Kilometer entfernte Niedernhausen schwingt. Bereits nach zwei Kilometern entlässt sie sich in eine Natur aus Schrebergärten und Feldern, erreicht am Haltepunkt

In dieser neuen Reihe in lockerer Folge im Eisenbahn-Journal geht es um Strecken, die dem ersten Anschein nach eine Nebenstrecke sein könnten, in Wirklichkeit aber den Status einer Hauptbahn haben. Denn welche Strecke eine Neben- oder eine Hauptbahn ist, bestimmen nicht ein mehr oder weniger beschaulicher Betrieb oder „romantische“ Streckenausrüstungen wie Telegrafeneleitungen oder Formsignale, sondern ganz profan die hohe Verkehrspolitik: Lange Zeit bestimmte einzig und allein der Bundesverkehrsminister und sein Ministerium, welchen Status eine Strecke erhält. Prinzipiell ist das auch heute noch so, doch mittlerweile haben hierbei auch einige untergeordnete Institutionen wie zum Beispiel die einzelnen Bundesländer oder das Eisenbahn-Bundesamt ein Mitspracherecht. Die Eisenbahnverwaltungen (hier meist die DB) sind nur ausführende Organe, stattdessen die Strecken je nach gewähltem Standard aus und betreiben sie nach den entsprechenden Vorschriften.

Wiesbaden-Erbenheim den Standort eines früheren dörflichen Vorortbahnhofs und führt weiter durch Streuobstwiesen ins ebensolche Wiesbaden-Igstadt. Der Stadtkern liegt schon meilenweit im Talkessel und die Strecke steigt entlang von Äckern, Einschnitten und zunehmender Bewaldung sanft in den Taunus hinein, zwischendurch der recht einsam erscheinende Haltepunkt Auringen-Medenbach, dessen Zugang von der Landstraße eher einem Trampelpfad als einem vernünftigen Weg gleicht. Linker Hand noch Wiesen und Felder, dann wird die Strecke auf ihrem letzten Viertel vollends vom Wald aufgenommen und unterquert mit Hilfe des „Grauer Stein“-Tunnels den hohen Damm der Autobahn 3, um bald darauf auf der Gemarkung Niedernhausen in die Gleise der Strecke von und nach Frankfurt-Höchst eingefädelt zu werden.

Sehr viel Natur, die Landeshauptstadt weit weg, Gleisbögen gegenüber den Geraden deutlich in der Überzahl, bis vor kurzem noch Formsignale und zumindest in den letzten Jahrzehnten mehr Triebwageneinsätze als lokbespannte Züge – offensichtlich eine Nebenbahn wie die durchaus ähnliche und benachbarte, freilich bereits 1983 stillgelegte Aartalbahn. Doch weit gefehlt, bei Wiesbaden – Niedernhausen handelt es sich um eine Hauptbahn. Dieser Status ist heute auch mehr als angebracht, handelt es sich doch jetzt um die einzige verbliebene Schienenverbindung von Wiesbaden in den Taunus und gen Limburg. Die am 1. Juli 1879 eröffnete Verbindung mit der aktuellen internen DB-Streckennummer 3501 trug seit der Nachkriegszeit die Kurs-

buchnummern 195 b und 596 sowie aktuell die 627, welche schon immer den größeren Ast der so genannten „Bahn durch den Goldenen Grund“ (heute offiziell „Main-Lahn-Bahn“) von Frankfurt am Main über Frankfurt-Höchst und Niedernhausen nach Limburg integriert hatte. Und schon immer fuhren viele Züge von Wiesbaden über Niedernhausen und durch den Goldenen Grund nach Limburg durch – die prunkvolle Landschaftsbezeichnung ist schlicht und einfach den leuchtenden Kornfeldern zu verdanken, die sich hier im Sommer in alle Himmels-

richtungen bis zum Horizont über das reizvolle Hügelland erstrecken.

Zwar wurde die Ländchesbahn von Anfang an nur eingleisig erstellt, aber die ursprünglich zweigleisige Ausführung des 197 Meter langen „Grauer Stein“-Tunnels deutet darauf hin, dass man mit dieser Strecke einst mehr vorhatte. Dieser im Jahre 1878 erbaute Tunnel hat aber jüngst seine Portal-Ästhetik aus Sandsteinblöcken und Zinnen vollends verloren, da ihn die DB AG zwischen 1998 und 2000 aus Gründen der Betriebssicherheit im Stile einer eingleisigen Neubaustrecken-Röhre (nun 235 Meter) erneuert hat – mit entsprechend banalen Beton-Portalen, die wie üblich bereits während der Bauphase mit illegalen Graffiti verschlimmbessert wurden. Nach Angaben der DB wurde die Bausubstanz des alten Tunnelbauwerkes durch die jahrzehntelange dynamische Beanspruchung aus dem darüber hinweg fließenden starken Verkehr der A 3 (die maximale Überdeckung beträgt nur rund 20 Meter) und durch den chemischen Angriff von Sickerwasser und Tausalz stark beschädigt. Der einzige Kunstbau dieser Strecke erfährt diese Bezeichnung also nur noch qua technischer Definition, die Kunst für die Augen des Betrachters ist freilich entschwunden.

Die populäre Kunst oder die Kunst für Jedermann bescherte der Ländchesbahn

übrigens einen vorübergehenden neuen Haltepunkt, der ab 1996 zwischen dem besagten Tunnel und dem Bahnhof Niedernhausen bei Streckenkilometer 17,8 angelegt wurde und bis 1998 als Haltepunkt „Rhein-Main-Theater“ Bestand hatte. Hintergrund war eben jenes Theater, das von 1993 bis 1995 für eine langfristige Aufführung der deutschsprachigen Fassung des Musicals *Sunset Boulevard* von Andrew Lloyd Webber mitten im Wald bei Niedernhausen errichtet wurde und dem Bekunden nach das weltweit erste Musical mit einem eigenen Haltepunkt war. Das Theater bietet Platz für über 1500 Zuschauer und kostete ca. 25 Mio. Euro; ihm angeschlossen ist das Tagungs- und Kongresshotel „Ramada Hotel Micador“ mit 254 Zimmern und einem Wellness-Bereich. Für die Vorstellungen verkehrten für die zweijährige Dauer des rund 200 Meter langen Bahnsteiges aus Metall-Elementen zusätzliche Theaterzüge von Frankfurt (Main) Hauptbahnhof nach Niedernhausen, von wo aus sie in regulären Zugpausen der Ländchesbahn als Sperrfahrt zum Haltepunkt Rhein-Main-Theater zurücksetzten. Seit der Einstellung des regelmäßigen Musical-Betriebes, der sich in dieser Region als Flop erwies und vom Feuilleton belächelt nur noch gelegentlich aufflammt, wurde dieser provisorisch anmutende Haltepunkt ab 1998 obsolet und inzwischen wieder abgebaut.

Abgebaut wurde die Ländchesbahn übrigens auch schon nach nur 25-jährigem Bestehen – allerdings nur auf einem kurzen Abschnitt in Wiesbaden: Ursprünglich in den 1879 eröffneten „Ludwigsbahnhof“ an der Rheinstraße eingefädelt, wurde sie am Stadtrand bereits 1904 ein wenig verschwenkt, um zwei Jahre später vollständig in den neuen Wiesbadener Hauptbahnhof, der dem alten Ludwigsbahnhof etwa eineinhalb Kilometer vorgelagert wurde, integriert zu werden. Ergänzt wurde die Strecke im Stadtgebiet von Wiesbaden dann noch durch einen Abzweig vom so genannten „Gütergleis“, das von Wiesbaden-Ost auf einem Damm und mittels zweier Überwerfungsbauwerke auf die Westseite des Wiesbadener Hauptbahnhofs geführt wurde. Etwa in der Mitte dieses „Gütergleises“ in Höhe des Hallenbades an der Mainzer Straße zweigte eine etwa vier Kilometer lange Verbindungsstrecke nach Wiesbaden-Erbenheim ab und gab der Ländchesbahn auf diesem Abschnitt kurz vor Wiesbaden-Erbenheim durch die





Einige Jahre gab es an der Ländchesbahn sogar einen Haltepunkt mitten im Wald für eine langfristige Theateraufführung



**Oben:** Nicht ganz so oft wie Triebwagen oder die Baureihe 216 kam die V 100 zum Einsatz, hier 211 132 mit N 5617 auf Talfahrt Richtung Wiesbaden kurz nach dem Grauer Stein-Tunnel (19. Juni 1984).

**Mitte:** Der auch hier bis zum späteren Erliegen zurückgegangene örtliche Güterverkehr bescherte der Übergabe 67351 von Wiesbaden-Igstadt nach Wiesbaden Ost mit 333 136 am 17. Juli 1986 nur einen Wagen.

FOTO: HEIKO ERNST/SAMMLUNG SEYFERTH

**Links:** Die Ländchesbahn war auch jahrelanges Einsatzgebiet der bekannten „Limburger Zigarren“: Eine Einheit aus 517/817 hat gerade Wiesbaden-Igstadt in Richtung Wiesbaden-Erbenheim verlassen (25. Juli 1979).

Der Fahrzeugeinsatz auf  
der Ländchesbahn war  
unspektakulär von Loks  
der Betriebe Limburg  
und Wiesbaden geprägt



Der Diesel brummt und der  
Zugführer wartet auf Ausfahrt zur  
Ländchesbahn: 216 131 mit N 5612  
in Wiesbaden Hbf (23. März 1986).

Parallelführung tatsächlich den Charakter einer sogar zweigleisigen und von Telegraphenmasten und Formsignalen umsäumten Hauptbahn. Tatsächlich handelte es sich natürlich um zwei verschiedene Strecken und die Strecke von Wiesbaden Ost nach Wiesbaden-Erbenheim, die zuletzt die interne DB-Streckennummer 3503 trug und einst Güterzüge von und zur Ländchesbahn führte und der Güterversorgung der Bahnhöfe Wiesbaden-Erbenheim und Wiesbaden-Igstadt sowie des weiterführenden Anschlussgleises zum Flugplatz Erbenheim (Militärverkehr) diente, wurde 2002 stillgelegt. In unmittelbarer Nähe verläuft heute auch der zweigleisige Wiesbadener Abzweig der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main, dessen tägliche ICE-Züge man allerdings an nur einer Hand abzählen kann und der deshalb trotz millionenschwerer Baukosten wie stillgelegt erscheint ...

Der Fahrzeugeinsatz auf der Ländchesbahn war prinzipiell unspektakulär und meist von den Lokomotiven der Bahnbetriebswerke Limburg und Wiesbaden geprägt. Zur Dampflokzeit Mitte des 20. Jahrhunderts besorgten unter anderem zwischen 1926 und 1961 Maschinen der Baureihe 78 des Bw Wiesbaden, die von der Limburger Bw-Außenstelle in Niedernhausen aus eingesetzt wurden, den Großteil des Pendel-Personenverkehrs auf der Ländchesbahn. Teilweise kamen auch wendezugfähige Limburger P 8 zum Einsatz. Nach 1950 gab es auch vereinzelte Leistungen mit der Baureihe 93 ebenfalls des Bw Limburg, die hier neben Personenzügen auch im Güterzugdienst eingesetzt wurde: So sah ein vom 28. Mai 1961 an gültiger Laufplan u. a. die Bespannung des Nahgüterzuges 8205 von Wiesbaden Ost (ab 4.30 Uhr) nach Niedernhausen (an 6.29 Uhr) vor, anschließend versah die 93er dort Rangieraufgaben und fuhr am Vormittag als Lz 14444 nach Wiesbaden zurück, um danach den Anschluss Henkell an der Aartalbahn (Landesdenkmal) zu bedienen.

In der unmittelbaren Nachkriegszeit war die Ländchesbahn im Güterverkehr ohnehin reich gesegnet, denn gleich mindestens vier werktägliche Güterzüge befuhren die Gesamtstrecke, allesamt bespannt mit von der Bw-Außenstelle Niedernhausen aus eingesetzten Limburger 50ern. Ihr Lauf-



**Oben:** Mit frischem Blumenschmuck präsentiert sich das Empfangsgebäude von Wiesbaden-Igstadt, heute unbesetzt und ausschließlich privat genutzt (3. August 1994).



**Links:** Im relativ modernen Ambiente des Bahnhofs Niedernhausen wartet der abendliche N 5637 nach Wiesbaden auf den Zeigersprung (20. November 1989).

plan vom 9. Mai 1948 sah neben dem Nahgüterzugpaar 8203/04 von Wiesbaden-Ost nach Niedernhausen und zurück (Fahrzeit mit Unterwegs-Rangieraufhalten jeweils rund zwei Stunden) sogar ein Durchgangsgüterzug-Paar 6256/57 in der gleichen Relation vor, das auf der Ländchesbahn jeweils nur eine gute halbe Stunde unterwegs war. In den Sechzigerjahren bespannten Limburger 50er neben dem oben erwähnten Ng 8205 einschließlich Gegenzug Ng 8204 auch Übergabezüge zwischen Wiesbaden Ost und Wiesbaden-Erbenheim. Sogar die Baureihe 57 (Bw Limburg) kam auf die Ländchesbahn: Im Sommerfahrplan 1956 bespannte sie das Nahgüterzug-Paar 8204/05 ab/bis Niedernhausen, das zu dieser Zeit wohl aus rangier-organisatorischen Gründen nur bis/ab Wiesbaden-Erbenheim gefahren wurde. Die letzten außerplanmäßigen Dampflok-Einsätze (außer Eisenbahnfreunde- bzw. Nostalgie-Sonderzüge) fan-

den auf der Ländchesbahn 1973 statt, als Militärzüge mit Baureihe 50 des Bw Limburg von Wiesbaden Ost via Niedernhausen in den Westerwald gefahren wurden.

Trotz aller Dampferei in der Nachkriegszeit wurde unsere 20 Kilometer lange Strecke relativ schnell elektrifiziert. Allerdings nicht mit Oberleitung, sondern in Form der schon traditionell allgegenwärtigen Akkumulatoren-Triebwagen aus Limburg mit dem dazugehörigen Ausbesserungswerk, denn immerhin verkehrte schon ab November 1907 ein solch elektrisches Triebfahrzeug (AT 2 der KPEV) zwischen Limburg und Camberg. Nachfolger dieses Einzelgängers waren die bekannten Wittfeld-Akkumulatorentriebwagen der Reihe ETA 178. Auf der Ländchesbahn war es jedoch die bekannte „Limburger Zigarre“ (ETA 176, spätere Baureihe 517), die hier ab Mitte der Fünfzigerjahre das elektrische Zeitalter einläutete und schon beinahe zum

Stammfahrzeug auf dieser Strecke wurde – teils im gewohnten Pendeldienst, teils auch als „Durchgänger“ von und bis Limburg. Die Baureihe 515 kam hier weniger zum Einsatz, dafür Mitte der Siebzigerjahre aber gleich mit dem Eilzugpaar 3397/3390, das werktäglich zwischen Altenkirchen im Westerwald und der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz verkehrte: Rund viereinhalb Stunden konnte man hier durchgängig durch den Westerwald, durch den „Goldenen Grund“ und nach unserer Ländchesbahn über den Rhein summieren!

Bis Mitte 1980 wurden die Akku-Triebwagen zunehmend von der Ländchesbahn abgezogen (sie verkehrten nun vermehrt auf der Aartalbahn) und durch Dieseltraktion meist in Form von 216er-Wendezügen abgelöst, vereinzelt Leistungen wurden aber auch mit V 100 oder in Tagesrandlagen mit Schienenbus gefahren. Nach der Stilllegung der Aartalbahn im Abschnitt Wiesbaden – Bad Schwalbach avancierte die Ländchesbahn ab September 1983 zur einzigen Schienenverbindung von Wiesbaden in den Taunus. Anfang der Neunziger und über die so genannte „Bahnreform“ hinaus übernahm hier die Baureihe 628 den gesamten Verkehr (Ausnahmen waren nur noch einzelne lokbespannte Züge mit V 100), mittlerweile war auch die Kreuzungsmöglichkeit auf der Ländchesbahn auf den noch mechanisch bedienten Bahnhof Wiesbaden-Igstadt geschrumpft, nachdem Wiesbaden-Erbenheim zum Haltepunkt degradiert worden war. Von 2004 bis Dezember 2014 wurde der Verkehr mit grün-weißen LINT-Triebwagen der „Vectus Verkehrsgesellschaft“ mit Sitz in Limburg abgewickelt, nur abends und am Wochenende wurden in dieser Fahrzeugperiode bis 2011 aus Umlaufgründen

auch noch DB-628er eingesetzt. Seit dem 14. Dezember 2014 wird die Strecke von der Hessischen Landesbahn (HLB) betrieben, zunächst übergangsweise mit Stadler GTW-Fahrzeugen sowie einer weiteren LINT 41-Garnitur, nunmehr mit sechs der HLB gehörenden und bis dato auf der Kahlgrundbahn eingesetzten „Siemens Desiro Classic“-Triebwagen. Die Züge verkehren wie schon seit 628-Zeiten im fest etablierten Stundentakt, der im werktäglichen Berufsverkehr halbstündlich verdichtet ist. Sie erinnern an Stadtbahn-Triebwagen, was nicht

ganz abwegig ist, denn vor einigen Jahren hatte die Ländchesbahn durchaus Chancen, in ein (freilich bisher nie verwirklichtes) Stadtbahnkonzept integriert zu werden.

Hatte die Ländchesbahn – wie es sich für eine Hauptbahn gehört – einst sogar planmäßige Durchgangsgüterzüge aufzuweisen, so ging es beim Güterverkehr nach den oben erwähnten Leistungen sukzessive abwärts; gegen Ende der Bundesbahnzeit konzentrierte er sich auf die Bahnhöfe im Wiesbadener Raum. So wurden in der Herbstsaison 1978 im Bahnhof Wiesbaden-Igstadt noch 7000 Tonnen Rüben auf die Schiene verladen, zeitweise war dafür sogar eine eigene Kleinlok vor Ort. In Wiesbaden-Erbenheim waren es sogar 11.000 Tonnen Rüben im Jahr, die oft mit einer V 90 aus Mainz-Bischofsheim über das Gütergleis nach Wiesbaden Ost abgefahren wurden. Zu Beginn der 80er-Jahre wurde der Rübenverkehr wie bundesweit üblich auf den Lkw verlagert, übrig blieben der vergleichsweise bescheidene Wagenladungsverkehr der restlichen Landwirtschaft sowie von Kohlenhändlern in Erbenheim und Igstadt und einem Betonfertigteile-Produzenten in Erbenheim (teilweise mit noch eigenen Anschlüssen). Ab Winterfahrplan 1983/84 übernahm die nach Mainz-Kastel abgeordnete Köf III (meist 333 136) wegen auch dort zurückgehender Rangieraufgaben die Übergabeleistungen für Wiesbaden-Erbenheim und Wiesbaden-Igstadt.



Bedient wurde natürlich auch noch der rund 3,5 Kilometer lange Flughafen-Anschluss, der in das US-Army-Militärgelände (zeitweise Panzerdivision) der seit 1945 bestehenden „Wiesbaden Air Base“ führte. Schwere Militärzüge wurden in Wiesbaden Ost oft geteilt und meist mit zusätzlichem Schublok

(V 60 oder V 90, vorne meist V 100 oder seltener auch V 90) nach Erbenheim gefahren, ein ständig auf Hp 0 stehendes Form-Hauptsignal zu Beginn des Anschlusses signalisierte bei vorgeschriebenem Halt und anschließender Weiterfahrt des Zuges den Übergang von der Zugfahrt zu einer Rangierfahrt. Nach der Stilllegung des Gütergleises Wiesbaden Ost – Wiesbaden-Erbenheim im Jahre 2002 und des Rückbaus des Bahnhofs Wiesbaden-Erbenheim Ende 2003 mit Außerbetriebnahme der Stellwerke Ef und Ew in einen Haltepunkt wurde

das Anschlussgleis des Erbenheimer Flugplatzes sogar noch saniert und mittels Ausweichanschlussstelle (Awanst) vorsorglich an das Gleis der Ländchesbahn angebunden. Wenige Jahre später wurde es jedoch infolge logistischer Umstrukturierungen der US-Streitkräfte größtenteils „zurückgebaut“, Güterverkehr auf der Schiene ist auch hier nicht mehr gefragt. Besiegelt wurde dieses Ende durch den Antrag der DB Netz AG vom 23. Februar 2016, den „Rückbau mit Lückenschluss der Weiche 270“ im Haltepunkt Wiesbaden-Erbenheim vorzunehmen.

Nun verbleibt auf der Ländchesbahn einzig nur noch der Bahnhof Wiesbaden-Igstadt als Kreuzungsstation – sogar mit denkmalgeschütztem Empfangsgebäude. Der Bahnhof Auringen-Medenbach mit drei Gleisen und einem einst vergleichsweise stattlichem Empfangsgebäude mit Anbau, Frachtschuppen, Waschküche, Petroleumkeller sowie Stallungen – im Erdgeschoss befand sich ein großer Warteraum mit Holzbänken und einem Kanonenofen, die Obergeschosse dienten den Bahnbeamten als Wohnung – wurde bereits Mitte der 1960er-Jahre in einen Haltepunkt umgewandelt, das verbliebene Empfangsgebäude wurde 1972 wegen Baufälligkeit abgerissen. Wiesbaden-Igstadt war dann in der Region bis weit nach der Jahrtausendwende noch jahrelang eine „Formsignal-Insel“ mit besetztem Bahnhof, bis der Betrieb am 15./16. Juli 2017 auch hier auf Lichtsignale und Fernsteuerung vom Wiesbadener Stellwerk umgestellt wurde. Die Sicherung der Reisenden bei Zugkreuzungen erfolgt in Wiesbaden-Igstadt wegen der höhengleichen Bahnsteigzugänge bei dennoch unbesetztem Bahnhof nunmehr durch komplizierte und relativ unansehnliche Wegeleitsysteme, gepaart mit reduzierten Geschwindigkeiten einfahrender Züge. Zur Eingewöhnung der Reisenden war dort in den ersten Wochen nach dieser Umstellung noch ein Sicherungsposten mit einem vor der Witterung schützendem „Party-Zelt“ zugegen ...

Der unspektakuläre Betrieb auf der Ländchesbahn in den letzten Jahrzehnten (so zeigt das Zugmeldebuch des Bahnhofs Wiesbaden-Erbenheim vom November 1991 bis auf ganz wenige Skl-Fahrten nur die regulären Kursbuch-Züge auf) wurde ab und zu durch freilich auch nur alle Jubeljahre verkehrende Sonderzüge bereichert. So fand jüngst am 8. April 2017 eine Schienenbus-Sonderfahrt von Linz am Rhein über Limburg und Niedernhausen nach Eltville und zurück statt. Wie es ihre Notizen kundtun, hat den Fahrtteilnehmern insbesondere auch die Reise über die Ländchesbahn gefallen: „Entlang des Hal-



Die ursprünglich zweigleisige Ausführung des „Grauer Stein“-Tunnels zeigt, dass man mit der Strecke einst mehr vor hatte



**Oben:** Im Wiesbadener Raum wird die Ländchesbahn ein kurzes Stück vom Gütergleis zwischen Wiesbaden Ost und Wiesbaden-Erbenheim begleitet, rechts 216 143 mit N 5622 nach Niedernhausen (6. Mai 1985).

**Mitte:** Weitgehend intakt und noch mit regem Güterverkehr präsentierte sich 1987 der Bahnhof Wiesbaden-Erbenheim, hier mit 216 138 und typischem Wendezug. FOTO: HEIKO ERNST/SAMMLUNG SEYFERTH)

**Links:** Im Grauer Stein-Tunnel befindet sich auch der Scheitelpunkt der Strecke und 216 141 mit ihrem N 5608 rollt jetzt wieder talwärts nach Niedernhausen (2. Juni 1985).

**Linke Seite:** Verwittert und reich an Details war der alte Grauer Stein-Tunnel, einst zweigleisig angelegt und zur Jahrtausendwende durch einen unästhetischen Neubau ersetzt (19. Juni 1984).



Zum Zeitpunkt der Bahnreform begann die Ära des ausschließlichen Triebwagen-Einsatzes auf der Ländchesbahn, den Anfang machte die DB mit der Baureihe 628, hier am Einfahr-Vorsignal von Wiesbaden-Igstadt (4. August 1994).



tepunktes Auringen-Medenbach erreichten wir nach wenigen Fahrminuten den Bahnhof von Wiesbaden-Igstadt. Igstadt war das Hauptziel unserer Fahrt – abgesehen davon, dass der Weg unser Ziel ist und war. In Igstadt bekamen wir dank des großzügigen Fahrdienstleiters die Möglichkeit, unseren Schienenbus an verschiedenen Stellen zu fotografieren. Besonders schöne Motive hierbei waren die Formsignale und das alte Bahnhofsgebäude. Mit den Formsignalen ist im August leider Schluss, dann folgt (wie an der Lahn) das ESTW. Nach ausreichender Fotoausbeute begaben wir uns wieder an Bord und setzten die Fahrt in Richtung Hauptbahnhof fort. Die Einfahrt in das Tor zur Stadt Wiesbaden war mehr als imposant. Mit einem kleinen Schienenbus in die doch etwas größere Bahnhofshalle von Wiesbaden einzufahren, und das ohne Umweltplakette.“

Der brave brummende Schienenbus hat auch noch einmal verdeutlicht, dass die Ländchesbahn seit nunmehr über dreißig Jahren nach der Elektrifizierung der heuti-

gen „Main-Lahn-Bahn“ zwischen Limburg und Niedernhausen im Jahre 1986 nach wie vor eine bemerkenswerte „Diesel-Insel“ im Streckennetz des verdichteten Rhein-Main-Gebietes rund um Frankfurt und Mainz/Wiesbaden ist. Durch sie kommen immer noch die einzigen Dieselfahrzeuge in den Wiesbadener Hauptbahnhof, früher Schienenbus, 212 und 216 oder 628, in jüngerer Zeit die bunten „Joghurtbecher“, also die plastikhaften Triebwagen neuer Verkehrsgesellschaften wie „Vectus“ oder „Hessische Landesbahn“. Doch in Wirklichkeit war die Ländchesbahn wie auch ihre Verlängerung bis Limburg eben schon einmal elektrifiziert – ab 1907 in Form der historischen Wittfeld-Akkumulatorentriebwagen und in der Nachkriegszeit mit den späteren Bundesbahn-Nachfolgern der Baureihen 515 und 517, die in Limburg einschließlich Wartung im benachbarten Ausbesserungswerk beheimatet waren. Die durchgehenden Züge von Wiesbaden nach Limburg und zurück fahren aber heute auf dem längeren Abschnitt zwischen Niedernhausen

und Limburg immer noch mit Diesel unter Fahrdraht, was in Zeiten der Klimadiskussion keine sehr adäquate Lösung darstellt. Die vergleichsweise preiswerte Elektrifizierung der nur 20 Kilometer langen Ländchesbahn wäre diesbezüglich eine sinnvolle Innovation, die aus Gründen der jahrzehntelangen Schlafmützigkeit des hessischen Verkehrsministeriums und der Schienenfeindlichkeit der Stadt Wiesbaden bislang freilich erfolgreich vereitelt wurde. Vielleicht erwächst daraus aber auch die Chance, dass die Ländchesbahn eines Tages ein Versuchsträger für eine noch größere Innovation darstellen könnte – eine Erprobungsstrecke für neue Hybrid-Schienenfahrzeuge, die vom Fahrdraht zwischen Niedernhausen und Limburg ihre Batterien für die Elektromotoren zur Fahrt zwischen Wiesbaden und Niedernhausen aufladen, eine ortsfeste Elektrifizierung also obsolet wäre. Und ganz abgesehen davon bleibt zu hoffen, dass die Ländchesbahn auch weiterhin eine Hauptbahn bleibt, denn nie war sie der Nebensächlichkeitsferner als heute. □

# Basteln nach Feierabend



Kein Modellbahner hat Lust, sich für praktische Modellbauarbeiten immer ins „stille Kämmerlein“ zurückzuziehen. Für viele Basteleien sind weder schweres Gerät noch Spezialwerkzeuge erforderlich, so dass sich dem Modellbahner die Möglichkeit bietet, am Familienleben teilzunehmen und trotzdem seine Anlage zu verschönern oder zu verbessern. Dafür hat die Eisenbahn-Journal-Redaktion eine ganze Reihe von Ideen zusammengetragen: Von Taubenhaus und Signaltafeln über Fachwerkhäuser, Schlusslaternen und Denkmäler bis hin zu speziellen Transportaufgaben, von Schlackegruben mit Mittleiter und einer nostalgischen Dampfzug-Sonderfahrt mit vielen Fahrgästen über Sonnenschirmchen bis hin zu Aussichts- oder Kalkwagen – die Auswahl an kleinen, preiswerten und kurzweiligen Basteleien aus dem Redaktionsfundus der EJ-Redaktion ist nahezu unerschöpflich. Mit wenigen Handgriffen lassen sich in überschaubarer Zeit große Wirkungen erzielen – dank der „fliegenden Werkstatt“ auf dem Küchentisch.

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

Best.-Nr. 681802 | € 15,-



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



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



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



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



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



**Auf dem Lande**  
Dörfliche und ländliche Szenen auf der Anlage  
Best.-Nr. 681704 • € 15,-

**Eisenbahn  
JOURNAL**

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



www.facebook.de/vgbahn

# DAS GESICHT DER Geschichte der Rekowagen



In diesem MEB-Extra wird die Geschichte der Rekowagen ausführlich geschildert. Die legendären Rekowagen der Deutschen Reichsbahn (DR) bildeten über Jahrzehnte das Rückgrat des Regionalverkehrs der DDR. Sie waren aus der materiellen Not geboren, wurden ab den späten 1950er-Jahren gebaut und erwiesen sich als zuverlässiges Erfolgsmodell für den Massenverkehr. In den dreiachsigen Rekowagen fuhren Werktätige in die Kombinate, und die vierachsigen Modelle verbanden die Bezirksstädte. In Interzonenzügen eingereiht, gelangten die markanten Waggons auch in den Westen. In dieser Sonderausgabe des MODELLEISENBAHNER können Sie die Entwicklungs- und Einsatzgeschichte aller Rekowagen-Typen nachlesen. Spezielle Kapitel befassen sich mit Rekowagen, die für den Einsatz in Hilfs- und Katastrophenzügen umgebaut wurden. Modellbahnfreunden werden besondere Zugbildungen vor- und im Modell in unterschiedlichen Spurweiten nachgestellt. Eine ausführliche Marktübersicht zu den wichtigsten Modellen fehlt ebenso wenig. Inklusive Video-DVD „Dampfdrehscheibe Lobenstein“.

92 Seiten im Großformat 225 x 300 mm, Klebebindung, über 200 Abbildungen, inklusive Video-DVD  
Bestell-Nr. 911402 | € 15,-



## Der erste Weltkrieg und die Eisenbahn

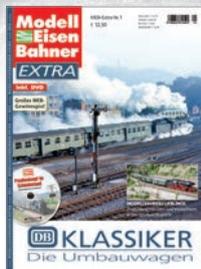
Der Rolle der Eisenbahn im Ersten Weltkrieg geht diese 100-seitige Sonderausgabe der MEB-Redaktion nach. Illustriert mit zahlreichen, zum Teil erstmals veröffentlichten historischen Aufnahmen und Dokumenten.



100 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 200 Abbildungen  
Bestell-Nr. 911601 | € 10,-

## Die Umbauwagen – DB Klassiker

Die Entwicklungs- und Einsatzgeschichte der Umbauwagen werden ausführlich geschildert und einige Autoren erinnern sich an ganz private Erlebnisse mit den grünen Kisten.



84 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 150 Abbildungen  
Bestell-Nr. 911301 | € 12,50 mit DVD

## Dampfbahn-Route Sachsen

Seit 2010 ist mit der DAMPFBAHNROUTE Sachsen eine Ferienstraße für Eisenbahnfreunde und Familien entwickelt worden. Naturschönheiten, Sehenswürdigkeiten von Weltruf, Traditionen, Kunst und Kulturgenüsse werden vereint.



84 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 150 Abbildungen  
Bestell-Nr. 911401 | € 12,50 mit DVD



www.facebook.de/vgbahn

Wo alles begann: Der 628 nach Waging auf dem Traunviadukt in Traunstein ist von dem Platz aus fotografiert, wo im benachbarten Chiemgau-Gymnasium zu Schulzeiten das Eisenbahn-Interesse von Christoph Grimm geweckt wurde.

## GALERIE



FOTO: MARKUS HEHL

# Christoph Grimm

„Buam, schaufts: Do kimmt der Hintercity auf Waging“, rief mein alter Deutschlehrer im Chiemgau-Gymnasium Traunstein stets begeistert in die Klasse, wenn der Schienenbus VT 798 von Traunstein nach Waging über den großen Traunviadukt gleich neben unserem Klassenzimmer rumpelte und entfachte damit nicht nur mein Interesse für Sten Nadolny's Roman „Die Netzkarte“, sondern auch für die große Eisenbahn an sich. Angeregt durch meine jugendliche Modelleisenbahn und die Hobbyfotografie meines Vaters fing ich so ab Anfang der 80er Jahre selber an, die Eisenbahn in meiner Heimat Traunstein zu fotografieren. Allerdings waren – wie so oft – die ersten Ergebnisse von Altbau-Elloks und Schienenbussen nicht gerade berauschend... Schnell fand ich jedoch Freunde, die mich in das Hobby besser einführten, und erste „Tramperticket“-Touren erweiterten unseren Radius und versprachen fast so viele Bahnabenteuer wie bei Sten Nadolny. Die 80er Jahre waren von einer total verkrusteten Bundesbahn geprägt, die zwar zuverlässig, aber ohne Interesse und Innovationen den Regionalverkehr außerhalb der Ballungsräume durchführte. So war es nur eine Frage der Zeit, wann auch der Traunsteiner Eisenbahnknoten zum Kahlschlag vorgesehen war. 1988 gründete ich deshalb mit einigen

Mitstreitern die „Interessengemeinschaft Nahverkehr Chiemgau e.V.“, die Konzepte für den Weiterbetrieb der Strecken entwickelte und sich streng überparteilich in die aufkommende verkehrspolitische Diskussion einbrachte. Schlussendlich erfolgreich und heute werden die meisten Nebenstrecken meiner Heimat von der SüdostBayernBahn genau mit dem Elan und der Qualität bedient, die wir uns damals wünschten. Das Thema Fotografie ruhte in diesen Jahren weitgehend und ich griff es erst wieder nach dem Studium auf, von nun an aber mit einem starken Fokus auf mein zweites großes Interessensgebiet, das Reisen. Da ich auch beruflich Eisenbahner wurde und in diesem Zusammenhang anfang, zeitweise in den USA, England und Schweden zu arbeiten, ergänzten sich Beruf und Hobby von nun an teilweise. Seit vielen Jahren habe ich Bayern jedoch gegen Berlin als Familienwohntort eingetauscht. Wie die meisten Fotografen habe ich zunächst mit einer klassischen Spiegelreflex-Ausrüstung (Minolta) gearbeitet. Beeindruckt von den Möglichkeiten der Digitalfotografie wechselte ich bereits 2006 zur Digitalfotografie und kaufte mir eine Nikon D200. Im Nachhinein würde ich sagen, dass dieser Wechsel etwas zu früh war, denn erst mit der Nikon D300 kam Ende 2007/Anfang 2008 eine DSLR auf den Markt, die meines Erachtens

nach imstande war, den Diafilm wirklich zu ersetzen. Eines der Kennzeichen der digitalen Fotografie scheint mir zu sein, dass man vermeintlich alle paar Jahre eine neue Kamera „braucht“, und so bin ich mit mehreren Zwischenschritten heute mit einer Vollformat-Nikon D750 unterwegs. Ein gutes Eisenbahnfoto sollte für mich eine Geschichte erzählen. Es soll anregen, in Gedanken eine Szene, eine Stimmung zu erleben. Den Gradmesser, ob mir ein Bild gelungen ist oder nicht, stellen für mich die Reaktionen von „normalsterblichen“ Betrachtern, also keinen Eisenbahnfreunden, dar. Reine Dokumentation spielt keine Rolle für mich, sondern es sind zum Beispiel Menschen auf den Fotos sehr wichtig. Und das nicht nur als „Statisten“. Ein weiteres Element ist stets die Landschaft, die mit der Eisenbahn ja eine Beziehung eingeht. Diese Beziehung soll auf den Fotos deutlich werden und dazu tragen vor allem die Linien- und die Lichtführung bei. So ist wenig erstaunlich, dass ich in der Malerei von dem Kubismus und dem Expressionismus besonders beeindruckt bin und ich mir sicher von Malern wie Lionel Feininger (Bauhaus) ein bisschen was abgeschaut habe. Natürlich lerne ich auch sehr viel von anderen Eisenbahnfotografen und da bevorzugt aus Amerika. Dort gibt es hervorragende Fotografen, die vor allem eines vermeiden: das 50-mm-Normalobjektiv und Züge stets 45 Grad schräg von vorne mit Sonne im Rücken. Teilweise betreibe ich für ein gutes Foto einen sehr hohen Aufwand mit weiten Anreisen, Wanderungen, Kletterpartien, harschem Wetter und vor allem im Ausland oft langen Wartezeiten bei nur sehr geringen Zugdichten. Dies aber macht für mich gerade den Reiz aus: dort zu fotografieren, wo das nächste Motiv und der nächste Zug nicht gleich um die Ecke sind. Deshalb bevorzuge ich Planverkehr auch vor Fotozugveranstaltungen, die manchmal doch etwas zu viel von einer „Großwildjagd im Gehege“ haben. Abschließend möchte ich sagen, dass die interessantesten Eisenbahnfotos meist nicht nur das Werk des Fotografen selbst sind, sondern erst dank der Hilfe vieler Freunde in aller Welt und nicht zuletzt meiner Familie möglich wurden. Ihnen sei allen an dieser Stelle besonders gedankt. Diese kleine Galerie ist deshalb auch ihre Galerie.



Wie der Vater so der Sohn ...: Schon mit ganz jungen eineinhalb Jahren war Christoph Grimms Sohn Julian Leonard sehr an Eisenbahnen interessiert und beobachtete an der heimischen Olympiabücke in Berlin mit großer Begeisterung einen Triebwagen der DB-Baureihe 442 der RB-Linie 14 auf der Strecke zwischen Spandau und Charlottenburg.

HE BRÜCKE



1980



Oben: In doppelter Hinsicht einen weiten Weg haben die drei Diesellokomotiven 1423, 1429 und 1419 (Typ EMD GR12UM) der chilenischen FCAB hinter sich. Ursprünglich waren die Loks für die schmalspurige Inselbahn in Neufundland von Canadian National gebaut worden und wurden nach deren Stilllegung in die chilenische Wüste verkauft. Dort machten sie am 11. Dezember 2011 mit ihrem langen leeren Kupferzug vom Hafen Antofagasta nach Bolivien Halt für einen Lokführerwechsel in der absoluten Einsamkeit bei Calama.

Links: Aufbruch in das „große Nichts“: Am 5. Oktober 2016 hat der Aurizon-Containerzug Melbourne – Perth das „Tor zur Wüste“ Port Augusta bereits verlassen und wird nun für zwei bis drei Tage durch die unendliche Weite und Einsamkeit des australischen Kontinents über rund 3000 Kilometer nach Westen fahren. Da unterwegs nicht getankt werden kann und es keine Möglichkeiten gibt, das Personal zu wechseln, werden ein Dieseltankwagen und ein Schlaf- bzw. Speisewagen für die Ersatzmannschaften mitgeführt. Bei den Lokomotiven 6028 und 6012 handelt es sich um General-Electric-Lizenzbauten von UGL RAIL in Australien. In Anbetracht der großen Distanzen und der wenigen Züge muss man in Australien viel Ausdauer für Eisenbahnfotos mitbringen. Dank seltener und heftiger Regenfälle zuvor war die Wüste zum Aufnahmezeitpunkt recht grün. Die Berge im Hintergrund sind die „Flinders Ranges“.





Union Pacific in den USA benutzte mit den schweren Containerzügen zwischen den kalifornischen Häfen und dem großen Eisenbahnknoten Chicago vor allem die sogenannte Feather-River-Route in Nordkalifornien, ehe die ehemalige Southern-Pacific-Passstrecke durch die Sierra Nevada für Doppelstock-Containerzüge ausgebaut war. Am 25. August 2009 schlängelt sich ein leerer Containerzug, bespannt mit den Lokomotiven 7819 und 8125 sowie nach dem 78. (!) Waggon noch dem „mid train helper“ 7909, entlang des North Fork zu Tal. Im Hintergrund ist die Straßenbrücke des Highway 70 zu sehen.



In Europa interessieren Christoph Grimm insbesondere die Eisenbahnen in Polen und Skandinavien. Die ausgewählten Fotos zeigen oben links in Polen im Wartheland an der ehemaligen preußischen Ostbahn die SU45-241 mit einem Doppelstockzug nach Kostrzyn in der Morgenstille des 1. August 2014 bei Santok. Nebel steigen von der Warthe her auf und wenige Meter entfernt waren Störche eifrig dabei, Futter für ihre Brut zu finden. Der Fotograf: „Bei diesen Momenten weiß man, warum sich das Aufstehen um 4.30 Uhr gelohnt hat ...“





Die berühmte Malmbanan (Erzbahn) in Nordschweden bietet vor allen zwischen der Eisenerzmine in Kiruna und dem norwegischen Hafen Narvik zahlreiche spektakuläre Motive für die schweren Erzzüge der LKAB. Kurz vor Sonnenuntergang am 16. März 2010 passieren die IORE-111+101 mit ihrem Erzzug Katterjåkk nahe der Grenze zu Norwegen. Für dieses Foto war eine herrliche Skitour bei minus 17 Grad notwendig und der Fotograf stand auf dem total verschneiten Dach einer Sommerhütte, die nur noch knapp aus dem Schnee schaute.



Eine Wüste muss nicht unbedingt aus Sand bestehen, es kann auch Eis und Schnee sein ... Am Tag des Frühlingsanfang 2011 verkehrt am Polarkreis in Norwegen ein Containerzug, bespannt mit CargoNet 312.006, über die Hochfläche des Saltfjells nach Bodø. Der Sturm und die feinen Eiskristalle waren so stark, dass man kaum die Kamera halten konnte.

# MODELLNEUHEITEN



## PIKO

E 40.11 der DB. H0, Variante, Epoche III. Die Steilstreckenversion der E 40 im grünen Ursprungskleid, gut laufend, sauber lackiert und lupenrein bedruckt. Erhältlich in Gleich- und Wechselstromversion und für DB-Fans kaum verzichtbar. UVP: 160 bzw. 200 Euro\*)



## NOCH

Schafe. H0, Formneuheit. 14 Wolllieferanten in mehreren Haltungen, gut gestaltet und bemalt. UVP: 10 Euro



## SCHNELLENKAMP

Rungenwagen Rmms 33 der DB. 0, Formneuheit, Epoche III. Detailreiche und filigrane Nachbildung des Kriegs-Rungenwagens, erhältlich in 15 deutschen und internationalen Varianten mit Hoz- und Stahlwänden, Bremserbühne, Rungen usw. UVP: 160 Euro



## ROCO (ARTITEC)

Schwerlastwagen Sa 705 der DB mit Krupp-Heißbrammenhauben. H0, Variante, Epoche IV. Set mit drei unterschiedlich benummerten Wagen. Thermohauben für den Transport heißer Stahlbrammen ebenfalls mit unterschiedlichen Nummern und patiniert. Schön detaillierte Modelle, hergestellt von Artitec. Auch ungealtert erhältlich. UVP: 132 Euro



### ROCO

Doppel-Diesellok 2M62 der RZD. H0, Variante, Epoche V. Zwei gekoppelte „Taigatrommeln“ als russisches Doppelpack. Beeindruckendes H0-Kraftpaket mit zwei Motoren und zwölf angetriebenen Achsen, schön detailliert, mit Ätz- und anderen Teilen zum Selbermontieren. Geräusche aber leider nur aus einer Lok. Erhältlich in DC mit und ohne Sound, in AC nur mit. UVP: 369 bzw. 509 Euro



### MODELLBAU-KAUFHAUS

„Zaunvögel“ H0, Neuentwicklung, ab Epoche V. Set mit vier Blechzaunelementen mit unterschiedlichen Vogelsilhouetten plus einem Blechreihher. Fein geätztes Zierelement für Gärten und Parks. Preis: 7,95 Euro. [www.modellbau-kaufhaus.de](http://www.modellbau-kaufhaus.de)



### FLEISCHMANN

Gedeckter Weinfasswagen der Rete Adriatica. H0, Variante, Epoche I. Aufwändig bedrucktes Modell mit beweglichen Türen, Dachlaufbrettern und Stangenpuffern, gestaltet nach dem Vorbildfoto eines ähnlichen Wagens. Preis: 36 Euro.



### JOSWOOD

Michels Schnitzbude. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Der aus den „Michel aus Lönneberga“-Filmen bekannte Holzlager-schuppen als Lasercut-Bausatz aus eingefärbtem Karton. Nicht nur auf skandinavischen Anlagen verwendbar. UVP: 15 Euro



### MODELLBAHN-UNION

Still Muli. N, Formneuheit, ab Epoche IIIa. 3-D-Druck-Modell eines der ersten Gabelstapler, Ende der 40er-Jahre entwickelt. Das Vorbild beflügelte in den 50ern den Güterumschlag bei der Deutschen Bundesbahn. UVP: 10 Euro



**ROCO**

1042 der ÖBB. H0, Variante, Epoche IV. Mit Schnittstelle PluX22 und LED-Beleuchtung ausgestattetes Modell, leider mit zahlreichen Teilen zur Selbstmontage. Erhältlich für Gleichstrom mit und ohne Sound, für AC nur mit. UVP: 200 bzw. 285 Euro



**FLEISCHMANN**

BR 39 der DB. N, Variante, Epoche IIIa. Einer der Evergreens im Fleischmann-Sortiment in der besonders schmutzigen Variante mit blanken Kesselringen, wie einige Loks dieser Baureihe sie Anfang der 50er-Jahre trugen. UVP: 220 Euro



**PANIER**

Triebwagen DWK Typ IV der dänischen Haderslev Amts Jernbaner. H0m, Variante, Epoche II. Weißmetall-/Messing-Handarbeitsmodell eines Benzoltriebwagen von 1926, angetrieben durch Fünfpolmotor auf alle Achsen. Decoder- und Beleuchtungseinbau vorbereitet. Fertig und als Bausatz lieferbar, auch für H0e. UVP: 315 bzw 879 Euro. [www.carocar.com](http://www.carocar.com)



**PIKO**

Personenwagen 120A B11 der PKP. H0, Variante, Epoche IV. Maßstäbliches Modell eines weit verbreiteten polnischen Nahverkehrswagens 2. Klasse, sauber lackiert und bedruckt. Zweite Nummernvariante erhältlich. UVP: 50 Euro



**PIKO**

Diesellok Typ Vectron DE der Infraléuna. H0, Variante, Epoche VI. Modell der in Fankreisen „Schöne Helena“ genannten supermodernen Diesellok 247 907, ausgestattet mit Doppelschwingmasse-Motor und LED-Beleuchtung. UVP: 155 (DC) bzw. 175 (AC) Euro



**BUSCH**

Baukreissäge. H0, Neuzusammenstellung, ab Epoche III. Praktisches Set, enthält einen Sägenden, eine Kreis- und zwei Motorsägen sowie Schubkarren, Bretter und Balken. Zusätzliche Bemalung ist empfehlenswert. UVP: 17 Euro



**HERPA**

Feuerwehrkoffer IFA G5. H0, Formneuheit, Epoche III. Modell des zwischen 1952 und '64 in der DDR hergestellten geländegängigen Lkw, leider gerade am neuen Kofferaufbau etwas schlicht geraten. Bietet Zurüstungspotential. UVP: 27 Euro



**MODEL SCENE**

Gefahrengutschuppen. H0, Neuentwicklung, Epochen I bis IV. Vielteiliger Bausatz des früher unverzichtbaren Lagerplatzes für Gas- und Petroleumflaschen, Schmiermittel usw. Gefertigt aus lasergeschnittenem Holz, braucht etwas Erfahrung beim Bau. Preis: 6,90 Euro. [www.model-scene.com](http://www.model-scene.com) (cz./engl.)



**TE-MINIATUR**

Fabrikrelief. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Modular aufgebautes System zur Darstellung ein- und zweigeschossiger Fabrikbauten in Halbreliëfbauweise (2,5 Zentimeter tief). Gefertigt aus eingefärbtem Karton, beliebig erweiterbar. Auch in 0 erhältlich. UVP dieses Elements: 20 Euro. [www.te-miniatur.de](http://www.te-miniatur.de)

Text: Christoph Kütter • Fotos: ku (11), Gerhard Peter, Busch, Joswood, Modellbahn-Union, Modellbau-Kaufhaus, Pentier



# Mitten durch den Hof



**Gerade mal einen Meter misst dieses Diorama und sucht doch in der Vegetations- und Detailgestaltung seinesgleichen. Auch seine Entstehung und Bauweise sind alles andere als üblich**

VON JÜRGEN MEHNERT

**Gemütlich brummend rollt ein Nahgüterzug mit einer 212 über die Nebenstrecke. Bemerkenswert ist neben dem Modellbau auch die vorbildgerechte und harmonische Farbgestaltung des Motivs.**

In meinem Bücherregal finden sich mehrere Stehsammler, gut gefüllt mit fast allen Sonderheften, die in den letzten Jahren bei der VGB zum Thema Landschaftsbau und Grüngestaltung erschienen sind. Natürlich gibt es dort auch die Hefte mit den Arbeiten von Josef Brandl und die dazugehörigen „Making of“-Ausgaben, in denen er seine Arbeitstechniken erläutert.

Sehr hilfreich fand ich auch die Praxishefte der Miba, besonders den Band „Neue Wege im Landschaftsbau“ von Horst Meier. Die Vorschläge in diesem Heft zeigen tatsächlich neue Möglichkeiten auf, wie man mit den Materialien der verschiedenen Hersteller schöne Ergebnisse erzielen kann. Es macht immer wieder Spaß, in diesen Heften zu blättern.

Nachdem ich mich in der Vergangenheit mit einigen Dioramen nach englischen und walisischen Vorbildern beschäftigt hatte (vergl. Eisenbahn-Journal 5/1999), war die Zeit reif für deutsche Mittelgebirgslandschaft. Und richtig Landschaft sollte es werden, soweit das auf 0,75 mal 1,30 Metern Fläche in H0 möglich ist – vor allen Dingen aber grün.

In den Jahren 2003 bis 2005 hatte Wolfgang Langmesser in der Serie „Im Banne der Kleinbahn“ den Bau einer Segmentanlage nach Vorbild der Kleinbahn Osterode–Kreiensen beschrieben. Beindruckend fand ich damals, dass es auf diesen Landschaftsteilen relativ wenig Modellbahn gab, aber dafür eine üppige und grüne Vegetation. So grün und so ländlich sollte es auf meinem Segment ebenfalls werden. Auch bei den englischen Modellbauern spielt das Thema Landschaft immer schon eine große Rolle. Ein sehr gutes Beispiel für diese Art von Eisenbahn-Modellbau und Landschaftsgestaltung kann man im Pendon-Museum in Long Wittenham bewundern. Eindrucksvolle Fotos werden in der Internetgalerie gezeigt ([www.pendonmuseum.com](http://www.pendonmuseum.com)).

#### **EXTREM VERKEHRSGÜNSTIGE LAGE**

Das darzustellende Motiv fand ich in einem Werkbericht über deutsche Bauernhöfe im Vorbild und Modell, den Horst Meier in den 90er-Jahren veröffentlicht hatte. Darin stellte er eine interessante Vorbildsituation an der KBS 784 vor: Etwa einen Kilometer nördlich von Walldürn wird ein an einem Hang gelegener Bauernhof von der einspurigen Bahntrasse regelrecht durchschnitten. Alle landwirtschaftlichen Gebäude liegen dicht am Gleis, teils oberhalb, teils unterhalb der Linie.

Bahnbetrieblich ist das sicher nicht unproblematisch, aber es gab viele gute Gründe, eine ähnliche Situation ins Modell umzusetzen. Zum einen konnte ich meine vorhandenen Bauernhof-Gebäude verwenden, zum anderen ergab sich automatisch eine interessante Topographie. Im Modell liegen die Gebäude sechs, zwölf und 14 Zentimeter über der Grundplatte, die leicht geschwungene Gleistrasse zieht sich auf zehn Zentimeter Höhe dahin. Das soll auch auf noch zu bauenden Anschluss-Segmenten beibehalten werden.

Vorteilhaft ist dabei, dass man das reizvolle Thema „Bahndamm und Einschnitt“ schön umsetzen kann. Die Bahntrasse wirkt, wie in die Landschaft gebettet. Gleichzeitig präsentieren sich die Modell-Züge wie auf dem Laufsteg bei einer Modenschau.

Kein Dorf gruppiert sich links und rechts der Bahnlinie, sondern die unterschiedlichen Gebäude eines einzelnen Bauernhofs. Die einzige Verbindung ist der Weg unter der Brücke, die gerade von einer Lok der Baureihe 50 befahren wird.







Ein schönes ländliches Motiv ist die Milchsammelstelle am Straßenrand. Hier werden die leeren Milchkannen vom Molkereilaaster abgestellt und können von ihren Besitzern abgeholt werden.

Rechts des Bauernhofes verläuft die noch gepflasterte Dorfstraße. Auch sie wird von der Bahn auf einer Brücke gequert. Der Entwässerungsgraben neben der Straße führt nur bei lang anhaltendem Regen Wasser.

Während meiner Berufstätigkeit hatte ich nur Zeit für kleine Projekte. Gebäude wurden gebastelt, zum Teil verändert, zum Teil mit anderen Bausätzen kombiniert, farblich behandelt sowie gealtert. Dann kam die große Zeit des Baumbaus, was eine wirkliche Entspannung nach dem Arbeitsalltag bedeutete. Heki-Kunststoffspritzlinge und gedrehte Drahtbäume von Austro-Modell wurden mit Belaubungsmaterial von MiniNatur veredelt. Das Basteln der Bäume war ein wenig wie Meditation, außerdem begann ich in dieser Zeit, bei Wanderungen die Natur mit wachernen Augen zu sehen.

Es ist sehr praktisch, beim Aufbau einer Landschaftsszenerie auf viele vorgefertigte Bauteile zurückgreifen zu können. Da die Gebäude und Ausstattungsteile aber schon Jahre zuvor entstanden waren, war es nur manchmal ein wenig problematisch herauszufinden, in welchem Karton sich die Modelle versteckt hatten ....

Für einen guten Vorrat an Materialien zur Darstellung der Vegetation war auch gesorgt, denn der alljährliche Rundgang über die Modellbaummesse in Dortmund endete in der Regel am Langmesser-Stand. Somit war die Versorgung mit Produkten von MiniNatur, Model Scene und Polak sichergestellt.









**Drei Motive rund um den Hof: Oben der reichhaltige und liebevoll gestaltete Gemüsegarten, links das kleine Wiesenstück neben dem Feldweg. Auf der Seite gegenüber ein Blick in den Hof des Hofes, wo es ebenfalls viele Details und Motive zu entdecken gibt. Vorne passiert ein Vorkriegs-Triebwagen der Reihe VT 25 die Szene.**



Immer wieder liest man von Modellbahnern, die einen Dachboden, einen Kellerraum oder ein Modellbahnzimmer zur Verfügung haben. Leider habe ich nichts von alledem. Mein Segment entstand mitten im Wohnzimmer, zwischen Essecke und Sitzgruppe. Es wird demnächst, mit einer Schutzhaube aus Sperrholz versehen, im Abstellkeller landen. Vielleicht zeige ich es auch einmal auf der Modellbahnausstellung im Hochdahler Lokschuppen, das ist gleich um die Ecke.

### **SCHMUTZARM BAUEN**

Um allzu großes Chaos, Verschmutzung und Unordnung zu vermeiden, musste ich mit Techniken und Materialien arbeiten, die halbwegs „wohnraumverträglich“ sind. Erster Grundsatz war, dass auf meine Anlage kein Gips kommt. Das Raspeln und Spachteln in Hartschaum schied ebenfalls aus, ebenso wie das Einfärben mit dem Airbrush. Auch den Einsatz des Elektrostaten direkt auf dem Segment habe ich vermieden, weil die Fasern bekanntermaßen überall hinfliegen.

Stattdessen habe ich an kleinen Baugruppen gearbeitet. Weil alle landwirtschaftlichen Gebäude auf unterschiedlichen Ebenen liegen, bot es sich an, diese Geländeteile separat am „Küchentisch“ fix und fertig zu gestalten. Auf Sechs-Millimeter-Sperrholzplatten, durch untergeleimte Leisten stabilisiert und mit der entsprechenden Kontur versehen, wurden die Gebäude aufgeklebt sowie das gesamte



Scheune und Stall des Hofes befinden sich auf der anderen Bahnseite. Neben allerlei Maschinen sonnen sich die Bewohner des Schweinestalls im Auslauf.

Eine Herde Buntvieh wird auf die Weide getrieben. Deren Gestaltung sowie die des Hangs dahinter ist extrem naturgetreu gelungen.

Umfeld dieser „Mini-Dioramen“ mitsamt Vegetation und allen Details gestaltet. Anschließend wurden Füße aus Holzleisten untergeleimt, damit die Elemente einen sicheren Stand auf der Grundplatte haben. Auch die Feldwege und die kleine Straße mit dem Entwässerungsgraben waren komplett vorgefertigte Teile, die, von Hartschaumklötzen unterstützt, auf die Grundplatte geleimt wurden.

Es ist sehr angenehm, diese handlichen Mini-Dioramen unter einer guten Beleuchtung am Basteltisch vorzubereiten. Kleine Szenen wie beispielsweise der Misthaufen mit Hühnern und Gänsen oder die Kohlköpfe im Bauerngarten lassen sich so sehr gut gestalten und gehen recht einfach von der Hand.

Nach den Einzelmotiven stand das Thema Landschaft an: Die Böschungen, der Bahndamm, Wiesenhänge sowie der kleine Taleinschnitt mussten ergänzt werden. Meist lagen diese Teile im Gefälle, deshalb wurde in Teilbereichen mit 20 Millimeter starken Hartschaumplatten schichtweise gearbeitet. Die Platten wurden, wie den Höhenlinien auf der Landkarte folgend, der Landschaftskontur angepasst ausgeschnitten und an der Hangseite entsprechend der Neigung des Geländes angeschrägt. Das lässt sich mit einem scharfen Cutter sauber trennen. Verklebt wurde mit Express-Holzleim.

In den flacher geneigten Bereichen wurde das Schneiden im Hartschaum schwieriger, weshalb hier Pappe zum Einsatz kam: Pappe aus Verpackungen von Büchersendungen oder Weinkartons, in zwei bis drei Zentimeter breite Streifen geschnitten. Die Streifen wurden dicht an dicht aufgeklebt und mit allerlei Hartschaumresten unterfüttert. Schräg geschnittene und keilförmige Teile bestimmten als Unterbau den Geländeverlauf. Wenn die Pappe rückseitig mit Holzleim bestrichen ist, wird sie etwas elastisch und lässt sich gut

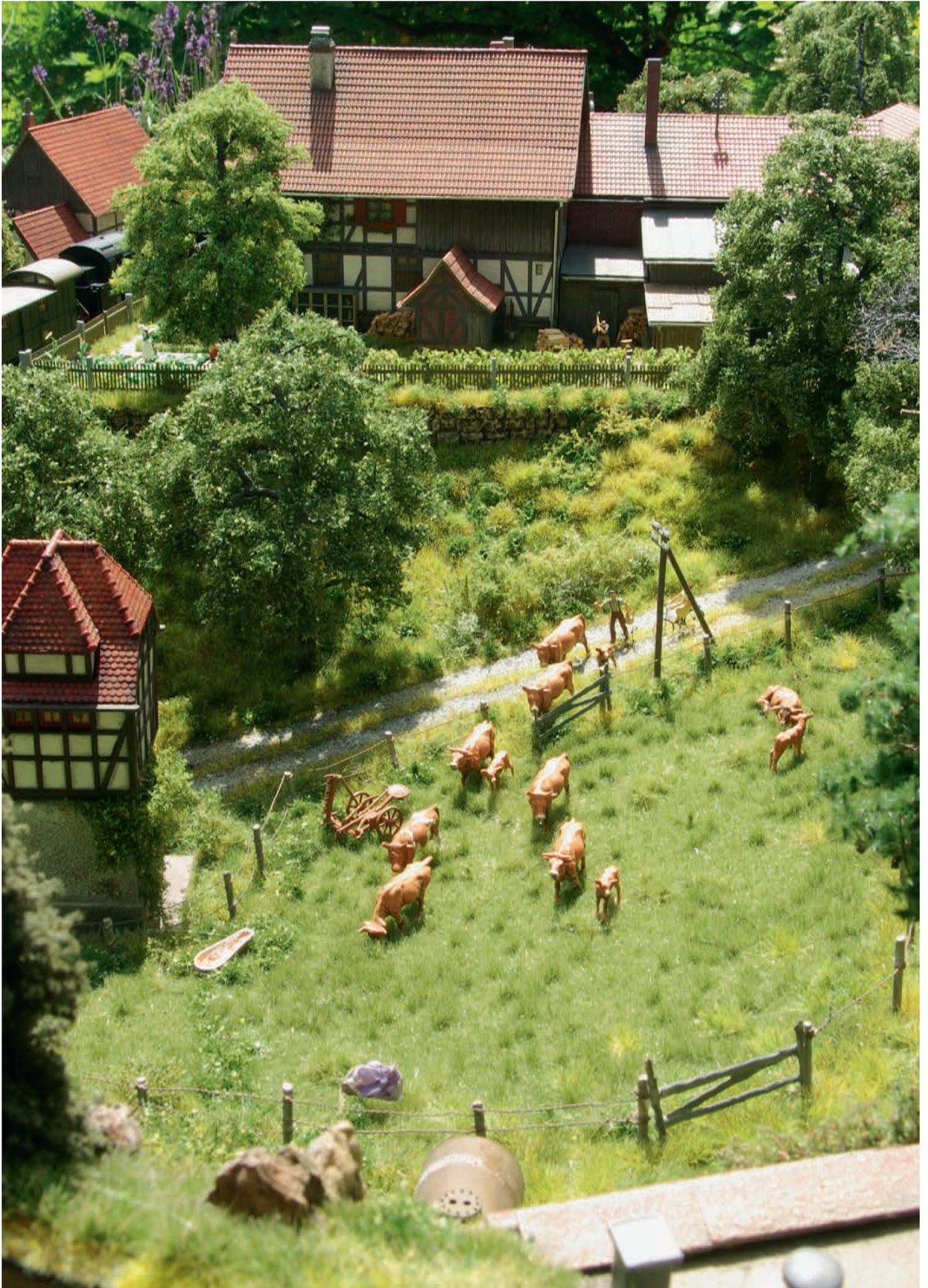
zu der gewünschten Landschaftsoberfläche formen. Bis zum Abtrocknen des Leims wurden die Pappstreifen mit Pinwand-Stecknadeln gesichert.

Im Abstellkeller lag noch – sicherlich seit 20 Jahren – eine recht kurzflorige Rolle Grastoppich von Busch. Sie sollte die Grundbegrünung bilden. Alle Landschaftsteile, die nachher grün werden sollten, wurden damit abgedeckt. Wieder habe ich mit Holzleim geklebt und die Geländedecke mit Pinwand-Nadeln in Form gehalten. Auf die oft erwähnte Vorbehandlung mit erdbrauner Farbe habe ich verzichtet, schließlich sollte es grün werden.

## FELDVERSUCHE

Um mein angelesenes Wissen zum Thema Landschaftsbau anzuwenden, habe ich einige ca. DIN-A5-große feste Kartonstücke vorbereitet, die alle mit der grünen Grasmatte als Basis versehen wurden. Damit konnte ich die Erfahrungen sammeln, die mir bisher fehlten. Erstmals kamen nun die Vegetationsmaterialien von Mini-Natur, Model Scene und Polak zum Einsatz. Kombinationen wurden ausgetestet, Farbgebungen untersucht, die Wirkung von Nuancen bewertet sowie Arbeitstechniken erprobt – endlich konnte ich das Gras wachsen lassen! Anhand dieser Muster sieht man sofort, was geht und was nicht geht. Und – es geht eine ganze Menge.

Die Grasbüschel habe ich mit Heki-Wildgrasfasern auf einer Plastikfolie mit dem Grasmaster von Noch „selbst gezogen“, wobei die Farbtöne Wiesengrün, Waldboden und Dunkelgrün gemischt wurden. Die Büschel ließen sich anschließend leicht von der Folie heben und einzeln mit der Pinzette in der Vegetation platzieren. Diese Angelegenheit ist zwar etwas mühselig, doch bietet sich so die



Möglichkeit, Farbverläufe darzustellen und Leben in die Grünflächen zu bringen. Das Wildwuchsgebiet, die Auenwiese mit Unkraut und die Viehweide von MiniNatur kamen für meinen Geschmack selbst in der Frühherbstvariante recht dunkel daher. Sie wurden deshalb nur in kleinen Stücken aufgeklebt und die Zwischenräume mit den Heki-Wildgrasbüscheln aufgeheilt.

Belebend wirken auch die Unkrautbüschel von MiniNatur: Sparsam verteilt lockern sie beispielsweise jeden Bahndammbewuchs auf. Sehr realistisch sind auch die Materialien von Polak, beispielsweise der Waldboden und das niedrige und hohe Gestrüpp sowie die blühenden Varianten.

Eine neue Erfahrung war das Nachbeflocken von Heki-Devcolies der Sorten Waldboden und Bergwiese. Mit der Leimperlenmethode wurde auf dieses recht kurzflorige Wiesenvlies Sechsmillimeter-Wildgras im Farbton Waldboden aufgebracht. So erhält man eine sehr flexible und dehnbare Vegetationsmatte, die eine wildwuchsartige Struktur aufweist und hervorragend für das Bearbeiten von Anschlüssen und Übergängen geeignet ist.

Auch für die Darstellung von Feldwegrändern gab es eine Lösung. Sehr grobe Schaumflocken, ansonsten kaum sinnvoll verwendbar, wurden in Reihen mit einem Kontaktkleber auf Packpapier geklebt und anschließend mit Wildgras Waldboden von Heki begrast. Sauber ausgeschnitten und in die Vegetation eingearbeitet, stellen diese Wildwuchsstreifen sehr schön die Bereiche dar, die der Landwirt einfach der Natur überlässt.

Letztendlich denke ich, dass das Geheimnis einer überzeugenden Gründarstellung die Mischung ist, wobei kleinste Teile unterschiedlicher Hersteller dicht an dicht eingesetzt werden können. Allerdings sollte man auf eine harmonische Farbgebung achten. Hilfreich sind dabei Werkzeuge, mit denen normalerweise der Zahnarzt nach der Karies stochert und die auch Josef Brandl benutzt. Solches Gerät kann man immer wieder auf Wochenmärkten erstehen. Mit diesen Werkzeugen gelingt es, eine in sich geschlossene Vegetationsoberfläche darzustellen, ohne dass feine Strukturen und der Faser- aufbau zerstört werden.

## BIOFELSEN

Für die Darstellung der kleinen Felskanten kam Baumrinde zum Einsatz, allesamt Mitbringsel aus Urlauben in der Provence. Gleich neben dem Ferienhaus in der Nähe des Mont Ventoux gab es einen verwilderten Garten mit umgestürzten und abgestorbenen Bäumen. Deren Rindenstücke hatten eine schöne Struktur – die mussten einfach mit nach Deutschland! Auch auf dem Höhenrücken des Petit Luberon wurde ich fündig. Auf etwa 700 Metern Höhe befindet sich dort ein einzigartiger Zedernwald, der bei Einheimischen und Touristen sehr beliebt ist. Die Forstleute hatten einige Bäume geschlagen und an einem Sammelplatz zusammengetragen. Dieser Platz war übersät mit den herrlichsten Rindenstücken. Farblich angepasst und durch Granieren mit Lichtern versehen, geben diese Rindenstücke sehr schön den Eindruck von kleineren Felswänden wieder. Außerdem ist die Gewichtsparsamkeit nicht zu unterschätzen.

Für die Farbgebung von Gebäuden, Bahnbauten und Ausstattungsteilen griff ich auf die Acrylfarben und matten Email-

farben von Revell zurück. Bei der Lösungsmittelhaltigen Variante benutze ich nur den pigmentreichen Bodensatz, der mit Feuerzeugbenzin verdünnt wird. Die Farbe verläuft dann sehr gut, deckt optimal und trocknet schnell völlig matt auf. Mit dem Benzin lässt sich die Deckkraft der Farben gut steuern, von stark deckend bis hin zur Verschmutzungsbrühe. Somit konnte ich völlig auf die schwer erhältlichen Spezialfarben und Washes verzichten.

Eine Rinderherde von Preiser musste diese Farbe-Benzin-Prozedur über sich ergehen lassen. Schachtel frisch wirkten die Tiere, obwohl schön detailliert, sehr flach und alles andere als plastisch. Nachdem sie mit Klebstoff auf einer Pappe fixiert waren, erhielten sie als Erstes einen Klecks Graubraun aus dem Bodensatz. Mit einem zweiten Pinsel, der nur mit Benzin getränkt war, ließ sich die Farbe leicht verteilen und kroch in die kleinsten Ritzen. Dann wurde mit einem sauberen Pinsel mit Benzin die Farbe wieder abgewaschen, nur in Falten und Vertiefungen blieb sie zurück. Dieses Vorgehen kann man beliebig oft wiederholen, je nachdem, wie viel Farbigkeit man den Tieren zumuten möchte. Nach dem Bemalen wirken die Tiere deutlich plastischer, außerdem werden typische Elemente des Körperbaus betont.

Die kleine Naturstein-Unterführung und der Brückenkopf entstanden aus Teilen von Kibri und Auhagen. Allerdings fehlte diesen eine überzeugende Bruchsteinoberfläche, weshalb hier die Acrylmasse von Stangel aufgetupft wurde. Gute Erfahrungen hatte ich mit dieser Masse bei Fassadenputz und Baumrinden gemacht: Überzieht man Drahtdrillbäume ein paar Mal damit, entsteht eine schöne Rindenstruktur.

## MAUERN RAUER

Auf die fertigen Natursteinbauten wurde die Acrylmasse recht dick und wenig verdünnt aufgestrichen. Kurz vor dem Auftrocknen habe ich die Oberfläche wieder aufgerissen, so dass sie im aufgerauten

Zustand trocknete. Etwas mühsam gestaltete sich das Aufkratzen der Mauerfugen, die teilweise kaum noch auszumachen waren. Danach erfolgte die Farbgebung und ein Überzug mit Verschmutzungsfarbe, die nach dem Abwischen in den Fugen zurückblieb. Lichter wurden mit einer Mischung aus der Revellfarbe Dark Earth und Weiß gesetzt. Die Farbgebung wurde auf die Töne der Felswände abgestimmt. Das Ergebnis ist eine leicht verwittert und lebhaft wirkende Bruchsteinoberfläche.

Am linken Rand des Segments gibt es einen Brückenkopf von Kibri, unter dem ein Feldweg zu dem höher gelegenen Bauernhof und einem Wegkreuz führt. Der gegenüberliegende Brückenkopf steht auf einem zweiten Segment, verbunden mit einer dreibogigen Kibri-Brücke. Den Übergang, gleichzeitig auch Gleistrennung zwischen den beiden Segmenten, bildet die Blechträgerbrücke von Auhagen, die nach Zusammenfügung der Segmentkästen als Gleisverbindung eingerastet und elektrisch angeschlossen werden kann.

Die Auhagen-Brücke soll in Zukunft ein kleines Flussbett überspannen, wobei ich der Gestaltung des Flussbetts sowie dem Arbeiten mit Gießharz mit einigem Respekt entgegensetze. Vielleicht helfen auch hierbei wieder „Feldversuche“. □

### 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) „Dampflok 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
- 14) „Schlafplatz der Schiebeloks“ von Roy Meyer in EJ 4/2018

**Ätztechnik**

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

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

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

**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)

Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin

**MODELLBAHN UMSCHAU**

**BahnWelt TV**

Im Internet auf [www.bahnwelt.tv](http://www.bahnwelt.tv)

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

**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)

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)

Gebäudemodelle, Dioramen, Anlagenbau, Zubehör  
Pl. 99-100 Zgierz 1 P.O. BOX 41 tel./fax 004842 716 81 60  
Kirche Pinnow H0/02/901  
**NEU 2018**

Dorfkirche Rapschagen H0/02/92

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

**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)

**30** Jahre 1988 - 2018  
Modellbahn-Schildhauer

Lokschuppen Hagen-Haspe  
**Exclusive 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-est-ludwig.de](http://www.lesen-est-ludwig.de)

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

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

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

**Der Schienenreiniger**  
Für kontaktfreudige Schienen

[www.schienenreiniger.de](http://www.schienenreiniger.de) Baptist-Hoffmann-Str. 19 • 97688 Bad Kissingen  
info@schienenreiniger.de Tel.: 0971 / 663 45

[www.Beckert-Modellbau.de](http://www.Beckert-Modellbau.de)  
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46  
eMail: becker-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**

Modellbaum Manufaktur Grünig [www.modellbaum.de](http://www.modellbaum.de)  
Wir beGRÜNIGen ihre Landschaften Tel.: 089-31881600



**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

**Time to say goodbye...**

Nach fast 25 Jahren im Dienste der Modellbahn haben wir die Rente durch...  
Wir bedanken uns bei Ihnen mit 30% auf (fast) alles bis zum 15. Juni 2018

Modellbahnland Bonn Königstr. 32-34 • 53111 Bonn  
Tel. 0228 342410 Fax 0228 348919

**Schauen Sie mal auf [www.modellbahnland.de](http://www.modellbahnland.de)**

**DIE SCHÖNSTEN SEITEN UNSERES HOBBYS**

SCHAUNEN SIE DOCH MAL REIN!

Sie finden uns auf:

**facebook**

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

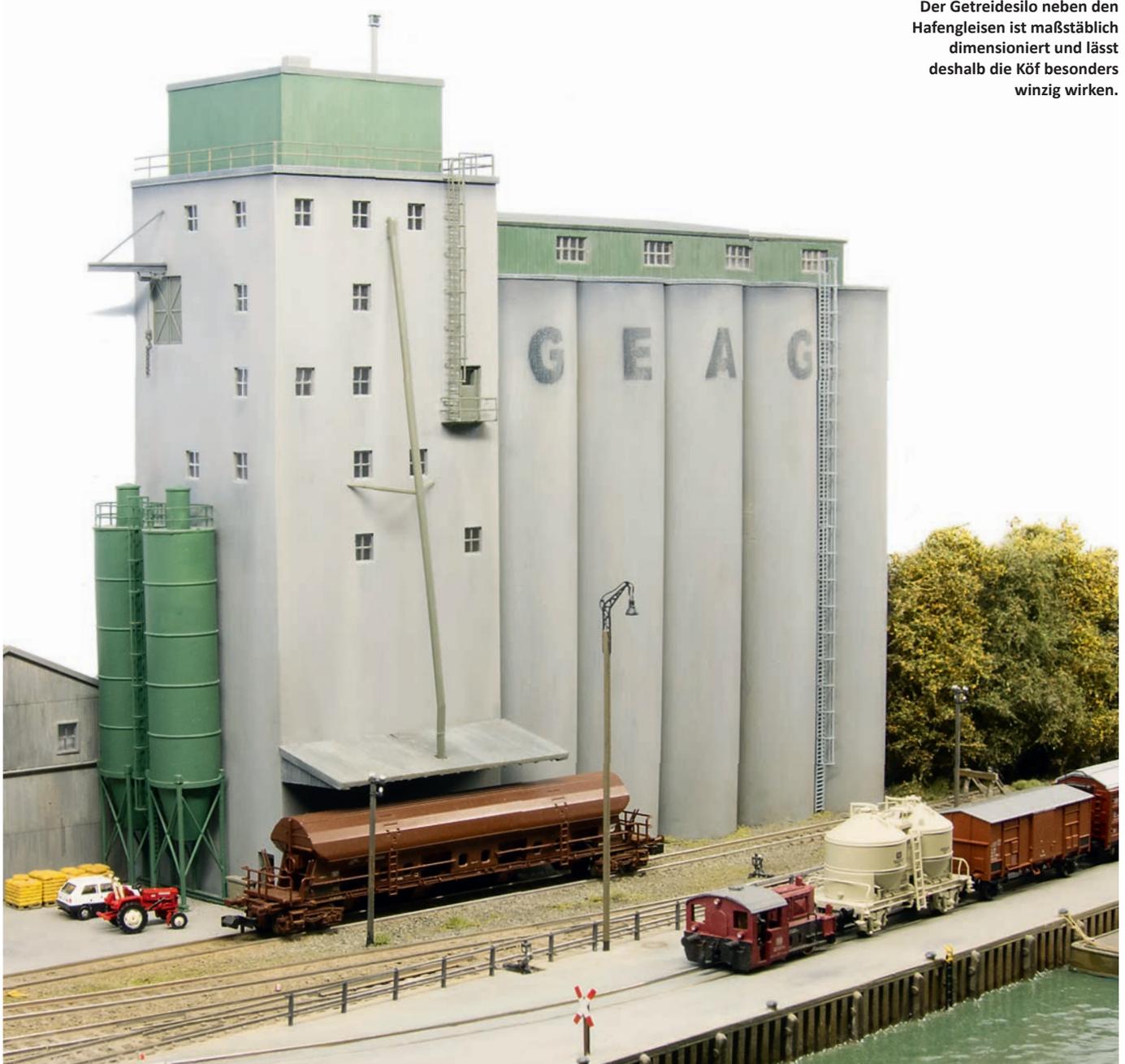
**Modellbahnwerkstatt**  
Ihr Fachgeschäft für Modelleisenbahnen  
Verkauf und Reparatur



**Inhaberin Anna Taxer**  
**A-6322 Kirchbichl • Pfarrgasse 8**  
**Tel. 05332/87488 • Fax 05332/87488-4**  
**info@modellbahnwerkstatt.com**

**ÖFFNUNGSZEITEN:** Dienstag bis Freitag 9-12 Uhr und 14.30-18 Uhr  
Samstag 9-12 Uhr

Der Getreidesilo neben den Hafengleisen ist maßstäblich dimensioniert und lässt deshalb die Köf besonders winzig wirken.



# Nahe am Wasser

Wenn es am Platz für eine Fahranlage fehlt, ist eine Rangieranlage immer noch eine gute Alternative zu nichts. Die Nenngröße N erlaubt dabei trotz aller Einschränkungen großzügiges Bauen, wie dieses Binnenhafen-Motiv zeigt

VON HANS BAUER

Blick über die Anlage nach rechts, etwa von Höhe des Silos aus. Vor dem Kies- und Sandwerk ist der MAN-Triebwagen einer Privatbahn gerade vom Haltepunkt losgefahren.



**S**eit ich denken kann, beschäftige ich mich mit der großen und der kleinen Eisenbahn. Schon als Kleinkind wollte ich lieber zum Münchner Ostbahnhof, nahe der elterlichen Wohnung gelegen, und den Zügen zusehen, als auf den Spielplatz. Ganz um mich geschehen war es im zarten Alter von sechs Jahren, als mir meine Eltern zu Weihnachten eine Arnold-Anfangspackung mit der klassischen preußischen T3 und den obligatorischen drei Güterwagen schenkten. Nach und nach kamen weitere Gleise, Weichen, Häuschen, Waggons, ein Schienenbus und die geniale Simplex-V 100 hinzu. Etliche Anlagen wurden von meinem Vater und mir auf einer ca. 1,50 mal 0,8 Meter großen Platte aufgebaut, umgebaut, verworfen und wieder neu gebaut. So wurde es mir in meiner Kindheit und frühen Jugend nie langweilig mit meiner Eisenbahn.

Danach vorschoben sich meine Prioritäten. Nach etwa zwanzigjähriger Baupause, in der ich aber stets die Fachpresse verfolgte und das eine oder andere Modell erwarb, packte mich nach der Geburt meiner Tochter wieder die Baulust. Eine Eckanlage entstand nach Motiven der Karwendelbahn. Eng wurde es, als auch mein Sohn geboren war: Beide Kinder wuchsen heran und schließlich musste ich das Eisenbahnzimmer räumen. Um nicht ganz auf Eisenbahn verzichten zu müssen, entstand zunächst ein kleines Rangierdiorama.

Später konnte ich mir, nach dem Umzug in eine größere Wohnung, im Flur etwas Platz verschaffen. Mit Hilfe eines Freundes entwickelte ich einen stimmigen Plan für eine Erweiterung des bestehenden Dioramas: Eine Industriebahn mit verschiedenen Anschlüssen sollte es sein. Das Hauptaugenmerk liegt nach wie vor auf dem Rangieren, aber auch ein Haltepunkt für den Personenverkehr stand im Pflichtenheft.

Erfreulicherweise konnte ich eine Nische im Flur für die kleine Anlage nutzen. Sie liegt hinter dem linken Anlagensegment, dem ehemaligen Diorama, und birgt einen dreigleisigen Schattenbahnhof, eine Wendeschleife sowie ein weiteres Abstellgleis. Vom Schattenbahnhof aus führt das Gleis über eine 180-Grad-Kehre aus der Hintergrundkulisse, getarnt durch eine Blechträgerbrücke. Der darauf folgende Ge-



Die gut getarnte linke Zufahrt zur Anlage ...

... und die ebenso gut versteckte rechte.



Der MAN-Schienenbus ist das einzige Fahrzeug für den Personenverkehr auf der Anlage.



Im Kieswerk ist eine Garnitur Muldenkipper befüllt worden. Die 260 drückt sie zum Rangieren unter der Rohrbrücke hindurch in die Kulissee.

In der Gießerei wird ein eigener Breuer-Traktor unterhalten. Damit er überall auf der Anlage fahren kann, ist im Hof eine Wagendrehscheibe eingebaut.

Feine Details wie das filigrane Brückengeländer, die Peitschenlaternen, die Telefonzelle und die Werbung zeigen die Bauqualität dieser kleinen Anlage.

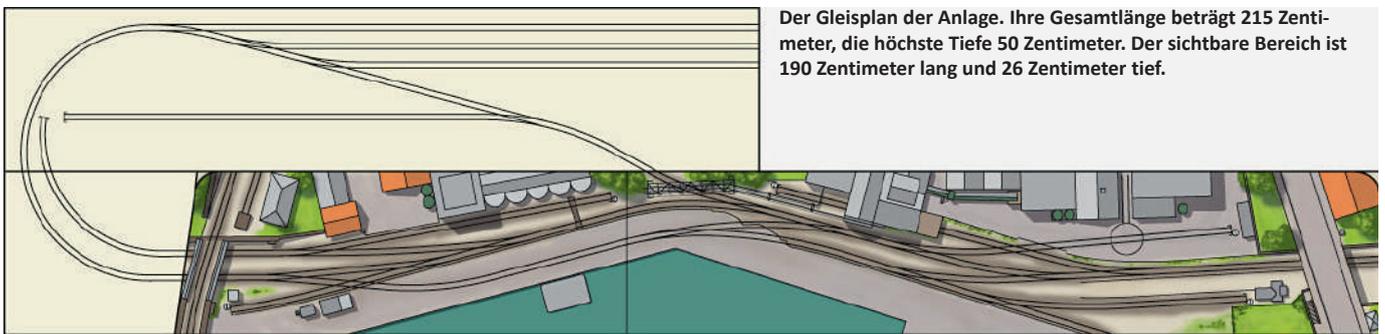




Am Bahnsteig steht ein Handkarren für das Gepäck der Fahrgäste bereit.



Viele feine Details bereichern den Hof der Siloanlage.



Der Gleisplan der Anlage. Ihre Gesamtlänge beträgt 215 Zentimeter, die höchste Tiefe 50 Zentimeter. Der sichtbare Bereich ist 190 Zentimeter lang und 26 Zentimeter tief.

treidehandel mit seinem großen Speichergebäude wird über eine Spitzkehre erreicht. An der Anlagenvorderkante hat die Bahnhofsköf ihr Wartegleis, das sinnvollerweise mit einer Tankanlage ausgestattet ist. Dort beginnt auch das Becken eines Binnenhafens, das sich im Vordergrund über fast die Hälfte des gestalteten Bereichs zieht.

Auf dem rechten Anlagenteil zweigt gleich rechts neben der Trennkante ein Gleis zu einem fiktiven Stahlwerk ab. Unter einer Rohrbrücke hindurch verschwindet es ganz schnell in der Kulisse, wo es zum Schattenbahnhof führt. Dieses Gleis eignet sich nicht nur vorzüglich zum Verstecken von mit Röhren beladenen Ganzzügen, sondern es bildet auch zusammen mit dem erwähnten 180-Grad-Bogen die Wendeschleife. Sie ist zwar nicht ganz vorbildgerecht, aber ungemein praktisch.

Danach folgt ein Kies- und Sandwerk, das praktischerweise über Förderbänder die benachbarte Gießerei mit dem für den Sandformguss benötigten Quarzsand versorgt. Natürlich verfügen beide Werke über je ein Anschlussgleis. Auf Höhe der Gießerei befindet sich auch der Haltepunkt, der von einer Straßenbrücke mit Treppenabgang gequert wird. Angedeutete kleinstädtische Bebauung schließt die Anlage ab. Nach rechts ist eine Erweiterung möglich. Momentan schließt dort aber nur ein unbebautes Segment mit einer Gleisharfe an.

Gebaut ist die kleine Anlage nach Epoche-IV-Vorbild. Die Kenne ich noch aus meiner Kindheit und Jugend, was beim Gestalten sehr hilfreich ist.

Die Kästen der beiden Anlagensegmente bestehen aus zehn Millimeter dickem Sperrholz. Darauf wurden Peco-Gleise ohne Dämmung verlegt. Den Asoa-Schotter fixierte ich mit der bekannten Spülmittel-Wasser-Weißbleim-Lösung. Auf der an den Ecken ausgerundeten Hintergrundkulisse liegt ein Beleuchtungskasten, der mit seinen Leuchtstofflampen die Anlage in ein diesig-herbstliches Licht taucht.

Mit Hartschaum und Spachtelmasse wurde die Landschaft geformt. Stützmauern und Brückenwiderlager entstanden aus Kibri-Mauerplatten. Die Blechträgerbrücke ist ein Eigenbau aus Polystyrol. Die Straßenbrücke entstammt dem Sortiment von Ndetail. Für das Speichergebäude, das Kieswerk und die Fabrik wurden stark abgeänderte Bausätze des amerikanischen Herstellers Walthers verwendet.

Begrünt wurde mit Woodland-Turf und Fasern von MiniNatur. Filigranbüsche vom gleichen Hersteller erzeugen eine frühherbstliche Stimmung. Die Wasseroberfläche besteht aus grünlich gefärbter Spachtelmasse und mehreren Überzügen mit Glanzlack.

Viel Wert lege ich auf Details, die den Sortimenten der einschlägigen Kleinseri-

enhersteller entnommen wurden oder die ich selbst gebaut habe. So steuerte Weinert Lampen, Lademaß und Weichenlaternen bei, Ndetail zeichnet für viele Geländer und Aufstiegsleitern verantwortlich. Vom rührigen, aber wenig bekannten Hersteller PTLBahn kommen die ausgezeichneten Gitterboxen und Paletten zur Ausgestaltung des Fabrikhofs. Die Firma EtchIT liefert das Förderband.

Sämtliche Gebäude wurden bemalt und mit dem Airbrush und Puderfarben patiniert. Ebenso erhielten Gleise und Wege eine Alterung.

Die technische Ausstattung ist minimalistisch. Sämtliche Weichen werden manuell über Stellstangen vom Anlagenrand umgelegt. Gefahren wird digital mit der alten Mobile Station von Trix. Glockenankermotoren in Verbindung mit den sehr kleinen Lokdecodern von CT-Elektronik sorgen für ausgezeichnete Fahreigenschaften der eingesetzten Loks.

Mit der Gestaltung der Anlage bin ich weitgehend fertig. Das eine oder andere Detail wird aber sicher noch dazukommen. Als Nächstes will ich sämtliche Loks und Waggonen realistisch altern. Auch werden die vielen Schwarzfahrer ihre Autos demnächst zulassen und Kfz-Schilder anbringen.

Natürlich denke ich auch schon an eine Streckenfortsetzung, bin mir aber über das Thema noch nicht ganz im Klaren. □



Diese **Anlage** ...

... kann leider nicht am

# 13. Modellbau- Wettbewerb

teilnehmen, denn sie gehört einem VGB-Mitarbeiter.

**ABER IHRE KANN!**

DIESE PREISE WARTEN AUF SIE:

1. Preis: 1000 Euro
2. Preis: 750 Euro
3. Preis: 500 Euro

4. Preis: 250 Euro plus ein Jahres-Abo des EJ
5. Preis: 250 Euro
6. – 10. Preis: je ein Jahres-Abo des EJ

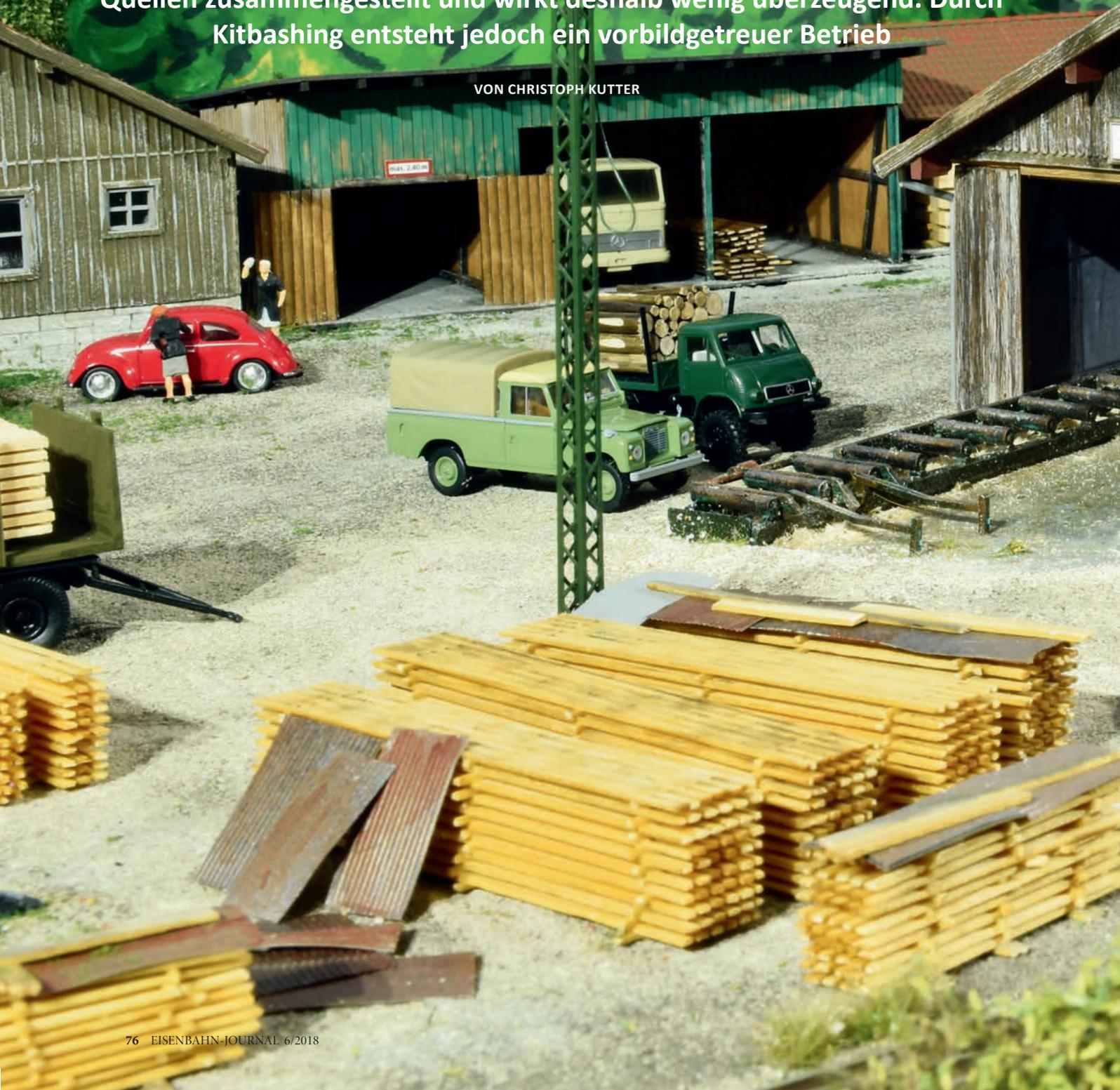
- Schicken Sie uns bis zum **30. September 2018** mindestens 20 veröffentlichungsfähige Bilder (JPG, 300 dpi Auflösung, nicht unter 3 MB), eine Beschreibung sowie einen Plan Ihrer Anlage, Ihres Diorama oder Moduls. Die Arbeiten müssen fertig gestaltet sein, bei Ellok-Betrieb muss eine Oberleitung vorhanden sein und die Gleise müssen farblich behandelt sein.
- Teilnahmeberechtigt sind nur Arbeiten, die noch nicht in einer Modellbahnzeitschrift veröffentlicht worden sind.
- Alle eingesandten Arbeiten dürfen bis zur Veröffentlichung des Jurybogens keiner anderen Publikation angeboten werden, Veröffentlichungsversuche von Dritten sind zu unterbinden. Ausgenommen sind Kurz-Vorstellungen von bis zu vier Bildern im Rahmen von Ausstellungsberichten.

- Alle Arbeiten, die innerhalb dieses Wettbewerbs veröffentlicht werden, erhalten das EJ-übliche Honorar. Der Einsender räumt der VGBahn das honorarfreie Zweitveröffentlichungsrecht (auch Lizenz) ein.
- Senden Sie Ihre Unterlagen an: Eisenbahn-Journal/VGB, Stichwort 13. Modellbau-Wettbewerb, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck
- Die Redaktion behält sich vor, Arbeiten abzulehnen. Alle von der Redaktion akzeptierten Arbeiten werden im Eisenbahn-Journal veröffentlicht. Sie nehmen an der Bewertung durch die Lesjury teil und haben die Chance, einen der Preise zu gewinnen. Mitarbeiter der VGBahn und deren Angehörige sind nicht zugelassen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

# Vom Lokschuppen zum Sägewerk

Kibris „Sägewerk Brettschneider“ erfreut durch kompakte Abmessungen und einen gut gefüllten Karton. Leider ist das Modell aus unterschiedlichen Quellen zusammengestellt und wirkt deshalb wenig überzeugend. Durch Kitbashing entsteht jedoch ein vorbildgetreuer Betrieb

VON CHRISTOPH KUTTER

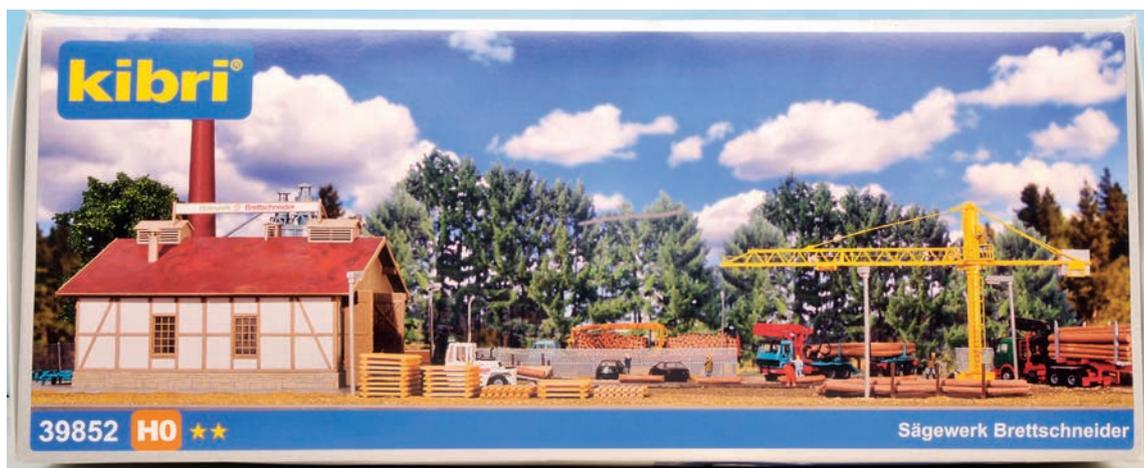




Das Sägewerk von C. & M. Andrun wird von einer Schmalspurbahn mit Holznachschub versorgt.  
FOTO: THERESA HÖLLERER

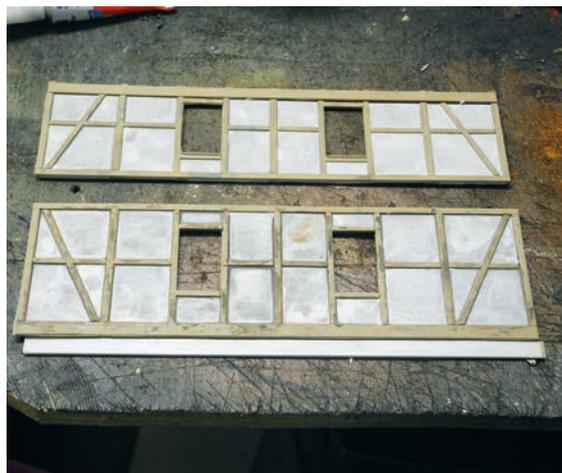
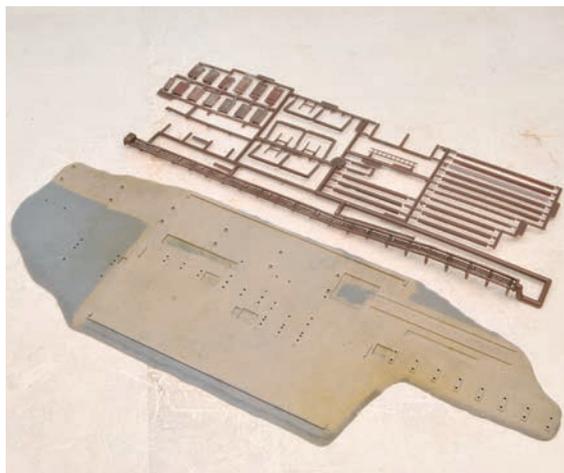
Kibris reichhaltig  
ausgestatteter  
Sägewerk-Bausatz  
39852 bietet sogar  
noch mehr Inhalt, als  
auf dem Deckelfoto zu  
sehen ist – allerdings  
nicht den Kran.

FOTO: KU. ALLE ANDEREN  
FOTOS DIESER DOPPEL-  
SEITE: THERESA HÖLLERER



Zu Baubeginn wird  
gründiert: die Boden-  
platte betonfarben  
und die Holzteile  
braun/grau.

Innen: Die Seiten-  
wände des Hauptge-  
bäudes sind für ein  
Sägewerk zu hoch. Sie  
werden deshalb um  
zweimal einen Zenti-  
meter gekürzt. Vorne  
eine Originalwand,  
hinten die gestutzte.

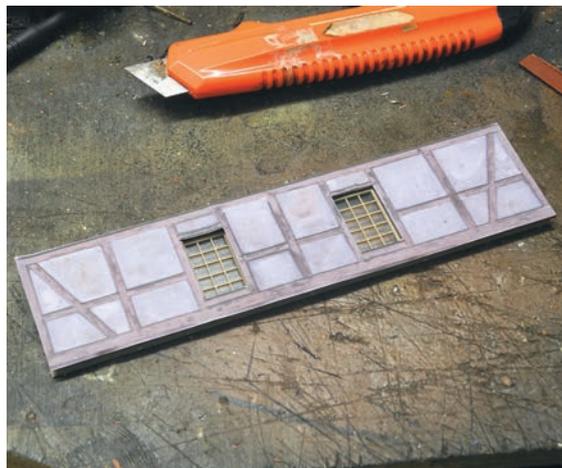
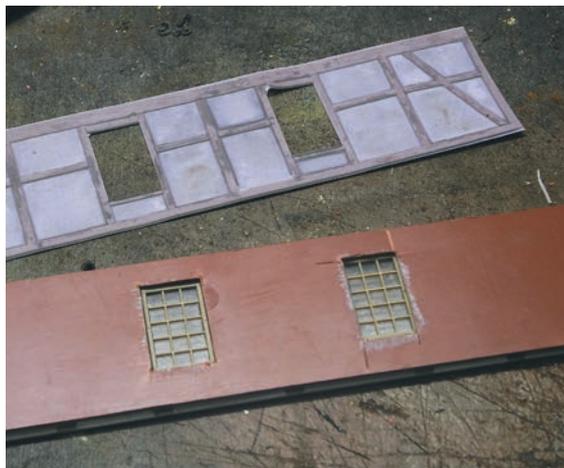


Weil die Innen-  
wände gut zu sehen  
sind, sollte man sie  
gestalten und auf eine  
vorbildgerechte Stärke  
bringen. Dazu wird  
erst aus einer Mauer-  
platte ein Doppel  
gesägt, dann klebt  
man Mauerplatten-  
reste als Abstands-  
halter um die Fenster-  
öffnungen. Schließlich  
setzt man die Fenster-  
gläser und -rahmen  
ein (innen).



Eine ausgeschnittene  
Farbkopie der Gebäu-  
dewand dient als  
Innenverkleidung. Sie  
wird auf die Rückseite  
der zuvor ausgesägten  
Mauerplatte geklebt.

Innen: Das fertige  
Wandteil: maßstäb-  
liche drei Millimeter  
stark und auf beiden  
Seiten gestaltet. Hier  
die Innenseite.





Innen: Der Aufbau beginnt: Erst ist die zusammengebaute, bemalte und patinierte Inneneinrichtung an der Reihe, dann die gerade fertiggestellte Außenwand.

Die zweite Langwand des Bausatzes wird geteilt, ein Fenster durch eine Mauerplatte verschlossen.



Innen: Danach verklebt man die Wandteile mit vertauschten Positionen über Eck. Die Innenverkleidung entsteht aus Kaffee-Umrührhölzchen.

Eine halbierte Bahnhofstoilette von Auhagen dient als Waschraum für die Arbeiter und Materiallager.

**H**auptgebäude des Brettschneiderischen Betriebs ist der altbekannte zweistöckige Lokschuppen 39438. Das hat Vor- und Nachteile: Positiv ist, dass der Lokschuppen noch aus einer Zeit stammt, in der man bei Kibri Wandoberflächen leicht uneben gestaltet hat, was nach etwas farblicher Behandlung deutlich vorbildgerechter wirkt als die heute üblichen glatten Wände. Außerdem ist das Fachwerk gleich mitgespritzt und leicht erhaben, was nach wie vor einen klaren Pluspunkt gegenüber aufgedrucktem oder aufgeklebtem Fachwerk darstellt. Weniger gut ist, dass der Lokschuppen eben ein Lokschuppen und keine Werkshalle ist, was einige Änderungen nötig macht.

Begonnen wird der Bau mit der zahlreichen Inneneinrichtung. Leider bereitet dieser Part weniger Vergnügen, denn aus der, wie seit Jahrzehnten bei Kibri üblich als Schwarzweißzeichnung ausgeführten Bauanleitung kann man als Bastler den Zusammenbau der größeren Maschinen eher erraten als ersehen. Auch eine Ansicht der fertigen Geräte, an der man sich beim Bau zusätzlich orientieren könnte, fehlt leider. Andere Anbieter sind auf diesem Gebiet meilenweit voraus.

Unter diesen Voraussetzungen muss es Ziel des Modellbauers sein, die Maschinen im Sägewerk einigermaßen „echt“ wirken zu lassen – Fachleute mögen ein Auge zudrücken. Das ist eigentlich schade, denn bei Kibri hat man sich einst mit dem Interieur des Sägewerks wirklich Mühe gegeben und auch beim Formenbau viel Aufwand getrieben.

### EINZELN LACKIEREN

Wichtig ist, die Elemente der Inneneinrichtung nicht, wie in der Bauanleitung vorgelesen, gleich auf die Grundplatte zu kleben. Wer sie lackieren will – und das ist nicht nur angesichts des türkisen Kunststoffes dringend zu empfehlen –, muss dies vorher tun. Manche Maschinen (beispielsweise das Sägegatter, Bauschritt 5) sind sogar nur teilmontiert lackierbar, weil man sonst wichtige Baugruppen nicht mehr erreichen kann. Beispiele für die Farbe von Maschinen und anderen Einrichtungen findet man zahlreich im Internet. Dort sieht man auch schön, wie stark verschmutzt ein Sägewerk sein kann.

Nach Aussage eines Freundes, dessen Großvater ein Sägewerk besaß, ist allerdings

zumindest für die 60er und 70er Jahre für alle Maschinen ein blasses Grün zu wählen, da der damals vorherrschende Lieferant, die Traditionsfirma Möhringer, ihre Produkte ausschließlich so lackierte ([www.moehringer.com](http://www.moehringer.com)).

Der Grundfarbe folgt bei allen Geräten die Detailbemalung, denn natürlich sollten Sockel, Sägeblätter, Zangen, Förderrollen usw. nicht in der gleichen Farbe wie der Rest der Maschine gehalten sein. Leider wird man dabei von Kibri völlig allein gelassen, auch das Internet hilft nur beschränkt.

Während die Maschinen trocknen, bekommt die Grundplatte einen Anstrich mit Betonfarbe von Heki. Wenn diese getrocknet ist, tönt man sie noch etwas in bräunlichen und grauen Tönen mit verdünnter Acryl- oder Wasserfarbe, denn selbstverständlich ist ein Betonboden nie sauber, schon gar nicht in einer Werkshalle. Auch alle braunen (holzfarbenen) Teile erhalten noch am Spritzling eine Patina.

Sind alle Maschinenteile lackiert und zusammengeklebt, kann man sie eines nach dem anderen nach Bauplan montieren. Dabei ist auf einen sauberen Sitz zu achten, da die Aussparungen und Löcher in der Grundplatte sehr knapp bemessen sind.

Im rechten vorderen Teil des Gebäudes muss ein Stück Wand neu gebaut werden. Es entsteht aus Kunststoff-Bretterplatten und wird mit einem Schiebeter ausgestattet.



Innen: Das Tor schließt bündig mit dem Materiallager ab.



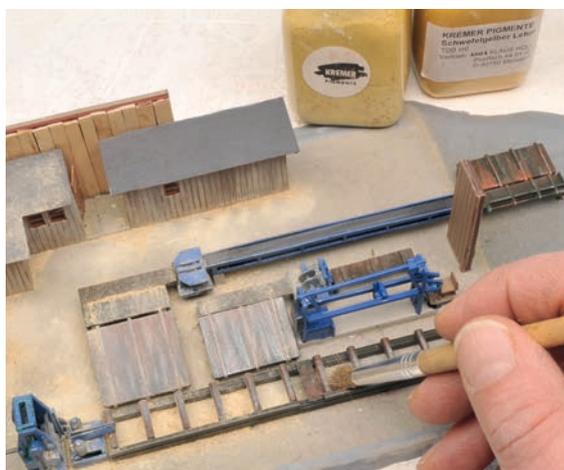
Dieses Wandelement ist im Bereich der tragenden Seitenwand drei Millimeter stark, vorne durch zwei aneinandergeliebte Bretterplatten jedoch nur zwei Millimeter.



Innen: Betrachtern bietet das offene Schiebeter einen guten Blick auf die Inneneinrichtung.



Für die Grundpatina des Innenraums eignet sich die Pigmentfarbe „Heller Schmutz“ von Asoa sehr gut.



Innen: Extra abgeraspelte feine Holzspäne werden im Bereich des Sägegatters verteilt.



Zum Fixieren von Pigmentfarbe und Holzfasern dienen Wasser-Weißleim-Gemisch sowie der spurlos auftrocknende Sprühkleber von Modellbaum-Manufaktur Grünig.



Innen: Auch die Dächer der Einbauten werden beim Patinieren nicht verschont.

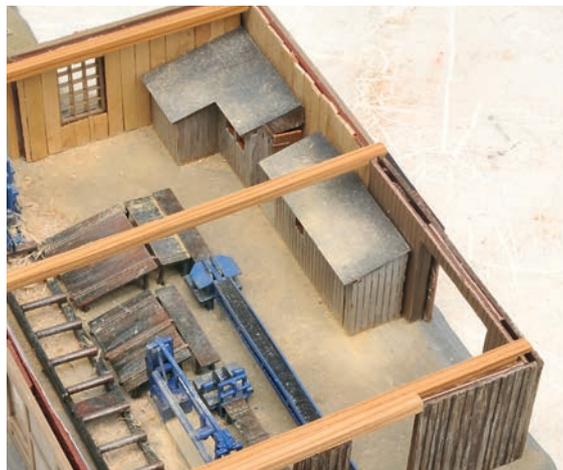


FOTO: THERESA HÖLLERER



FOTO: THERESA HÖLLERER

Der Lieferbereich des Sägewerks: Baumstämme werden von einer Schmalspurbahn geliefert und per Gabelstapler entladen. Der Stapler hebt sie auch auf das Förderband, das die Stämme ins Gebäude befördert. Durch den Umbau ist die Rückwand des Sägewerks weitgehend geschlossen, beim Originalbausatz sind hier zwei große, aber völlig überflüssige Tore vorhanden. Der Staubsilo ist nach Plan zusammengebaut und wurde lediglich patiniert.



Auch vor dem Sägewerk liegen viele Holzpartikel herum. FOTO: THERESA HÖLLERER

Wegen seiner Abstammung vom Lokschuppen ist das Kibri-Sägewerk ein überdurchschnittlich hohes Bauwerk mit umgerechnet etwa fünfeinhalb Meter hohen Toröffnungen. Als Stirnseiten sind vorne und hinten die gleichen Bauteile vorgesehen, so dass das Modell beidseitig offen ist. Dadurch ist zwar die reichhaltige Inneneinrichtung recht gut zu sehen, das Modell wirkt aber sehr hochbeinig und unnötig luftig.

Um das zu ändern, werden die Seitenwände gekürzt: Der Steinsockel fällt ersatzlos weg, oberhalb der Fenster wird die Wandfläche zwischen Sturz und Querbalken herausgesägt. Beide sind je einen Zentimeter hoch, was das Bauwerk um die Höhe eines H0-Männchens niedriger werden lässt. Oberhalb der Maschinen bleibt dennoch ausreichend Luft.

## ANSTÄNDIGE WÄNDE BAUEN

Weil man durch die Tore das Innere des Sägewerks schön betrachten kann, sollte man auch die einsehbaren Wände gestalten. Im Bereich der Tore und Fenster muss zudem eine realistische Wandstärke nachgebildet werden. Die ganze Mühe mit der Innendetaillierung wäre sonst vergebens.

Üblicherweise sind Außenwänden zwischen 24 und 49 Zentimeter dick. Geht man von der Stärke der Fachwerkbalken aus (drei Millimeter), sollte die Wand so stark

sein wie sie. Drei Millimeter bleiben in der Realität zwar an der unteren Stärkegrenze (26 Zentimeter), doch hat die Wand des Sägewerks ja nur das Dach und keine Zwischenböden zu tragen.

Praktischerweise sind die üblichen Kunststoffmauerplatten einen Millimeter stark. Daher bietet es sich an, aus einer Platte mit glatter Oberfläche ein Doppel der überarbeiteten Außenwand zu sägen (minus jeweils zwei Millimeter an den Schmalseiten). Auch die Fenster sägt oder schneidet man aus, feilt die Kanten gerade und die Ecken rechtwinklig. Dann klebt man auf die Innenseite der Außenwand entlang der Fensteröffnungen sowie seitlich davon Abstandshalter, ebenfalls aus Ein-Millimeter-Mauerplatten-Material. Auch Fensterglas und Fensterrahmen werden jetzt eingebaut. Anschließend klebt man die zweite Mauerplatte auf die Abstandshalter und erhält somit eine solide wirkende, drei Millimeter starke Hausmauer. Wer eine verputzte Wand darstellen will, streicht sie weiß. Will man die Wand roh haben, legt man die Außenseite auf einen Fotokopierer, schneidet die Kopie aus und tapeziert damit die Innenwand. Auch eine Bretterverkleidung ist möglich. Festgeklebt wird die Wand einstweilen aber noch nicht.

Soll das Innere des Sägewerks nicht nur von vorne, sondern auch von einer Seite aus betrachtet werden können, ist es sinnvoll, diese offen zu gestalten. Aus diesem Grund

wurde hier die zweite Seitenwand des Kibri-Bausatzes nicht wie vorgesehen verwendet, sondern durchgesägt. Der ursprünglich linke Teil der Wand schließt jetzt die schlecht einsehbare hintere Stirnseite des Gebäudes, der rechte Teil die Hälfte der Seite. Auch diese Wand wurde auf drei Millimeter Stärke gebracht, zur Abwechslung aber innen mit Bohlen aus Echtholz (Kaffee-Umrührstäbchen) verkleidet.

## „HÄUSL“ IM HAUS

Eine in der Mitte durchgesägte Bahnhofs-toilette von Auhagen bildet die Einbauten, von denen der eine Garderobe, Waschraum und Toilette der Belegschaft beherbergen, der andere als Ersatzteil- und Betriebsmittelager dienen kann. Auch die überschüssigen Bausatzteile 111 bis 113 können für einen solchen Einbau verwendet werden, nur sind dann eine Türe und das Dach zu ergänzen.

Ebenfalls aus dem Hause Auhagen stammt die Bretterwand-Platte, mit der der Rest der Seitenwand sowie die übrigen Stirnwandteile geschlossen werden. Der Bau erfolgt wie beschrieben. Anders als beim Originalbausatz vorgesehen, bekommt die Seitenwand im verbretterten Bereich ein geöffnetes Schiebetor eingebaut, damit man später von der Anlagenvorderkante einen Blick ins Innere des Sägewerks werfen kann. Für das Tor selbst werden zwei



Innen: Das Dach wird aus zwei Ziegelplatten neu gebaut, da das Originaldach mit Rauchabzügen und einem Aufsatz ausgerüstet ist. Es wird durch zusätzliche Träger versteift.

Die Dachneigung entspricht der ursprünglichen, da die Giebelstücke übernommen werden.



Innen: Die neue Vorderseite des Sägewerks erscheint ganz im „Holz-Look“. Tore gib es keine, da sie wegen der durchgeführten Maschinen nicht zu schließen gewesen wären.

Zur Gestaltung des Lagers für Holzschnitt eignen sich die gelaserten Bretterstapel von Noch besonders gut.



Innen: Aus allerlei Holzresten sowie langen Streichhölzern entstanden Balken- und Bohlenstapel.

Feines Wellblech, lackiert und rostfarben patiniert, dient als Wetterschutz, der von alten Brettern beschwert wird.

der überflüssigen Torflügel des Lokschupens verwendet. Die Bemalung des außen angewitterten Holzes erfolgt in vereinfachter Emmanuel-Nouaillier-Technik.

Bevor man diese Wandteile festklebt, ist das Innere des Sägewerks zu verschmutzen. Dabei sollte man sich keinesfalls zurückhalten, denn bei der Verarbeitung von Holz ist das Entstehen größerer Mengen von Sägemehl und -staub unvermeidbar. Beide lagern sich überall im Gebäude und auf dem Areal ab.

Sehr gut zur Nachbildung von Sägemehl geeignet ist hellbeige Pigmentfarbe,

hier von Asoa. Sie wird mit einem alten Pinsel üppig überall im Inneren des Sägewerks verteilt, also auf Maschinen und andere Geräte, den Boden und die Dächer der Einbauten. Fixiert wird die Farbe mit einem matt, farblos und rückstandsfrei trocknenden Sprühkleber, beispielsweise dem der Modellbaum-Manufaktur Grüngig. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass der verwendete Kleber auch wirklich die drei genannten Eigenschaften aufweist, da sonst alle bisherige Bastelmühe vergebens war.

Dem Sägemehl folgt im Bereich des Sägegatters sowie der darauf folgenden Roll-

bahn noch etwas größeres Material, das sich durch Befeilen eines Stücks Abfallholz gewinnen lässt. Diesmal ist Wasser-Weißleim-Gemisch mit einem guten Schuss Entspannungsmittel der Klebstoff der Wahl. Wenn alles getrocknet ist, können die Wände des Gebäudes festgeklebt werden. Zur Stabilisierung leimt man drei Querbalken aus Vier-mal-vier-Millimeter-Holzprofilen ein, deren Länge der Gebäudebreite entspricht. Damit sie nicht zu sehr aufragen und durch die Tore besser sichtbar sind, werden sie um zwei Millimeter abgesenkt. Dazu sägt man die Balken etwa vier Millimeter hinter ih-



Der fertige Lagerplatz für Schnittholz. Ganz links drei Stapel Schwartenbunde, die als Abfallprodukt zum Heizen verkauft werden. Das Bürogebäude rechts im Hintergrund entstand aus überzähligen Teilen des Bausatzes. FOTO: THERESA HÖLLERER

ren Enden zur Hälfte quer ein und trennt dann mit dem Bastelmesser zu den Enden hin das Holz heraus.

Dies getan, ist das Dach an der Reihe. Nach all der Mühe mit der Innengestaltung sollte es abnehmbar sein. Für die Giebelseiten lassen sich gut die Stirnwandteile aus dem Bausatz verwenden. Sie werden in Höhe der Toroberkante abgesägt, mit den Dachüberständen versehen und koloriert. Wer sich nicht an den überflüssigen Oberlichtern des Lokschuppens stört, kann nun einfach das Dach entsprechend der Bauanleitung zusammenkleben.

Realistischer jedoch ist ein glattes Dach. Es entsteht aus zwei passend zugesägten Kunststoffplatten (hier von Vollmer), die man mit Firstelementen von Auhagen komplettiert. Zwecks Stabilisierung und als Träger von LEDs kann man das Dach noch mit einem einfachen Gebälk aus Viermalvier-Millimeter-Leisten ausstatten. Mit Hilfe einer zuvor auf ein Brettchen gezeichneten Schablone lassen sich die Dachträger schnell anfertigen. Befestigt werden sie mit Sekundenkleber-Gel, und zwar so, dass die beiden äußeren Träger im Dach direkt an die äußeren Querbalken anschließen. Dadurch sitzt das Dach stabil auf dem Haus. Stattet man das Gebäude mit Dachrinnen

aus, so darf man die Fallrohre nur an seinen Ecken festkleben, nicht aber mit den Dachrinnen verbinden.

Ebenfalls nicht verkleben darf man dann die beiden Absaugrohre des Sägemehl-Silos, der nach Bauanleitung entsteht. Er wird so neben dem Hauptgebäude platziert, dass die Enden der Rohre das Dach oberhalb des Sägegatters berühren.

### ABFALLNUTZUNG

Hat sich die Bausatzschachtel so weit geleert, bleibt eine ganze Menge an Spritzlingen übrig, die entweder überflüssig sind (so der Schornstein) oder von denen die Bauanleitung nichts weiß. Zu diesen zählen auch Teile eines zum Lokschuppen gehörenden rückseitigen Anbaus. Aus ihnen lässt sich ein Nebengebäude bauen, das beispielsweise das Büro des Betriebs beherbergen kann. Auch passende Dach- und Steinsockelteile sowie Fenster, Dachrinnen und eine Türe sind vorhanden. Was fehlt, ist nur die Rückwand. Sie muss aus einem Stück Bastelplatte ergänzt werden.

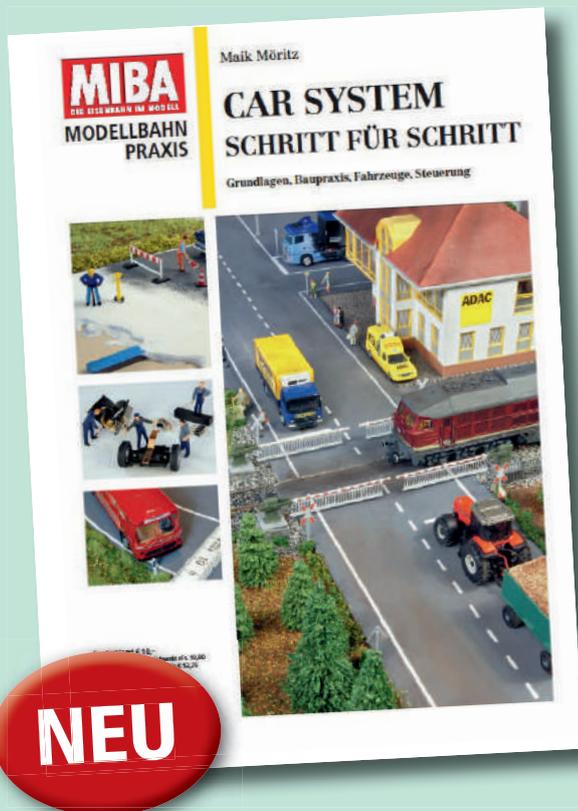
Ähnliches gilt für zwei kleinere Druckkessel, die eine schöne Wagenladung ergeben. Dazu mehr in einer der nächsten EJAusgaben.

Typisch für ein Sägewerk sind die großen Lagerflächen vor und hinter dem Gebäude. Sie sind vom Produktionsablauf bedingt: Auf der Rückseite, wo die lange Rollenbahn zum Sägegatter führt, sind die zu verarbeitenden Baumstämme gestapelt. Sie werden per Bahn, Lkw oder beidem angefahren. Zur Entladung ist in älteren Betrieben eine Schrägrutsche aus Holzbalken oder Stahlprofilen vorhanden, in moderneren ein Kran oder kräftiger Gabelstapler.

Auf der anderen Seite des Sägewerks warten die hergestellten Produkte auf ihre Abholung: Balken, Bretter, Planken usw. Leider hinterlassen die im Bausatz enthaltenen Kunststoffimitate auch bemalt keinen sonderlich guten Eindruck und sind ohnehin viel zu wenige. Man sollte daher in die Tasche greifen und sich die feinen lasergeschnittenen Bretter und Bretterstapel von Noch gönnen.

Selbstbauten diverser Stapel aus 0,2 Millimeter starkem Balsaholz, langen und kurzen Streichhölzern, Holzprofilen sowie allerlei anderen Materialien ergänzen den Lagerplatz. Nicht zu vergessen sind jeweils die Unterleg- und Distanzhölzer zwischen den Bretter- und Balkenlagen sowie zumindest bei einem Teil der Stapel die Abdeckungen aus Wellblech, Brettern oder Planen. □

# Profitipps für die Praxis



Neben der Modellbahn ist der funktionsfähige Straßenverkehr zu einem festen Bestandteil vieler Anlagen geworden. MIBA-Autor Maik Möritz zeigt in dem neuen Praxisband zunächst die Grundlagen des Car Systems auf, um dann in zahlreichen Schritt-für-Schritt-Anleitungen inklusive detaillierter Stücklisten konkret den Nachbau zu schildern. Angefangen vom Straßenbau mit Eisendraht oder Magnetstreifen über die Modifizierung angetriebener Fahrzeuge bis hin zur kompletten Verkehrssteuerung mit Elektronik und Digitalkomponenten gibt es jede Menge Tipps und Tricks für einen spannenden Fahrbetrieb. Verladeabläufe und Einsatzfahrten von Feuerwehr und Rettungsdienst sind dabei ebenso vertreten wie viele interessante Betriebsszenarien an den Schnittstellen von Straße und Schiene.

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

**Best.-Nr. 15087455 | € 10,-**

**NEU**

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



Best.-Nr. 150 87444



Best.-Nr. 150 87445



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447



Best.-Nr. 150 87448



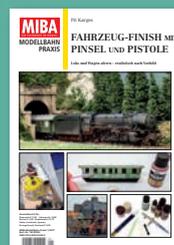
Best.-Nr. 150 87449



Best.-Nr. 150 87450



Best.-Nr. 150 87451



Best.-Nr. 150 87452

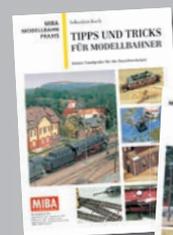


Best.-Nr. 150 87454

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



**Jetzt als eBook verfügbar!**



Best.-Nr.  
150 87432-e



Best.-Nr.  
150 87427-e

**Je eBook € 8,99**

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



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

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/534 81 0, Fax 0 81 41/534 81 -100, E-Mail [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de), [www.miba.de](http://www.miba.de)





DIE NEUE „GEBELE“ – TEIL 2

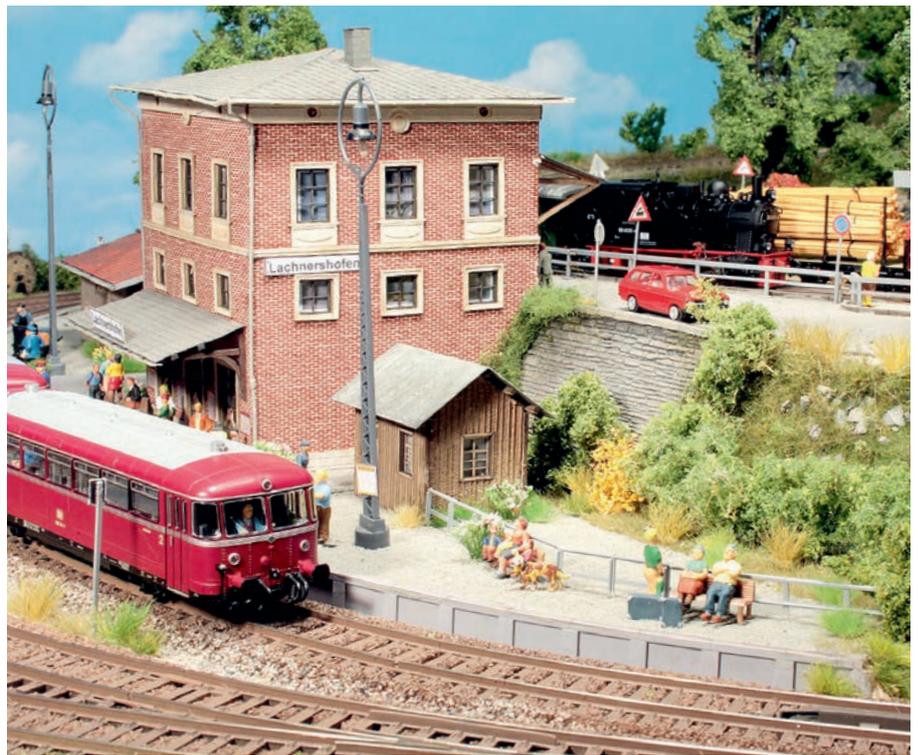
# Wie richtig – nur schmaler

Auf seiner neuen 1,6-Quadratmeter-Anlage hat Karl Gebele sowohl eine Normal- als auch eine Schmalspurstrecke integriert. Das Verlegen von H0e-Gleis ist keine Hexerei. Es sind lediglich ein paar Grundlagen zu beachten, wenn die kleinen Züge später sicher fahren sollen

VON KARL GEBELE



Ein Schmalspurzug mit Tillig-Lok und Liliput-Wagen rollt im Bahnhof ein. Dank des Ausweich- und des Abstellgleises ist auch im H0e-Teil der Anlage ein Betrieb mit zwei Zügen möglich. Zu beachten ist das Empfangsgebäude, das von der Rückseite her recht bescheiden wirkt.



Der Bahnhof von vorne. Deutlich ist der Lageunterschied zwischen Voll- und Schmalspurstrecke.

Nach dem Verlegen der H0-Gleise war die Schmalspurstrecke an der Reihe. Generell geht man beim Verlegen von H0e-Material genauso vor wie bei der Vollspur, nur ist noch mehr auf genaues Arbeiten zu achten. Die leichten H0e-Fahrzeuge vertragen Schludrigkeiten deutlich weniger als ihre großen Kollegen und entgleisen entsprechend schneller. Wer aber von Haus aus Sorgfalt beim Gleisbau walten lässt, dürfte weder beim Bau noch später beim Betrieb Probleme haben.

Wie bei H0 beschrieben, werden zunächst die Gleise ausgelegt und die Trasse aufgezeichnet. Anschließend sägt man diese aus und baut sie fest ein. Bei dieser Anlage verläuft die Trasse in einer verschlungenen Acht. Damit waren Steigungen unumgänglich, ebenso wie Über- und Unterführungen für Schiene, Bach und Straße (Bild 1).

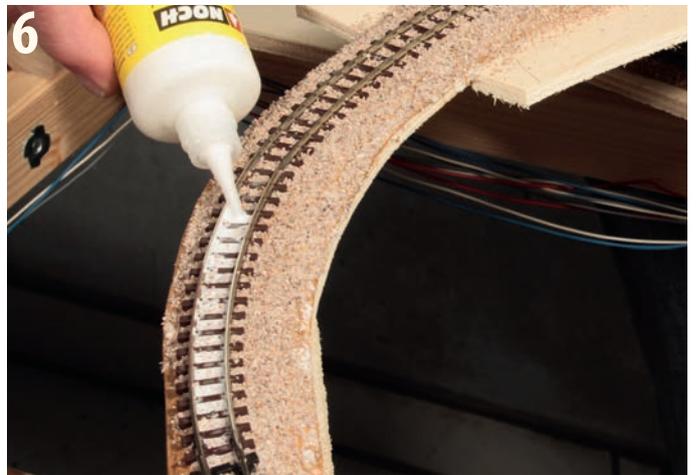
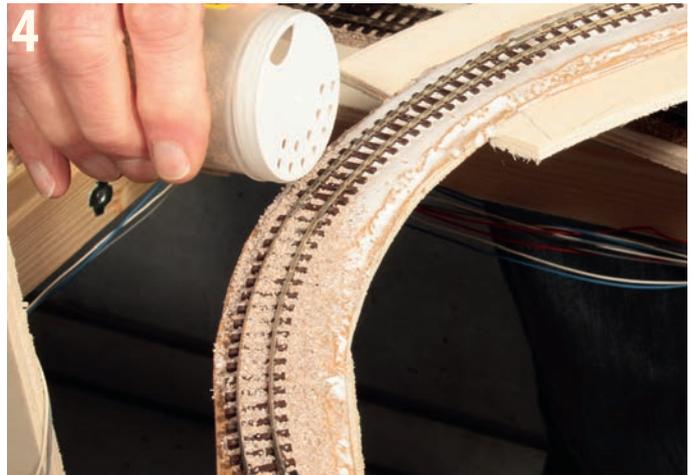
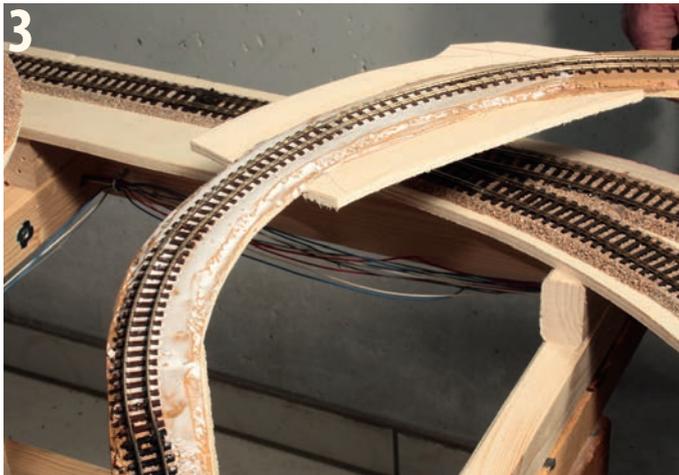
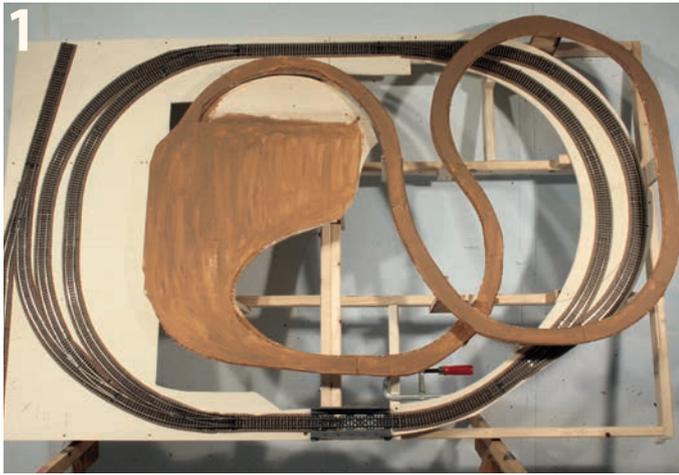
Da es für H0e-Gleis keine Mössmer-Gleisbettung gibt, verlegte ich die Gleise direkt in ein Schotterbett. Als Erstes wurde eine vier Millimeter starke Isoliertapete auf die Trasse geklebt und diese dann mit brauner Farbe grundiert. Nachdem die Farbe trocken war, wurde die Gleistrasse Stück für Stück mit Weißleim eingestrichen. In die Leimschicht habe ich dann das Gleis aufgelegt beziehungsweise eingedrückt (Bilder 2 und 3).

Gleich nachdem das Gleis lag und solange der Leim noch flüssig war, wurde der gerade verlegte Abschnitt mit Gleisschotter satt eingestreut (Bild 4). Wie üblich habe ich

anschließend mit einem weichen Pinsel den Schotter gleichmäßig verteilt und zwischen die Schwellen sowie entlang der Böschung eingekehrt (Bild 5).

Damit sich der Schotter fest mit dem Gleis verbindet, muss zusätzlich die komplette Gleisanlage mit Schotterkleber eingeschwemmt werden. Ob man dazu einen fertigen Kleber verwendet oder Wasser-Weißleim-Spülmittel-Gemisch, ist eigentlich egal. Ich verwende den Schotterkleber von Noch vor allem, weil er in einer praktischen Flasche angeboten wird, aus deren Kanüle man ihn direkt in den Schotter laufen lassen kann und nicht alle Nase lang neue Kleberbrühe auf eine Spritze ziehen muss, wie das beim Wasser-Weißleim-Mix der Fall ist (Bild 6).

Ursprünglich war die Schmalspurstrecke so einfach wie möglich geplant: Ein Zuglein sollte seine Kreise drehen, nur hinten im Berg sollte ein Zeitschalter die Fahrt bei jeder Runde ein paar Minuten aufhalten, um eine Illusion von langer Strecke zu erzeugen. Dieses Konzept war mir aber schnell zu dürftig, so dass ich auf Höhe des Bahnhofs drei Weichen eingebaut habe, um ein Ausweichgleis sowie ein kurzes Stumpfgleis realisieren zu können. Das wertet nicht nur den Haltpunkt auf, sondern macht auch den Spielbetrieb deutlich interessanter. Natürlich war beim Verlegen und Einschottern der Weichen ganz besondere Vorsicht angebracht, denn zu viel Leim verklebt das Gestänge. Wer auf Nummer sicher gehen will, schottert nur dort, wo sich keine be-





Die Anlage von hinten. Wegen der verschlungenen Trassierung der H0e-Strecke sind mehrere Brücken und Tunnels sowie ein Bahnübergang nötig.

-Anzeige -

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

Für jeden Auftrag gibt es einen Schrumpfschlauch (100 cm)

**Schrumpfschlauchwoche**  
vom 11.06. bis 17.06.2018

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

Oberleitung made in Germany

www.SOMMERFELDT.de

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

Sommerfeldt Oberleitungen - Stromabnehmer GmbH  
Friedrichstr. 42 • 73110 Hattenhofen  
Tel.: +49 (0) 7164/3195 • Fax: +49 (0) 7161/5786 • [info@sommerfeldt.de](mailto:info@sommerfeldt.de)

**BRAWA**  
LIEBE ZUM DETAIL

BRAWA bietet eine Vielfalt hochwertiger Zubehörprodukte – von Seilbahnen über Leuchten, Telefonzellen und weiteren Ausstattungsdetails bis zu Decodern, Kabeln und Steckern. Jetzt entdecken unter:

[WWW.BRAWA.DE](http://WWW.BRAWA.DE)



Fertig gestaltet fügt sich die aus Bruchstein gebaute kurze Bahnunterführung harmonisch ins alpine Umfeld ein.

weglichen Teile befinden, und sichert diese beim Einschwimmen mit Schotterkleber zusätzlich durch kleine saugfähige Knäuel aus zusammengedrehtem Küchenkrepp.

Für die Bachquerung parallel zur H0e-Strecke benötigte ich eine Brücke für das H0e-Gleis. Die Suche war schwieriger als gedacht, weil nicht nur das gerade Gleisstück unter der Brücke ziemlich kurz ist, sondern auch die erste Bahnstrecke teilweise noch auf der Brücke liegt. Dies schloss Brückenmodelle aus Kunststoff-Spritzguss praktisch aus. Fündig wurde ich schließlich im Noch'schen Hartschaum-Sortiment, und zwar mit der Achtobel-Brücke. Dank des Materials konnte sie problemlos zugeschnitten und der speziellen Einbausituation angepasst werden (Bild 7).

Nachdem der richtige Einbauplatz ermittelt war, habe ich die Verläufe der notwendigen Sägeschnitte auf die Trasse gezeichnet. Gesägt wurde mit einer Bügelsäge jedoch von unten, ohne dass das Gleis ausgebaut werden musste. So ließ sich die Brücke einfach einsetzen und konnte mit Heißkleber befestigt werden (Bilder 8 bis 10).

Trotz aller Planung und Bastelerfahrung steht man beim Bau einer Anlage immer wieder vor Situationen, deren Lösung Improvisationen erfordern. In diesem Fall war es die kleine Unterführung am Kreuz-

zungspunkt der ja als Acht verlegten H0e-Trasse. Das Problem war, dass hier beide Gleise im Bogen verlaufen, wofür sich beim besten Willen kein annähernd geeignetes Bauwerk finden ließ. Eigenkreativität war nun angesagt.

Nach einigem Überlegen entschied ich mich für eine tunnelähnliche Konstruktion, die auf Grund der Gegebenheiten am einfachsten zu bewerkstelligen war und optisch gut in die Umgebung passte: Eine Hartschaum-Arkadenplatte von Noch wurde in zwei Hälften geteilt. Dann wurde jede dieser Hälften so gekürzt, dass aus den relativ hohen Arkadenbögen niedrige Tunnelportale für kleine Schmalspurzüge entstanden (Bild 11). Dazu war nur ein scharfes Bastelmesser nötig. Natürlich musste vor dem festen Einbau sichergestellt sein, dass sämtliche eingesetzten Fahrzeuge ohne anzuecken die Unterführung passieren konnten (Bild 12). Vervollständigt wurde der Durchlass mit Reststücken einer Mauerplatte, aus denen ich die Innenwände nachgebildet habe. □

Folge 1 in EJ 5/2018 enthielt die Gleispläne und zeigte den Bau der Vollspurtrasse. In Folge 3 (Juli-Journal) wird der Umbau des Bahnhofs beschrieben und beginnt die Landschaftsgestaltung.

# Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by 

## 02763 Zittau

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

## 42289 Wuppertal

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

## 73033 Göppingen

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

## 86199 Augsburg

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

## Europa

## 21614 Buxtehude

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

## 45665 Recklinghausen

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

## 73108 Gammelshausen

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

## 86368 Gersthofen

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

## AT-1010 Wien

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

## 22043 Hamburg

Dluzak GmbH  
Rodigallee 303  
Tel.: 040/6532244

## 48145 Münster

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

## 73728 Esslingen

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

## 86633 Neuburg

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

## AT-6020 Innsbruck

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

## 24534 Neumünster

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

## 53721 Siegburg

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

## 74613 Öhringen

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

## 86720 Nördlingen

Spielwaren Möhnle  
Schrankenstr. 7  
Tel.: 09081/4228

## FL-9490 Vaduz

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

## 25348 Glückstadt

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

## 54290 Trier

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

## 74821 Mosbach

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

## 87616 Marktobendorf

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

## NL-1171 DB

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

## 28307 Bremen

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

## 59909 Bestwig

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

## 76275 Ettlingen

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

## 88085 Langenargen

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

## NL-2761 GD

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

## 28865 Lilienthal

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

## 60385 Frankfurt

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

## 78247 Hilzingen

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

## 90587 Siegelsdorf

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

## NL-8261 HM

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

## 32760 Detmold

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

## 63920 Grobheubach

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

## 83395 Freilassing

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

## 91522 Ansbach

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

## BE-3053 Oud-Heverlee

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

## 33332 Gütersloh

Modellbahnladen  
Fortenbacher  
Kampstr. 23  
Tel.: 05241/26330

## 67146 Deidesheim

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

## 85221 Dachau

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

## 93133 Burglengenfeld

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

## 34466 Wolfhagen

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

## 71638 Ludwigsburg

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

## 85591 Vaterstetten

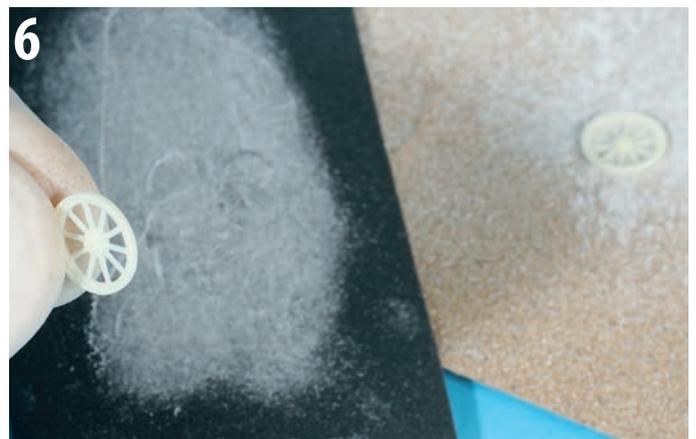
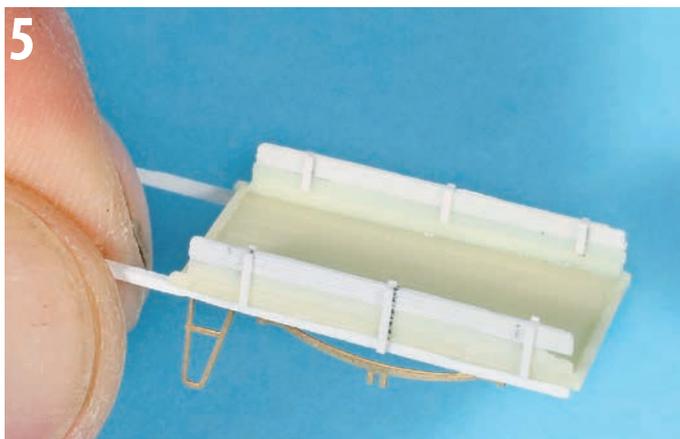
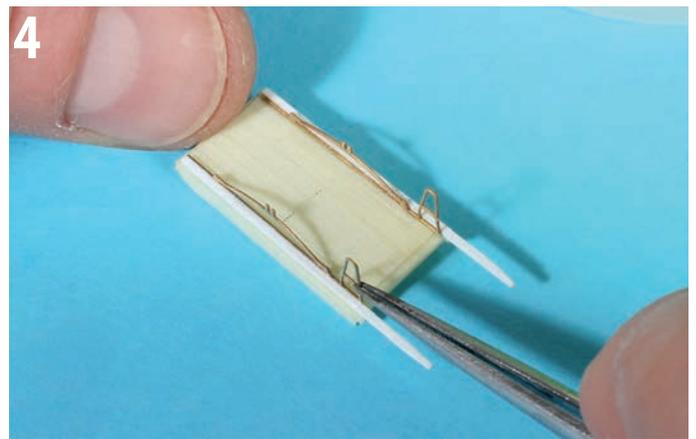
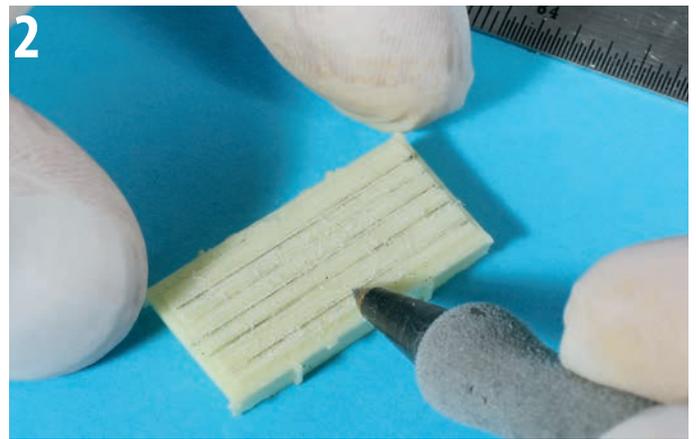
Die Spielzeugkiste  
Inh. Michael Golombeck  
Wendelsteinstr. 3  
Tel.: 089/9101243



# Nur so ein Karren

Handwagen waren in der Zeit vor der Vollmotorisierung ein wichtiges Transportmittel im Nahbereich. Hart hergenommen, waren viele alles andere als repräsentativ. Ein solches Fahrzeug eignet sich bestens als Übungsobjekt für Alterungstechniken

VON EMMANUEL NOUAILLIER



Im Sortiment von Artitec findet sich unter der Nummer 387.24-GN das H0-Fertigmodell eines kleinen Handwagens zum Transport von Leitern und anderen langen Gegenständen. Bis vor kurzem war auch noch eine Bausatzvariante aus Resin- und Messingätzteilen erhältlich, die Grundlage dieses Beitrags ist (Nr. 10.252). Hier soll nicht nur gezeigt werden, wie man ein so unscheinbares Modell wie den kleinen Handwagen individuell herrichten und verbessern, sondern auch, wie man Holzfahrzeugen jeglicher Art so richtig alt und abgenutzt aussehen lassen kann.

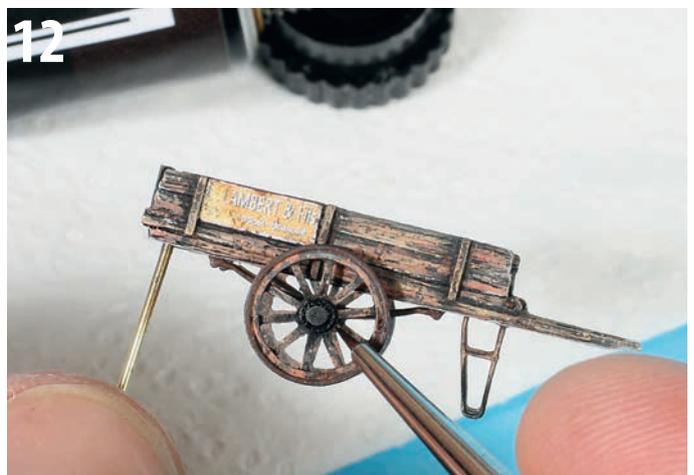
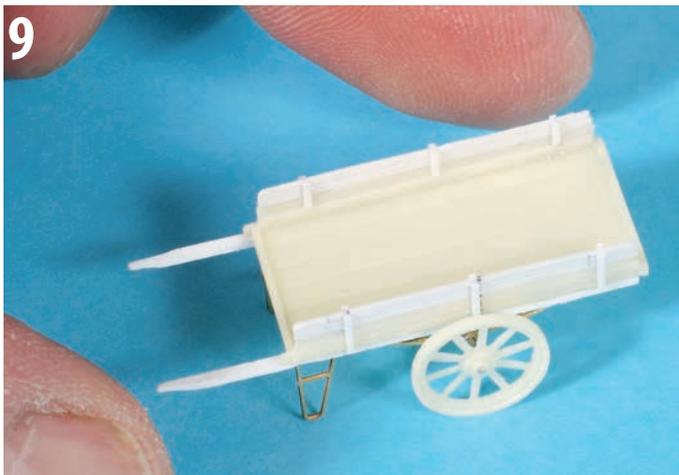
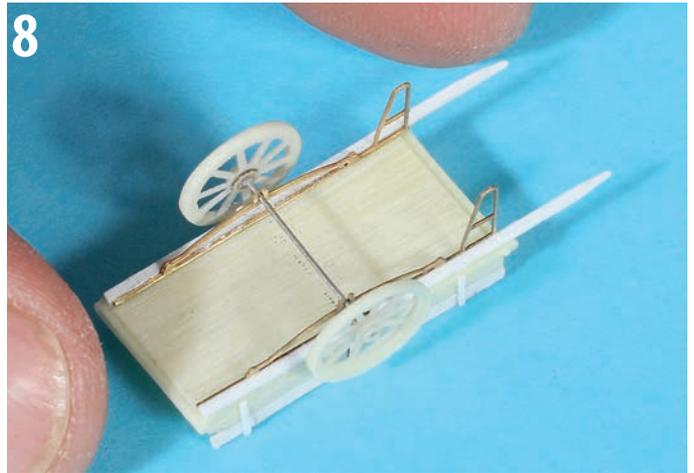
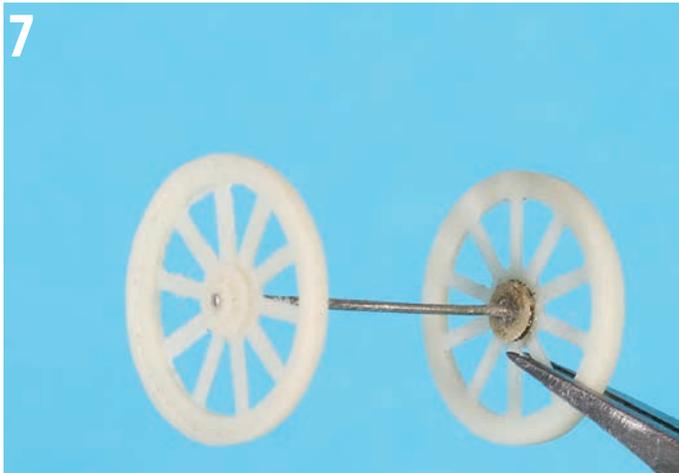
Als Erstes habe ich die Bausatzteile sortiert und nur die wichtigsten übrig gelassen

(Bild 1). Wer das Fertigmodell verwendet, wird diesen Schritt natürlich überspringen. Nicht unbedingt nötig ist es auch, die Unterseite zu überarbeiten. Dabei sind mit einer Gravurnadel die Bretterfugen nachzuziehen und die Holzmaserung nachzubilden. Ich habe mir die Mühe gemacht, weil der Wagen später stark gekippt stehen sollte, wodurch die Unterseite gut sichtbar werden würde (Bild 2).

Als erste deutliche Änderung des Modells habe ich die geschwungenen Metalldeichseln durch hölzerne ersetzt. Diese entstanden aus Evergreen-Profilen Nr. 131, die aufgeraut wurden, um eine Holzstruktur nachzuahmen. Mit Sekundenkleber

wurden die neuen Deichseln an den übrig gebliebenen Ätzteilen befestigt (Bilder 3 und 4).

Auch der Aufbau des Wagens erfuhr eine Veränderung, indem ich die seitlichen Borde durch Bretter aus 0,25 Millimeter starkem Kunststoff erhöht habe. Dies war wegen der geplanten Verwendung zum Kohlentransport nötig. Auch die neuen Borde wurden im Holzstil mit der Gravurnadel bearbeitet. Ihre nun zu niedrigen Stützen habe ich entfernt und durch längere aus feinen Evergreen-Streifen und Schraubköpfen von Aber ersetzt (Bild 5). Diese Veränderung ließe sich auch am Fertigmodell problemlos nachvollziehen.





Gleiches gilt für den nächsten Schritt: Die Räder sind für einen Handkarren deutlich zu massiv. Man sollte sie daher auf Sandpapier mittlerer Stärke auf der Rückseite flacher schleifen. Ein zweiter Durchgang mit feinem 320er-Sandpapier glättet die Oberfläche (Bild 6).

Zusätzlich habe ich noch zwei Beilagscheiben von zwei Millimeter Durchmesser aufgeklebt und eine Achse aus feinem Neusilberdraht hinzugefügt (Bild 7). Nach diesen Maßnahmen sieht der Karren deutlich anders aus als das Originalmodell (Bilder 8 und 9).

Bei der farblichen Gestaltung war es das Ziel, den Handwagen so vorbildnah wie möglich wirken zu lassen. Handelt es sich beim darzustellenden Material wie hier um altes Holz, beginne ich stets mit einer Grundierung aus Emailfarben von Humbrol. Vor allem verwende ich Graubraun (Nr 98), aber auch Tarngrau (Nr. 28) und Hell-Erdfarben (Nr. 119). Sie werden stark verdünnt und nach dem Zufallsprinzip aufgetragen (Bild 10). Wer diese Alterungskur am Fertigmodell durchführt, sollte es hellgrau grundieren, damit nicht der grüne Lack durchscheint.

Sobald die Emailfarbe gründlich durchgetrocknet ist, trägt man eine Schicht „Worn Effects“ von AK Interactive auf (Nr. 88). Danach wird der gesamte Karren bis auf die Innen- und Unterseite mit Acrylfarbe gestrichen. Welchen Ton man verwendet (eventuell auch eine Mischung aus mehreren), ist jedem selbst überlassen. Nach einer kurzen Trocknungsphase befeuchtet man die Oberfläche mit Wasser und trägt den Anstrich mit einer alten Bürste und einer Nadel wieder ab, um abgeplatzte Farbe nachzu-

bilden. Abgeschlossen wird dieses Bearbeitungsstadium durch ein Washing mit „Enamel Wash for Wood“ von AK Interactive (Nr. 263).

Im nächsten Schritt habe ich an dem Karren einige selbst hergestellte Metallschilder angebracht, die ihn als Lieferfahrzeug einer Kohlen- und Holzhandlung ausweisen (Bild 11). Anschließend wurde das Schmierfett an den Achsnaben dargestellt, wofür ich mit einem sehr feinen Pinsel eine Mischung aus „Engine Oil“ von AK Interactive und „Engine Grease“ von Abteilung 502 aufgetragen habe (Bild 12).

Ein hervorragendes Mittel, um metallischen Glanz nachzuahmen, ist das Pulver „Dark Steel“ von AK Interactive. Ich habe es mit einem sehr abgenutzten Pinsel aufgenommen und dann auf den Radreifen sowie an den Enden der Stützen verrieben, also allen Teilen, die beim Vorbild aus Metall bestehen und durch Bodenkontakt blank gerieben werden. Einen ähnlichen Effekt kann man zwar auch mit einem Bleistift erzielen, doch ist die Wirkung der Pigmente besser (Bild 13).

Wie schon mehrfach bei anderen Gestaltungsobjekten beschrieben, besteht der letzte Bearbeitungsschritt darin, mit einem sehr feinen Pinsel winzige zusätzliche Abnutzungspuren am Holz anzubringen. Dafür habe ich mehrere Töne von Acrylfarben aus dem Set „Old & Weathered Wood“ von AK Interactive verwendet.

Den letzten Kick gab dem Karren eine vergessene Schaufel, wie sie verwendet wurde, um herabgefallene Kohlen wieder einzusammeln (Bild 14). Für sich allein wirkt der Winzling nun, wie in einem größeren Maßstab als 1:87 nachgebildet – ist er aber nicht! (Bild 15). □

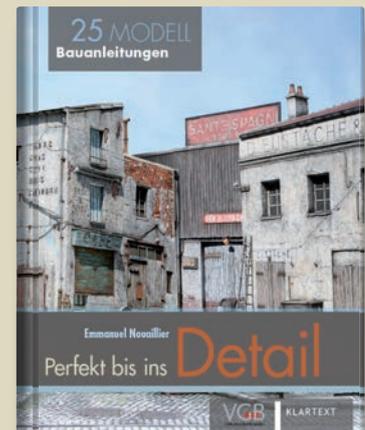
–Anzeige –

nur € 39,95

Feinste Detaillierung:

## Emmanuel Nouailliers Modellbau-Juwelen

Der Name Emmanuel Nouaillier steht seit einigen Jahren europaweit für Modellbau höchster Detaillierungsgüte. Der morbide Charme seiner Gebäude, die schon mal bessere Zeiten gesehen haben, ruft immer wieder die Frage „Modell oder Vorbild?“ hervor. Dieser großformatige Prachtband bietet eine Retrospektive auf Emmanuel Nouailliers Arbeiten und zeigt in ausführlichen Fotosequenzen, wie diese Modellbau-Meisterwerke entstehen.



20 Galerie-Seiten und 25 Modell-Bauanleitungen, 160 Seiten, Format 24,0 x 29,0 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 250 Abbildungen. Best.-Nr. 581408

„Man kann sich so richtig hineinversenken in diese Gebiete bescheidener Wohn- und Industriebauten aus einer Zeit, in der die Eisenbahn noch eine entscheidende Rolle beim Transport von Waren innehatte.“  
Kundenmeinung von W. Henke

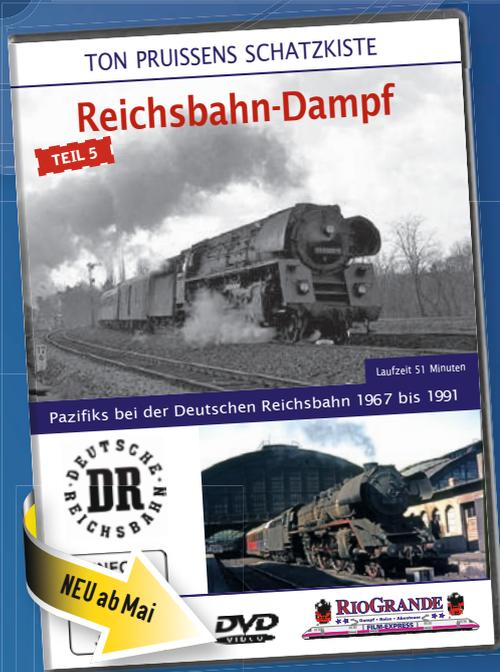
### VGB-Bestellservice

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
E-Mail [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)  
Telefon 08141/534810  
Fax 08141/53481100  
[www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

VGB  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

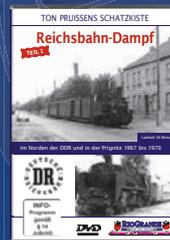
# Ton Pruissen präsentiert

## Reichsbahn-Nostalgie pur!



Ton Pruissens einmalige Filmschätze – jetzt exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt die berühmten großrädigen Schienenstars der Baureihen 01, 01.5, 03 und 03.10 während ihrer Blütezeit bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Wir erleben die eleganten Pazifiks in und um Berlin, in Eisenach, auf der Rennstrecke nach Stralsund und vor schweren Zügen zwischen Berlin und Dresden. Eine professionelle Vertonung macht diesen Film zu einem wahren Genuss.

Laufzeit 51 Minuten  
Best.-Nr. 3511 • € 22,95



Best.-Nr. 3506 • € 22,95



Best.-Nr. 3508 • € 22,95



Best.-Nr. 3509 • € 22,95



Best.-Nr. 3510 • € 22,95



VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41/5 34 81 -0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) • [www.riogrande.de](http://www.riogrande.de)



## Die neuen Stars der Schiene

Die robusten NOHAB-Dieselloks, von Eisenbahnfreunden so benannt nach dem schwedischen Hersteller in Trollhättan, waren bis 1969 gebaut und nach Norwegen, Dänemark und Ungarn geliefert worden. Nachbauten kamen in Luxemburg und Belgien zum Einsatz. Allen Maschinen war das Herz gemeinsam: der berühmte 567-Motor von General Motors aus den USA. Der südlichste Einsatzort war Ungarn und erst nach der Jahrtausendwende drangen die NOHABs in ein Land vor, das noch einmal 500 km weiter in Süden liegt: in den Kosovo! Unsere Filmteams waren mehrfach auf dem Balkan, um diese auch bei deutschen Eisenbahnfreunden sehr beliebte Loktype in ungewöhnlicher Umgebung mit der Kamera einzufangen. Das Ergebnis sind einmalige Aufnahmen mit vielen Blicken hinter die Kulissen.

Laufzeit 73 Minuten  
Best.-Nr. 6390 • € 16,95



Die Filmprofis



Best.-Nr. 6386 • € 16,95



Best.-Nr. 6387 • € 16,95



Best.-Nr. 6388 • € 16,95



Best.-Nr. 6389 • € 16,95



Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100 • [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) • [www.riogrande.de](http://www.riogrande.de)



# AUS DER MODELLBAHN-SZENE

## „Modellbundesbahn“ umgezogen

Eine der bekanntesten deutschen Schauanlagen, die früher in Bad Driburg beheimatete „Modellbundesbahn“ hat ein neues Zuhause: Anfang April konnte die für den Transport in Segmente zerlegte Anlage in eine neugebaute Halle im benachbarten Brakel umziehen. Dort wurde sie in den folgenden Wochen zusammengebaut, überholt und wieder betriebsfähig gemacht.

Zur Eröffnungsfeier am 26. Mai wird unter anderem ein Sonderzug aus Goslar erwartet, passenderweise gezogen von Lok 44 1686. Das Finale der Dampftraktion im Weserbergland 1975 mit spektakulären Einsätzen der Baureihe 44 ist ja das Hauptthema der „Modellbundesbahn“.

Die neue Halle ist 45 Meter lang und bietet ausreichend Platz für Erweiterungen der bestehenden Anlage. Entsprechende Pläne sollen kurz nach der Eröffnung vorgestellt werden.

Bis zum 28. Oktober ist die „Modellbundesbahn“ von Donnerstag bis Sonntag jeweils von 11 bis 18 Uhr geöffnet. Die Öffnungszeiten für die Wintersaison 2018/19 stehen noch nicht fest. **ku**



**Oben:** Fein säuberlich in Segmente zerlegt, wartet die Anlage auf ihren Abtransport. Vorne das Betriebswerk Ottbergen.

**Die neue Halle** mit ihrem Wahrzeichen, einem neuneinhalb Meter hohen Flügelsignal.

----- Anzeige -----

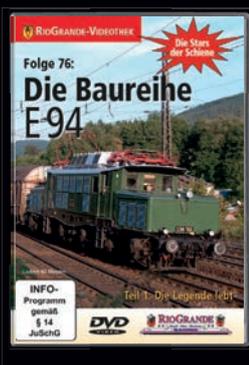


## UNSERE NEUE

# VGB MEDIATHEK

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

**Zahlreiche Titel sind bereits online – unter [www.vgbahn.de/streamen!](http://www.vgbahn.de/streamen!)**



**Zug um Zug wird unsere  
Online-Mediathek ausgebaut!**

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

✓ **Unsere Filme als Stream für unbegrenzte Nutzung: € 9,99**

✓ **Filme leihen für 24 Stunden: € 4,99**

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

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



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

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

<p><b>01187 Dresden</b>  <b>SCHILDHAUER-MODELLBAHN</b>                      Würzburger Str. 81                      Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213                      www.modellbahn-schildhauer.de                      modellbahn-schildhauer@online.de  <b>FH</b></p>	<p><b>25355 Barmstedt</b>  <b>MODELLBAHNEN HARTMANN</b>                      Reichenstr. 24                      Tel.: 04123 / 6706                      Fax: 04123 / 959473                      Modellbahnen-Hartmann@t-online.de  <b>FH/RW/B EUROTRAIN</b></p>	<p><b>44339 Dortmund</b>  <b>MODELL TOM</b>                      • NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •                      Evinger Str. 484                      Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536                      www.modelltom.com  <b>FH/RW</b></p>	<p><b>67146 Deidesheim</b>  <b>moba-tech</b>                      der modelleisenbahnladen                      Bahnhofstr. 3                      Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169                      www.moba-tech.de • info@moba-tech.de  <b>FH/RW</b></p>
<p><b>01445 Radebeul</b>  <b>MODELLEISENBAHNEN</b>  <b>Grundkötter GmbH</b>                      Hauptstr. 22                      Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950                      www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com  <b>FH/RW</b></p>	<p><b>28865 Lilienthal b. Bremen</b>  <b>HAAR</b>  <b>MODELLBAHN-SPEZIALIST</b>                      Hauptstr. 96                      Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527                      haar.lilienthal@vedes.de  <b>FH/RW</b></p>	<p><b>45479 Mülheim</b>  <b>MODELLBAHNLÄDCHEN EULER</b>  <b>K. EULER</b>                      Grabenstr. 2                      Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 3059996                      modellbahneuler@aol.com  <b>FH</b></p>	<p><b>67655 Kaiserslautern</b>  <b>DiBa-MODELLBAHNEN</b>                      Königstr. 20-22                      Tel./Fax: 0631 / 61880                      geschaeft@diba-modellbahnen.de  <b>FH/RW EUROTRAIN</b></p>
<p><b>04159 Leipzig</b>  <b>bahnundbuch.de</b>  <b>Versandhandel für Fachliteratur,</b>  <b>Videos, DVDs, CDs</b>                      Raust. 12                      Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de  <b>B</b></p>	<p><b>30159 Hannover</b>  <b>TRAIN &amp; PLAY</b>                      Modelleisenbahnen • Modellautos                      Breite Str. 7 • Georgswall 12                      Tel.: 0511 / 2712701                      Fax: 0511 / 9794430  <b>FH/RW/A</b></p>	<p><b>49078 Osnabrück</b>  <b>J.B. MODELLBAHN-SERVICE</b>                      Lotter Str. 37                      Tel.: 0541 / 433135                      Fax: 0541 / 47464                      www.jbmodellbahnservice.de  <b>FH/RW EUROTRAIN</b></p>	<p><b>69214 Eppelheim/Heidelberg</b>  <b>MODELLBAHN SCHUHMANN</b>                      Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.                      Tel.: 06221 / 76 38 86                      Fax: 06221 / 768700                      www.Modellbahn-Schuhmann.de  <b>FH/RW EUROTRAIN</b></p>
<p><b>10318 Berlin</b>  <b>MODELLBAHNBOX</b>  <b>KARLSHORST</b>                      Treskow-Allee 104                      Tel.: 030 / 5083041                      www.modellbahnbox.de  <b>FH/RW/A EUROTRAIN</b></p>	<p><b>31860 Emmerthal</b>  <b>MODELLBAHNBAU HILKER</b>                      Schloßstr. 26                      Tel.: 05155 / 8575                      www.hilker-modellbau.de  <b>FH</b></p>	<p><b>52062 Aachen</b>  <b>M. HÜNERBEIN OHG</b>                      Markt 11-15                      Tel.: 0241 / 33921                      Fax: 0241 / 28013  <b>EUROTRAIN</b></p>	<p><b>70180 Stuttgart</b>  <b>SUCH &amp; FIND</b>  <b>An- + Verkauf von Modellbahnen</b>                      Mozartstr. 38                      Tel. + Fax: 0711 / 6071011                      www.suchundfind-stuttgart.de  <b>A</b></p>
<p><b>10589 Berlin</b>  <b>MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH</b>                      Mierendorffplatz 16                      Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin                      Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509                      www.Modellbahnen-Berlin.de  <b>FH EUROTRAIN</b></p>	<p><b>33102 Paderborn</b>  <b>EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER</b>                      Friedrichstr. 7 • Am Westerntor                      Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753                      www.modellbahn-sester.de                      info@modellbau-sester.de  <b>FH/RW/A/B</b></p>	<p><b>53111 Bonn</b>  <b>MODELLBAHNSTATION</b>  <b>BONN</b>                      Römerstr. 23                      Tel.: 0228 / 637420  <b>FH EUROTRAIN</b></p>	<p><b>71334 Waiblingen</b>  <b>EISENBAHNTREFFPUNKT</b>  <b>Schweickhardt GmbH &amp; Co. KG</b>                      Biegelwiesenstr. 31                      Tel.: 07151 / 937931 • Fax: 07151 / 34076                      ets@modelleisenbahn.com  <b>FH/RW/A/B EUROTRAIN</b></p>
<p><b>10789 Berlin</b>  <b>MODELLBAHNEN TURBERG</b>                      Lietzenburger Str. 51                      Tel.: 030 / 2199900                      Fax: 030 / 21999099                      www.turberg.de  <b>FH/RW/A/B EUROTRAIN</b></p>	<p><b>34379 Calden</b>  <b>RAABE'S SPIELZEUGKISTE</b>  <b>Ankauf – Verkauf von Modell-</b>  <b>eisenbahnen, Autos</b>                      Wilhelmsthaler Str. 11                      Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net  <b>FH/RW/A/SA</b></p>	<p><b>58135 Hagen-Haspe</b>  <b>LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE</b>                      Vogelsanger Str. 36-40                      Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451                      www.lokschuppenhagenhaspe.de                      office@lokschuppenhagenhaspe.de  <b>FH/RW</b> </p>	<p><b>71638 Ludwigsburg</b>  <b>ZINTHÄFNER</b>  <b>Spiel – Freizeit</b>                      Solitudestr. 40                      Tel.: 07141 / 925611  <b>FH</b></p>
<p><b>12105 Berlin</b>  <b>MODELLBAHN PIETSCH GMBH</b>                      Prühßstr. 34                      Tel./Fax: 030 / 7067777                      www.modellbahn-pietsch.com  <b>EUROTRAIN</b></p>	<p><b>40217 Düsseldorf</b>  <b>MENZELS LOKSCHUPPEN</b>  <b>TÖFF-TÖFF GMBH</b>                      Friedrichstr. 6 • LVA-Passage                      Tel.: 0211 / 373328                      www.menzels-lokschuppen.de  <b>FH/RW EUROTRAIN</b></p>	<p><b>63110 Rodgau</b>  <b>MODELL + TECHNIK</b>  <b>Ute Goetzke</b>                      Untere Marktstr. 15                      Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137                      info@mut-goetzke.de  <b>FH</b></p>	<p><b>71720 Oberstenfeld</b>  <b>SYSTEM COM 99</b>  <b>Modellbahn-Zentrum-Bottwartal</b>                      Schulstr. 46                      Tel.: 07062 / 9788811                      www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de  <b>FH/RW</b></p>
<p><b>14057 Berlin</b>  <b>BREYER MODELLEISENBAHNEN</b>                      Kaiserdamm 99                      Tel./Fax: 030 / 3016784                      www.breyer-modellbahnen.de  <b>FH/RW/A</b></p>	<p><b>42289 Wuppertal</b>  <b>MODELLBAHN APITZ GMBH</b>                      Heckinghauser Str. 218                      Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263                      www.modellbahn-apitz.de  <b>FH</b> </p>	<p><b>63654 Büdingen</b>  <b>MODELL &amp; TECHNIK</b>  <b>RAINER MÄSER</b>                      Berliner Str. 4                      Tel.: 06042 / 3930                      Fax: 06042 / 1628  <b>FH EUROTRAIN</b></p>	<p><b>73431 Aalen</b>  <b>MODELLBAU SCHAUFFELE</b>                      Wilhelm-Merz-Str. 18                      Tel.: 07361/32566                      Fax: 07361/36889                      www.schauffele-modellbau.de  <b>FH/RW/Märklin Shop in Shop</b></p>
<p><b>22083 Hamburg</b>  <b>MEISES ModellbahnCenter</b>  <b>MMC GmbH &amp; Co. KG</b>                      Beethovenstr. 64                      Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390                      www.meises-mobacenter.de  <b>FH/RW EUROTRAIN</b></p>	<p><b>44141 Dortmund</b>  <b>DER LOKSCHUPPEN</b>  <b>DORTMUND GMBH</b>                      Märkische Str. 227                      Tel.: 0231 / 412920 • Fax: 0231 / 421916                      www.Lokschnuppen.com  <b>FH EUROTRAIN</b></p>	<p><b>67071 Ludwigshafen-Oggersh.</b>  <b>SPIELWAREN WERST</b>                      Schillerstraße 3                      Tel.: 0621 / 682474                      Fax: 0621 / 684615                      www.werst.de • werst@werst.de  <b>FH/RW</b></p>	<p><b>75339 Höfen</b>  <b>DIETZ MODELBAHNTECHNIK</b>  <b>+ ELEKTRONIK</b>                      Hindenburgstr. 31                      Tel.: 07081 / 6757                      www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de  <b>FH/RW/H</b></p>

<p><b>77948 Friesenheim</b>  <b>Blaulichtmodelle</b>  <b>FEUER1.de</b>            Schwalbenweg 2            Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845            www.feuer1.de • info@feuer1.de  <b>FH</b></p>	<p><b>85567 Grafing</b>  <b>ZÜGE &amp; ZUBEHÖR</b>  <b>Trains &amp; Accessoires</b>            Inh. Steffen Schmidt            Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25            www.zuz-modellbahn.com  <b>FH/RW/H/A</b></p>	<p><b>93455 Traitsching-Siedling</b>  <b>MARGARETE V. JORDAN</b>  <b>Inh. Neudert Lina</b>            Am Berg 12            Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256            www.jordan-modellbau.de  <b>FH</b></p>	<p><b>97070 Würzburg</b>  <b>ZIEGLER MODELLTECHNIK</b>            Textor Str. 9            Tel.: 0931 / 573691            www.modelltechnik-ziegler.de  <b>FH/RW EUROTRAIN®</b></p>
<p><b>82110 Germering</b>  <b>AUTO-MODELLBAHN-WELT</b>  <b>Germering Linden GbR</b>            Untere Bahnhofstr. 50            Tel.: 089 / 89410120            Fax: 089 / 89410121  <b>FH/RW/H</b></p>	<p><b>86199 Augsburg</b>  <b>AUGSBURGER</b>  <b>LOKSCHUPPEN GMBH</b>            Gögginger Str. 110            Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045            www.augsburger-lokschuppen.de  <b>FH/RW</b> </p>	<p><b>94161 Ruderting bei Passau</b>  <b>MODELLBAHNHAUS</b>  <b>Rocktäschel GdbR</b>            Attenberg 1            Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819            www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de  <b>FH/RW/A EUROTRAIN®</b></p>	<p><b>99830 Treffurt</b>  <b>LOK-DOC MICHAEL WEVERING</b>            Friedrich-Ebert-Str. 38            Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646            www.lok-doc-wevering.de            simiwe@t-online.de  <b>RW</b></p>
<p><b>83352 Altenmarkt/Alz</b>  <b>MODELL-EISENBAHNEN</b>  <b>B. Maier</b>            Hauptstr. 27            Tel.: 08621 / 2834            Fax: 08621 / 7108  <b>FH/RW EUROTRAIN®</b></p>	<p><b>90419 Nürnberg</b>  <b>RITZER MODELLBAHN</b>  <b>Inh. Knoch</b>            Kirchenweg 16            Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756            www.modellbahnritzer.de  <b>FH/RW/A/B EUROTRAIN®</b></p>	<p><b>94474 Vilshofen an der Donau</b>  <b>GIERSTER</b>  <b>Fa. Gierster-Wittmann oHG</b>            Vilsvorstadt 11, 13, 15            Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753            modellbahn@gierster.de  <b>FH/RW EUROTRAIN®</b></p>	<h1>Schweiz</h1>
<p><b>84307 Eggenfelden</b>  <b>MODELLBAHNEN VON A BIS Z</b>  <b>Roland Steckermaier</b>            Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550            www.steckermaier.de            steckermaier@steckermaier.de  <b>FH/RW EUROTRAIN®</b></p>	<p><b>90478 Nürnberg</b>  <b>MODELLBAHN</b>  <b>Helmut Sigmund</b>            Schweiggerstr. 5            Tel.: 0911 / 464927  <b>EUROTRAIN®</b></p>	<p><b>95676 Wiesau</b>  <b>MODELLBAHN PÜRNER</b>            Südweg 1            Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988            www.puerner.de            modellbahn@puerner.de  <b>FH</b></p>	

## NEUES für Ihre MODELLBAHN-BIBLIOTHEK



### Wie eine digitale Märklin-Anlage entsteht

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

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

Best.-Nr. 581627 | € 15,-

19.05.–21.05.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr, 95339 Neuenmarkt/Wirsberg, Deutsches Dampflok-Museum, Birkenstr. 5. Tel.: 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de)

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

**www.modellbahnboerse-berlin.de**  
27.05.: 01069 Dresden, Alte Mensa, von 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

03.06.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 10–18 Uhr, 21224 Rosengarten-Ehestorf, zum Oldtimermarkt Freilichtmuseum, Am Kiekeberg 1. Info-Tel.: 040/6482273.

09.06.–10.06.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt (Sa. 18–23, So. 9–17 Uhr), 78462 Konstanz, Bürgersaal, St. Stephansplatz 15. Tel.: 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de)

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

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

14.07.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr, 87645 Schwangau, Schlossbrauhaus Schwangau, Gipsmühlweg 5. Tel.: 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de)

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

**Besuchen Sie uns auf der Messe 05.10.–07.10.18 modell-hobby-spiel in Leipzig**



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

### Dauerausstellungen

**www.miniaturelbtal.de** • Miniatur-Elbtalbahn, Am alten Sägewerk 5, 01824 Königstein, Tel.: 035021/59218.  
**www.eisenbahnwelten-rathen.de** • Eisenbahnwelten im Kurort Rathen, Elbweg 10, 01824 Rathen, Tel.: 035021/59428.  
**www.kleine-saechsische-schweiz.de** • Miniaturpark „Die kleine Sächsische Schweiz“, Schustergasse 8, 01829 Dorf Wehlen, Tel.: 035024/70631.  
**www.modelleisenbahnland-oderwitz.de** • Modelleisenbahnland Oderwitz e.V., Kirchstr. 8, 02791 Oderwitz, Tel.: 035842/26996.  
**www.modellbahn-wiehe.de** • Modellbahn Wiehe, Am Anger 19, 06571 Wiehe, Tel.: 034672/83630.  
**www.modellbahnland-erzgebirge.de** • Modellbahnland Erzgebirge, Mittelweg 4, 09488 Thermalbad Wiesenbad OT Schönfeld, Tel.: 03733/596357.  
**www.klein-erzgebirge.de** • Klein-Erzgebirge e.V., Richard-Wagner-Str. 2, 09569 Oederan, Tel.: 037292/599-0.  
**www.mehe.de** • Modelleisenbahn Hamburg e.V., Holstenwall 24 (im Hamburgmuseum), 20355 Hamburg, Tel.: 040/314435.  
**www.miniatur-wunderland.de** • Miniatur-Wunderland Hamburg GmbH, Kehrrieder 2, Block D, 20457 Hamburg, Tel.: 040/300680-0.  
**www.modellbahn-zauber.de** • Modellbahn-Zauber e.K., Brückenstr. 18, 25840 Friedrichstadt, Tel.: 04881/938858.  
**www.leeraner-miniaturland.de** • Leeraner Miniaturland, Konrad-Zuse-Str. 1, 26789 Leer, Tel.: 0491/4541540.  
**www.miniaturland-fulda.de** • Modelleisenbahn Fulda Künzell, Johann-Friedrich-Böttger-Str. 2a, 36093 Künzell, Tel.: 0171/5326547.  
**www.oktorail.de** • OktoRail, Virchowstr. 167 (Gruga Park), 45147 Essen, Tel.: 0201/45189555.  
**www.modellbahnwelt-odenwald.de** • Modellbahnwelt Odenwald, Krumbacher Str. 37, 64658 Fürth, Tel.: 06253/9309725.  
**www.schwarzwaldmodellbahn.de** • Schwarzwald-Modellbahn, Eisenbahnstr. 52a, 77756 Hausach, Tel.: 07831/966010.  
**www.maerklin-world-titisee.de** • Märklin World Titisee, Seestr. 21/1, 79822 Titisee-Neustadt, Tel.: 07651/2040597.  
**www.modellbahn-schluchsee.de** • Modellbahnzentrum Schluchsee, Eisenbreche 4, 79859 Schluchsee-Blasiwald, Tel.: 07656/988401.  
**www.hanspeterporsche.com** • Hans-Peter Porsche TraumWerk, Zum Traumwerk 1, 83454 Anger, Tel.: 08656/98950-0.  
**www.miniwelt-oberstaufen.de** • Miniwelt Oberstaufen, Wengen 15, 87534 Oberstaufen, Tel.: 08386/960711.  
**www.gotthard-modellbahn.de** • Faszination Gotthardbahn, Reichelshofen 28, 91628 Steinsfeld, Tel.: 09865/941898.  
**www.miniaturland-pappenheim.de** • Miniaturland Treuchtlingen, Elkan-Naumburg-Str. 35, 91757 Treuchtlingen, Tel.: 09143/837851.  
**www.BlueBrix.de** • Straubinger Wunderwelten, Geiselhöringer Str. 23c, 94315 Straubing, Tel.: 089/54045027.

# MINI-MARKT

## Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

### Verkäufe Dies + Das

**www.nordbahn.net**  
Qualität, Auswahl, preiswert

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

**www.modellbau-chocholaty.de**

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

**www.lok-doc-wevering.de**

**Biete Modellbahnbildbände: Dampfloks der DB, Bilder von der Eisenbahn, Postkartenserie DR s/w, DDR Schienenprofil Schwellmaterial Pilz neu, Modellautos 80 Stck. OVP.** Tel.: 03641/212376.

**Modellbahnen in allen Spurweiten**  
**www.modellbahn-weber.com**

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

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.

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.vgbahn.de**

Verkaufe Modellbahnanlage Spur N, analog, Wechselstrom, auf 2 Holzschränken, 7 qm in L-Form, Bauj. 1973–2009, bemalte abnehmbare Rückwände, Schattenbhf., Bahnbetriebswerk, 28 Weichen, 2 Kreuzweichen, Bahnübergang, Schmiede + Häuser beleuchtet, viele Fahrzeuge + Personen + Tiere, Biergarten, Kirche mit Friedhof, 13 Loks, 22 Güterwagen, 19 Personenwagen, 3 Lokschuppen, Drehscheibe, 5-ständiger Ringlokschuppen, 30 Häuser/Vollmer, Arnold + Trix, Preis VB. Klaus Thiel, Bahnhofstr. 163, 16359 Biesenthal. Tel.: 03337/377053, mobil 0160/97904715.

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

### Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

**www.spur-0.de**

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).

### Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

**www.modellbahn-am-dorfplatz.de**

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

**www.modellbahn-kepler.de**

Märklin-Sondermodelle H0. Liste von: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, NL-6118 AM Nieuwstadt, Niederlande. [www.marco-denhartog.nl](http://www.marco-denhartog.nl).

**www.zuz-modellbahn.com**

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

**www.koelner-modell-manufaktur.de**

suche und verkaufe:

**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.Modellbahnen-Berlin.de**

**www.puerner.de**

**www.augsburger-lokschuppen.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.mbs-dd.com**

**www.modelltechnik-ziegler.de**

**www.modellbahnritzer.de**

**www.carocar.com**



Verkaufe meine Modelleisenbahn in AC. Märklin, Fleischmann, Liliput. Liste auf Anfrage per Mail: bigchill@gmx.de.

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

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

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

Flm.: 1386, SNCF, 68000, € 80; 1324, BR 65014, Guss, € 90. Märklin-Trix: 22131, RA, 4-tlg., SBB, wie neu, € 170; Trix-intern. 2470, VT 75 m. 2 BV, € 70; 2415, BR 42555, € 100. Mä.: 3137, Zugpack., E41 m. Donnerb. ohne Schienen, gut erhalten, € 120. 02454/6350.

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

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

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

Verkaufe: Fa. Gerhard Dampflok BR 999103 Erika Spur H0e, 2 Vorstellwg., 1x Zahnradweiche, 3x Anschlussstücke, 2x Schienenprofi. lang, 2x kurz, Zahnstangenverb. u. Stellschieber € 250,-. Roco Köf 3 DB rot € 45,-, 1x DB Glaskasten DR 64515 grün € 80,-. Tel.: 05352/6471.

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

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

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

Private H0-Sammlung, AC, Loks und Wagen von Märklin, Rivarossi, Piko, Roco, DB und Schweiz. Anfragen und Listen über Mail: juergen-berker@gmx.de

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

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

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

Fleischmann H0 rollendes Material (ca. 40 Loks, 150 Waggons), Zubehör und Modellgleis, Trödelhaus, Bruchweg 30 in 41571 Viersen-Dülken, Mi 12–19h + Sa 10–16h. Info, Liste über 01575/9326616 oder siegbertdahmen98@gmail.com

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

### Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Umfangreiches N-Spur Rollmaterial: 12 Stck. E-Loks, 3 Stck. Da.-Loks, 4 Stck. Die.-Loks, 20 Stck. PsWg., 50 St. GüWg, 3 St. Trafo, gegen Gebot abzug. Tel.: 0160/99442439.

Spur N Ep. II unbespielt: 13 Loks, 5 Triebwg., 6 Zugpack., 26 Personenwagen, 150 Güterwagen, davon 15 2er Sets + 4 3er Sets, 700 Arnold Schienen inkl. Drehscheibe, 70 Gebäude-Bausätze, 40 Fahrzeuge + div. Kleinteile, VB € 3.700,-. Tel.: 04121/438775.

### Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

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

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

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

### Verkäufe Literatur, Video, DVD

**Die Rarität: MIBA 1948 bis 2017!** Bis 1990 im Originaleinband, nur Komplettverkauf, gegen Gebot an Dr. Brockmeyer, Zelterstr. 20, 26899 Rhede/Ems oder E-Mail [info@dr-brockmeyer.com](mailto:info@dr-brockmeyer.com).

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

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

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

Eisenbahn-Romantik-Videos 1–45 und 50, nur 1 mal abgespielt, € 40,- + Versandk. Tel.: 02752/7856, mobil: 0170/6825155.

### Gesuche Dies + Das

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

**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).

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

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

Suche original Fabrikschild der sächs. Maschinenfabrik Chemnitz – Hartmann, Lokschild von sächs. Lok. Arnd Flämig, Tel.: 01575/4007412.

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

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

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.

### Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

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

oder E-Mail: [Dr.Thomas.Koch@t-online.de](mailto: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@modellbahnerfstadt.eu](mailto:shop@modellbahnerfstadt.eu).

**Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06352/1524056, mobil: 0151/43202457. E-Mail: [baader@dansibar.com](mailto:baader@dansibar.com).**

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](mailto:mal-gmbh@gmx.de).**

Suche Piko H0 51006 4-achs. sächs. Abteilwagen DR Ep. 3, ohne Brh., Piko H0 50065 Lok 94 2136, 50066 Lok 94 2105. P. Flohr, Gröningen, Tel.: 039403/4292.

Suche einen Bausatz eines bayrischen Dampfkranwagens sowie beide Werkstattwagen zu kaufen. Mein Gleissystem ist H0, Gleichstrom, Trix International. Tel.: 089/987128.

Suche H0/N-Sammlungen + Anlagen. Jede Größenordnung. F. Richter, 06047/977441, [moba-richter@gmx.de](mailto:moba-richter@gmx.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.: 06352/1524056, mobil: 0151/43202457. E-Mail: [baader@dansibar.com](mailto:baader@dansibar.com).**

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

Suche in H0: BR 03 von Schicht, BR 50 von Piko in Blau und mit 2 Motoren. Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, 08321 Zschorlau. Tel.: 03771/479181.

**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.**

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

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

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

**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](http://www.gebrauchtemodellbahn.de).

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.**

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

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 Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahnerfstadt.eu.

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

## Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

**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.: 06352/1524056, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.**

Suche BTTB-Modell 15211: 4-achs. Selbstentladewg. GBAG; ferner TRANSITUS-Mittelwg. mit/ohne Pantographen von ZEUGE mit roter Bauchbinde u. weißer (beiger) Fensterleiste. Angebote: P. Böttinger, H.-v.-Gagern-Str. 26, 55131 Mainz.

**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](http://www.gebrauchtemodellbahn.de).

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.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahnerfstadt.eu.

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

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red\_dust61@web.de.

## Gesuche Fahrzeuge sonst.

Märklin Modellautos der frühen 60er Jahre. Bitte um faire Preisangebote bzw. Liste. Tel.: 0160/99442439.

## 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

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

Suche private Lokwerkstatt oder Service (H0-Spur). Tel.: 0160/99442439.

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

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

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

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

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

## Urlaub, Reisen, Touristik

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

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, [www.Ferienhaus-Freudenstadt.de](http://www.Ferienhaus-Freudenstadt.de).

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

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](http://www.ferienhaus-emmy.de).

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

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

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

## Liebe Inserenten!

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

**Bundesbahn-Tour '68**

**Als die DB ihren Loks das Rauchen abgewöhnte**

Deutschland 1968. Es war ein Jahr des Umbruchs – auch und gerade bei der Deutschen Bundesbahn. Der Umzeichnungsplan und die Tatsache, dass die DB ihren Loks werbewirksam „das Rauchen abgewöhnte“, waren Anlass für drei junge Hamburger, eine sommerliche Rundreise über das Streckennetz der DB zu unternehmen – natürlich per „Fernrückfahrkarte“ der DB. Im Gepäck: Jugendherbergsausweis, Kamera, Filme. Drei Vertreter der „68er-Generation“ dokumentierten die Zeitenwende auf der Schiene, während auf den Straßen kleine Revolutionen stattfanden ...

192 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, mehr als 220 historische Farb- und Schwarzweißbilder

Best.-Nr. 581803 | € 29,95



**NEU**

Erscheint Ende Juni

**Kleinbahn-Erinnerungen**

**Mit Gerd Wolff durch die Bundesrepublik 1948 bis 1986**

Kleinbahnen – es gibt kaum einen Heimat- und Eisenbahnfreund, über dessen Gesicht beim Hören dieses Wortes kein verzücktes Lächeln huscht! Gerd Wolff beschreibt seine ganz persönlichen Erlebnisse bei 17 Strecken zwischen Nordsee und Südschwarzwald. Dabei erinnert er sowohl an schmalspurige als auch an regelspurige Kleinbahnbetriebe – teils mit Dampfbetrieb, teils von der Dieseltraktion geprägt oder gar elektrifiziert. Das vorliegende Buch ist nicht nur Lesegenuss pur, sondern auch ein wahrer Augenschmaus!

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

Best.-Nr. 581804 | € 39,95



**NEU**



**Die Höllentalbahn und Dreiseisenbahn**

264 Seiten | ca. 450 Farb- und Schwarzweißfotos  
Best.-Nr. 581528 | € 39,95



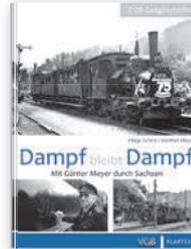
**Hamburg und die Eisenbahn 1964-1973**

256 Seiten | ca. 320 Farb- und Schwarzweißfoto  
Best.-Nr. 581605 | € 34,95



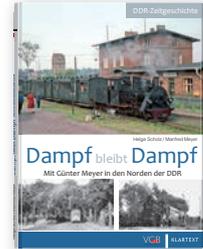
**Bahnwinter im Werdenfelser Land**

144 Seiten | ca. 200 Farb- und Schwarzweißfoto  
Best.-Nr. 581532 | € 24,95



**Dampf bleibt Dampf**

144 Seiten | ca. 250 Farb- und Schwarzweißfoto  
Best.-Nr. 581632 | € 29,95



**Dampf bleibt Dampf II**

144 Seiten | ca. 200 Farb- und Schwarzweißfoto  
Best.-Nr. 581735 | € 29,95



**Berlin und seine Verkehrswege**

248 Seiten | ca. 520 Farb- und Schwarzweißfoto  
Best.-Nr. 581734 | € 39,95



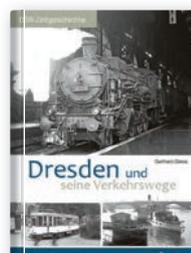
**Freiburg und seine Verkehrswege**

232 Seiten | ca. 200 Farb- und Schwarzweißfoto  
Best.-Nr. 581630 | € 34,95



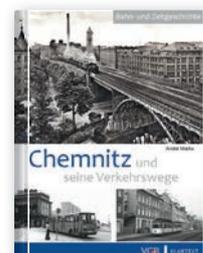
**Hamburg und seine Verkehrswege**

208 Seiten | ca. 440 Farb- und Schwarzweißfoto  
Best.-Nr. 581623 | € 34,95



**Dresden und seine Verkehrswege**

144 Seiten | ca. 250 Farb- und Schwarzweißfoto  
Best.-Nr. 581514 | € 24,95



**Chemnitz und seine Verkehrswege**

208 Seiten | ca. 400 Farb- und Schwarzweißfoto  
Best.-Nr. 581631 | € 34,95

# NEUHEITEN AUS DEM UMFANGREICHEN VGB-BUCHPROGRAMM

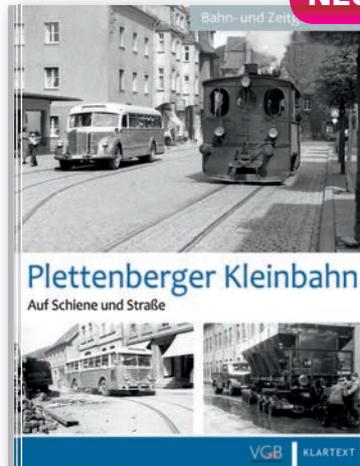
## Plettenberger Kleinbahn

### Auf Schiene und Straße

Die Geschichte dieses interessanten lokalen Verkehrsunternehmens, das bis zur Stilllegung in den 1960er-Jahren noch Kasten-dampfloks einsetzte, wird in dem neuen Buch von Wolf Dietrich Groote umfassend dargestellt. Auf 256 Seiten mit rund 500, vielfach bisher unveröffentlichten Abbildungen werden sowohl der Betrieb der meterspurigen Bahn wie auch der Omnibus- und Straßengüterverkehr ausführlich dokumentiert.

256 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, mit ca. 500 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581808 | € 45,00



Erscheint Ende Juni

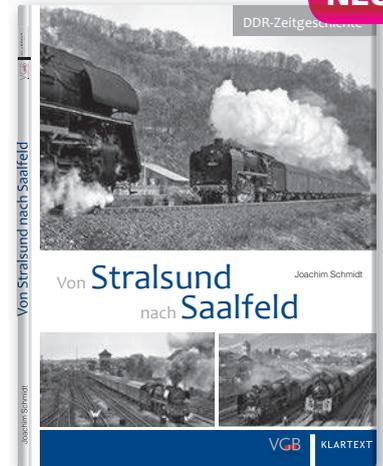
NEU

## Von Stralsund nach Saalfeld

Als dieses Kultbuch von Joachim Schmidt im Jahr 1980 zum ersten Mal erschien, herrschte in der damaligen DDR noch reichlich Dampfbetrieb. Nach mehr als 35 Jahren haben wir den Bestseller aus dem Jahre 1980 mit der High-End-Technik unserer Tage neu gestaltet. Über den damaligen Rahmen hinaus besticht dieses Werk durch die Ergänzung bisher nicht veröffentlichter Fotos und Faksimiles sowie vieler authentischer Geschichten von den damals durchaus aufregenden Fotoreisen durch die DDR.

256 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, 323 SW-Bilder, 49 Farbbilder, 39 Faksimile (Streckenkarten, Fahrkarten, Pläne, Schilder, Tabelle)

Best.-Nr. 581822 | € 39,95



Erscheint Ende Mai

NEU

## DIE BLÜTEZEIT DER BUNDESBAHN



### Auf Schienen durchs Wirtschaftswunderland

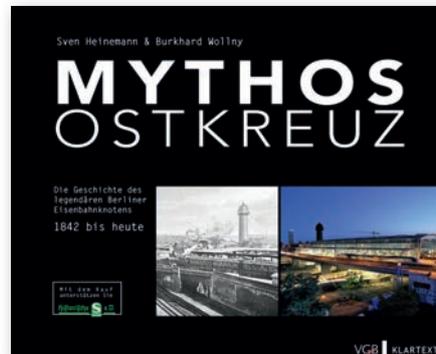
#### Die frühen Bundesbahn-Jahre

Das deutsche Wirtschaftswunder war eng mit der rasanten Entwicklung der Eisenbahn verbunden. Im Spannungsfeld von Tradition und Moderne zeigte sich die junge Bundesbahn in einer geradezu verblüffenden Vielfalt. Jeder Liebhaber historischer Eisenbahnfotos wird entzückt und verblüfft zugleich sein – über die Fülle der Motive. Bilder, die ein Feuerwerk der Emotionen entfachen.

176 Seiten, Großformat 28,0 x 29,5 cm, Hardcover-Einband mit Schutzumschlag, 208 Schwarzweiß- und 28 Farbbildungen

Best.-Nr. 581736 | € 39,95

## LEGENDÄRER EISENBAHNKNOTEN



### Mythos Ostkreuz

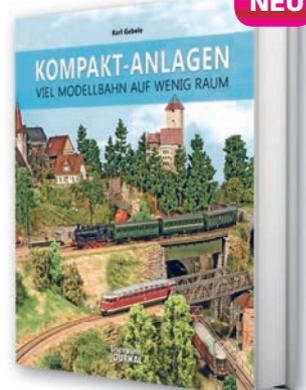
#### Die Geschichte des legendären Berliner Eisenbahnknotens – 1842 bis heute

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

272 Seiten, Hardcover, Format 29,4 x 24,4 cm, ca. 350 Farb- und historische Schwarzweißfotos, großformatiger Gleisplan als lose Beilage

Best.-Nr. 581731 | € 39,95

## 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 sind in diesem großformatigen, reich bebilderten Band vertreten. Karl Gebele zeigt nachvollziehbar, wie viel Modellbahn auf Flächen zwischen einem und vier Quadratmetern möglich ist – inklusive detaillierter Gleispläne und Stücklisten.

176 Seiten, Hardcover, Format 24,5 x 29,2 cm, ca. 350 farbige Abbildungen  
Best.-Nr. 581733 | € 29,95

Erscheint Ende Mai

NEU

# VORSCHAU JULI



**VORBILD**  
**Baureihe 01**  
 „Mutter“ der Einheitsdampfloks  
**Impressionen**  
 V 200  
**Bahnbetriebswerke**  
 Bw Marburg

**MODELL**  
**Anlagenporträt**  
 Rügener Steinbruchbahn in Oe  
**Beladungstipp**  
 Schrotträger  
**Gebeles „Neue“, Teil 3**  
 Landschaftsbau und Bahnhofs-Kitbash

**EJ 7/18 erscheint am 20. Juni 2018**

## Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker  
 Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

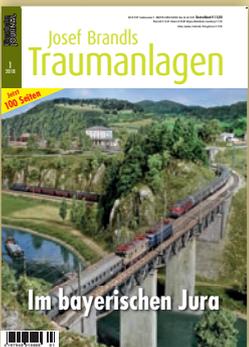
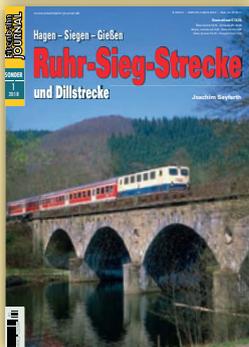
**Chefredakteur**  
 Gerhard Zimmermann  
**Redaktion**  
 Dr. Christoph Kutter, Tobias Pütz, Andreas Ritz, Bernd Keidel  
**Gestaltung**  
 Gerhard Zimmermann, Dr. Christoph Kutter  
**Mitarbeiter dieser Ausgabe**  
 Joachim Seyferth, Axel Johanßen, Michael Giegold,  
 Hans-Dieter Jahr, Christoph Grimm,  
 Jürgen Mehnert, Hans Bauer, Karl Gebele,  
 Emmanuel Nouaillier  
**Redaktionssekretariat**  
 Claudia Klausnitzer (-227), Tanja Baranowski (-202)



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

**Geschäftsführung**  
 Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner  
**Verlagsleitung**  
 Thomas Hilge  
**Anzeigenleitung**  
 Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)  
**Anzeigensatz und Anzeigenlayout**  
 Evelyn Freimann (-152)  
**Vertriebsleitung**  
 Elisabeth Menhofer  
**Vertrieb und Auftragsannahme**  
 Petra Schwarzendorfer (-105), Angelika Höfer (-104),  
 Sandra Corvin (-107)  
**Marketing**  
 Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)  
**Außendienst, Messen**  
 Christoph Kirchner, Ulrich Paul  
**Vertrieb Pressegrosso und Bahnhofsbuchhandel**  
 MZV GmbH & Co. KG,  
 Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,  
 Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,  
 Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113  
**Abo - Service**  
 FUNKE direkt GmbH & Co. KG,  
 Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,  
 Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70  
**Erscheinungsweise und Bezug**  
 Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80  
 Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)  
 Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit  
 gekündigt werden.  
**Bildbearbeitung**  
 Fotolito Varesco, Südtirol  
**Druck**  
 Vogel-Druck, Würzburg

## EISENBAHN-JOURNAL-SONDERAUSGABEN



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



- |   |   |   |
|---|---|---|
| <p><b>01</b> <b>Modellbahnshop elriwa</b><br/>                 01454 Wachau · Radeberger Str. 32<br/>                 Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de<br/>                 www.elriwa.de</p>                             | <p><b>06</b> <b>Modellbahn Raschka</b><br/>                 44809 Bochum · Dorstener Str. 215-217<br/>                 Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de<br/>                 www.modellbahn-raschka.de</p>                           | <p><b>11</b> <b>Spielwaren Kremers</b><br/>                 59065 Hamm · Oststr. 56<br/>                 Tel. 02381-25068<br/>                 kremersspiel@aol.com</p>   |
| <p><b>02</b> <b>Modellzentrum Hildesheim</b><br/>                 31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213<br/>                 Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de<br/>                 www.modellbahnecke.de/shop</p> | <p><b>07</b> <b>Technische Modellspielwaren Lindenberg</b><br/>                 50676 Köln · Blaibach 6-8<br/>                 Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de<br/>                 www.lindenberg-modellbahn-koeln.de</p> | <p><b>12</b> <b>Modellbahnshop - Saar</b><br/>                 66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7<br/>                 Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de<br/>                 www.mhc-saar.de</p>   |
| <p><b>03</b> <b>Modellbahnladen &amp; Spielparadies</b><br/>                 33332 Gütersloh · Kampstr. 23<br/>                 Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de<br/>                 www.modellbahngt.de</p>       | <p><b>08</b> <b>Modellcenter Hünerbein</b><br/>                 52062 Aachen · Markt 9-15<br/>                 Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de<br/>                 www.huenerbein.de</p>  | <p><b>13</b> <b>Spielwaren Werst</b><br/>                 67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3<br/>                 Tel. 0621-682474 · werst@werst.de<br/>                 www.werst.de</p>   |
| <p><b>04</b> <b>Modellzentrum Braunschweig</b><br/>                 38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16<br/>                 Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de<br/>                 www.modellbahnecke.de/shop</p>   | <p><b>09</b> <b>W. Schmidt GmbH</b><br/>                 57537 Wissen · Am Biesem 15<br/>                 Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de<br/>                 www.schmidt-wissen.de</p>   | <p><b>14</b> <b>Eisenbahn Dörfler</b><br/>                 90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36<br/>                 Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de<br/>                 www.eisenbahn-doerfler.de</p>  |
| <p><b>05</b> <b>Modellbahn Kramm</b><br/>                 40723 Hilden · Hofstr. 12<br/>                 Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de<br/>                 www.modellbahn-kramm.com</p>                        | <p><b>10</b> <b>Modell Pelzer</b><br/>                 58095 Hagen · Potthofstr. 2-4<br/>                 Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de<br/>                 www.modellpelzer.de</p>  | <p><b>15</b> <b>Modeltreinexpress</b> <br/>                 NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45<br/>                 Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl<br/>                 www.modeltreinexpress.nl</p> |

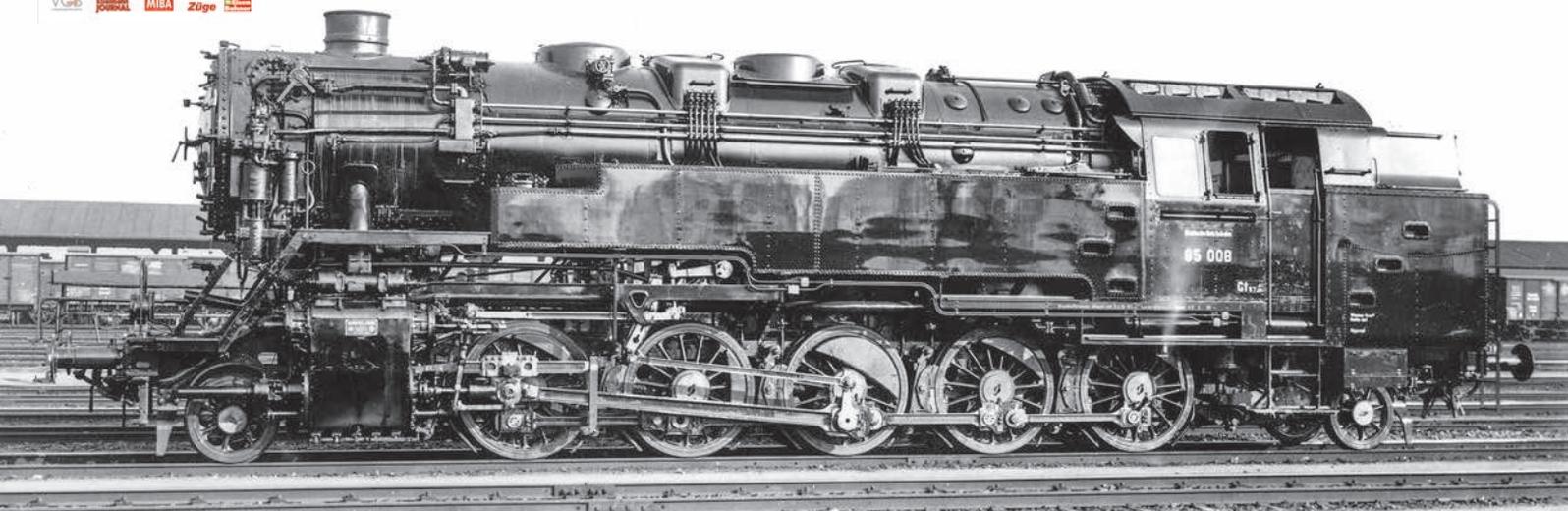


Photo: Hermann May / Sammlung Sauter

## Die Höllental-Lokomotiven

Eigens für den Einsatz auf der so genannten Höllentalstrecke zwischen Freiburg und Neustadt im Schwarzwald beschaffte die Deutsche Reichsbahn in einer kleinen Serie von nur zehn Stück die Baureihe 85. Bereits von weitem waren die großen und schweren Tenderlokomotiven erkennbar und erhielten bald den Spitznamen „Bullen“. Die Roco Modelle überzeugen durch eine vorbildgerechte Umsetzung der jeweiligen Vorbildmaschinen. So erhielten die Loks erst einige Jahre nach Einsatzbeginn die Bohrungen in den Treibrädern und einige weitere Details. Für die gelungene Umsetzung erhält Roco die Auszeichnung das „Goldene Gleis 2018“.

### Dampflokomotive 85 008, DRG



- ▶ Ausführung ohne Windleitbleche
- ▶ Mit zwei Spitzenlichtern
- ▶ Fein detailliert, mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Feine Metallradsätze; Vorlaufräder vorbildgerecht mit sieben Speichen
- ▶ Im Digitalbetrieb Art. Nr. 72262/78262 mit dynamischem Dampf

Art. Nr.: 72264



Art. Nr.: 78265



Art. Nr.: 72265



Art. Nr.: 78262



Art. Nr.: 72262



### Dampflokomotive 85 001, DB



Photo: H. Schambach, Essen

- ▶ Feine Metallradsätze
- ▶ Vorbildgerechte Änderungen im Detail
- ▶ Fein detailliert mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Feine Metallradsätze; Vorlaufräder vorbildgerecht mit sieben Speichen
- ▶ Im Digitalbetrieb Art. Nr. 72263/78263 mit dynamischem Dampf

Art. Nr.: 72266



Art. Nr.: 78267



Art. Nr.: 72267



Art. Nr.: 78263



Art. Nr.: 72263

