

Mit
DVD
Film in Vollversion

Eisenbahn
JOURNAL

August
2018

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

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



MEILENSTEINE
der Eisenbahnhistorie
Bochum-Dahlhausen
und seine Exponate

Laufzeit:
55 Minuten
Plus:
Trailer
von RioGrande-
Filmen

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG



DAS GOLDENE GLEIS
Bilder von der Siegerehrung



Tempo und Rekorde

Die Aufholjagd der Bundesbahn

IN UNSERER **GEBRAUCHTWARE** BIETEN WIR IHNEN:

- ▶ Große Auswahl an gebrauchten Loks, Wagen & Zubehör
- ▶ Modellautos in den Nenngrößen N & H0
- ▶ Blechbahnhöfe und Fahrzeuge in den Spurgrößen 0 & 1
- ▶ Gebrauchtes Blechspielzeug
- ▶ Großer Fundus an gebrauchten Ersatzteilen
- ▶ Regelmäßige Ankäufe von Modellbahn-Sammlungen
- ▶ Gleise in den Spurgrößen Z bis H0

KOMMEN SIE VORBEI, WIR FREUEN UNS AUF SIE!

ÖFFNUNGSZEITEN: Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 - 18:30 Uhr
Samstag von 10:00 - 16:00 Uhr
Sa. Nov.- Dez. 10:00 - 18:30 Uhr
▶▶▶ MONTAG: RUHETAG ◀◀◀

Vogteistraße 18a (im Innenhof) • 50670 Köln • Tel.: **0221 / 37 999 008**

info@donnerbuechse-gebrauchtware.com
WWW.DONNERBUECHSE-GEBRAUCHTWARE.COM

 /donnerbuechsekoeln



4



30



18



36



62



72



78



82

VORBILD

4 Erinnerungen

Fotograf Armin Richthammer

18 Tempo und Rekorde

Die Aufholjagd der Bundesbahn

28 Bild des Monats

Sommerfreuden in den 90ern

30 Kondenslokomotiven

1000 Kilometer ohne Wasserfassen

34 Momente

Pack' die Badehose ein...

36 Eisenbahn in der Heimat

Rund um den Kirchturm

47 Galerie

Bilder von Alfred Vorac

MODELL

58 Baureihe V 36 in H0 von Brawa

Techno-Zwerg

62 Das besondere Diorama

August 1918 in den Ardennen

72 12. Modellbauwettbewerb/Folge 16

Fränkisch-niederländische Lokalbahn

78 Kittel 2.0

Märklins Dampftriebwagen optimiert

82 Die neue „Gebele“, Teil 4

Wasser – fließend, stehend, fallend

88 Patiniertechniken, Teil 1

Schmuddel-Trio

92 Das „Goldene Gleis“

Siegerehrung 2018

RUBRIKEN

10 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Leser-Post**98 Händler, Börsen & Mini-Markt****106 Vorschau und Impressum**

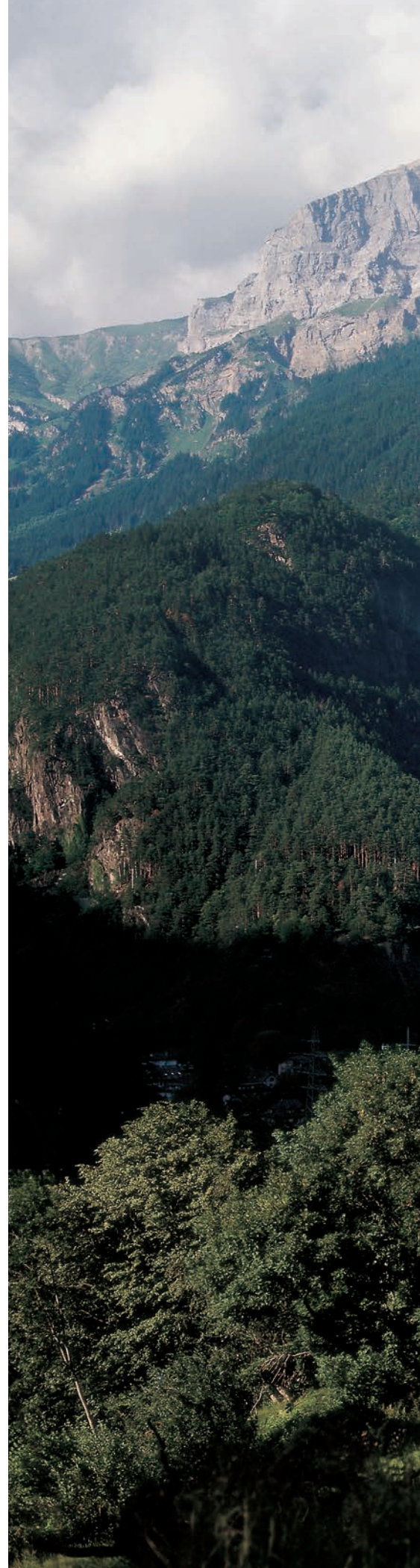
Besondere Perspektiven

Er war keiner der „Altmeister“ unter den Eisenbahn-Fotografen, wäre aber gewiss eines Tages in einem Atemzug mit Könnern in ihrem Metier wie Ludwig Rotthowe oder Carl Bellingrodt genannt worden. Die Rede ist von Armin Richthammer, der vor einiger Zeit im Alter von nur 44 Jahren nach längerer Krankheit leider viel zu früh verstorben ist. Hinterlassen hat er einen Fundus an Mittelformatdias, dessen sorgsamer Pflege und Archivierung sich Wolfgang Bley aus Göppingen angenommen hat.

Bley, selbst ein leidenschaftlicher und von mehreren Veröffentlichungen in unseren Eisenbahn-Journal-Ausgaben bekannter Eisenbahn-Fotograf mit dem Auge für das besondere Motiv, erinnert sich: „Armin Richthammer aus Freudenberg bei Amberg interessierte sich bereits als Kind für die Eisenbahn. Die Dampflokomotiven hatten es ihm dabei besonders angetan. Nach Abschluss seiner Schule wollte er bei der DB eine Lehre beginnen. Dies wäre mit einem Umzug verbunden gewesen. Da er aber sehr heimatverbunden war, nahm er von seinem Wunschberuf bei der Bahn Abstand. Von seinem Vater erhielt er während seiner Schulzeit einen Fotoapparat geschenkt, um ihn zum Fotografieren zu animieren. Mit 27 Jahren erwarb er eine Mittelformatkamera und fotografierte damit vorwiegend die dampfbetriebenen Schmalspurbahnen im Erzgebirge. Über Tschechien waren die Strecken um Dresden und im Westerzgebirge schnell zu erreichen. An zahlreichen verlängerten Wochenenden war er an diesen Strecken zum Fotografieren anzutreffen. Besonders angetan war er auch vom Bahnland Schweiz. Deshalb unternahm er auch in dieses Land mehrere Fototouren zur Rhätischen Bahn und der Gotthardlinie. Neben klassischen Motiven suchte er auch nach besonderen Perspektiven, aus denen heraus ihm zahlreiche grandiose Motive gelangen.“

Mit einigen Bildern, ausgewählt von Wolfgang Bley, würdigen wir auf dieser und den zwei darauffolgenden Doppelseiten das fotografische Schaffen von Armin Richthammer. GZ

Aus der Entfernung eine
eindrucksvolle Perspektive
auf die Gotthardbahn
zwischen Göschenen und
Wassen am 2. Juli 2001.







An der Pressnitztalbahn in Sachsen:
oben zwischen Stollen und Forellenhof (12. April 2004),
rechts bei Schlössel (6. Dezember 1997.



Erstes Frühlingsahnen am 27. Februar 2000 zwischen Hiltoltstein und Eckersmühlen.

Früher Traum-Winter an der Rhätischen Bahn zwischen Surovas und Morteratsch am 18. Oktober 1996.





Ein Bild des Fotografen:
Armin Richthammer beim
Arrangieren einer Detail-
aufnahme in Jöhstadt am
27. August 2000.



Zur Präsentation des ET 490 in Hamburg-Bergedorf haben sich neben dem Hamburger Staatsrat Andreas Rieckhof (l.) auch die Bombardier-Projektleiterin Juliane Storm-Ohm und S-Bahn-Geschäftsführer Kay Uwe Arnecke eingefunden. FOTO: LARS BRÜGGEMANN

S-BAHN HAMBURG

Die Neuen kommen

Die S-Bahn Hamburg GmbH nahm am 24. Mai 2018 den Probebetrieb mit den ersten Triebzügen der neuen Baureihe 490 auf. Im Dezember 2018 soll der reguläre Einsatz der Baureihe mit zunächst 60 ET 490 beginnen, 2019 wird die Flotte nochmals um zwölf Exemplare anwachsen. Die neuen Züge sollen schrittweise die Baureihe 472 ersetzen, durch einen besonderen Clou können sie jedoch frei im gesamten S-Bahn-Netz eingesetzt werden: Während die ersten 29 Fahrzeuge ausschließlich für das 1200 V Gleichstromnetz der Hamburger S-Bahn ausgerüstet sind, wird die zweite Serie aus 31 Zweisystem-Fahrzeugen bestehen. Diese Züge können zusätzlich mit 15 kV Wechselstrom betrieben werden. Sie erhalten zudem einen Dachstromabnehmer und können somit auch auf den Fahrleitungsstrecken von und nach Stade eingesetzt werden. *Lars Brüggemann*

RAILADVENTURE/DKMS

Gemeinsam gegen den Krebs

Aus Anlass des „World Blood Cancer Day“ tourte im Mai 2018 ein DKMS-Sonderzug durch Deutschland, um auf die Bedeutung von Stammzellenspenden aufmerksam zu machen. Start der Aktion war am 23. Mai in München, mit Stationen in Stuttgart, Köln, Leipzig und Hamburg-Altona erreichte der Zug rechtzeitig zum „World Blood Cancer Day“ am 28. Mai 2018 Berlin. Die Aktion stand unter dem Motto „Mund auf, Stäbchen rein, Spender sein“, Hauptsponsor war das Münchner Unternehmen Railadventure, das auch die beiden Wagen sowie die Lokomotiven 111 210 und 222 zur Verfügung stellte. Weitere Informationen zur Sonderzug-Aktion und zur Stammzellenspende gibt es unter: www.dkms.de. *ke*



Am 23. Mai 2018 startete der DKMS-Zug in München zu seiner mehrtägigen Fahrt in die Hauptstadt. Mit dabei waren unter anderem die Münchner Stadträtin Dr. Constanze Söllner-Schaar (ganz links) und der Railadventure-Chef Alex Dworaczek (4.v.l.). FOTO: DKMS

KURZ NOTIERT

FLIXTRAIN EXPANDIERT

Wenige Monate nach seinem Einstieg in das Eisenbahngeschäft baut der Flixbus-Ableger Flixbahn sein Angebot deutlich aus. Ab 21. Juni 2018 pendelt ein weiterer Zug zwischen Stuttgart, Frankfurt, Hannover und Berlin. Damit bietet Flixbahn zwischen der Hauptstadt und der Schwabenmetropole bis zu zwei tägliche Verbindungen. Auch zwischen Hamburg und Köln soll ab 19. Juli ein weiteres Zugpaar verkehren. Die Verantwortlichen rechnen damit, ihr selbst gestecktes Ziel von 500 000 Fahrgästen bis Jahresende deutlich zu übertreffen. 2019 sollen weitere Taktverdichtungen folgen; auch auf den Strecken Berlin-Köln und München-Berlin sollen bald die grünen Züge des Unternehmens verkehren. *ke*

MEHR ICE 4 AB DEZEMBER

Die DBAG will ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 das Einsatzgebiet ihrer ICE 4-Triebzüge deutlich ausweiten. So sollen auf den Verbindungen zwischen Hamburg und Stuttgart dann fünf sowie zwischen Hamburg und München vier Zugpaare von ICE 4-Zügen gefahren werden. Zudem werden auch erstmals ICE 4 auf der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main zum Einsatz kommen. Konkret wird das bisher von der Baureihe 407 gefahrene Zugpaar ICE 515/514 auf ICE 4 umgestellt und im gleichen Zuge bis Hamburg verlängert. Aktuell verkehrt dieses Zugpaar nur bis Dortmund. Mit den freigesetzten ICE-Zügen will die DBAG anschließend ältere IC-Garnituren ersetzen. *ke*

PESA LINK ERHÄLT ZULASSUNG

Nach langen Verzögerungen hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) am 30. Mai 2018 der DB Regio die Zulassung für den Einsatz der zweiteiligen Triebzüge des Typs Pesa Link (Baureihe 632) erteilt. Laut Herstellerangaben wird in Kürze auch die Zulassung der dreiteiligen Variante (Baureihe 633) erwartet. Noch im Juli sollen DB Regio die ersten Exemplare zur Verfügung stehen. Die DB AG bestellte im Jahr 2012 insgesamt 71 Züge verschiedener Varianten und unterzeichnete eine Option auf bis zu 470 weitere Exemplare. Ursprünglich wollte der Hersteller die Zulassung der Fahrzeuge selbst durchführen, nach wiederholten Verzögerungen übertrug Pesa diese Aufgabe im Herbst 2016 an die DB Systemtechnik. *ke*

Die Koblenzer Museumslokomotive E 03 001 erhielt elf Jahre nach ihrem Fristablauf eine neue Hauptuntersuchung. Damit ist die erste der erfolgreichen Schnellfahrpionierinnen der Bundesbahn für acht weitere Jahre einsatzbereit.

Die schon lange Zeit geplante Reaktivierung hatte sich zuletzt immer weiter verzögert. Weil die Lokomotive auch nach Ablauf der Fristen und ihrem Einsatzende betriebsfähig gehalten wurde, hat sie die Abstellzeit von mehr als einem Jahrzehnt gut überstanden. Anlässlich des Sommerfestes im DB Museum Koblenz war die einstige TEE-Paradelok, die auch die Titelseite dieser Ausgabe zierte, am 17. Juni 2018 mit einer TEE-Garnitur im Rheintal unterwegs.

FOTO: SVEN JONAS



Seit Mai 2018 ist ein Triebzug der Baureihe 628.4 in den Nahverkehrs-Produktfarben der späten 1980er-Jahre unterwegs. Die Westfrankenbahn hat den zweiteiligen Zug, der auf den Namen "Anna" hört, aus den beiden 628-Motorwagen 628 436 und 526 zusammengesetzt. Am 26. Mai 2018 erreichte der frisch lackierte 628 den Aschaffener Hauptbahnhof. Auch wenn der Zug äußerlich in seinen Ablieferungszustand zurückversetzt wurde, müssen Fahrgäste im Inneren nicht auf heutige Annehmlichkeiten wie eine digitale Zugzielanzeige verzichten. Der mintgrüne Exot soll nun im RE-Verkehr zwischen Crailsheim und Aschaffenburg sowie im Pendelverkehr zwischen Würzburg und Bad Mergentheim eingesetzt werden.

FOTO: MICHAEL MANN

Anlässlich des Hessentages 2018 vom 25. Mai bis zum 3. Juni in Korbach legte die Kurhessenbahn (KHB) einen Sonderfahrplan auf. Im Stundentakt verkehrten die Züge der KHB auf den Linien RB 42 Marburg – Brilon Stadt und RB 4 Kassel – Korbach, um die Besucher zu den Veranstaltungsorten zu befördern. Neben den KHB-eigenen Triebzügen der Baureihen 628, 642 und 646 kamen auch lokbespannte Züge zum Einsatz. Als Verstärkung der KHB-Lok 218 387 war neben zwei 245 von DB Regio aus Frankfurt und 218 426 der Südostbayernbahn auch die ozenblau-beigefarbene 218 460 „Conny“ der Westfrankenbahn samt einer Garnitur n-Wagen in Hessen zu Gast.

FOTO: AXEL WITZKE





Eines der Highlights des internationalen Semmering-Events am 10. Juni 2018 war die britische Class 47-Diesellok 47-375. Die Lok ist seit November 2016 im Besitz des ungarischen Unternehmens Continental Railway Solution (CRS). Die Veranstaltung stand in diesem Jahr unter dem Motto „20 Jahre UNESCO Weltkulturerbe Semmeringbahn“. Aus diesem Anlass veranstaltete die CRS eine zweitägige Sonderfahrt von Budapest über Sopron und Wiener Neustadt nach Müritzschlag. Am 9. Juni 2018 überquert die 47-375 mit ihrem aus vier Salonwagen bestehenden Sonderzug den berühmten „Kalterinne“ Viadukt auf dem Weg nach Müritzschlag.

FOTO: EDUARD SASSMANN

WIDMER RAIL SERVICE (WRS)

150 Jahre Taubertalbahn

Die Widmer Rail Service (WRS) aus der Schweiz ist seit kurzer Zeit vermehrt in Deutschland tätig. Die Loks der WRS befördern häufig Kesselwagenzüge zwischen Ingolstadt und der Schweiz. Nachdem sie anfangs meist Re 421-Lokomotiven (421 373 und 421 381) einsetzte, erweiterte die WRS ihren Fuhrpark im Mai um die gemietete 146 520. Die Lokomotive ist im Besitz der Macquarie Rail, einer Tochter der gleichnamigen australischen Bank und soll hauptsächlich vor Kesselwagenzügen im Raum Süddeutschland eingesetzt werden, unter anderem zwischen Karlsruhe und Ingolstadt. *ke*



Bei einem ihrer ersten Einsätze für die WRS passiert 146 520 am Abend des 16. Mai 2018 vor einem Kesselwagen-Ganzzug die Schleissweiler Kurve auf dem Weg von Ingolstadt nach Mellingen in der Schweiz.



Eine Woche später, am Nachmittag des 4. Juni 2018, war das WRS-Re 421-Doppel unter Führung von 421 381 auf der Fahrt von Ingolstadt nach Birsfelden bei Oppenweiler zu sehen. FOTOS: MAIK KOPKE (2)

Die „Lollo“ V 160 002 ist wieder regelmäßig vor Güterzügen im Norden Deutschlands zu sehen: Die HSL Logistik aus Hamburg mietete die alte Dame, um ihre regelmäßigen Kerosin-Züge auf dem Streckenabschnitt von Wilhelmshaven-Ölweiche nach Oldenburg zu bespannen. In Oldenburg übernimmt dann eine Ellok der HSL den Zug. Die altrote Bundesbahn-Veteranin liefert dabei einen schönen Kontrast zu den meist aus frisch lackierten Wascosa-Kesselwagen gebildeten Zügen, wie die Aufnahme vom 28. Mai 2018 beweist.

FOTO: YANNICK KRUSE



Die Museumsbahn Haltingen – Kandern stellte im Juni 2018 ihre Lok 30 „Chanderli“ feierlich wieder in Dienst. Die preußische T3 kann auf eine lange Karriere bei diversen badischen Privatbahnen zurückblicken. Geliefert wurde die bei 1904 Borsig in Berlin gebaute Lok an die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG), einer Vorgängergesellschaft der heutigen SWEG. In den letzten sieben Jahren erhielt die Lok eine grundlegende Aufarbeitung. Sie soll im Museumsbetrieb der Kandertalbahn nun die Ex-ÖBB-Lok 378.78 ersetzen, die in der Pfalz beim Kuckucksbähnle eine neue Heimat finden wird.

FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Rechtzeitig zum Sommerfest im DB Museum Koblenz-Lützel am 17. Juni 2018 konnten die Verantwortlichen mit einer besonderen Überraschung aufwarten: Auf Initiative von Mitarbeitern des BSW erhielt das Museumsstück 103 220 bei Raildesign Bäcker in Siegen eine komplette Neulackierung und präsentiert sich nun wieder in der farbenfrohen DB-Touristikzug-Livree.

Die Lok, die sich im Eigentum der DB Stiftung befindet, soll künftig im Südwestfälischen Eisenbahnmuseum in Siegen stationiert sein, aber als rollfähiges Museumsstück auch immer wieder auf Fahrzeugausstellungen gezeigt werden.

FOTO: OLIVER SCHOLZ



HÖLLENTALBAHN

Projekt „Breisgau-S-Bahn“

Zwischen Freiburg im Breisgau und Donaueschingen wird sich die 76 Kilometer lange Höllentalbahn bis zum avisierten Betriebsstart der Breisgau-S-Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 durch die Einführung eines neuen Gesamt-Betriebsystems zu einer durchgängig umsteigefreien beschleunigten Bahnverbindung verwandeln, das einen S-Bahnverkehr mit CORADIA-LINT-CONTINENTAL-Triebzügen von Endingen am Kaiserstuhl, Freiburg/Breisgau nach Titisee-Neustadt und von dort entlang der bis Ende Oktober 2019 neu elektrifizierten 40 Kilometer langen Strecke nach Donaueschingen zum Endpunkt Villingen an der Schwarzwaldbahn ermöglichen wird. Im Flügelzugprinzip werden sich die aus zwei Triebzügen gebildeten Züge aus Freiburg im Bahnhof Titisee jeweils zur Weiterfahrt nach Neustadt und Villingen bzw. nach Feldberg-Bärental und Seeburg (Dreiseenbahn) trennen und in Gegenrichtung von Villingen und der Dreiseenbahn ab Titisee als ein Zugverband nach Freiburg und in den Kaiserstuhl verkehren. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 soll das grundlegend neue Nahverkehrssystem der Höllentalbahn in Betrieb gehen. Insbesondere im nicht elektrifizierten Abschnitt zwischen Neustadt und Donaueschingen sind aufwändige und technisch herausfordernde Baumaßnahmen auszuführen. Daher besteht seit 1. Mai 2018 bis Ende Oktober 2019 die Einstellung des Schienenverkehrs. Die vier



Rückblick auf den Dieselsbetrieb der Höllentalbahn: Die Ulmer 215 071 mit RE 3350 nach Neustadt passiert am 28. Mai 1995 bei Unadingen die damals noch bestehende Feldweg-Anrufschränke.

zwischen Röttenbach und Kappel-Gutachbrücke gelegenen Tunnelbauten sowie der 535 Meter lange Dögginger Tunnel der am 20. August 1901 eröffneten Höllentalbahn-Verbindungsstrecke zur Schwarzwaldbahn erfordern zum Einbau der Fahrstromschienen ein Absenken des Streckengleises um bis zu 70 Zentimeter. Vor allem im Bereich des Röttenbacher Tunnelabschnitts entlang ausgedehnter Waldgebiete mit teilweise unmittelbar an der Strecke verlaufenden Steilhängen

machen den Transport und Transfer von Personal, Baugerät und Material auf der Schiene unumgänglich.

Bei allen Bahnhöfen und Haltepunkten von Neustadt bis Donaueschingen werden die Bahnsteige barrierefrei umgebaut und längenerweitert. Die beiden entlang des zu elektrifizierenden Abschnitts seit 1995 einzigen für Zugkreuzungen verbliebenen Bahnhöfe Löffingen und Döggingen werden mit elektronischer Stellwerktechnik ausgerüstet, die damit die bisher mechanischen Stellwerke und die örtlichen Fahrdienstleiter ersetzt.

Der bisher gemäß dem Taktfahrplan jeweils zur vollen Stunde als Zugkreuzungsbahnhof der DB-Regiozüge fungierende Bahnhof Döggingen wird als Ersatz für die beiden Außenbahnsteige einen Mittelbahnsteig erhalten. Im Bahnhof Löffingen, der für Zugkreuzungen von DB-Regiozügen mit Güterzügen sowie Sonderverkehren diente, werden die beiden Außenbahnsteige ortsversetzt verlängert neu angelegt.

Umfangreiche Erneuerungsarbeiten an der Gleisanlage und der Oberleitung machen eine Sperrung der durch ihre besondere Betriebsgeschichte mit dem Steilstreckenabschnitt Hirschsprung – Hinterzarten bekannten Gebirgsstrecke von Freiburg – Titisee und Seeburg/Dreiseenbahn seit 1. März bis 31. Oktober 2018 bzw. von



Die Kemptener 218 479 mit RE 3211 („Kleber-Express“ Freiburg – München), begegnet am 7. Juni 1997 bei der Einfahrt in Döggingen dem aus zwei 628/928 Garnituren bestehenden RE 3380 aus Ulm nach Neustadt. Nach der Elektrifizierung wird hier ein Mittelbahnsteig die bisherigen Außenbahnsteige ersetzen.

Titisee bis Neustadt bis 31. Mai 2019 erforderlich.

Seit dem Fahrplanwechsel im Mai 1988 wurden mit der Einführung des Systems „RegionalSchnellBahn“ (RSB) die bisher zwischen Neustadt und Donaueschingen eingesetzten Lok-Wagen-Garnituren der Nahverkehrszüge sowie die der zwischen der Breisgau-Metropole und Ulm bzw. Rottweil (– Stuttgart) verkehrenden Eilzüge durch Dieseltriebwagen der Baureihe 628.2 ersetzt; die Reisenden mussten nun im Wendebahnhof Neustadt den Zug wechseln. Davon ausgenommen war bis zur Einstellung im Dezember 2003 das mit Kemptener 218 beförderte Eilzugpaar der Relation Freiburg – München („Kleber-Express“). Im Stundentakt pendelten nun jeweils die mit Loks der Baureihe 139 bespannten Eilzug-Wendezüge zwischen dem von der Lokwechsel- zur Umsteigestation verwandelten Bahnhof Neustadt und Freiburg und die traktions-schwachen 628-Dieseltriebwagen zwischen Neustadt und Ulm, Villingen und Rottweil. Vor Einführung des Systems der Zugverkehrtrennung waren die meist aus drei n-Wagen gebildeten Rottweiler Eilzüge mit der Baureihe 211 des Bw Tübingen bespannt. Die Eilzüge aus Ulm

mit der Fahrtroute vorwiegend entlang des oberen Donautals über Sigmaringen und Tuttlingen bis Donaueschingen und von dort nach dem Fahrtrichtungswechsel weiter auf der 40 Kilometer langen Hinteren Höllentalbahnstrecke wurden meistens mit Ulmer 215 und vereinzelt Kemptener 218 befördert. Zusammengefasst waren die aus drei bis fünf Wagen bestehenden Eilzüge vorwiegend aus Silberlingen, oft kombiniert mit Bm- und BDM- Wagen.

Gerade im Langstreckenbetrieb wie der Relation von Ulm nach Neustadt erwiesen sich die Dieseltriebwagen der Baureihe 628.2 zwar als technisch zuverlässig, aber das schwache Beschleunigungsvermögen und die untermotorisierte Traktion verlangte eine Ersatzlösung. Schrittweise übernahm der Betriebshof Ulm ab 1997 die Neigetechnik-Triebwagen der Baureihe 611 mit ihrer gravierend störungsanfälligen Neigefahrwerkstechnik, die in größeren Zeiträumen außer Betrieb gesetzt werden musste. Im Jahr 2003 wurde der 50 Triebwagen zählende 611-Gesamtbestand in Ulm zusammengezogen. Die Triebwagen dominierten bei den Regional-Express-Leistungen, oft in Doppel-

traktion, von Ulm in den Schwarzwald nach Neustadt und von dort weiter wieder über Donaueschingen nach Villingen und entlang der Alemannenbahn (KBS 742) zum Gäubahn-Anschlussbahnhof Rottweil/Neckar. Die leistungs- und ausstattungsverbesserten 628.4 dienten in unregelmässigen Zeiträumen für Ersatztriebwagenleistungen. Selbst noch in den ersten Monaten des Jahres 2018 waren Ulmer 628.4 auf der Hinteren Höllentalbahnstrecke vereinzelt unterwegs. Die in den Farben der Landesnahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mit dem Slogan „bewegt“ gehaltenen 612-Triebwagen kamen nach dem in diesem Frühjahr verstärkten Abzug der 611 aus Ulm nur wenige Wochen nach Neustadt/Schw. zum Einsatz.

Nach Übernahme der 215 mit technischer Anpassung und neuer Baureihenbezeichnung 225 durch DB Cargo kamen nachfolgend in jedem Fahrplanabschnitt sporadisch – nach Plan oder durch 611-Ausfall kurzfristig disponiert – der Ulmer Regionalbahn Alb-Bodensee zugeteilte 218 mit einzelnen RE-Wendzugpaaren nach Neustadt bis April 2018 zum Einsatz. Mit dem Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2017 verkehrten bis zur durch die Höllentalbahn-Sperrung ab 1. Mai 2018 bedingten Einstellung die bislang durchgängigen RE-Kurse zwischen Neustadt und Rottweil nur noch bis/ab Villingen.

Etwas verfrüht hatten übrigens anlässlich des für das Wochenende 24./25. September 2016 avisierten endgültigen Einsatzendes der Ulmer 218 mit ihren RE-Wendzuggarnituren in den Schwarzwald die Fahr- und Begleitpersonale im betont eisenbahnfreundlichen Rahmen ihre bekennde Verbundenheit zur Baureihe 218 und zum typischen Wagenzug mit seinem Bundesbahn-Ursprung.

Text und Fotos: Bernd Frank



218 499 mit RE 3215 nach Ulm am 10. September 2011 in Hüfingen Mitte, der am 1. September 2003 in Betrieb genommenen kombinierten HZL-Ringzug- und DB-Regio-Haltestation.

– ANZEIGE –

**Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.**

**Dazu brauchen wir
die Besten!**

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

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

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

Wir verbinden Bayern.

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

August 1958: Versuchsweise wird für die ganze DB eine Jahresnetzkarte für die 2. Klasse eingeführt + + + Von den einst 27 gebauten Elektrolokomotiven EG 511 bis EG 537 der Preußischen Staatsbahn wird mit E 71 28 die letzte ihrer Art ausgemustert (drei Maschinen dieser Baureihe sind museal erhalten geblieben) + + + Die DB stellt das Seebäder-Fahrgastmotor-schiff „Oldenburg“ in Dienst und ersetzt



August 1968: Frankfurt Hbf wird 80.

damit auf der elf Kilometer langen Linie Harle – Insel Wangerooge die über 50 Jahre alte „Wangerooge“ + + + Die heute beim niederländischen Verein „Veluwsche Stoomtrein Maatschappij“ befindliche und aktuell abgestellte Dampflokomotive 41 241 (zuletzt DB 042 241-0) wird bei der Henschel & Sohn GmbH in Kassel u. a. auf Ölhauptfeuerung umgebaut

August 1968: Die von der DB 1964 abgenommene V 90 001 wird am 4. des Monats in 290 001-7 umgezeichnet; bis September 1974 wird die DB von dieser Baureihe 20 Vorserien- sowie 387 Serienlokomotiven von MaK, Deutz und Henschel

erhalten + + + Der Hauptbahnhof von Frankfurt am Main wird 80 Jahre alt + + + Die DB und die Firmen Strabag Bau AG und Boelkow gründen eine Autoschienenbahn-, Studien- und Entwicklungsgesellschaft für die Erstellung einer Studie über ein fahrweggebundenes schnelles Transportsystem + + + Der Verwaltungsrat der DB in Frankfurt (M) schlägt die Auflösung der Bundesbahndirektion Wuppertal vor (verwirklicht Ende 1974)

August 1978: In der Einsatzstelle Lichtenberg des Bw Berlin-Ostbahnhof kommt es zu einem Drehscheibenunfall zwischen 03 2067 und 03 1010, in dessen Folge die 03 2067 ausgemustert wird + + + Die letzte Rangier-Diesellokomotive der Baureihe 291 wird an die DB abgeliefert + + + Das Politbüro der DDR berät eine Konzeption zur Erzielung zusätzlicher Valuta-einnahmen durch die „Erhöhung der Entgelte für Nebenleistungen der Deutschen Reichsbahn im Güterverkehr“ + + + Beim Bw Mayen wird die mit einem 15 PS-Deutz-Motor ausgerüstete Kleindiesellok KDL 91-01 ausgemustert (späterer Verbleib Eisenbahnfreunde Vulkaneifel e. V. in Daun sowie Eifelbahn e. V. in Gerolstein)

August 1988: Wegen Materialengpässen beim Bau der Bahnsteige und Parkplätze verzögert sich die Fertigstellung des neuen Bahnhofs in Kassel-Wilhelmshöhe + + + Als hundertprozentiges Tochterunternehmen der DB wird die „Omnibusverkehr Franken GmbH“ gegründet + + + Im Ausbesserungswerk Kassel wird die Umrüstung von fünf Loks der Baureihe 212 für

den Einsatz bei Tunnelhilfszügen abgeschlossen + + + Auf dem Braunschweiger Hauptbahnhof findet Mitte des Monats eine DB-Leistungsschau zum Jubiläum „150 Jahre erste deutsche Staatseisenbahn“ mit 57.000 Besuchern statt

August 1998: Zum 150-jährigen Bestehen der Strecke Guxhagen – Bebra veranstaltet die Interessengemeinschaft „150 Jahre Friedrich Wilhelm Nordbahn, 1848, Bebra e. V.“ eine Dampf-Sonderfahrt mit der Meininger 50 3501 durch ganz Nordhes-



August 1978: DDR-Politbüro und DR beraten Einnahmenerhöhung im Güterverkehr.

sen + + + Auf dem Reststück Linz – Kalenborn der Kaschtalbahnhof (ehemals bis Flammersfeld) geht die Betriebsführung von der DB AG auf die private „Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH“ über + + + Das Eisenbahn-Bundesamt genehmigt die Stilllegung der Strecke Trier – Hermeskeil (Hochwaldbahn), nachdem auch die NATO keine militärische Bedeutung mehr in der Strecke sieht

August 2008: Die Strecke Thusis – Tirano der Rhätischen Bahn wird von der UNESCO zum Weltkulturerbe ernannt + + + Die Landesregierung von Baden-Württemberg räumt Mehrkosten bei Stuttgart 21 ein, das Vorhaben soll jetzt 3,076 Milliarden Euro kosten (in 2018 angestiegen auf 9,786 Milliarden Euro) + + + Auf dem Gebiet der Gemeinde Extertal wird der Abschnitt Bögerhof – Ullenhäuser der Extertalbahn unter Denkmalschutz gestellt + + + DB-Chef Hartmut Mehdorn kündigt einen „Bedienzuschlag“ in Höhe von 2,50 Euro an, dieser soll beim Fahrkartenkauf am Schalter erhoben werden (Kauf per Automat oder Internet ist ausgenommen)



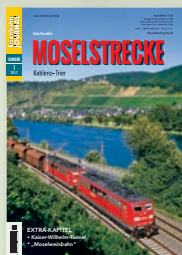
August 2008: Die RhB-Strecke Thusis – Tirano wird Weltkulturerbe.

Steter Wandel in „Preußisch-Sibirien“

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



V 90
Best.-Nr. 541602



Moselstrecke
Best.-Nr. 531701



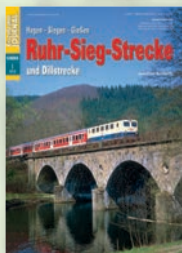
Lokstationen
Best.-Nr. 541701



Frankfurt am Main
Best.-Nr. 531702



Baureihe 78
Best.-Nr. 541702



Ruhr-Sieg-Strecke
Best.-Nr. 531801

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



Jetzt als eBook verfügbar!



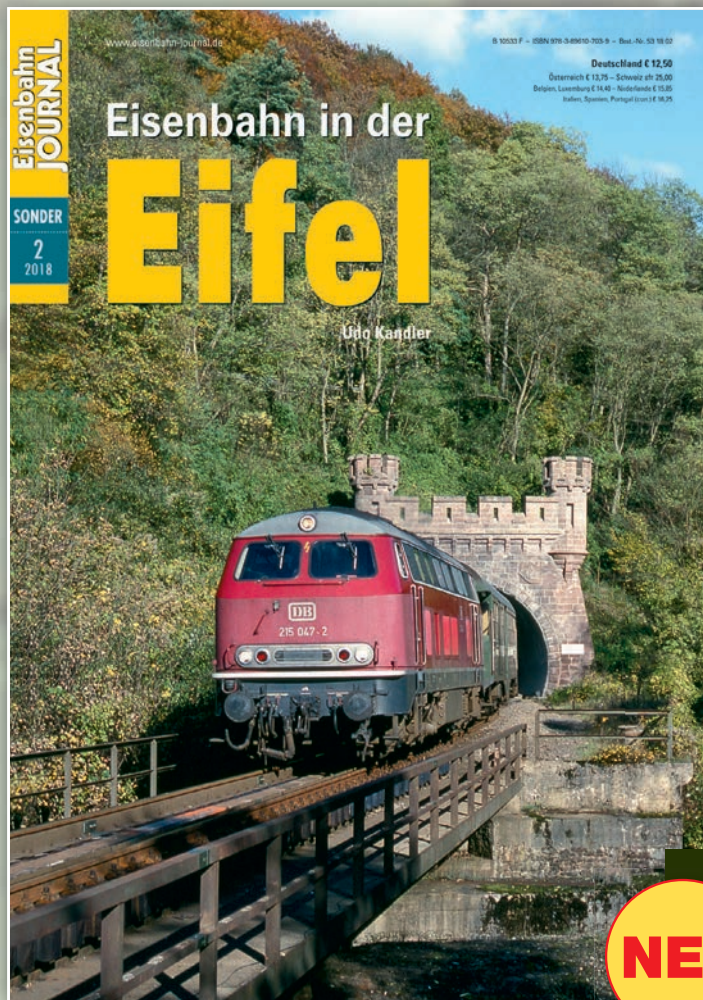
Baureihe 01.10
Best.-Nr. 540801-e



Baureihe 151
Best.-Nr. 541002-e

Je eBook € 10,99

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



Die kürzeste Verbindung zwischen Köln und Trier führt durch die Eifel. Die von der Rheinischen Eisenbahn erbaute Hauptstrecke wurde 1871 dem Betrieb übergeben. Teils aus militärstrategischen Überlegungen heraus entstanden zahlreiche weitere Strecken, sodass bis 1916 alle Eifelregionen einen Bahnanschluss erhielten. Die vier Bahnbetriebswerke in der Eifel – Jünkerath, Gerolstein, Mayen und Kreuzberg – werden ebenfalls porträtiert. Den drei Schmalspurbahnen in der Eifel, darunter die Brohltalbahn, die anfangs sogar einen Zahnstangenabschnitt aufwies, ist ein eigenes Kapitel gewidmet. EJ-Sonderausgabe mit vielen bislang unveröffentlichten Fotos.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen

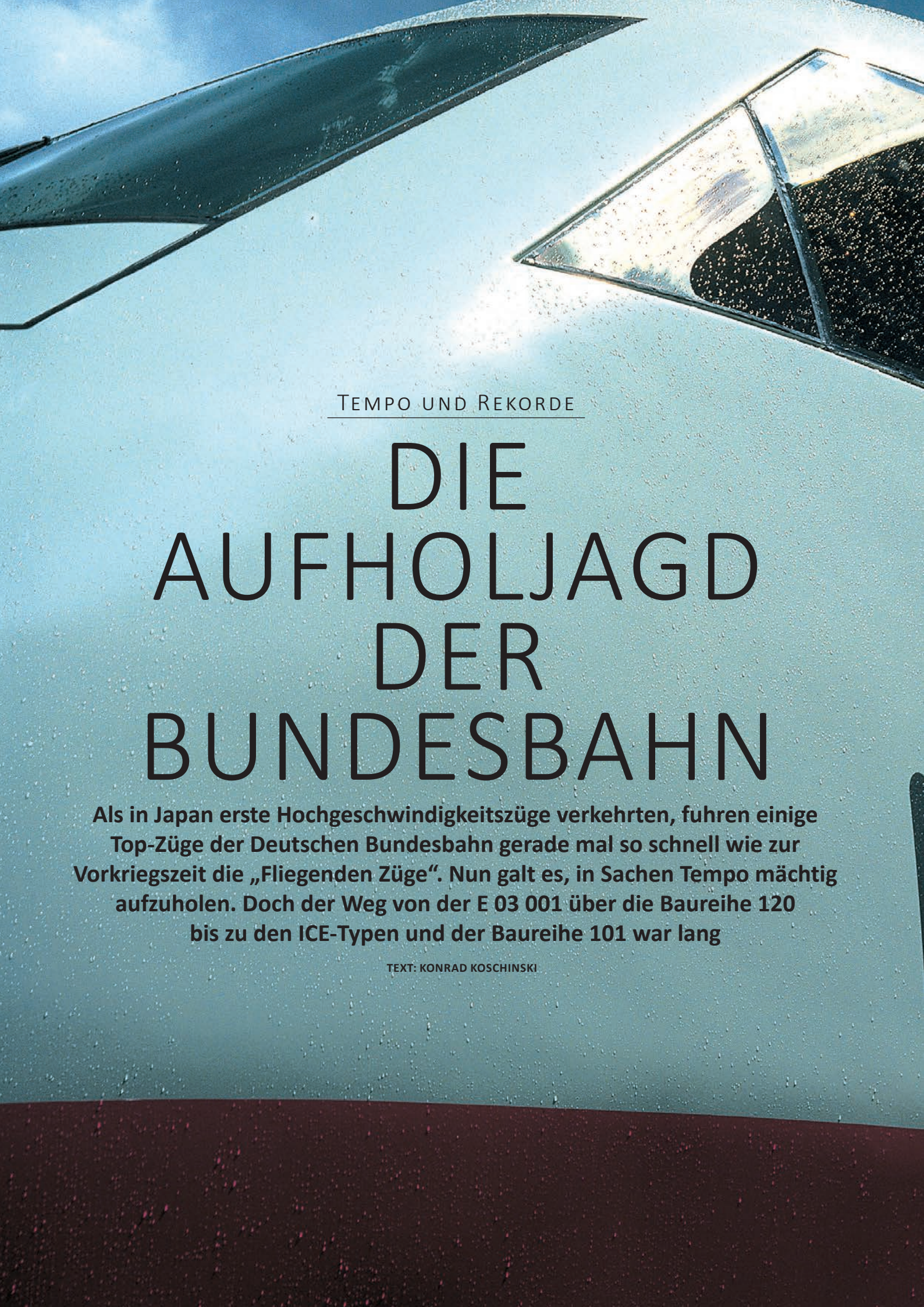
Best.-Nr. 531802 | € 12,50



www.facebook.de/vgbahn

**Eisenbahn
JOURNAL**

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



TEMPO UND REKORDE

DIE AUFHOLJAGD DER BUNDESBAHN

Als in Japan erste Hochgeschwindigkeitszüge verkehrten, fuhren einige Top-Züge der Deutschen Bundesbahn gerade mal so schnell wie zur Vorkriegszeit die „Fliegenden Züge“. Nun galt es, in Sachen Tempo mächtig aufzuholen. Doch der Weg von der E 03 001 über die Baureihe 120 bis zu den ICE-Typen und der Baureihe 101 war lang

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Mit dem Rollout des Versuchszugs
am 31. Juli 1985 schlug die Bundesbahn
das ICE-Kapitel auf: Damals stand das Kürzel
ICE noch für InterCityExperimental.

FOTO: ANDREAS RITZ

ICE



Die „Eierkopf-Triebwagen“ VT 08.5 leiteten 1952 bei der Deutschen Bundesbahn eine neue Stromlinien-Ära ein. Geradezu futuristisch wirkten die 1953 erschienenen Leichtmetall-Gliederzüge VT 10 501 „Senator“ und VT 10 551 „Komet“. Die an modernes Flugzeug-Design angelehnte Kopfform beider Züge vermittelte den Eindruck herausragender Schnelligkeit. Aber das täuschte: Die Höchstgeschwindigkeit betrug schlappe 120 km/h. Nach dem Einbau stärkerer Motoren konnte sie zwar auf 160 km/h heraufgesetzt, im nur wenige Jahre währenden Plandienst aber nicht ausgefahren werden.

Auch die für 140 km/h zugelassenen VT 08.5 und V 200 durften anfangs selbst im Ft- bzw. F-Zug-Verkehr nicht voll aufdrehen, ebenso wenig die 1957 erschienenen TEE-Triebzüge VT 11.5 (und natürlich auch nicht die wieder aufgearbeiteten SVT der Vorkriegszeit). Als erster Zug nach dem Krieg erreichte TEE „Helvetia“ ab Sommerfahrplan 1958 regulär Spitzentempo 140 und ab Sommer 1959 eine Reisegeschwindigkeit von knapp über 100 km/h, nämlich exakt 100,1 km/h auf dem 866 km langen Abschnitt von Hamburg Hbf bis Basel Badischer Bahnhof.

28. Oktober 1963: 200 km/h mit E 10 299 als Versuchsträger für die künftige E 03

Es hatte die Bundesbahn eine enorme Kraftanstrengung gekostet, den abgewirtschafteten Oberbau ihrer Hauptstrecken wenigstens wieder für 120 km/h herzurichten. Das einst von den „Fliegenden Zügen“ der Reichsbahn gebotene Komfortniveau übertraf sie im Fernverkehr aber bald. Was deren Spitzentempo betrifft, holte sie erst 1962 den Rückstand auf, und das zunächst nur mit dem funkelneuen „Rheingold“, der ab 27. Mai 1962 mit einer Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h auf seiner Stammroute zwischen Amsterdam/Hoek van Holland und Basel verkehrte.

Die Besspannung des neuen „Rheingold“ oblag anfangs ausgewählten E 10.1 mit geänderter Getriebeübersetzung und für die Baureihe E 10.12 vorgesehenen Drehgestellen. Ab Herbst 1962 standen die E 10 1265 bis 1270 mit aerodynamisch

günstiger Kopfform zur Verfügung, also die ersten „Bügelalten-E 10“ in Rheingold-Farben.

Mit „Bügelalten-E 10“ wurden wenig später für Tempo 200 taugliche Komponenten erprobt. Denn um der Konkurrenz von Auto und Flugzeug zu begegnen, strebte die DB eine deutliche Beschleunigung des TEE- und F-Zug-Verkehrs an. So griff sie ihre frühen Pläne zur Entwicklung einer sechsachsigen Schnellfahrlokomotive wieder auf. Als Versuchsträger für die künftige E 03 dienten neben den für 180 km/h zugelassenen E 10 1265 und 1270 die mit Radsatzgetrieben für 200 km/h versehenen E 10 299 und 300. Auf dem Streckenabschnitt Forchheim–Bamberg erreichte am 28. Oktober 1963 die E 10 299, am 22. November 1963 auch die E 10 300 die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit. Damit absolvierten sie als erste deutsche Elloks Schnellfahrten mit Tempo 200.

Zwar hatte bereits die ehemalige Reichsbahn Derartiges vorgehabt, doch zu den geplanten Schnellfahrversuchen mit den rechnerisch für 225 km/h ausgelegten E 19 war es kriegsbedingt nicht mehr gekommen. (Übrigens wurden die E 19 02 und E 19 11 seinerzeit für 180 km/h, die E 19 01



Oben: Mit den VT 08.5 (rechts) begann bei der noch jungen Bundesbahn 1952 eine neue Stromlinien-Ära. An modernes Flugzeug-Design angelehnt war der VT 10 501 (links).

FOTOS: DB, MAN

Rechts: Die Tachonadel der E 10 299 zeigt 200 km/h: Die Versuchsfahrten waren ein wichtiger Schritt zur E 03.

FOTO: ARCHIV EISENBAHN-JOURNAL

Rechte Seite: Während der Internationalen Verkehrsausstellung im Juli 1965 in München fuhr täglich zwei Zugpaare mit E 03 und 200 km/h nach Augsburg und zurück. Das war damals auch dieser Dame ein Erinnerungsfoto der E 03 001 wert.

FOTO: SCHNEIDER/BILDARCHIV EISENBAHNSTIFTUNG







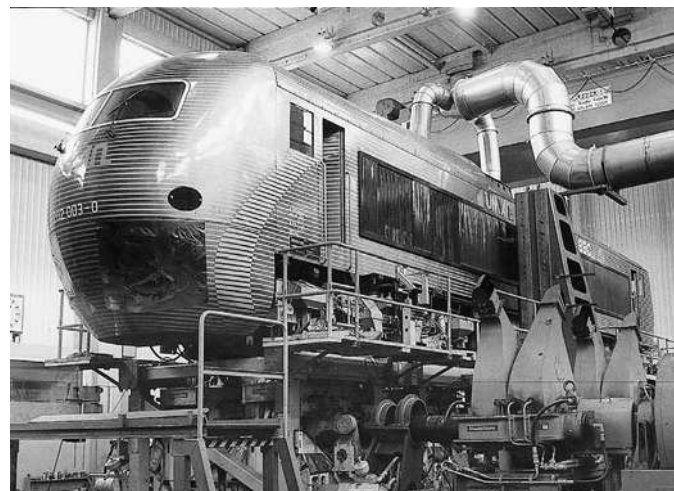
Oben links: 103 118 im planmäßigen IC-Dienst. Mit besonderen Radsatzgetrieben erreichte sie am 12. September 1973 eine Geschwindigkeit von 252,9 km/h.

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL



Oben rechts, rechts und rechte Seite: Geschwindigkeiten zwischen 250 und 255 km/h erzielte die Diesellokomotive 202 003 als Experimentierfahrzeug im Oktober 1982 (Bild rechte Seite), allerdings nur dank kräftiger Unterstützung der 103 118. Unter Führerraum 2 befand sich das neu entwickelte Drehgestell der Versuchslok (Bild oben rechts). Auch auf dem Rollprüfstand in München-Freimann war die Maschine zu Gast.

FOTOS: ANDREAS RITZ (2), DB/SAMMLUNG GOTTWALDT



und E 19 12 jedoch nur für 120 km/h abgenommen; im Gefolge der nach dem Krieg durchgeführten Hauptuntersuchungen erhielten alle vier E 19 eine Zulassung für 140 km/h.)

Japans kühner Vorstoß ins Zeitalter des Hochgeschwindigkeitsverkehrs – als solcher ist der Bereich jenseits von 200 km/h definiert – mag die DB-Oberen beflügelt haben, zumindest in Europa einen neuen Maßstab zu setzen: die Beförderung von planmäßigen Zügen mit Tempo 200. Diese ehrenvolle Aufgabe fiel den im Frühjahr 1965 abgenommenen E 03 001, 002 und 004 zu.

Eigentlich waren es ja Sonderfahrten, die die DB anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) in München veranstaltete. Doch sie deklarierte das vom 26. Juni bis zum 3. Oktober 1965 zwischen München IVA und Augsburg Hbf verkehrende Zugpaar D 10/11 als planmäßig. Die ca. 62 km lange Strecke durcheilten die Züge in 26 Minuten, die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h galt nur abschnittsweise.

Als die IVA ihre Pforten schloss, erlosch die vom Bundesverkehrsminister erteilte Ausnahmegenehmigung; nur noch Versuchseinsätze mit Tempo 200 blieben

erlaubt. Ab Sommer 1966 beförderten die E 03 den „Blauen Enzian“ zwischen München und Augsburg mit maximal 180 km/h. Im Sommer 1968 dort regulär zugelassene 200 km/h wurden nicht mehr in den Fahrplan eingearbeitet und ein Jahr später nahm man das planmäßige Tempo auf 160 zurück. Bestrebungen, die Geschwindigkeit der TEE- und IC-Züge auf mehreren Streckenabschnitten auf 200 km/h zu erhöhen, erlitten durch eine Serie schwerer Unfälle im Jahr 1971 einen herben Rückschlag. Erst ab 1977/78 durften die Lokomotiven der Baureihe 103 auf mit Linienleitern für die Zugbeeinflussung (LZB) ausgerüsteten Strecken ihr Spitzentempo 200 planmäßig ausfahren.

Aufschluss über das Zusammenwirken zwischen Fahrzeug und Fahrweg, die Schallemission und die Strömungsverhält-

nisse bei sehr hohen Geschwindigkeiten gab ein umfassendes Versuchsprogramm auf dem Streckenabschnitt Gütersloh–Neubeckum. Dabei erreichte die mit Radsatzgetrieben für 250 km/h ausgerüstete 103 118 am 12. September 1973 zwischen Rheda und Oelde die Rekordgeschwindigkeit von 252,9 km/h. Auf gleicher Teststrecke schraubte die später mit den „superschnellen“ Getrieben bestückte 103 003 vor einem aus zwei Mess- und einem Reisezugwagen gebildeten Versuchszug am 14. Juni 1985 die deutsche Ellok-Bestmarke auf 283 km/h herauf. Sie stellte damit auch den nationalen Geschwindigkeitsrekord für Schienenfahrzeuge ein, der nur acht Monate lang der mit veränderten Achsgetrieben versehenen 120 001 gebührte.

Allerdings bedeuteten die von der 120 001 vor dem aus vier Wagen gebildeten Sonderzug IC 80250 am 17. Oktober 1984 zwischen Augsburg und Donauwörth erreichten 265 km/h zugleich einen neuen Weltrekord für Drehstromlokomotiven mit Asynchronmotoren. Ihre Schwesterlok 120 002 war mit einem Messwagen bereits am 13. August 1980 zwischen Celle und Uelzen auf 231 km/h gekommen und hatte damit den 77 Jahre gültigen, anno Tobak auf

**12. September 1973:
252,9 km/h mit 103 118
mit „superschnellen“
Radsatzgetrieben**



TUMAD

202 003-0



der Militärbahn Marienfelde–Zossen vom AEG-Versuchswagen aufgestellten Weltrekord für Drehstromfahrzeuge gebrochen.

Auch auf der Teststrecke Gütersloh–Neubeckum wurde die Drehstromantriebstechnik im Hochgeschwindigkeitsbereich erprobt. Als Experimentierfahrzeug fungierte die 202 003, eine der drei von Rheinstahl-Henschel/BBC gebauten dieselektrischen DE 2500. Sie erhielt eine Verkleidung mit strömungsgünstig gewölbter Stirnfront (wobei unverkennbar die 103 Pate stand) und neu entwickelte Drehgestelle, deren vorderes eine steuerbare Umkoppelung der Antriebsmassen (Fahrmotoren) besaß, woher der Name „UmAn-Lokomotive“ rührt. Im Oktober 1982 erreichte die 202 003 „UmAn“ Geschwindigkeiten zwischen 250 und 255 km/h. Ihr deshalb den Weltrekord für Dieselfahrzeuge zuzubilligen, den mit 230,5 km/h seit 12. Juni 1973 ein Prototyp des britischen „High Speed Train“ (HST) hielt, wäre aber zu viel der Ehre. Für die nötige Beschleunigung im Bereich über 200 km/h sorgte nämlich am Zugschluss die 103 118.

Die Studien für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, speziell die mit der Drehstromantriebstechnik erzielten Fortschritte

1. Mai 1988: 406,9 km/h mit dem ICE-V auf der NBS Hannover–Würzburg

und die für 350 km/h ausgelegte Weiterentwicklung einer bei IC-Wagen bewährten Drehgestellbauart, kulminierten im Bau des 1985 fertiggestellten InterCity Experimental (ICE-V). Der Name führt etwas in die Irre, denn ein Experimentierfahrzeug war er eigentlich nicht mehr, sondern eher ein Demonstrationsfahrzeug auf dem bereits klar vorgezeichneten Weg hin zum InterCityExpress der ersten Generation mit als Triebköpfen ausgebildeten Drehstromlokomotiven und antriebslosen Mittelwagen. Zwei Mittelwagen des in Abgrenzung zum Serien-ICE schließlich als ICE-V bezeichneten Triebzuges waren von vornherein für Fahrgäste bestimmt, wobei es noch Ausstattungsvarianten zu testen galt. Der dritte Mittelwagen fungierte als Messwagen.

Auf der Teststrecke Gütersloh–Neubeckum überschritt der ICE-V (410 001/002)

am 14. November 1985 erstmals die 300-km/h-Marke, am 25. November kam er zwischen Rheda und Oelde auf 323 km/h. Offiziell jedoch vermeldete die DB die auf einer Demonstrationsfahrt für die Presse am 26. November 1985 erreichten 317 km/h als Weltrekord für die Drehstromtraktion. Bei einer groß angekündigten Vorführfahrt auf dem 28 km langen Teilstück Burgsinn–Hohe Wart der Neubaustrecke Hannover–Würzburg erzielte der ICE-V am 17. November 1986 eine Höchstgeschwindigkeit von 345 km/h. Dieses Mal konnte die DB keinen neuen Weltrekord für Drehstromtraktion mehr beanspruchen, denn zwei Monate zuvor hatte ein mit Drehstromsynchronmotoren ausgerüsteter Prototyp des TGV-Atlantique 356,3 km/h geschafft.

Aber 1988 trumpfte die DB im Duell mit der SNCF auf. Dazu bereitete sie den 24 km langen Neubaustreckenabschnitt Hohe Wart–Mottgers aufwändig für Ultra-Hochgeschwindigkeitsfahrten vor, unter anderem mit besonders sorgfältig gestopftem Gleisbett, teilweiser Anwendung des schotterlosen Oberbaus und extrem straffer mechanischer Spannung des Fahrdrachts. Bereits am Morgen des 28. April 1988, als der ICE-V 387 km/h erreichte, nahmen die



Oben links: Sonder-IC 80250 mit 120 001 am 17. Oktober 1984 nahe Augsburg – bei Nordendorf nördlich von Augsburg erreichte er ein damaliges Rekordtempo von 265 km/h.

FOTO: HANS DIETER ANDREAS

Oben rechts: Die 103 003 verbesserte am 14. Juni 1985 die nationale Ellok-Bestmarke auf 283 km/h. Hier im November 1986 bei Messfahrten auf der NBS Würzburg – Hannover.

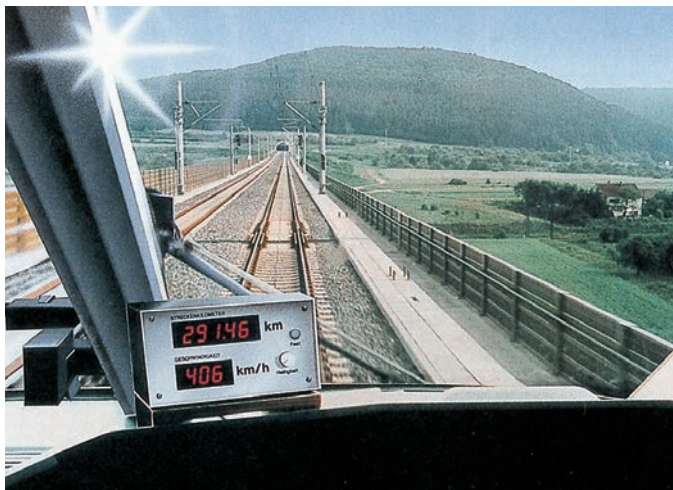
FOTO: ARCHIV EISENBAHN-JOURNAL

Links: Mit 406,9 km/h stellte der ICE-V am 1. Mai 1988 auf der NBS Würzburg – Hannover einen neuen Weltrekord auf.

FOTO (M): DB

Linke Seite: Auf der Neubaustrecke Würzburg – Hannover fahren die ICE-Züge seit 1991 planmäßig mit 250 km/h, wie hier eine ICE 1-Garnitur am 16. März 2003 bei Altmorschen.

FOTO: FRANK BACHMANN





Linke Seite: Fast wie auf der Achterbahn: Die ICE 3-Züge jagen seit 2003 mit 300 km/h über die NBS Köln – Rhein/Main.

FOTO: RUDOLF GEORGI

Rechts: Der „EuroSprinter“ 127 001, einer der Wegbereiter für die modernen DB AG-E-Loks 101 & Co., verbesserte den Weltrekord für Drehstromloks am 6. August 1993 auf 310 km/h.

FOTO: ANDREAS RITZ



Deutschen den Franzosen den Geschwindigkeitsweltrekord für bemannte Schienenfahrzeuge ab und übertrafen ihn am Nachmittag ein weiteres Mal souverän mit 401 km/h. Am 1. Mai 1988, exakt um 11.12 Uhr, schoss der von Lokführer Romano Henning gesteuerte InterCityExperimental gar mit 406,9 km/h aus dem Einmalbergertunnel. – Selbstredend fanden sich die Franzosen mit dieser Niederlage nicht ab. Am 12. Dezember 1988 stellte der TGV 88 mit 408,4 km/h die Ehre der „Grande Nation“ wieder her, und am 18. Mai 1990 schob die SNCF mit den vom TGV 325 erreichten 515,3 km/h die Messlatte so weit nach oben, dass sie bis heute von keinem mit Personen besetzten Eisenbahnfahrzeug überwunden werden konnte.

Dennoch folgte auf deutschen Gleisen noch mindestens eine Weltrekordfahrt. Am 6. August 1993 stellte der mit der DB-Betriebsnummer 127 001 versehene „EuroSprinter“ von Siemens/Krauss-Maffei – einer der Wegbereiter der ab Mitte der 90er Jahre in Dienst gestellten modernen E-Lok-

Typen 101 & Co. der DB AG – zwischen Würzburg und Fulda mit 310 km/h einen damaligen Weltrekord für Drehstromlokomotiven (!) auf.

Wenigstens mal erwähnt sei, dass auch in Deutschland Schienenfahrzeuge auf Tempo 500 und etwas darüber kamen, wenngleich sozusagen nur im Saal. Derartige Geschwindigkeiten ermöglichte ab 1977 der Rollprüfstand in einer Halle des Ausbesserungswerks München-Freimann. Rotierende Rollen „ersetzen“ bei diesem Fahrwegsimulator die Schienen.

Am 2. Juni 1991, fast zehn Jahre später als in Frankreich, begann in Deutschland noch zu Zeiten der Deutschen Bun-

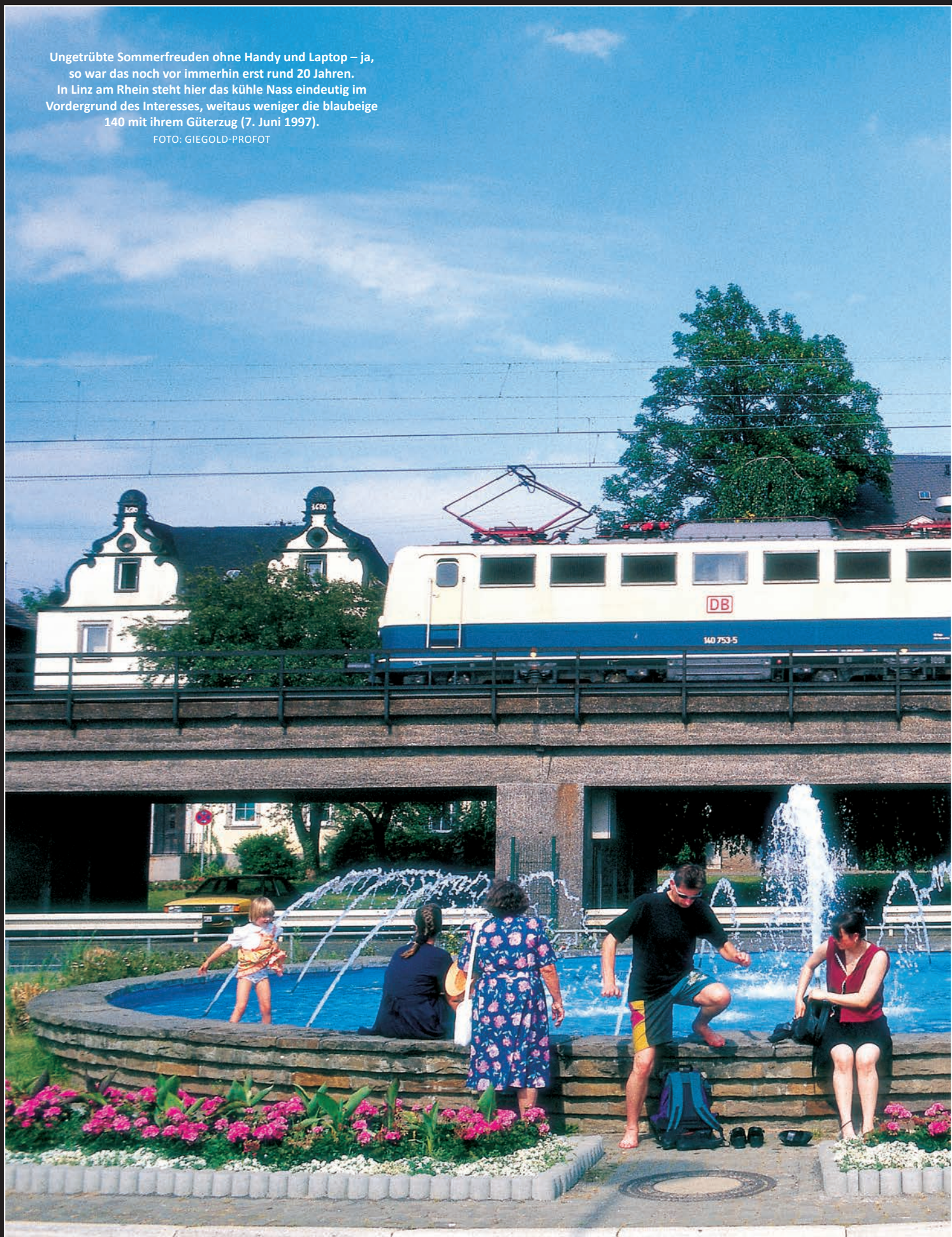
desbahn das Zeitalter des planmäßigen Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Seitdem befahren ICE-Züge regulär mit Tempo 250 die Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart, seit 1998 auch die NBS Berlin–Oebisfelde (betriebl. erlaubt sind maximal 280 km/h).

Mit dem ICE 1 gewonnene Erkenntnisse in Technik und Betrieb bestimmten die Konzeption des ab 1996 in Betrieb genommenen ICE 2, nun bereits unter Regie der Deutschen Bahn AG. Und die für 330 km/h zugelassenen ICE 3-Garnituren rasen seit 1. August 2002 planmäßig mit 300 Stundenkilometern auf der NBS Köln–Rhein/Main. Bis heute schließlich sorgen und sorgen weitere ICE-Varianten auf weiteren Aus- und Neubaustrecken dafür, dass der zwar spät, aber doch auf hohem Niveau erreichte Schnellverkehr hierzulande mittlerweile ein nicht mehr wegzudenkender Standard im täglichen Bahnbetrieb der DB AG geworden ist – Züge wie der ICE-T mit bis zu Tempo 230 km/h auf konventionellen Strecken freilich inbegriffen. □

**6. August 1993:
310 km/h mit 127 001,
ein damaliger Rekord
für Drehstromloks**

Ungetrübte Sommerfreuden ohne Handy und Laptop – ja, so war das noch vor immerhin erst rund 20 Jahren. In Linz am Rhein steht hier das kühle Nass eindeutig im Vordergrund des Interesses, weitaus weniger die blaubeige 140 mit ihrem Güterzug (7. Juni 1997).

FOTO: GIEGOLD-PROFOT







52 1967 nach Reparatur
bei Henschel (1945).
FOTO: SAMMLUNG GOTTWALDT

KONDENSLOKOMOTIVEN

1000 Kilometer ohne Wasserfassen

Für den Einsatz in den südrussischen Steppengebieten wurde im Februar 1943 die erste Lokomotive der Baureihe 52 mit einem Kondentender in Dienst gestellt. Der Zylinderabdampf entwich nicht wie üblich durch den Schornstein, sondern wurde in den mit Kondensatorelementen ausgestatteten Tender geleitet

Im Mai des Jahres 1942 erhielt die Firma Henschel & Sohn den Auftrag zum Bau von Kriegs-Kondenslokomotiven, die in Russland auf Strecken mit schlechter oder fehlender Wasserversorgung eingesetzt werden sollten. Henschel hatte bereits Kondenslokomotiven an die Irakische und Argentinische Staatsbahn geliefert und 1933 eine von ihr im Jahre 1922 an die Sowjetische Staatsbahn (SŽD) gelieferte Lokomotive mit Kondensender ausgerüstet. Die Maschine der Gattung Ägk mit der Bahnnummer 5224, ein E-Kuppler, der Anfang der zwanziger Jahre in mehreren tausend Exemplaren aus Schweden und Deutschland importiert worden war, erfuhr auf dem Moskauer Versuchsring eine Langzeiterprobung.

In den Jahren 1935/36 entwickelte die SŽD eine eigene 1'E-Kondenslokomotive der Gattung SOK mit vierachsigem Tender. Einige dieser Maschinen fielen den deutschen Truppen in die Hände, die sie als sehr brauchbar einschätzten und ebensolche Lokomotiven für den Kriegseinsatz in den Steppengebieten Südrusslands forderten.

Prof. Richard Roosen von der Firma Henschel bekam Gelegenheit, sich eine dieser Beuteloks hinter Charkow in Osnowa unter Dampf anzuschauen, und stellte fest, dass sie bis auf Abdeckklappen für die Kondensatoren mit der Ausführung identisch war, die Henschel & Sohn seinerzeit geliefert hatte.

Basis für die Kondenslokomotive der Deutschen Reichsbahn war die Baureihe 52, jedoch besaßen alle Kondens-52er Barrenrahmen. Der Zylinderabdampf entwich nicht durch den Schornstein ins Freie, sondern wurde durch ein an der linken Lokomotivseite verlegtes Rohr zum Tender geleitet. Zuvor trieb der Abdampf die Turbine des Saugzuggebläses; Turbine und Gebläse waren beide quer vor dem Schornstein in die Rauchkammer eingelassen, sorgten

für den Unterdruck in der Rauchkammer und die Feueranfachung und saugten die Rauchgase aus dem Schornstein. In diese Abdampfleitung wurde auch der Abdampf beider Kolbenspeisepumpen, der Luftpumpe, der Lichtmaschine und eines der beiden Kesselsicherheitsventile eingeleitet. Das ins Freie abblasende Ventil war um 0,4 bar höher eingestellt. Nach dem Passieren eines Ölabscheiders trieb der Abdampf auf dem Tender eine weitere Turbine an, die die drei Axiallüfter in Bewegung setzte. Turbine und Getriebe für die Axiallüfter waren zwischen Kohlekasten und Kondensatorteil untergebracht.

200 PS TURBINENLEISTUNG

Bei einer Kesselleistung von ca. 10 t Dampf pro Stunde strömte der Dampf mit etwa 1,6 bar in die Turbine und verließ sie mit einem Druck von etwa 1,02 bar. Die Turbinenleistung erreichte dabei ca. 200 PS. Anschließend wurde der Dampf durch die rechts und links angeordneten Kondensatorelemente geleitet, gab seine Wärme an die Wandungen und an die vorbeiströmende Kühlluft ab und kondensierte. Bei niedriger Außenlufttem-

peratur konnte ein Teil des Abdampfs, ohne die Turbine zu durchströmen, direkt in den Kondensator geleitet werden, so dass Turbinen- und Lüfterleistung zurückgingen und die Temperatur des Kondensats immer den wirtschaftlichsten Wert von 90°C erreichte. Im Winterbetrieb wurde der größte Teil des Abdampfs um die Lüfterturbine herumgeleitet. Von den sowjetischen Kondensendern übernahm man die Abdeckklappen in Form von Jalousien vor den Kondensatorelementen, um zu starke Abkühlung und Vereisen zu verhindern.

Saugzug- und Lüfterturbine besaßen eine Zusatzdüse, mit der bei sehr heißem Wetter die Turbinenleistung gesteigert werden konnte. Die für die Kondensation des Abdampfs erforderliche Kühlluft wurde von drei Lüfterrädern mit je 2200 mm Durchmesser durch die Kondensatorelemente gesaugt, deren Kühlfläche pro Element 230 m² betrug. Der Kondensatkasten nahm sowohl beim fünf- als auch beim vierachsigen Tender 1,5 m³ Kondensat auf, das im Bedarfsfall durch eine Heizschlange auf die gewünschten 90°C erwärmt werden konnte. Zum Ausgleich der Wasserverluste war ein Rohwasserbehälter mit 16 bzw. 13 m³ Wasse-



März 1943: neue Kondensloks für die Ostfront samt Personal (und R.P. Wagner, im langen Mantel).

52 1852 in Berlin-Schöneeweide vor der Fahrt zur Ostfront.

FOTOS: DR/SAMMLUNG LÖCKEL (2)



rinhalt vorhanden, dessen Vorrat auch aus einem beigeestellten Wasserwagen ergänzt werden konnte.

Der Lokomotivkessel wurde mit Kondensat gespeist. Da bei 90 °C Speisewassertemperatur die bei den Kriegslokomotiven üblichen Strahlpumpen nicht mehr verwendet werden konnten, besaßen die Kondenslokomotiven zwei Doppelverbundpumpen Bauart Knorr mit P-Steuerung und einer Leistung von 350 l/min. Jeder Speisepumpe war eine Wasserstrahlpumpe vorgeschaltet, die ihr Druckwasser von der dazugehörigen Speisepumpe über eine von der Druckseite abgezweigte Speiseleitung erhielt, wodurch Dampfbildung und mangelhaftes Ansaugen verhindert wurden. Der Kessel konnte notfalls auch mit Rohwasser gespeist werden, wie auch mit den Lokomotiven bei Schäden an der Lüfterturbine oder an den Lüftergetrieben im Auspuffbetrieb gefahren werden konnte. Das traf auch bei Schäden an der Saugzugturbine zu.

Die erste Kondenslokomotive, die 52 1850 mit der Fabriknummer 27 178, war im Februar 1943, also nur siebeneinhalb Monate nach Arbeitsbeginn, fertiggestellt worden. Sie kam zur leistungstechnischen Untersuchung zum LVA Grunewald und ist in den Geschwindigkeitsbereichen 25, 40, 60 und 80 km/h untersucht worden. Zum Vergleich dienten die seinerzeit mit der 52 180 ermittelten Werte für Dampf- und Kohleverbrauch.

Im Dampfverbrauch lag die Kondenslokomotive etwa um 3 % höher als die Regelausführung, im Kohleverbrauch um etwa 10,3 % niedriger, was durch die Verwendung vorgewärmten Speisewassers erklärlich ist. Zwei Dinge wurden bereits bei den Grunewalder Versuchsfahrten deutlich: Der Funkenfänger aus gelochten Blechen war unbrauchbar und musste gegen einen Drahtkorb-Funkenfänger getauscht werden. Zum anderen mussten die Lokomotiven unbedingt mit Windleitblechen ausgerüstet werden. Die erste Lokomotive, die sie ab Werk erhielt, war die 52 1883.

Weil die vorgesehenen Einsatzgebiete erhebliche Temperaturdifferenzen gegenüber dem Raum um das LVA Grunewald aufwiesen, schickte man die 52 1850 für die Zeit vom 5. August bis zum 16. August 1943 zu Versuchsfahrten in den – wie man es nannte – Ostraum. Von der RVD Dnjepropetrowsk wurden die Streckenabschnitte Usel – Tschaplino und Sewastopol – Simferopol vorgeschlagen. Im Juni hatte die Krim eine Hitzewelle mit 46 °C erlebt, zur Zeit der Versuchsfahrten kletterte das Thermometer nur auf 33 °C.

Die geplanten Langläufe mussten manchmal wegen Feindeinwirkung, meist aber infolge verschlackten Feuers vorzeitig



52 2006 mit vierachsigen Kondensender.

FOTO: HENSCHEL/SAMMLUNG GOTTWALDT

beendet werden. Gelegentlich erreichte die Schlackenschicht die Unterkante des Feuerlochs. Ursache dafür war die Kohle aus dem Donezbecken, mit der weder die deutschen Heizer noch die deutschen Lokomotiven klarkamen. Zwar fuhr man schon eine Mischung von oberschlesischer und Donezkohle im Verhältnis 2:1, da aber die Donezkohle von Zeche zu Zeche verschieden war, in den Betriebswerken jedoch nicht nach Zechen getrennt gelagert wurde, traten immer wieder Probleme auf.

Folgende Erkenntnisse wurden auf den Betriebsmessfahrten, die von der Abfahrt bis zur Ankunft in Berlin 7500 km umfassten, gewonnen:

- Die Kondenslokomotive ist bis zu Außentemperaturen von +46 °C voll einsatzfähig.
- Ohne Wasserfassen können Strecken von mindestens 1000 km zurückgelegt werden.
- Langläufe werden von der Qualität der verwendeten Kohle begrenzt.

Die Mannschaft des LVA Grunewald nutzte die Fahrt auch, um in allen Bahnbetriebswerken, die auf der Route lagen, Erkundigungen über die Bewährung der Kriegslok mit und ohne Kondensender einzuholen. Ein Problem, das man schon erkannt hatte, waren die massenhaften Brüche der Deichsel am Krauss-Helmholtz-Lenkgestell. Ein weiteres, mit dem man bei der Konstruktion nicht gerechnet hatte, war der Staub. Der vom Wind in den Steppengebieten aufgewirbelte Staub führte zu erhöhtem Verschleiß durch Schmirgelarbeit an den seitenverschiebbaren Achslagern des 1. und 5. Kuppelradsatzes und an anderen Lagerstellen.

Professor Richard Roosen schreibt über die Bewährung der Kondenslokomotiven der Baureihe 52: „Eine besondere Rolle haben diese Kondensloks 1944 im Südraum (gemeint ist der Süden der Sowjetunion; d.Verf.) gespielt, wo von der zurückweichenden Front zahlreiche Lazarettzüge mit Verwundeten und Kranken dank ihrer Unabhängigkeit von der Wasserversorgung zurückgeführt werden konnten. So hat die

52 Kondens noch viele Soldaten vor der Gefangenschaft bewahrt oder ihnen das Leben retten können.“

Im Juni 1944 sind 37 fabrikneue Kondenslokomotiven und die 52 1850 der Wehrmachtsverkehrsdirektion Brüssel zugeteilt worden, wo sie nicht nur wegen ihrer Schleppleistungen gute Dienste taten, sondern wegen der Tieffliegerangriffe die einzigen Lokomotiven waren, die noch verkehren konnten, weil sie sich nicht durch eine Abdampffahne verrieten.

VIERACHSIGE KONDENSENDER

Professor Richard Roosen war Gast der 10. Beratung des Arbeitsausschusses Reichsbahn im Sonderausschuss Lokomotiven am 7. Oktober 1943 in Göttingen. Er verkündete dort die Einführung des vierachsigen Kondensenders.

Die Kondenslok sei für eine Außentemperatur von +50 °C durchgebildet worden. Da für die Fertigung der Kondensatorelemente kein Kupfer, sondern nur noch Stahl und Zink verfügbar waren, hatte der Tender verlängert werden müssen. Ein vierachsiges Fahrgestell wäre möglich gewesen, hätte aber zu einer Radsatzfahrmasse von ca. 18 t geführt. Da im Einsatzgebiet ohnehin keine Drehscheiben zur Verfügung standen, habe der Achsstand von Lok und Tender vernachlässigt werden können, weil das Wenden der Lokomotiven meist auf Gleisdreiecken erfolgte.

Inzwischen wurde Hitlers Wehrmacht in den europäischen Teil Russlands zurückgetrieben, wo keine extremen Temperaturverhältnisse mehr berücksichtigt werden mussten. Bei einer Reduzierung von sechs auf fünf Kondensatorblocks und einer Verkleinerung der Kühlfläche, einer Verlagerung des Schwerpunkts und einem Zusammenrücken der Drehgestelle, so Richard Roosen, könne man die Lokomotive auf 23-m-Drehscheiben wenden.

Zwar werde die Turbinenleistung gesteigert werden müssen, doch bei gleicher

FOTO: RVM (HOLLNAGEL)/BILDARCHIV
DER EISENBAHNSTIFTUNG



Text: Archiv Eisenbahn-Journal

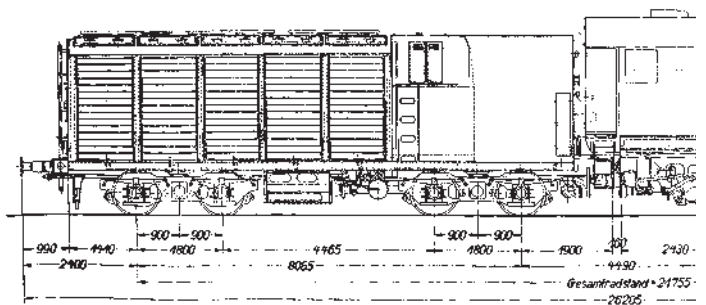
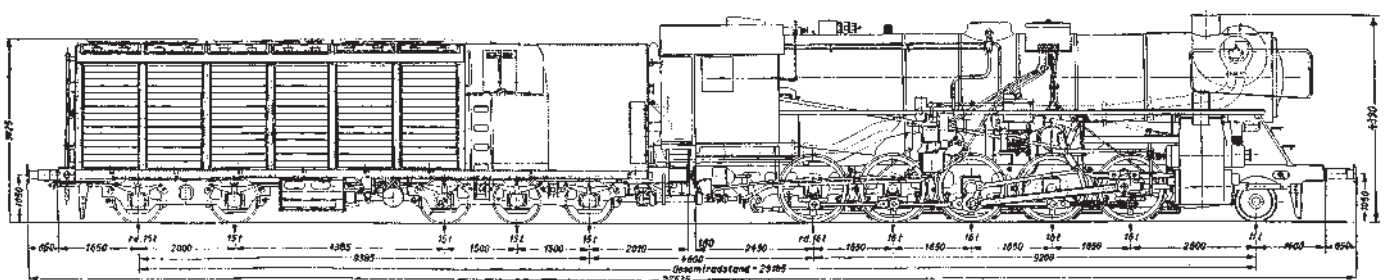


ABB.: SAMMLUNG WEISBROD (2)





Pack die Badehose ein...

TEXT: JOACHIM SEYFERTH • FOTO: SAMMLUNG KURT KAISS

...nimm dein kleines Schwesterlein, und dann nischt wie ab – nach Opladen! Denn Berlin und der Wannsee sind weit weg und auch die Rheinländer haben ein Recht auf Badefreuden! Die Eisenbahner im Ausbesserungswerk Opladen sowieso, denn nach harter Arbeit haben sie sich eine kräftige Dusche und ein paar erfrischende Bahnen im werkseigenen Schwimmbad verdient. Als das Arbeitsumfeld der Eisenbahn noch sozial war, Stress oder gar Böörn-Audd Fremdworte waren und die Mitarbeiter quasi eine Familie waren, waren ähnliche Versorgungseinrichtungen gar nicht einmal unüblich – beispielsweise gab es auch im Dampflok-Bw Altenhundem im Sauerland adäquate „Nasszellen“ und Badegelegenheiten, die Lokführer, Heizer und Werkstattsschlosser vom Ruß und schmierigen Ölfilmen befreiten.

So eben auch im AW Opladen, der ehemals am 1. November 1903 eröffneten Eisenbahn-Hauptwerkstätte, die im Laufe von einhundert Jahren zum wichtigsten Arbeitgeber im jetzigen Leverkusen Stadtteil Opladen wurde. Zeitweise arbeiteten hier bis zu 4900 (!) Eisenbahner, das Werk war vor dem Ersten Weltkrieg zuständig für alle Reparaturen von Dampflokomotiven, Wagen und Geräten der Eisenbahndirektionen Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld. Nachdem das Werk 1922 in „Reichsbahn-Ausbesserungswerk Opladen“ (RAW) umbenannt wurde, konzentrierte es sich bis Ende der 1930er Jahre auf die Unterhaltung der Lokbaureihen P 8 und G 10; die Unterhaltung der Akkutriebwagen wurde 1932 zum RAW Limburg abgegeben. 1934 wurde die Triebwagen-, Kleinlokomotiven-, Motoren- und Kraftwagen-Erhaltung vom RAW jülich übernommen; so war Opladen unter anderem für die Unterhaltung sämtlicher Kleinlokomotiven der Direktionen Essen, Köln, Trier und Wuppertal zuständig.

Zu der nebenstehenden feucht-fröhlichen Abbildung aus dem 2011 erschienenen Buch „Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Opladen“ (Band 2: 1945 – 2003) von Kurt Kaiß war zu lesen: „Nach der Zerstörung des Badehauses an der Werkstättenstraße Ende 1944 waren die Bademöglichkeiten für die Belegschaft stark eingeschränkt. Abhilfe schuf hier die 1957 im Trakt der Lehrlingswerkstatt eingerichtete großzügige Badeanstalt mit

Dusch- und Wannenbädern, in der neben den Werkmitarbeitern für einen geringen Unkostenbeitrag auch deren Angehörige Badefreuden genießen durften. Weniger von dem Bedürfnis nach Reinlichkeit als dem Wunsch nach Spaß bestimmt war dagegen die Nutzung des Feuerlöschteiches auf der Ostseite von Halle 23 als Schwimmbad. Während 'normalen' Werkmitarbeitern dieses Vergnügen allenfalls in der Pause vergönnt war, konnten die in den Häusern Werkstättenstraße 9/11 bzw. 13/15 wohnenden Bahnfeuerwehr-Familien auch nach Feierabend oder am Wochenende ihren Badefreuden frönen.“

Und als Umkleideraum diente bis etwa 1978 der neben den AW-Hallen stehende weinrote ehemalige Triebwagen-Steuerwagen der Reihe VS 145, seine neuen Abteile waren im Gegensatz zu früher nicht nach Raucher oder Nichtraucher, sondern natürlich streng nach Geschlecht getrennt. Ein Gemeinschaftsraum mit Fernseher diente zur zusätzlichen Zerstreuung vor oder nach dem Bade. Das Fahrzeug hatte es nach Opladen und genau neben dem Bade. Das Feuerlöschteich verschlagen, weil die Deutsche Bundesbahn nach dem Zweiten Weltkrieg mehr vierachsige Steuer- und Beiwagen besaß, als für den Betrieb mit den verbliebenen Triebwagen nötig waren. So wurden einige Wagen mit einer Steuerung ausgestattet, die den geschobenen Betrieb mit V 80 oder V 36 ermöglichte. Bei anderen Wagen wurde die Steuerung sogar komplett ausgebaut, so dass nur noch der Betrieb als Beiwagen möglich war. Einst wurden die Steuerwagen VS 145 mit einer Stückzahl von dreißig Exemplaren zur Verstärkung der Triebwagen der Gattung VT60.5 beschafft. Zwanzig dieser Wagen (VS 145 184-203) wurden als 2./3. Klasse Wagen mit Postabteil als BCPoSt4ivS-37 ausgeführt, zehn weitere Wagen (VS 145 204-213) wurden als 3. Klasse Wagen mit Postabteil als CPOSt4ivS-36 beschafft.

Bei dem ohne Drehgestelle neben dem Opladener „Werksschwimmbad“ abgestellten Exemplar handelte es sich um den VS 145 196 (BpoSt4ivS). Seiner Beschriftung war zudem zu entnehmen, dass das Fahrzeug bei einer Länge von 19,76 Meter 25 Tonnen wog und einst 60 Plätze aufwies. Er besaß einst Mehrfachsteuerung für den Einsatz mit dem VT 33 und war 1958 zu-

sammen mit zehn anderen VS 145 dem Bw Flensburg zugeteilt und diente zusammen mit seinen Artgenossen meist hinter einer V 36 als Personenzug-Ersatz. Eventuell war er danach vor seiner letzten Bestimmung auch von Opladen aus hinter Dampf- oder Diesellokomotiven ins Bergische Land unterwegs, vielleicht kam er aber auch nur zur Untersuchung ins Ausbesserungswerk Opladen und wurde dort für nicht mehr betriebstauglich erklärt und auf die Liegewiese neben dem Feuerlöschteich geschickt.

Acht Jahre vor unserem Bild begann zum 1. Januar 1959 im AW Opladen die Phase der Ellok-Betreuung. Bis 1963 wurden hierzu mehrere Hallentrakte umgebaut, die schweren Gäste waren nunmehr die neuen Einheits-Elloks der Reihen E 10, E 40 und E 41 (ab 1960 übrigens auch Güterwagen). Beim 75-jährigen AW-Jubiläum im Jahre 1978 war das Werk mit rund 1200 Mitarbeitern für rund 1400 Elloks zuständig, u. a. waren dies nun die Baureihen 103, 110, 112, 140, 141, 151, 181, 182 und 184. Ab 1989 erfolgte auch die Inbetriebnahme der neuen ICE-Triebköpfe (BR 401) von Opladen aus, das Werk schien also mit der „neuen Bahn“ eine weitere Zukunft zu haben. Doch letztlich wurde die Auflösung des Geschäftsbereichs Werke der DB AG Anfang 1998 diesem AW zum Verhängnis, Opladen wurde DB Cargo zugeteilt, war somit nur noch für Güterzug-Elloks zuständig und stand zusätzlich in zunehmendem Wettbewerb mit Werken in den neuen Bundesländern. Nachdem die Schließung des AW am 26. Juni 2001 durch den DB-Vorstand bekanntgegeben worden war, kam es zu langanhaltenden Protesten der Belegschaft bis hin zum Hungerstreik – die Badefreuden waren längst nur noch bitterstübe Erinnerungen. Ende 2001 schrieb die DB das Werk europaweit zum Verkauf aus, Bombardier bekundete Interesse, zog sein Angebot letztlich aber wieder zurück. Am 31. Dezember 2003 wurde das Ausbesserungswerk Opladen endgültig geschlossen, heute entsteht hier ein neues Leverkusen Stadtviertel, in das einige ehemalige AW-Gebäude Teile noch integriert werden. Und in der Nähe befindet sich übrigens seit Jahrzehnten die bekannte Schrotthandlung „Bender Recycling GmbH“, die für das endgültige Verschwinden vieler Lokomotiven „berüchtigt“ ist ... □

An aerial photograph of a rural landscape. In the background, a long freight train with colorful containers travels across a green field. A road with a few cars and a white van runs parallel to the train. A tall electricity pylon stands near the road. The middle ground is filled with lush green fields and rows of trees, some with white blossoms. In the foreground, there are more green fields, a road with a car, and a large field of yellow rapeseed flowers. At the bottom, several houses with dark roofs and light-colored walls are visible, along with a vineyard in the lower left corner.

EISENBAHN-STREIFZÜGE IN DER HEIMAT

Rund um den Kirchturm

Dies ist ein Plädoyer für das Prinzip Nähe: Warum in die Ferne schweifen, wenn das Gute liegt so nah? Die Eisenbahn vor der Haustüre ist vertraut, schnell erreichbar und bietet bei genauerem Hinsehen immer neue Facetten

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH



Blick in die Heimat: Bei Wiesbaden-Frauenstein und entlang der rechten Rheinstrecke zwischen Wiesbaden-Schierstein und Niederwalluf hat der Frühling seine Farben verstreut und viele Züge kommen ähnlich bunt daher (2. Mai 2016).

Die schönsten und aufschlussreichsten Bilder der so genannten „Altmeister“ unter den Eisenbahn-Fotografen entstanden „rund um den Kirchturm“ ihrer jeweiligen Heimat. Eisenbahner vor Ort werden zu Bekannten oder gar Freunden, jeder Zug ist allein aufgrund seines unterschiedlichen und schon vertrauten Wagenmaterials sofort identifizierbar, jede Schwelle sowie jeder Schotterstein mit seinem Vornamen bekannt. Was liegt also näher als unser persönlicher Nahverkehr?

Alle Welt redet von Globalisierung, die Transportwege von Waren rund um den Erdball werden immer länger und die Fernreisen der Menschen expandieren. Güterzüge werden immer internationaler und seltene Dampflokomotiven im richtigen Planeinsatz sind außer bei Touristikbahn-ähnlichen Verkehren im eigenen Land nur noch in der weiten Ferne zu erleben. Auf der anderen Seite erhält der Begriff Heimat eine Renaissance, mancherorts wurden dafür jüngst eigene Ministerien eingerichtet. Fast scheint es, als würden Nähe und Ferne gegeneinander ausgespielt, und in der Tat beruht ein Teil der weltweiten Probleme auch auf der zügellosen Ausweitung des Verkehrs, der immer noch alles andere als umweltneutral ist. Somit bekommt das

Prinzip Nähe eine neue Reputation und ein besseres und vorbildbehaftetes Image – Verkehrsvermeidung, Heimarbeitsplätze oder Urlaub im eigenen Land sind hierbei nur einige zunehmend verwirklichte Stichworte.

Dieser Trend spielt dem meist anzutreffenden Verhalten von Eisenbahnfreunden in die Hände, neben gelegentlichen weiteren Reisen in die Gefilde unseres Landes, ins benachbarte Ausland oder gar in andere Kontinente überwiegend dem Eisenbahngeschehen in der Heimat Aufmerksamkeit zu schenken. Sei es der fußläufig erreichbare nächste Bahnhof oder die so genannte „Hausstrecke“, ein nächstgelegener Bahnknotenpunkt oder auch ein regionaler Museumsbahnverein. Von Glück jedenfalls kann derjenige reden, der all dies

Größter Vorteil
des Prinzips Nähe
für Fotografen:
Bei passendem
Wetter kann man
rasch handeln

noch in seinem unmittelbaren Umfeld, eben „rund um den Kirchturm“ vorfindet und ohne großen Transportaufwand für sich und seine meist fotografischen Gerätschaften erreichen kann. Spontan und ohne Vorplanung, für nur ein Stündchen oder die knappe Zeit nach Feierabend, je nach Lust, Laune und Wetter.

Womit wir schon beim größten Vorteil des Prinzips Nähe bei Eisenbahn-Fototouren wären, nämlich dem Wetter! Wie unberechenbarer, wechselhafter und grundsätzlich also auch ein wenig „schlechter“ ist es in unseren Gefilden aufgrund der im Jahresmittel stetig ansteigenden Luftfeuchtigkeit sowie aufgrund von Klimaverschiebungen in den letzten Jahrzehnten geworden, dem genauen Studium der Wettervorhersagen kommt immer höhere Bedeutung zu, kleine und kurze Zwischenhochs sind gegenüber historisch bekannten längeren Hochdrucklagen inzwischen weit in der Überzahl. So müssen weitere Touren schon in dieser Hinsicht akribisch geplant werden, um zumindest eine überschaubare Beständigkeit beim Wetter zu erhalten. Denn Beständigkeit ist bei einem sorgfältig geplanten und eingerichteten Foto- oder Filmmotiv das A und O, nicht umsonst sprechen Kameramänner und Filmregisseure bei Außenaufnahmen vom unbeliebten „Lichtwechsel“,





wenn eine Szene plötzlich von Wolken verdunkelt wird oder die Sonne ausgerechnet dann herauskommt, wenn sie gerade nicht gebraucht wird. So manche Szene oder so manche Ablichtung muss dann oft mehrmals wiederholt werden, bis das Wetter wieder richtig mitspielt.

Aber unsere Eisenbahn wartet nicht wie eine Schar Schauspieler, ein Model oder eine Landschaft. Unsere Eisenbahn kommt einfach dahergefahren und im Bruchteil des richtigen Auslösemoments muss alles stimmen, selbst gestellte Scheinanfahrten sind da schon wegen einer schnellen Quellwolke in die Hose gegangen. Doch obwohl meist die optimale Ausleuchtung durch unser aller Lebensspender erwünscht ist, gilt das Gleiche selbstverständlich auch für umgekehrte Wettersituationen: Nebel muss in der richtigen Dichte dann vorhanden sein, wenn wir ihn für bestimmte Züge und Stimmungen brauchen, Regen für fotogen glänzende Schienen und Maschinen und gar noch beschirmte Menschen als „Beiwerk“ darf nicht ausgerechnet eine halbe Stunde vor dem Auftauchen bestimmter Wunsch-Züge aufhören und ein abtrocknendes und unfotogenes „Mischmasch“ hinterlassen.

Kirchturms-Touren um die Ecke können all dies wesentlich vereinfachen: Ein kurzer sonniger Nachmittag, zwei Stunden Aprilwetter mit Regenbogen-Chancen, fo-

Noch steht das lange Bahnsteigdach, noch gibt es die Gleise 3 und 4 in Wiesbaden-Biebrich. Dazu 515 651 und 515 129 als Anschluss und Zubringer von und nach Mainz Hbf. Reisende und Pendler vom und in den Rheingau können hier umsteigen, um sich die zeitraubende Fahrt über den Wiesbadener Kopfbahnhof zu sparen. Doch das gab es nur eine Fahrplanperiode lang. Beispiel für eine der vielen „Geheimtipps“ vor Ort (5. Februar 1986).

„Selfie“ per optisch verstecktem elektrischen Fernauslöser und mit Lieblings-Baureihe: schöner und dennoch von vielen verschmähter Eisenbahn-Alltag in der Heimatstadt. Hier in Wiesbaden-Biebrich beginnt die rechte Rhein-strecke, links hinten die beiden Personen-zuggleise zum Hauptbahnhof, rechts die Gütergleise von und nach Wiesbaden Ost (152 081, 23. April 2014).

Für eine kleine Bild-Idee mal schnell um die Ecke: der „Heimatbahnhof“ am zwölften Zwölften Zweitausendzwölf um zwölf Uhr zwölf.





togene Quellwolken am Mittag oder Morgenröte einschließlich mystischer Nebelschwaden können beim „Prinzip Nähe“ spontan und punktgenau ausgenutzt werden, schließlich sind entsprechende Fotostandpunkte schon längst bekannt und warten nur auf solche Situationen. Der Ungewissheit bei launigem Wetter kann zumindest ein kleines Schnippchen geschlagen werden und sollte Petrus dennoch eine Szene vereitelt haben, ist das überhaupt kein Beinbruch: Der Aufwand war gering, schnell ist man wieder zu Hause und kann das Ganze vielleicht schon wieder morgen „im Kasten“ haben.

Das Wetter haben wir bei Exkursionen „rund um den Kirchturm“ also weitgehend im Griff, ähnlich verhält es sich mit den wetterabhängigen Verwandten, also all dem, was uns die restliche Natur bietet, also Flora und Fauna einschließlich ihrer Veränderung in den jeweiligen Jahreszeiten. Insbesondere Frühling und Herbst bieten uns zusammen mit genauer Ortskenntnis hier die besten Ansichten und Farbspiele: Auf diesem oder jenem Feld hat der Bauer jetzt gelb leuchtenden Raps angepflanzt, an einer bestimmten Ecke blühen nur rund eine Woche lang ein paar Kirschbäume und jene Wiese wird jeden Frühsommer mit dem Ergebnis fotogener Heurollen gemäht. Hier versammeln sich insbesondere in den noch feuchten Morgenstunden die Störche zur Futtersuche, längst an die vielen Züge im Hintergrund gewohnt. Dieser Baum trägt sein braunrotes Herbstkleid noch bis in den Winter hinein und auf diesem Feldweg versammeln sich nach stärkerem Regen besonders große Pfützen, die ein Spiegelbild der Lokomotiven erzeugen können.

Im heimatlichen Umfeld sind einem auch Besonderheiten von Flora und Fauna vertraut

Solche und andere Orts- und Detailkenntnisse erlernen und erfahren wir nur in der Heimat, rund um den Kirchturm. Natürlich können solche Impressionen auch bei Exkursionen in die Ferne erlebt werden, aber es sind meist „Zufallsprodukte“, die durchaus mit persönlicher Zufriedenheit oder gar Glücksgefühlen verbunden sein

können, aber nicht die Vertrautheit und Zugehörigkeit zum heimatlichen Umfeld innehaben. Man spürt dies übrigens auch beim Betrachten von historischen Fotos der so genannten „Altmeister“ wie etwa Ulmer oder Rotthowe: Ihre so genannte „Schöpfungshöhe“ war beim Erstellen heimischer Eisenbahnbilder meist merklich höher als in den fernen Gefilden. Selbst Bellingrodt, der bei seinen weiten Touren durchs Land meist seine „Standardfotografie“ (Lokporträt oder Zug in der Landschaft) bevorzugte, überraschte bei (nicht nur Eisenbahn-) Aufnahmen rund um seinen Wuppertaler Wohnort plötzlich mit Gegenlicht oder gar Motiven mit künstlerischem Anspruch.

Zumal der Weg zur „Eisenbahn um die Ecke“ außerdem noch viele Annehmlichkeiten des Alltags bietet: Man kennt die beste Zeit und die besten Abkürzungen, ge-



Bei so mancher früheren Eisenbahn-Erkundung stand das Prinzip Nähe beinahe zwangsläufig Pate: Kleine Fahrradtouren führten an die Strecken in der heimatlichen Umgebung, so auch an die „Ländchesbahn“ zwischen Wiesbaden Hbf und Wiesbaden-Erbenheim, wo noch die summenden „Limburger Zigarren“ unterwegs waren (517 002 und 817 608 als N 5620, 8. Februar 1980).

Zum Nachtisch gibt's Kirschen – vielleicht auch im „BordRestaurant“. Die Saison der Baumbüte ist kurz und verlangt in der Fotografie meist nach warmer Frühlingssonne – ein Unterfangen, dass bei zunehmend feuchtem Klima oft nur noch spontan und mit kurzen Anfahrtswegen in der Heimat „rund um den Kirchturm“ zu realisieren ist (Wiesbaden-Schierstein – Niederwalluf, 14. April 2016).

Sonne schön und gut, aber sofern im Bild dominant, ist ein leerer blauer Himmel eigentlich total langweilig. Da müssen Wolken aus der kurzfristigen Wettervorhersage her – zahlreich, fett und dramatisch, so wie an der Kaiserbrücke und über dem Rhein zwischen Mainz und Wiesbaden (145 010, 5. August 2016).



Heute unspektakulär, morgen ein Hingucker: Das Abenteuer Alltag bescherte dem heim(at)lichen Beobachter anno 2014 noch Benziner und Diesel auf der Straße und fotogene verkehrsrote Lokomotiven auf der Schiene. Einzig und allein die Stadttauben auf dem Brückengeländer bewahren mitten im städtischen Verkehrsgewühl Übersicht und Ruhe (152 007 in Wiesbaden Ost, 6. März 2014).

Ein Riesenglück war das Riesenrad beim Weihnachtsmarkt am Mainzer Hauptbahnhof anno 2003, denn weder die Jahre davor noch danach wurde es hier wieder aufgebaut. Auch der seit 2001 mehrjährige Einsatz der Baureihe 146 vor nicht ganz so hohen Doppelstock-Regionalzügen zwischen Mainz und Mannheim ist längst passé, im März 2006 wurde sie ins Ruhrgebiet umstationiert (146 005 mit RB 29675, 9. Dezember 2003).

heime Trampelpfade inklusive. Und er ist billig, wenn nicht gar umsonst: Alle Züge, die einem wenig später begegnen, bezahlen quasi die teure Fahrkarte, die man bei einer Tour mit entferntem Ziel hätte befragen müssen – sogar Güterzüge! Mitunter an selbst angelegten „Geheimzeichen“, etwa Anritzungen an Geländern oder eingepflanzten Stöckchen, sind bewährte und zentimetergenaue Kamerastandpunkte bereits vordefiniert. So man nicht nach anderen oder neuen Motiven Ausschau halten möchte, sind Aufbau und Ausrichtung der Apparatur also schnell bewerkstelligt – bei unverhofft rasch sich nähernden Lieblingszügen durchaus von Vorteil!

Beim wiederholten Auftauchen an persönlichen „Eisenbahn-Brennpunkten“ vor Ort stellen sich auch bald Begegnungen und Gespräche mit buchstäblich entfernten Nachbarn ein: mit Bauern, Hobbygärtnern, Spaziergängern mitsamt Hunden beim Gassigehen nach Fahrplan und nicht zuletzt mit Eisenbahnern, so diese an besetzten Betriebsstellen noch anzutreffen sind. Man kennt sich, so mancher Schwatz lockert die Zugpausen auf und nicht selten sind daraus schon Bekanntschaften oder gar Freundschaften entstanden – ganz abgesehen vom ausnahmsweise erlaubten Zutritt ins Stellwerk, in die Schrankenwärterbude oder andere Diensträume. Schnell erfährt man bisher nicht bekannte Interna, etwa

zu nur an bestimmten Tagen verkehrenden Güterzügen, zu örtlichen und betrieblichen Besonderheiten oder zu langfristigen Plänen der Bahnverwaltung: „In vier Jahren ist die Anrufschränke da hinten weg, dann müssen alle hier rüber!“ Und wo es früher noch Anschluss- und Industriegleise gab, ist der wiederholt gesichtete und neugierige Eisenbahnfreund von so manchen freundlichen Lokführern und Rangierern schon mal auf der Kleinlok mitgenommen worden – das ganz große Abenteuer rund um den Kirchturm!

All diese vorgenannten Aspekte zu den Touren „rund um den Kirchturm“ sind die Bausteine, aus denen Heimat entsteht, auch die regionale Eisenbahn-Heimat. Wer Glück hat, kann selbst in der Stadt die Züge von zuhause aus sogar pfeifen hören oder insbesondere des Nachts bei entsprechender Windrichtung ihre entfernten Rollge-

räusche vernehmen. Natürlich ist die Eisenbahn auch am nächsten Tag ganz in der Nähe und natürlich fährt sie immer – ein kurzer Vor- oder Nachmittag ohne den großen Aufwand einer Tagestour genügt völlig, um am Bahnhof oder Bahndamm vielleicht noch neue Stellen oder Blickwinkel zu entdecken. Und das Prinzip Nähe bietet genug und entspannte Gelegenheiten, fotografische Neuigkeiten, Herausforderungen oder Experimente auszuprobieren, die bei aufwändigen Fernreisen eventuell ein Wagnis darstellen könnten.

Obwohl sich „Kurz-Trips“ und weitere Touren bei den meisten in etwa die Waage halten, gibt es jedoch auch viele Eisenbahnfreunde, die ihren Schwerpunkt eindeutig in der Heimat und näheren Region setzen und nach langjähriger „Arbeit“ somit oft die profundesten und umfangreichsten Eisenbahn-Dokumentationen besitzen, auf die mitunter sogar lokale Bibliotheken oder die örtliche Presse zurückgreifen können. Es gibt sogar Eisenbahnfreunde, die sich nur um das Eisenbahngeschehen an „ihrem“ Bahnhof und in ihrer Stadt kümmern und darüber auch schon ganze Bücher oder Heimatschriften herausgegeben haben, gespickt mit unzähligen und oft frappierenden Detailkenntnissen und -informationen, die nahezu einer Doktorarbeit würdig sind. Sie beweisen, dass man gerade beim Rundgang um

Aus der Vorliebe für die Bahn „um den Kirchturm“ entsteht bisweilen umfassende Heimatgeschichte





Was wird der neue Tag am Bahndamm „rund um den Kirchturm“ bringen? Die gefühlte Geborgenheit in heimatlichen Gefilden mischt sich insbesondere an Hauptstrecken mit der Vorfreude auf vertraute „Planzüge“ nebst diversen und meist immer anzutreffenden Überraschungen (Erbach im Rheingau, 15. April 2003).

den Kirchturm in die Tiefe gehen kann und muss, was sozusagen ein dankbarer und wertvoller Ausgleich gegenüber der Oberflächlichkeit einer Weltreise darstellt. In diesem Sinne könnte selbst hier das bekannte chinesische Sprichwort zum Tragen kommen, wonach die ganze Straße sauber wird, wenn jeder nur vor seiner eigenen Türe kehrt: An jedem Ort akribische Heimatforschung und -dokumentation in Sachen Eisenbahn und die gesamte Geschichte jedweder Eisenbahn ist komplett sowie lückenlos gezeigt und aufgeschrieben!

Doch „wie im richtigen Leben“ zieht es auch so manchen Eisenbahnfreund bevorzugt in die Ferne – eben genauso wie die Globetrotter rund um den Erdball, die sich im australischen Outback oder in den Zuckerrohrfeldern Kubas besser auskennen als in den Vororten ihrer Heimatstadt. Jeder, wie er mag – wir sind in der glücklichen Lage, freie Menschen zu sein! Doch hierbei kann es durchaus dazu kommen, dass die letzten Zuckungen eines fernöstlichen Dampflokeinsatzes minutiös und tausendfach dokumentiert werden, während die letzten Bedienungsfahrten für einen Industrieanschluss „rund um den Kirchturm“ völlig unbeachtet und negiert werden. Eine spätere Recherche hierzu wird sehr mühsam: Gibt's hierzu Aufzeichnungen oder Beobachtungen? Nein. Gibt's hierzu vielleicht Fotos? Auch nicht.

Doch obwohl das Plädoyer für die Heimat, für die Aufmerksamkeit und das Interesse an der eigenen Umgebung spätestens an dieser Stelle offensichtlich ist, soll ein möglicher und vergleichsweise nur kleiner Nachteil der an Ort und Stelle „verwurzelten“ Eisenbahnfreunde nicht verschwiegen werden: die so genannte „Hyper- oder Über-Dokumentation“! Wohl keinem, nicht einmal dem Urheber selbst ist damit wirklich gedient, wenn noch verstärkt durch digitalen Überfluss (sprich dutzendfache Serienfotos) an den immer gleichen Lieblingsstellen vor Ort die prinzipiell immer gleichen Bilder und Motive „geschossen“ werden.

Dies entwertet nicht nur bereits vorhandene und optimale Aufnahmen von derselben Stelle, sondern ist auch für die Nachwelt schlichtweg überflüssig und kaum nachvollziehbar – der Weg in die Entsorgung ist programmiert. Der Reiz und mitunter auch die Bequemlichkeit der Nähe birgt somit auch die „Gefahr“, sich inhaltlich und sogar auch buchstäblich auf der Stelle oder im Kreise zu drehen. Ständige Abwechslungen und Variationen, die man auch mit Kreativität bezeichnen könnte, sind also gerade bei den kleinen Ausflügen „rund um den Kirchturm“ angebracht und von langfristigem Vorteil.

Ein weiterer Nachteil des Prinzips Nähe liegt nicht in unserer Schuld: Vielerorts gibt es rund um den Kirchturm

schlichtweg keine Eisenbahn mehr oder sie ist so verschandelt, dass ein ästhetischer Aufenthalt einschließlich Seelenfrieden dort nicht mehr zu finden ist. Zugewucherte und abgehangene Anschlussgleise, stillgelegte Strecken, Lärmschutzwände, von oben bis unten mit Graffiti beschädigte Bahngelände und einfallslose Neu-Architektur locken doch wieder in die Ferne – wenn es dort überhaupt besser ist! Heimat wird heutzutage mehr gesucht als gefunden, gerade deshalb ist sie aktuell in aller Munde. Und so sind mancherorts auch die Eisenbahn-Streifzüge rund um den Kirchturm endlich geworden.

Um so wertvoller werden noch oder wieder vorhandene Strukturen der Schiene, egal ob alt oder neu. Nur ein wohliges und zufriedenes Gefühl von Heimat, von Ästhetik und von jederzeit erreichbarer Nähe müssen sie vermitteln, sonst führt der Weg nicht mehr rund um den Kirchturm, sondern bei so manchem vielleicht nur noch durch das schwere Tor direkt in das Gotteshaus hinein... □

Machen auch Sie lieber Fotostreifzüge in Ihrer Heimatregion, als in weite Fernen zu schweifen? Dann schicken Sie uns Fotos und Text zu Ihrer Eisenbahn-Heimat! Maximal zehn Fotos zur Auswahl und 5000 Textzeichen. Per E-Mail an redaktion@eisenbahn-journal.de oder per Post an unsere Verlagsadresse.

Ätztechnik

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

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

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

PAULO

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



Besuchen Sie www.paulo.de

Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin

MODELLBAHN UMSCHAU

BahnWelt 

Im Internet auf 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



Modellisenbahnbau 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

DIE Buchhandlung mit Gleisanschluss

LUDWIG www.lesen-mit-ludwig.de

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

Bäume und mehr
finden Sie in unserem Shop:

MODELLBAHN-SCHILDHAUER
Würzburger Str.81
01167 Dresden
Tel: 0351 27979215
www.mbs-dd.com



KLUBA Jahre 1988 - 2018
modellbahn - schildhauer.de

Lokschuppen Hagen-Haspe

Exklusive Modelleisenbahnen
und mehr vieles mehr

seit 1977 **www.lohag.de**

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

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

www.Beckert-Modellbau.de

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

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV

Modellbaum Manufaktur Grünig www.modellbaum.de

Wir beGRÜNIGen ihre Landschaften

089-31881600



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

Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi

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

Airbrush-Kurse für Modellbahner
mit Fachbuchautor
Mathias Faber

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



Stromabnehmer **Oberleitung**

10% Rabatt für Neukunden über QR-Code im Online-Shop

made in Germany

SOMMERFELDT.de

Besuchen Sie unseren Online-Shop - www.sommerfeldt.de

Sommerfeldt Oberleitungen • Stromabnehmer GmbH
Postfach 1401 • 42699 Solingen • Tel. +49 (0) 21 64 21 55 • Fax +49 (0) 21 61 97 86 • info@sommerfeldt.de



Neue Foto-Schätze aus alten Alben und Archiven

Namenlos – und doch schön. Unbekannt – und doch Geschichte. Wem verdanken wir das Vermächtnis? Neben den professionell arbeitenden und photographierenden Eisenbahnfreunden gab es eine Vielzahl von Menschen, die ebenso auf den Auslöser drückten und – technisch mal mehr, mal weniger professionell – ein Eisenbahnmotiv einfingen. Dabei waren nicht nur die Motive der Bilder, sondern auch die Motive der Fotografen sehr unterschiedlich. Viele dieser bislang unbekannten und auch unveröffentlichten Bilder aus der Länderbahn- und Reichsbahnzeit, deren Fotografen längst das Zeitliche gesegnet haben, hat Thomas Samek nun detektivisch enträtselt. Mit seinem Bildband setzt er den unbekannten Schöpfern der seltenen und äußerst sehenswerten Zeitzeugnisse ein kleines Denkmal.

144 Seiten • Querformat 29,3 x 24,6 cm
gebunden mit Hardcover • über 160 Abbildungen

Best.-Nr. 581625 | € 29,95

Spitzen-Anlagen

Die MIBA-Redaktion stellt in der neuen Reihe MIBA edition vier herausragende Modellbahnanlagen vor. Jede einzelne hat dabei ihre besondere Charakteristik.

- » Die DB im Ruhrgebiet der 60er-Jahre: Hagen Hbf und Zeche Zollverein
- » Die Geldernsche Kreisbahn: Historische Schmalspurbahn in den 20er-Jahren
- » Frankfurt in der Jetztzeit: Eine N-Anlage in feinsten Detaillierung mit Flugzeugen
- » Sommer, Sonne, Inselbahn: Erholung pur nach den Vorbildern von Sylt und Borkum

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
ca. 300 Abbildungen
Best.-Nr. 150 87338 | € 12,-

NEU
€ 12,-



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 081 41/534 810, Fax 081 41/534 81-100,
E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de



EISENBAHN, KOKS UND GAS

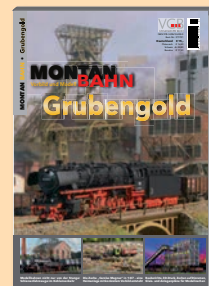
NEU



Das zweite Heft in der Reihe „MontanBahn – Vorbild und Modell“ vermittelt zunächst zentrales Grundlagenwissen über das große Vorbild, illustriert mit zahlreichen, teils bislang unveröffentlichten Bilddokumenten. Von der Heim- bis zu Ausstellungsanlagen werden verschiedene Kokereien im Modell vorgestellt. In mehreren Praxisberichten wird die modellbauerische Umsetzung Schritt für Schritt gezeigt. Eigene Beiträge widmen sich den am Markt erhältlichen Fahrzeugen, Kokerei-Bausätzen und dem spezifischen Zubehör. Außerdem beschäftigen sich die Autoren mit dem Bau und Einsatz von Rohrleitungen sowie dem 3D-Druck von Kokereikomponenten für die Modellbahn.

Montan-Bahn 2: Schwarzweiß – Koks und Gas
100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
mehr als 250 Abbildungen

Best.-Nr. 311801 | € 15,-



Der erste Band einer kleinen Reihe „MontanBahn – Vorbild und Modell“ befasst sich unter dem Titel „Grubengold“ mit dem Kohlebergbau. Modell-Kohlengruben – von der Kleinzeche über eine klassische Heimanlage bis zur großen Ausstellungsanlage – werden ebenso vorgestellt wie Modelle von Fördergerüsten, Kohlenwäschen oder Bandbrücken.

Montan-Bahn 1: Grubengold
100 Seiten, Format DIN-A4, Klebebindung, mehr als 250 Abbildungen
Best.-Nr. 311701 | € 15,-



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



Alfred Vorac

Gestatten Sie – mein Name ist EOS V. Dora. Ich möchte Ihnen heute meinen Besitzer vorstellen. Seine Freunde nennen ihn Fredi und wir zwei ziehen inzwischen seit über zehn Jahren zusammen los, um interessante Motive, dabei vor allem natürlich Eisenbahnen zu fotografieren. Unsere gemeinsame Zeit könnte allerdings schon bald der Vergangenheit angehören, da ich ihn schon dabei ertappt habe, dass er sich für eine jüngere und modernere Begleiterin interessiert. Allerdings muss ich zugeben, dass auch ich ihm alle früheren Begleiterinnen abspenstig gemacht habe.

Begonnen hat alles in den 1970er Jahren, als er von seinem Vater Sepp das Fotografieren lernen wollte und er damals mit Papas Vito BL erste Bilder von Zügen an Bahnlinien gemacht hat, die im Umkreis seines Zuhauses im Chiemgau mit dem Fahrrad erreichbar waren. Qualitativ überzeugten ihn die damit angefertigten Negativstreifen aber nicht. Ein frostiger Ferienjob in einem Kühlhaus musste daher den finanziellen Grundstein für eine heiß

begehrte Neuerwerbung namens XG 2 legen. Sie nahm er auf seine ersten großen Bahnreisen quer durch Deutschland in den Sommern 1982 und 1983 mit. Die Beziehung der beiden bekam allerdings schon bald tiefe Risse, da erneut die technische Qualität der entstandenen Dias nicht mehr seine Erwartungen erfüllte. Eine neue Liaison mit einer AE-1 Program bahnte sich an, die ihn dann endlich für längere Zeit zufrieden stellte, wobei dieser Schuft es doch glatt fertig brachte, nebeneinander zwei gleiche Exemplare zu benutzen. Die drei hatten aber eine wirklich schöne Zeit zusammen, in der tausende Bilder vor allem in Deutschland und Österreich sowie in geringerem Maße auch an anderen ausländischen Bahnlinien entstanden. Begehrteste Motive dabei waren stets jene, die es in absehbarer Zeit nicht mehr geben würde, wobei es bis zum heutigen Tag geblieben ist, getreu dem Motto: Bereise heute die Motive, von denen du in einigen Jahren wünschen wirst, sie fotografiert zu haben.

Höhepunkte waren dabei unter anderem die nach der Wende wieder frei zugänglichen Dampfschmalspurbahnen der DR, die urigen alten E-Loks der ÖBB, die Wintersportzüge am Paß Griesen, aber auch nicht zuletzt die herrliche Landschaft rund um die Mariazeller- und die Rhätische Bahn. Am 4. Dezember 2007 begegnete dann ich ihm zum ersten Mal. Für ihn war es Liebe auf den ersten Blick, die alles in den Schatten stellte, was er vorher in der chemischen Fotografie mit meinen Vorgängerinnen erlebt hatte. Die bis dahin verwendeten Diafilme wurden durch elektronische Speichermedien ersetzt, die seither akribisch weiter gepflegt werden, um noch viele Jahre Freude daran zu haben. Im Laufe der letzten Jahre unternahmen wir zusammen mehrere Reisen in früher eher schwer zugängliche Länder, wie Ungarn, Tschechien oder die Slowakei, wo sich das Flair der guten, alten Eisenbahn noch etwas länger erhalten hat. Die Liste der dort noch zu bereisenden Motive ist auf jeden Fall noch immer ziemlich lang...



Neben den Ausfahrgleisen des Trennungsbahnhofes Janovice nad Úhlavou in Tschechien stand am 10. Mai 2010 ein riesiger Birnbaum in voller Blüte, als der sich noch im Altlack befindliche Triebwagen 842 007-7 der CD vorbeifuhr.





Das neue Nummernschild des Trabbis zeigt sich in frischem Glanz, als die Meyer-Lok 099 709 mit ihrem Güterzug in der kühlen und feuchten Morgenluft des 5. Mai 1992 die Kemmlitzer Kaolinwerke in Sachsen erreicht.





Ein schwerer Güterzug mit zwei Dieselloks, mechanische Signalanlagen, das Karstgebirge mit Fotowolken darüber, ein Kirchturm und ein kleines Stück Meer sind die Zutaten dieses Fotos in Kaštel Stari in Kroatien am 25. Juli 2014.

Dramatische Wolkentürme begleiten Dm 3 1220 vor Mgt 9932 auf der Strecke Narvik – Kiruna am 21. Juni 2010 bei der Durchfahrt in Abisko Östra.





Nur für ganz kurze Zeit bildete sich während eines Sommergewitters am Furtner Teich in der Steiermark neben dem Bahnmeisterwagen ein herrlicher Regenbogen.

Im entscheidenden Moment kurz vor Abfahrt des R 6805 nach Mariazell betätigte der Fotograf am 6. Februar 2011 im Bahnhof Gösing der Mariazeller Bahn den Auslöser.



MODELLNEUHEITEN



PIKO

Güterzuglok 151 001 der DB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Detailreiches Modell der ersten 151er unter Berücksichtigung aller Unterschiede zu den übrigen Vorserien- und den Serienloks: Quergriffstange vorne, breiterer Mittelsteg zwischen dem 3. und 4. Seitenfenster u.a.. Filigrane Dachdetaillierung mit aus Neusilber geätzten Gittern und Trittrosten, gestalteter Maschinenraum, eingerichtete Führerstände, Scheibenwischer angesetzt. Fünfpoliger Motor mit zwei Schwungmassen, wirkt auf die äußeren Radsätze beider Drehgestelle, mittlere Radsätze zwecks Kontaktverbesserung gefedert. Schlusslichter, Innenbeleuchtung und Anfahrampen digital schaltbar. Erhältlich in Gleich- und Wechselstromausführung, jeweils mit und ohne Sound. UVP: 165, 205, 255 bzw. 265 Euro*)



NOCH

Empfangsgebäude Honau und Aborthäuschen. H0, Neuauflage (ex Toppmodell), ab Epoche I. Sehr schöner Laser-cut-Bausatz des zwischen Reutlingen und Münsingen stehenden Bahnhofs. Das Vorbild war Prototyp der württembergischen Einheitstypen, die aber einfacher ausgeführt waren. Besonders der Zusammenbau des aus gefärbtem Karton bestehenden Empfangsgebäudes erfordert Erfahrung. Das Aborthäuschen, dessen Original nicht erhalten ist, ist deutlich einfacher zu bauen und passt vom Stil her auch gut zu württembergischen Bahnhöfen anderer Hersteller. UVP: 125 Euro bzw. 40 Euro





PANIER

Triebwagen T 12 und T 13 der Mittelbadischen Eisenbahnen (MEG). H0m, Varianten, Epoche III/IV. Handarbeitsmodelle zweier 1938 von Waggonbau Wismar gefertigter Fahrzeuge. Weißmetall-Messing-Bauweise, Inneneinrichtung, Fünfpolmotor mit Schwungmasse. Decodereinbau vorbereitet. Erhältlich auch als Bausatz, jeweils auch für H0e sowie ohne Werbung. UVP: 339 bzw. 799 Euro

PIKO

Schnellzug-Ellok 118 der DB. H0, Epoche IV, Formneuheit. Wechselstromausführung des im Juli-Journal ausführlich vorgestellten Modells, jetzt ausgestattet mit Mfx-fähigem Decoder. UVP: 210 Euro



MÄRKLIN

Zugset „Kohlentransport“. Z, Teil-Formneuheit, Epoche III. Offiziell nur für Mitglieder des Kundenclubs „Insider“ erhältliches Set mit formneuer 80er. Lok mit Metallgehäuse und kompletter Steuerung, Wagen mit Echtkohleladung. UVP: 280 Euro



LILIPUT

Verschlagwagen Vlmms 63 der DB. N, Formneuheit, Epoche III. Gut detailliertes Modell mit freistehenden Griffen, sauber lackiert und beschriftet. Erhältlich im Dreierset mit und ohne Bühne, auch für Epoche IV. UVP: je 100 Euro



ROCO

Güterwagen G 09 der DB. H0, Variante, Epoche IIIa. Aus dem von Klein-Modellbahn übernommenen Formenschatz stammendes Modell des ex-amerikanischen Gedeckten, vorbildentsprechend einfach gestaltet. UVP: 27 Euro



MÄRKLIN

Dampflok BR 39 der DB. H0, Variante, Epoche IIIb. Die P 10 als detailreiches Modell einer mit dem 34-m³-Einheitstender gekuppelten Maschine der 60er-Jahre. Schmucke Ausführung mit Kesselingen, ausgestattet mit vielen Digitalfunktionen. UVP: 450 Euro



FLEISCHMANN

Güterzuglok 140 der DB. N, Variante, Epoche IVa. Modell einer Maschine mit Doppel-lampen und Regenrinne, viele angesetzte Teile. Erhältlich als Analoglok sowie mit DCC-Sounddecoder.

UVP: 160 bzw. 245 Euro



TILLIG

Personenwagen der KPEV. TT, Varianten, Epoche I. Schön detaillierte und fein bedruckte Modelle preußischer Durchgangswagen 2./3., 3. und 4. Klasse. Viele angesetzte Teile, Inneneinrichtung, Stangenpuffer. UVP: je 37 Euro



KORREKTUR: Im Juni-EJ war zu lesen, die Doppel-Diesellok 2M62 der RZD von Roco sei nur in einem Lokteil mit Sound ausgestattet. Dies ist falsch, doch muss der Sounddecoder im zweiten Lokteil extra per Funktionstaste aktiviert werden.



HERPA

„Charleston-Ente“. H0, Variante, Epoche IV. Der beliebte Citroën 2CV im seit 1980 produzierten 20er-Jahre-Design. Sehr sauber bedruckt.

UVP: 12 Euro

PIKO

Ellok 110 der DB AG. H0, Variante, Epoche V. Modell einer noch beige/türkis lackierten Kasten-110er mit Klatte-Lüftern und demontierter Regenrinne. Sauber lackiert und bedruckt, gute Laufeigenschaften. Erhältlich in Gleich- und Wechselstromausführung. UVP: 160 bzw. 200 Euro



NOCH

Feuerwache. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Lasercut-Bausatz eines in Wasserburg am Bodensee stehenden Vorbilds von 1904 aus gefärbtem und bedrucktem Karton. Für erfahrene Bastler problemlos zu bauendes Modell, dem neben einer Tube Klebstoff auch ein Soundmodul mit Lautsprecher für Sirenengeheul beiliegt. Für Freunde moderner Epochen ist der Bausatz leider nur bedingt zu empfehlen, da die Tore für die meisten Einsatzfahrzeuge zu schmal sind. Das Modell ist auch in 1:160 erhältlich. UVP: 80 bzw. 57 (N) Euro



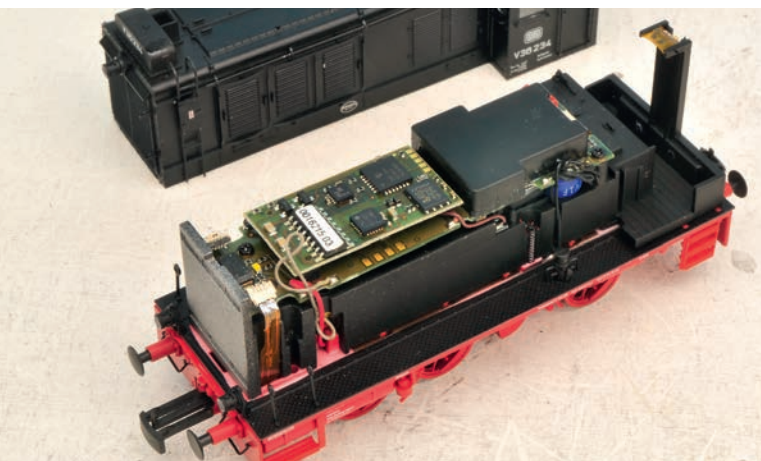
LILIPUT

Bahndienstwagen der DB AG. N, Formneuheit, Epoche IV. Modell eines Wohn- und Schlafwagens für Bauzüge etc., Eingänge beleuchtbar, LEDs eingebaut. Rollladenattrappen für die Fenster herein bei. UVP: 45 Euro



HERPA

Skoda 110L und R. H0, Formneuheiten, Epoche IV. UVP: 101 Euro. Limousine und Coupé des ab 1970 in Ost und West verkauften tschechoslowakischen Pkw. Gut detaillierte und sauber bedruckte Modelle mit zahlreichen Chromteilen. UVP: je 14 Euro



Das Lokinnere mit Decoder und Lautsprecher.



Die Rückseite präsentiert sich ohne Übergangseinrichtung.



BAUREIHE V 36 IN H0 VON BRAWA

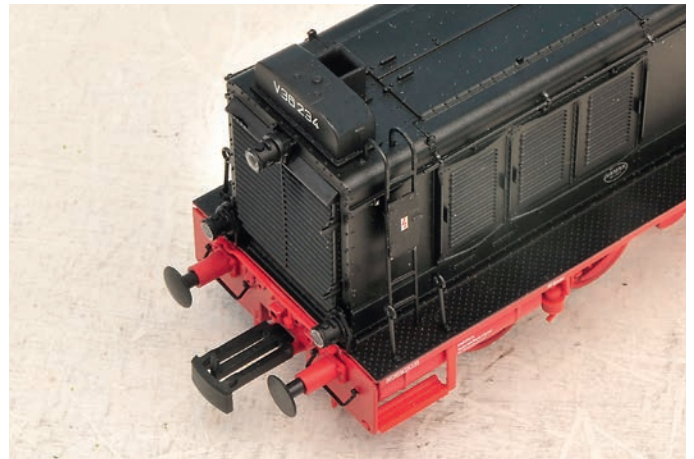
Techno-Zwerg

Die ehemaligen Wehrmachts-Dieselloks der Baureihe V 36 waren für ihre einfache Konstruktion bekannt. Ganz anders Brawas jüngstes H0-Modell: Trotz geringer Größe glänzt es mit Details und technischen Feinessen

VON CHRISTOPH KUTTER



Sauber und lupenrein: die Anschriften.



Fällt kaum auf: die Brawa-Digitalkupplung.

• **Vorbild:** V 36 234 der Deutschen Bundesbahn vom Bw Wuppertal-Steinbeck, letztes Untersuchungsdatum 20.4.1962 (Epoche IIIb).

• **Katalognummer:** 41606 (Ausführung Gleichstrom Digital „Extra“), entsprechende Wechselstrom-Version 41607. „Basic“-Varianten ohne Digitalfunktionen 41604 (DC) bzw. 41605 (AC digital). Alle technischen Ausführungen auch als Form- und Farbvarianten der deutschen Wehrmacht (Epoche IIc), der DB/Epochen IV (mit Dachkanzel), der DR/Epochen IV, der FS, DSB, SNCF, SNCB, ÖBB und CSD.

• **Länge:** 10,5 Zentimeter, entspricht Vorbild (9,20 Meter).

• **Gewicht:** 163 Gramm.

• **Material:** Gehäuse und die meisten Kleinteile Kunststoff. Rahmen, Radsätze, Kuppelstangen und Vorbauaufstieg Metall, Griffstangen an Führerhaus und Vorbau Draht.

• **Zurüstteile:** Pufferbohlenausstattung.

• **Ausführung:** Modell einer von der DB modernisierten V 36.2. Die Vorbildmaschine gehörte zu den 1949 aus vorhandenen Teilen gebauten und gelieferten Loks. Detailreiches Gehäuse mit fein nachgebildeten Nietreihen und Lamellen an den Seiten des Vorbaus. Kühlerjalousie durchbrochen, Kühlerimitation sichtbar. Schön plastische Nachbildung der seitlichen Schiebetüren sowie der Klappen über dem Motor. Griffstangen, Läutwerk, Signalhorn, Pfeife und andere Kleinteile einzeln angesetzt. Türen hinten und vorne links am Führerhaus epochengerecht verschlossen, Übergangseinrichtung abgebaut. Steckdosen sowie Stromleitungen vorne und hinten einzeln montiert. Untere vordere Lampen freistehend. Gefederte Puffer. Am Führerhausdach Nachbildung von Schluss Scheibenhaltern (nicht bei allen V 36 vorhanden). Füh-

rerstand eingerichtet mit freistehenden Teilen. Fenster klar und präzise sitzend. Umlaufblech mit Noppen. Unter dem Umlauf ebenfalls viele angesetzte Teile, wie Dofa-Ofen, Presskohle- und Luftbehälter sowie Rangierergriffe und Bremsanlage.

• **Lackierung und Bedruckung:** Lokkasten vorbildgerecht schwarz, Dach weißaluminium, Fahrwerk karminrot. Alle Anschriften lupenrein gedruckt.

• **Technik:** Antrieb durch im Vorbau untergebrachten Schwungrad-Motor und Schnecken-Stirnrad-Getriebe auf die Blindwelle und von dort über die Kuppelstangen auf die Radsätze. Ein Haftreifen (vorne links). Dreipunktlagerung mit fest im Rahmen gelagertem ersten Radsatz, gefedert höhen- und seitenbeweglichem zweiten Radsatz und um die Längsachse der Lok beweglichem hinteren Radsatz. Dadurch guter Gleis- und Stromkontakt. Schaltplatine mit Schnittstelle PluX22 und Decoder (Doehler & Haass) über dem Motor, Lautsprecher vor dem Führerstand. „Extra“-Versionen mit Pufferspeicher für Sound, Licht und Motor. Kupplungen digital schaltbar.

• **Licht und Sound:** Dreilicht-Spitzensignal mit fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel (LEDs) Weiß/Rot, Führerstandslicht und Stirnlichter bei „Basic“-Loks durch Schalter schaltbar. Bei Digitalloks bis zu 16 Soundfunktionen. Realistisch klingendes Motorgeräusch in angenehmer Lautstärke.

• **Fahrverhalten:** Erstklassige Fahreigenschaften, sehr weiches Anfahren aus dem Stand, sehr gutes Schleichfahrverhalten. Höchstgeschwindigkeit umgerechnet 78 Stundenkilometer, gute Zugkraft. Kaum hörbares Fahrgeräusch, Auslauf durch Pufferspeicher ca. 80 Zentimeter.

• **Wartung:** Illustrierte Bedienungsanleitung mit ausführlichem Ersatzteilverzeichnis.

nis, Explosionszeichnungen und Liste der Digitalfunktionen. Nach Lösen von vier, gut von unten zugänglichen Schrauben ist das straff sitzende Gehäuse abnehmbar. Schnittstelle bzw. Lautsprecher und Decoder sind damit gut zugänglich.

• **Das könnte besser sein:** Die Zugänglichkeit im Inneren. Um den vom Ballastgewicht umschlossenen Motor zu erreichen, muss die Platine abgeschraubt werden. Davor sind drei sehr kleine Stecker mit jeweils mehreren Pins abzuziehen, was wegen deren festem Sitz nur schwer möglich ist. Die Gefahr der Beschädigung der Stecker ist groß. Ein weniger straffer Sitz der Stecker wäre besser.

• **Preis:** 399,90 Euro („Extra“-Ausführungen DC und AC), 244,90 Euro („Basic“ AC), bzw. 199,90 Euro („Basic“ DC).

Kutters Fazit



Brawas V 36 ist in der getesteten „Extra“-Version ein Modell der Spitzenklasse – muss es angesichts des geforderten Preises aber auch sein. Wer gerne rangiert, kurze Züge auf Nebenstrecken dahintuckern sieht oder einfach Wert darauf legt, dass eine Lok ohne jedes Stottern über ein Weichenfeld rollt, ist mit der kleinen Schwarzen aus Remshalden bestens bedient.



Eine P 8 rangiert einen mit einem erbeuteten britischen Tank beladenen Flachwagen. Lok wie Panzer waren 1918 modernste Technik.

Hochbetrieb in der Spitzkehre: Gerade ist ein kurzer Nachschubzug eingefahren. Nun muss die Lok umsetzen und schnellstmöglich das Gleis räumen.

August 1918

Vor genau hundert Jahren in den westlichen Ardennen: Von den nur wenige dutzend Kilometer entfernt tobenden Materialschlachten wäre in diesem stillen nordwestfranzösischen Waldgebiet nichts zu spüren, nutzte nicht die deutsche Armee eine hier durchlaufende Bahnstrecke für ihren Nachschub. Regelmäßig verstopfen so Transportzüge den kleinen Spitzkehrenbahnhof, wo die Besatzer zudem eine wichtige Reparatereinheit liegen haben

VON GUNTER DASSLER



Eine Rangierlok der Baureihe T 9.3 fasst Wasser. Auf dem Bahnsteig daneben warten Sanitäter auf den angekündigten Lazarettzug, um ihm einen Verwundeten mitgeben zu können.

Vier Jahre lang hatte vor 100 Jahren der Weltkrieg (den man später den Ersten nennen würde) schon gedauert. Gleich in den Anfangswochen hatte das deutsche Heer 1914 Luxemburg und Belgien erobert, war tief nach Nordfrankreich eingedrungen. Die Hauptstadt Paris schien schon in Griffweite, da stoppten Erschöpfung und Gegenangriffe die Invasionen. Dreieinhalb Jahre Stellungskrieg folgten, von dem heute noch von Granattrichtern übersäte Landstriche und riesige Gräberfelder künden.

Im Frühjahr 1918 glaubte die deutsche Heeresführung, das militärische Patt zu ihren Gunsten wenden zu können: Nach der Oktoberrevolution im Jahr zuvor hatte der Gegner im Osten, Russland, Frieden geschlossen. Die dort eingesetzten Truppen wurden nach Westen verlegt und sorgten an dieser Front erstmals für eine deutsche Übermacht. Allein, auch die Offensiven im Frühjahr 1918 liefen sich fest. Der Traum vom Sieg war nun endgültig verpufft. Gleichzeitig sank die Moral der ausgebluteten deutschen Truppen. Erschöpft, schlecht ernährt und grippekrank wollten immer weniger Soldaten den Tod für Kaiser und Vaterland riskieren.

Als Briten, Franzosen, Australier und Kanadier am 8. August bei Amiens zum Gegenangriff antraten, war es weniger die Zahl der deutschen Gefallenen, die Vize-Heereschef Erich Ludendorff vom „Schwarzen Tag des deutschen Heeres“ reden ließ, sondern die der Gefangenen: Etwa 15 000 Soldaten zogen das Weiterleben hinter Stacheldraht einem möglichen Heldentod vor. Zehntausende folgten in den Wochen danach. Das Ende war nah, und alle wussten es – auch Ludendorff.

Beträchtlichen Anteil am Erfolg der Alliierten bei Amiens hatte eine neu erfundene Waffe: der Panzer, damals Tank genannt. Mit ihrer relativen Unverwundbarkeit und ebenso relativen Beweglichkeit revolutionierten diese Gefährte das Kriegsgeschehen. Sie machten möglich, was hunderte Sturmangriffe mit Millionen von Toten auf beiden Seiten drei Jahre lang nicht geschafft hatten: den Stellungskrieg zu beenden.

Deutscherseits freilich war man lange der Meinung, dass der neuen Waffe keine Zukunft beschied sei. Zu hoch waren bei ihren ersten Einsätzen 1916 die technisch bedingten Ausfälle gewesen, zu schnell hatten die kaiserlichen Soldaten gelernt, mit den schwerfälligen Ungetümen fertig zu werden. Zwar entwickelte man nun auch in Deutschland einen Panzer, doch wurden davon gerade mal 20 Stück gebaut. Stattdessen behalf sich das deutsche Heer mit instand gesetzten Fahrzeugen englischen oder französischen Typs, von denen es über 100 erbeutet hatte. Viele von ihnen wurden in Werkstätten wieder einsatzfähig gemacht und mit deutschen Emblemen zurück an die Front geschickt. Eine solche Werkstatt befand sich zum Beispiel neben einem kleinen Spitzkehrenbahnhof in den westlichen Ardennen ...

Werde ich gefragt, was mich bewegt hat, ein historisches Diorama aus der Zeit des Ersten Weltkriegs zu bauen, so gebe ich zunächst eine weniger militärhistorisch bestimmte Antwort: Mir geht es (und das war schon bei früheren Anlagen so) um detaillierte Szenerien, die Zeitgeschichte als Technik-, Kultur- und erst dann (auch) als Militärgeschichte widerspiegeln sollen.

Mit diesem Diorama wollte ich Zeitgeschichte in einem historisch und historisch-technisch stimmigen Gesamtbild aus einer Eisenbahnepoche rekonstruieren, die inzwischen ein Jahrhundert zurückliegt. Da einschneidende Zäsuren, mithin Umbrüche der





Aus einem dreiachsigen Güterwagen entladene Feldpostpakete warten darauf, auf Karren und Fuhrwerken zu ihren Empfängern befördert zu werden. Ob diese noch leben?

Linke Seite: Diesel- und Benzolloks sind bei der Feldbahn heiß begehrt, verraten sie sich doch nicht durch ihre Abdampffahne an die feindliche Artillerie. Allerdings ist die neue Technik noch etwas empfindlich, weshalb diese Maschine per Fuhrwerk zum Reparaturtrupp gebracht werden musste.

Der Bahnhof im Überblick: Im Empfangsgebäude hat sich eine Sanitätseinheit eingerichtet, die angesichts der vielen hier durchkommenden Soldaten sicher einiges zu tun hat. Das Stumpfgleis vorne rechts unter dem Portalkran gehört zu einer Reparaturkompanie, die darauf spezialisiert ist, erbeutete alliierte Tanks wieder flott zu machen. Einer, bei dem das bereits gelungen ist, steht hinter der T 16.1 auf der Rampe.









Ohne Mampf kein Kampf: Neben dem Bahnhof wartet eine pferdebespannte „Gulaschkanone“ (Feldküche) auf hungrige Mägen.

Links: Für den nun im Dienst des Feindes stehenden ex-britischen Mark-IV-Tank geht es zurück an die Front. Er ist mit Baumstämmen ausgestattet, um die zum Abspringen neigenden Ketten leichter wieder aufziehen zu können.

Geschichte, im Kontext von Kriegen besonders deutlich werden, entschied ich mich für die Epoche Ib und damit für ein Motiv, das sofort Fragen nach der historischen Situation aufwirft, die der Betrachter vor sich hat: Wann und wo „spielt“, was er sieht? So kommt man schnell ins Gespräch, und meine Arbeit vermittelt das, was sie soll: konkrete Einblicke in eine vergangene Zeit.

Der hier möglichen Frage, warum ich als Anlagenbauer keine direkte „kriegerische“ Szene wählte, die vielleicht prägnanter und kontrastreicher von der Eisenbahn im Krieg berichten könnte, begegne ich stets recht entschieden: Gefechtsfeldrelevante Szenen, bei denen Mensch und Eisenbahn deshalb so deutlich im Mittelpunkt stehen, weil sie gerade vernichtet werden, lehne ich ab.

Schließlich ergab sich als historisch-gestalterischer Kompromiss nach längeren Überlegungen ein Bahnhofsdiorama, das im Maßstab 1:87 eine Situation weit hinter der Front darstellen sollte, ohne auf die Erinnerung an den Krieg als einschneidende historische Zäsur zu verzichten. Dioramen aus der Epoche I sind nur selten zu finden, gepaart mit historischen Ereignissen fast gar nicht. Das und alles, was im Hinblick auf exakten Modellbau daraus resultiert, reizte mich. Allerdings zäumte ich mein historisches Pferd anders auf, als man vermuten könnte: Zunächst wurden nahezu sämtliche historischen Fahrzeuge und Figuren gebaut, dann die Gebäude und erst zum Schluss das kompakte und gut transportable Diorama.

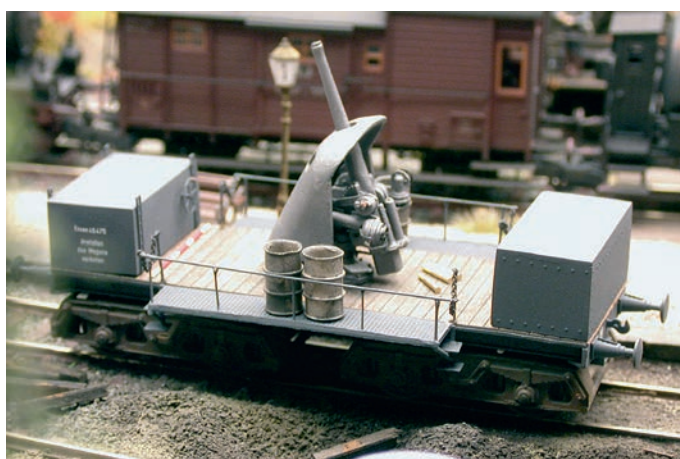
Während sich die Anfertigung der meisten militärischen Fahrzeuge und Gerätschaften länger hingezogen hatte, benötigte ich für den Bau des H0-Dioramas mit sämtlichen Gleisanlagen und der eindrucksvollen Landschaft ringsherum nur einen vergleichsweise kurzen Zeitraum: Die Gestaltung begann Anfang Oktober 2013, und schon zur Intermodellbau Dortmund im Frühjahr 2014 konnte ich das komplette Diorama vorstellen. Seine Maße betragen 2,2 x 0,8 x 1,2 m, entstanden ist es in Rahmenbauweise. Als Gleismaterial wurde Roco Line ohne Bettung verwendet. Zum Transport ist der Unterbau zerlegbar. Obwohl hier als „Diorama“ bezeichnet, kann die Anlage bespielt werden. Die Steuerung erfolgt dann in DCC mit einem Heißwolf-Regler.

Meinem Vorgehen legte ich strenge Maßstäbe zugrunde. Einer von ihnen besteht darin, jedes Fahrzeug, jede Großwaffe, jedes militärische Gerät, das man auf der Anlage entdecken kann, mit einem



In einer improvisierten Werkstatt werden die Motoren erbeuteter britischer Panzer untersucht. Praktischerweise ist dafür ein Lokomobil mit Dampfkran vorhanden.

Normalerweise werden Spindelböcke zum Beispiel dazu genutzt, um Lokomotiven von ihren Radsätzen zu heben. Hier dienen sie zum Aufbocken lädierter Beutepanzer. Der linke ist schon „übernommen“.



Der Bedarf einer Armee lädt ein zum Bau vieler unterschiedlicher Wagenladungen. Hier wird eine mit Fokker-Eindeckern ausgestattete Flieger-einheit verlegt. Die Herren Piloten reisen im angehängten Schnellzug-wagen. Dahinter ein Kesselwagenzug, zum Teil bestehend aus Fahrzeugen des verbündeten Österreich.

Rechte Seite: Angehörige einer Sanitätsabteilung warten auf dem Bahnsteig auf den angekündigten Lazarettzug. Offenbar sollen einige dessen Besatzung auf der Fahrt zurück in die Heimat verstärken.

Die auf Eisenbahnwaggons montierten Geschütze sind zum größten Teil Eigenbauten nach Vorbildfotos. Links eine Fliegerabwehrkanone, bei der auch die filigranen leeren Blechfässer beachtenswert sind, darunter ein ähnliches Geschütz, montiert auf einem Magirus-Lkw von Märklin.

Zivilistenelend: Eine vertriebene französische Familie (zeittypisch ohne Vater) passiert den deutschen Kontrollposten, die Habe auf dem Leiterwagen, Kalb und Ziege an der Leine.





– Anzeige –



**ELLOK E44:
EIN ECHTER PIONIER DER
BAHNGESCHICHTE**

Die BRAWA Modelle der E44 sind mit einer Vielzahl an Details ausgestattet. Neben dem hoch detaillierten Gehäuse sorgen angesetzte Griffstangen und Aufstiegsleitern, fein detaillierte Drehgestelle, extra angesetzte Bremszylinder, Bremszugstangen, Sandkästen, Sifa, Pekinghauslager und Bahnräumer für ein Höchstmaß an Originaltreue. Und auch die fein nachgebildete Dachausrüstung mit vielen extra angesetzten Details und frei stehenden Dachleitungen machen die E44 von BRAWA zu einem echten Hingucker Ihrer Modellbahnanlage. **Ab sofort lieferbar!**



WEITERE INFOS ERHALTEN SIE IM
FACHHANDEL UND AUF UNSERER WEBSITE:

WWW.BRAWA.DE

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

H0: ab 299,90 €
N: ab 174,90 €*
*Unverbindliche Preisempfehlung



H0

N

Abb. zeigt H0-Modell (Handmuster)

*Unverbindliche Preisempfehlung

historischen Foto als Quelle exakt belegen zu können. Alles, was an Gegenständlichem zu sehen ist, hat es real gegeben, und alle kleinen Szenen auf dieser Anlage haben real stattgefunden. Fiktiv ist nur die Gesamtsituation, zu der ich das Ganze situativ „verschmolzen“ habe. Mit anderen Worten: Fiktiv ist der Ort, fiktiv sind die Strecke und der Spitzkehlenbahnhof, fiktiv ist die Konzentration von Truppen und Fahrzeugen.

Apropos Bahnhof: Wer beim Gleisplan Ähnlichkeiten mit dem Spitzkehlenbahnhof Rennsteig im Thüringer Wald entdeckt, liegt mit seiner Vermutung nicht falsch. Um die spezielle Situation eines Bahnhofs im Gebirge wiederzugeben und dazu die nachweislich richtigen Größenverhältnisse zu treffen, orientierte ich mich an diesem bekannten Vorbild. Damit möchte ich unterstreichen, dass zum Thema „historische Fiktion“ zwar unbedingt Fantasie gehört, doch muss sie sich an realen Verhältnissen orientieren. Warum soll es in einem westeuropäischen Mittelgebirge nicht eine bahntechnische Situation gegeben haben, die jener in Thüringen vergleichbar wäre?

Als darzustellenden Zeitpunkt hatte ich ursprünglich den Herbst 1917 vorgesehen und die Vegetation entsprechend gestaltet. Vor allem wegen der gezeigten Tanks – die es 1917 noch nicht gab –, habe ich dann jedoch den Sommer 1918 gewählt. Die braunrote Färbung vieler Laubbäume und Büsche ist nun darauf zurückzuführen, dass es in dem Bahnhof ein paar Wochen zuvor einen Unfall mit Giftgasgranaten gegeben hat. Fiktion auch hier, selbst wenn es sich eher um eine Ausrede handelt.

Um konkreter zu werden: Deutscherseits wurden im Frühjahr 1918 die ersten Tanks an der Front eingesetzt und natürlich mit der Bahn transportiert. Dass dabei vor allem englische und französische Beutepanzer (wie der Mark IV und der Renault-Panzerwagen) umlackiert zum Einsatz kamen, entspricht der Realität. Die kleine Szene im Vordergrund, die zeigt, wie zwei erbeutete britische Mark IV mit Hilfe von Spindelböcken instand gesetzt werden, entstand nach Originalfotos. Die Modelle stammen von der Firma 1-87 World Tanks Depot.

Auch die Spezial-Lkw, die mit aufgesetzten kleineren Schiffsgeschützen als bewegliche Fahrzeuge zur Fliegerabwehr zu sehen sind, entsprechen realen Vorbildern. Als motorisierte „Lafetten“ gehen alle Lkw auf von Märklin gelieferte Grundmuster (Benz Gaggenu und Magirus) zurück, die freilich vielfach umgebaut und immer wieder neu detailliert werden mussten.

Letzteres trifft auch auf den Lkw mit Flakscheinwerfer und den Lkw mit dem schweren Maschinenengewehr zu. Die Luftverteidigung rückwärtiger militärischer Einrichtungen stellte zu jener Zeit ein Novum dar. An und hinter der Front fand man wohl eher aus der Not heraus zu mehr oder weniger effektiven waffentechnischen Lösungen. Ich habe mehrere dieser Notlösungen darzustellen mich

bemüht und dürfte damit eine bis dato unbekannte Anschaulichkeit geschaffen haben. Das dürfte auch für die Szene „Tank-Instandsetzung“ sprich: Panzerreparatur zutreffen, wird dort doch ein Mobilkran mit angehievt Panzermotor gezeigt. Wenn man aus all dem die Schlussfolgerung zieht, dass Kriege immer wieder eine beispiellose Vergeudung von Wissen, Können und Material provozieren, so sind das genau die Denkanstöße, die ich geben will.

Auch im mittleren Bereich des Bahnhofs dominieren die erwähnten Märklin-Lkw in verschiedenen Versionen. Die beiden Sanitätskraftwagen erwarten einen Zug mit Verwundeten von der Front. Eingesetzt wird der sogenannte Vereinslazarettzug, ein Fleischmann-Modell, das es in dieser Form und als absolute Aus-

nahmeerscheinung vor einigen Jahren und da ganz gewiss zum ersten und letzten Male gab. Als Lokomotiven setzte ich eine T 9.3, eine T 16.1 und eine P 8 ein, natürlich in einem Erscheinungsbild, das den bedenklichen Pflegezustand in Kriegszeiten widerspiegelt. Beim Sanitätsbus am Empfangsgebäude handelt es sich um ein Grundmodell von Rietze.

Kommen anstelle der Lkw Pferde zum Einsatz, verwende ich vor allem Preiser-Modelle. Prägnantes Beispiel ist ein Doppelgespann, das über zwei Protzenanhänger (jeweils Einachser) eine Funkstation zieht. Letztere entstand, wie fast das gesamte militärische Gerät, vollständig im Selbstbau und – hier soll es noch einmal betont werden – natürlich nach historischen Fotos.

Bei den Gebäuden ging ich ebenso vor: Alle Bauten, vom Luft'schen Kalkbrennturm ganz links bis zur verfallenen Feldscheune ganz rechts, sind Modelle nach realen Vorbildern. Das Empfangsgebäude stellt beispielsweise einen bei französischen Nebenbahnen weit verbreiteten Typ dar, und selbst die Kombirampe, die einst Langmesser lieferte, habe ich auf einer alten Bahnhofsansicht aus Frankreich wiederentdeckt. Eher kriegerische Utensilien wie die Bunkertürme und vergleichbare Betonanlagen stammen von Artitec.

Auf den Fotos leider nicht zu sehen ist eine Stellung auf der Anhöhe rechts hinten im Diorama, die rein militärisch der Deckung des Bahnhofs gegen Fliegerangriffe dient. Sie entstand nach Vorschriften aus dem Stollenverbau in Bergwerken. Ich hatte nämlich in Erfahrung bringen können, dass bei solchen Bauten bergmännisches Wissen angewandt wurde, indem man die entsprechenden Fachleute zu Pioniereinheiten einzog. Planung, Bau und Gestaltung derart spezieller Dioramen verlangen eben Forschungsarbeit und sind von vordergründigem Militarismus weit entfernt. □



Kletterkünstler am Werk: Vor dem Hintergrund des Luft'schen Kalkofens überprüft ein Fernmelder eine Telegrafeneileitung.



Zusätzliche Fotos sowie Baubeschreibungen von Material und Figuren zeigt die Homepage des Autors: www.panzer-bahnhof-1917.de.

Die Spezialisten



NEU

An einer Modellbahn gibt es immer etwas zu verbessern und zu verfeinern. Die MIBA-Autoren haben etliche Beispiele zusammengetragen, wie man einen Bahnhof, einen Lokschuppen oder ein Stellwerk innen wie außen noch überzeugender nachbilden kann – etwa durch maßstäbliche Ziegelmauer-Nachbildungen oder Inneneinrichtungen von der alten Werkbank bis hin zur realistischen Hebelbank. Beim Landschaftsbau dienen hauchdünne Fasern als filigrane Zweige, die es zu belauben gilt, während das Umfeld mit Kisten und Kästen, Holzstapeln und Scheiten „garniert“ wird. Im Fahrzeugbereich dient der RE 7 als Vorbild für die Alterung von Lok und Wagen, den Einbau einer Inneneinrichtung und den Einsatz genau nach Zugbildungsplan. Und schließlich entsteht das Krocksteinviadukt gänzlich aus Polystyrol-Profilen – ein Kunstbau, dessen Bau eine Kunst für sich ist! Dieses MIBA-Spezial ist ein Muss für alle Detaillierungs-Spezialisten – und welcher Modellbahner ist das nicht?

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

Best.-Nr. 12011718 | € 12,-

Weitere noch lieferbare Titel aus der Reihe MIBA-Spezial:



MIBA-Spezial 107
**Patina mit
Perfektion**
Best.-Nr. 120 10716



MIBA-Spezial 108
Schnittstelle Schiene – Straße
Best.-Nr. 120 10816



MIBA-Spezial 109
**Arkaden, Viadukte
und Portale**
Best.-Nr. 120 10916



MIBA-Spezial 110
**Kleine Welt –
meisterlich geplant**
Best.-Nr. 120 11016



MIBA-Spezial 111
Gelungene Gleise
Best.-Nr. 120 11117



MIBA-Spezial 112
Modellbahn mobil
Best.-Nr. 120 11217



MIBA-Spezial 113
Animierte Anlagen
Best.-Nr. 120 11317



MIBA-Spezial 114
**Pragmatische
Planung**
Best.-Nr. 120 11417



MIBA-Spezial 115
Neues für Nerds
Best.-Nr. 120 11518



MIBA-Spezial 116
Kleine Stationen
Best.-Nr. 120 11618

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,-



Jetzt als eBook verfügbar!



MIBA-Spezial 78
Best.-Nr.
12087808-e



MIBA-Spezial 91
Best.-Nr.
12089112-e

Je eBook € 8,99

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



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100,
E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de





Nicht im Bestzustand: der Bahnhof Nordhalben 2015 mit einem Museums-Schienenbus.
Rechts: viel Güterverkehr in Modell-Nordhalben. Die Brawa-98.10 passt vorzüglich zur Strecke.

Fränkisch-niederländische Lokalbahn

Beim Modelleisenbahnverein Vames in Apeldoorn gibt es mehrere Anlagen unterschiedlicher Spurweite und Thematik. Einige Mitglieder haben sich dem Bau einer H0-Modulanlage nach dem Vorbild des nordbayerischen Bahnhofs Nordhalben verschrieben

VON PETER VAN LOON







Stammholz war ein wichtiges Transportgut der Nordhalbener Bahn. Im Modell ist die Verladung immer noch reine Muskelarbeit.

Die Marktgemeinde Nordhalben liegt im nordöstlichen Teil Bayerns, dort, wo es in die Landeshauptstadt München so weit ist wie nach Berlin und man ins gleichfalls bayerische Lindau fast so lange fährt wie nach Hamburg. Die etwa 1700 Einwohner Nordhalbens verteilen sich auf 13 Ortsteile und steht man an dem in einem Waldtal liegenden Bahnhof, so fragt man sich, wo die Leute denn sein könnten. Wie früher so oft der Fall, befindet sich die Endstation der Strecke von Kronach her etwas außerhalb des eigentlichen Orts und ist weder von dort aus sichtbar noch der Ort vom Bahnhof aus.

Seinen Bahnanschluss bekam Nordhalben am 26. Juli 1900. Die 24,9 Kilometer lange Lokalbahnstrecke führte von Kronach her. Dort knüpfte sie an die Frankenalbmagistrale, die Berlin und München verbindet. Spektakuläres hat die Strecke nicht zu bieten. Vielmehr schlängelt sie sich mal direkt neben der Straße, mal etwas weiter entfernt von ihr durchs idyllische Tal der Rodach. Heute allerdings ist für den Schienenbus der Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn die Fahrt nach elf Kilometern im Bahnhof Steinwiesen zu Ende. Die restlichen gut 13 Kilometer Strecke nach Kronach wurden 2005 abgebaut.

Nordhalben war ein Endbahnhof, deshalb gibt es dort immer noch einen zweiständigen Lokschuppen. Am Bahnhof arbeiteten für gewöhnlich neun Personen, darunter auch ein Lokführer und ein Heizer. Verantwortlich war die Königlich Bayerische Staatsbahn. Sie betrieb die Strecke anfangs mit zwei Mallet-Tenderloks der Reihe BB II, vier Personen- und zwei Gepäckwagen. Später wurden die Mallets durch 1'D-Tenderloks der Reihe 98.11 ersetzt, die bis zur Einstellung des Dampfbetriebs im Rodachtal blieben.

Der Personenverkehr wuchs in den ersten Jahrzehnten kräftig an, doch schon in den 50er-Jahren änderte sich dies. Wie überall machten private Kraftfahrzeuge und neue Buslinien der Bahn zu schaffen. Bis 1976 hielten noch Schienenbusse den Personenverkehr aufrecht, dann war damit Schluss. Der Güterverkehr endete 1994.

Bereits 1985 gründeten die „Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn“ ihren Verein, da sie das Ende des Betriebs kommen sahen. Leider konnten auch sie nicht die ganze Strecke retten.

In unserem Verein Vames in Apeldoorn haben wir (außer mir noch Hans Golstein, Hans Tjalsma und Willem de Wilde) auf drei Modulen von zusammen 3,5

Metern Länge fast den gesamten Bahnhof Nordhalben in H0 nachgebaut. Es ist dies der Anfang einer größeren Modulanlage, die später auch mehrere Landschaftsmodule mit Motiven des Rodachtals umfassen soll. Eventuell werden wir sogar weiter bis zum Haltepunkt Dürrenwaid bauen.

Unsere Module bestehen aus einem stabilen Sperrholzrahmen. Die Landschaft haben wir aus Hartschaumplatten nachgebildet, die mit einem Heißdrahtschneider modelliert wurden. Verklebt haben wir die Platten mit Heißkleber.

Die so entstandene Landschaft haben wir mit Gipsbinden überzogen. Anders als oft gezeigt, wurden diese aber nicht erst in einer Schüssel mit Wasser getränkt und dann auf die Landschaft gelegt. Bei dieser Arbeitsweise tropft ständig Gipsbrühe und es muss immer wieder mit einem feuchten Lappen nachgewischt werden. Viel einfacher ist es, Streifen der Gipsbinden trocken auf ihren Platz zu legen und sie dort mit einem nassen Pinsel zu bestreichen. Das Ergebnis ist das gleiche, die Reinigung aber wesentlich einfacher: Der Staubsauger reicht.

Nach dem Trocknen wurde der Gips braun gestrichen, bis kein weißer Untergrund mehr zu sehen war. Leider fällt der ja



Blick in den Bahnhof vom Ausfahrgleis aus.

Der kleine Schuppen mit seinem ungewöhnlichen Grundriss gehört zu den Eigenbau-Modellen.

Außen: Filigran nachgebildete Dacharbeiten am Lokschuppen.



Am Hausbahnsteig rollt ein Schienenbus nach Kronach ein.

Außen: Allerlei Stückgut und Paletten auf der Rampe des Güterschuppens.





Der Lokschuppen wurde mit einer Inneneinrichtung ausgestattet. Rechts die Bekohlungsanlage, die epochengerecht mit einem elektrischen Motorkran ausgestattet ist.

immer auf. Anschließend haben wir überall dort, wo sich danach keine Gleise, Gebäude oder Straßen befinden würden getrockneten Sand verstreut. Er wurde mit verdünntem Holzleim verklebt.

Wo keine Bäume geplant waren, haben wir dann feine Woodland-Erde und „vertrocknetes Gras“ vom selben Hersteller gestreut (Liefernummern T42 und T44). An die zukünftigen Waldränder kam Waldboden-Streumaterial von Busch (7529). Danach sahen die Dioramen schon besser aus.

Die Dienstgebäude-Ausstattung von Nordhalben besteht noch heute aus dem Empfangsgebäude, einem Nebenbau mit Toiletten, dem zweistöckigen Lokschuppen sowie einem Güterschuppen. Alle sind in der für diese Gegend typischen Bauweise aus dunklem Naturstein errichtet. Praktischerweise hat die Firma MBZ das ganze Ensemble als Lasercut-Bausätze im Programm (<http://www.mbz-modellbahnzubehoer.de/assets/plugindata/pool/02%202017%20MBZ%20Katalog.pdf>). Die übrigen Bauwerke auf den Modulen – im Wesentlichen ein Wohnhaus und ein Schuppen – sind Eigenbauten aus unterschiedlichen Materialien, darunter Evergreen-Profilen.

Wir haben die vier MBZ-Bausätze nach Anleitung zusammengebaut, wozu auch gehörte, die Kartonwände als Erstes in einer Speziallösung zu tränken, um sie zu ver-

steifen. Der Hauptbau bekam zusätzliche Innenwände eingezogen, der Lokschuppen eine Inneneinrichtung. Beim Bemalen der Modelle bin ich sehr aufwändig vorgegangen und habe nach einer Grundierung in Grau jeden der vielen großen Steine, aus denen die Vorbilder gemauert sind, mit einem kleinen Pinsel einzeln bemalt.

Das Gleismaterial stammt von Peco, weil es hier den Stahlschwellen-Oberbau des Originals gibt. Leider jedoch bieten die Engländer keine Weichen dazu an. Willem de Wilde hat deshalb von übriggebliebenem Gleismaterial die Enden der Stahlschwellen abgeschnitten und an die ebenfalls geköpften Holzschwellen der Weichen geklebt. Eine bewundernswerte Geduldsarbeit!

Noch lange nicht fertig ist der Wald. Zwar wurden schon längst über 100 Eigenbau-Bäume gefertigt und gepflanzt, doch sieht der Forst im Vergleich mit dem Vorbild immer noch sehr dünn aus. Alles sind übrigens Nadelbäume, andere gibt es in Nordhalben praktisch nicht, nur Buschwerk.

Gefahren wird digital mit einer Intelibox und Handsteuerung. Das geht problemlos, der Zugverkehr ist ja nicht sehr umfangreich. Die zehn Weichen werden vorerst noch analog geschaltet, doch ist eine Eigenbau-Fahrstraßensteuerung vorhanden. Irgendwann werden wir wohl auch auf digitales Schalten und Steuern umstellen. □

Im Rahmen des 12. Modellbau-Wettbewerbs erschienen bisher:

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



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.

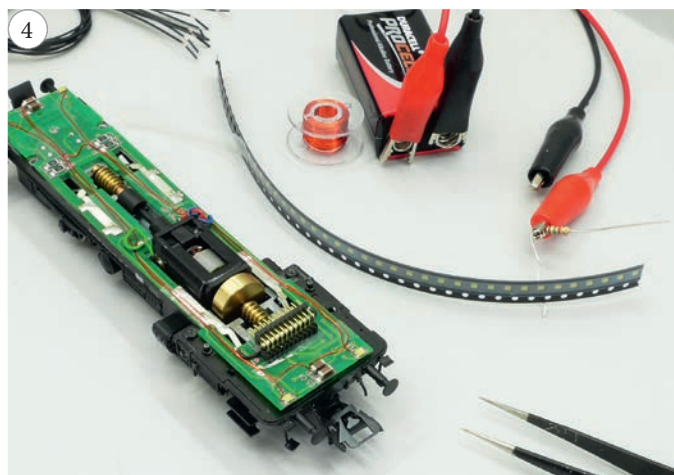
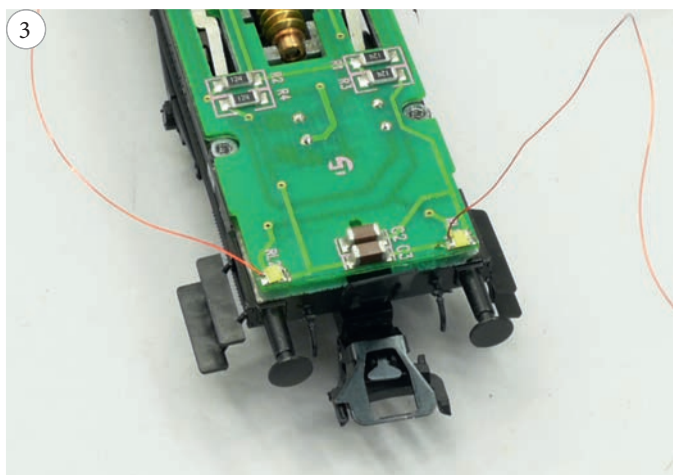
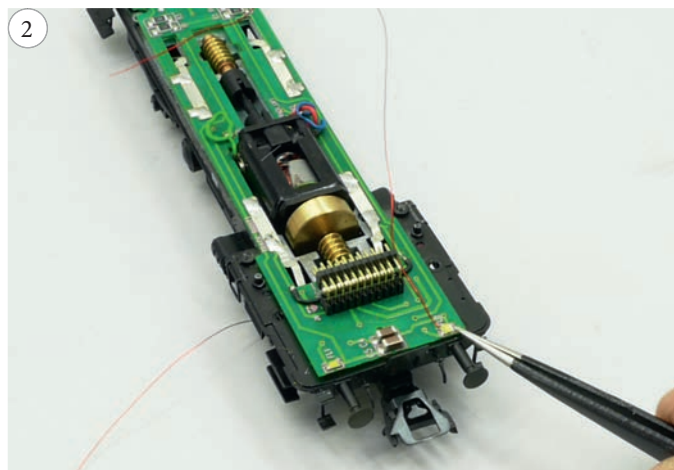
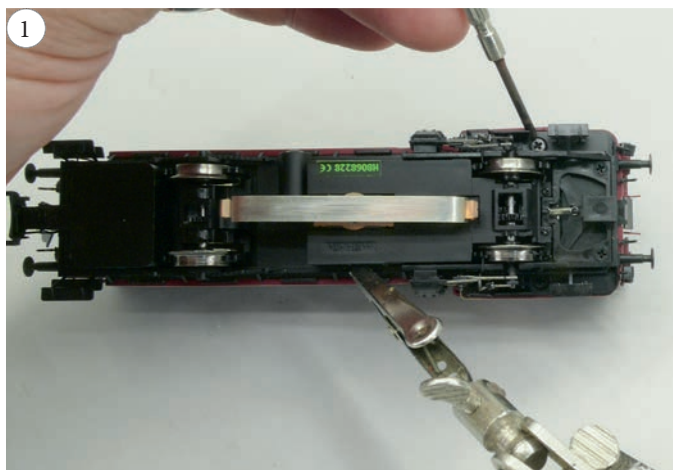


Der Dampftriebwagen DT 8 unterwegs. Nach dem Umbau ist er jetzt mit Innenbeleuchtung und Sound ausgestattet, die Schlusslichter leuchten rot.

Kittel 2.0

Märklins Dampftriebwagen ist ab Werk mit einem mfx-Decoder ausgestattet, Digitalfunktionen wie Sound oder schaltbare Beleuchtung fehlen aber, ebenso ein Lichtwechsel Weiß/Rot. Das lässt sich ändern!

VON MANFRED GRÜNIG



Im Triebfahrzeugpark der Bundesbahn hat es über die Jahrzehnte zwar so manchen Exoten mit Privatbahn-Stammbaum gegeben, unter den von Anfang an staatsbahneigenen Gefährten nehmen die Kittel-Dampftriebwagen jedoch einen Spitzenplatz ein. Genau zwei davon gab es bei Gründung der DB am 7. September 1949 noch, beide badischer Bauart und in ihrer alten Heimat stationiert: Ci-dT 1 in Karlsruhe und Ci-dT 8 in Freiburg. Der erste wurde 1951 ausgemustert, der zweite fuhr drei Jahre länger. Bemerkenswert ist, dass zumindest der fotografisch gut dokumentierte, inzwischen als DT 8 bezeichnete Freiburger Triebwagen bis zum Ende gut gepflegt war und sogar eine elektrische Beleuchtung mit neuen Lampen bekommen hatte. Dieses Fahrzeug hat Märklin als Vorbild für ein H0-Modell genommen, das zwar mit einem mfx-Decoder ausgestattet ist, ansonsten aber elektronisch keine Besonderheiten bietet. Nicht einmal ein Lichtwechsel Weiß/Rot ist geboten.

Man kann zwar in diversen Internetforen nachlesen, wie viel Mühe diverse Bastler damit hatten, den kleinen Triebwagen mit Sound und Lichtwechsel „upzudaten“, doch

sollte sich niemand davon schrecken lassen. Wenn man weiß, wie den diversen Platzproblemen ein Schnippchen zu schlagen ist, macht der Umbau richtig Spaß.

Zunächst wird der Triebwagen zerlegt. Nachdem beide Gehäuseschrauben entfernt sind (Bild 1), lässt sich das Gehäuse nach oben abziehen. Danach dreht man die vier gut erkennbaren Befestigungsschrauben der Inneneinrichtung heraus. Bevor diese angehoben werden kann, muss der stehende 21-polige Decoder aus seinen Kontaktstiften gehebelt werden.

ROTLICHT FÜR DEN ROTEN

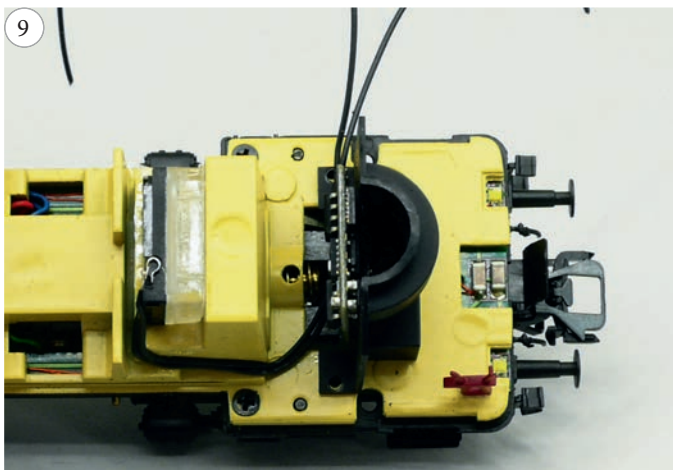
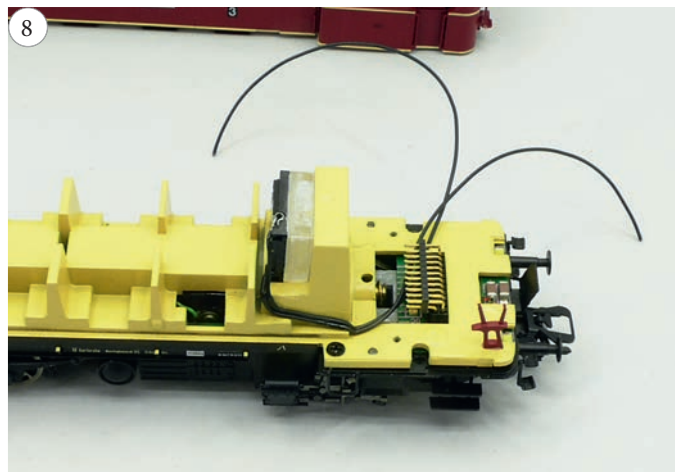
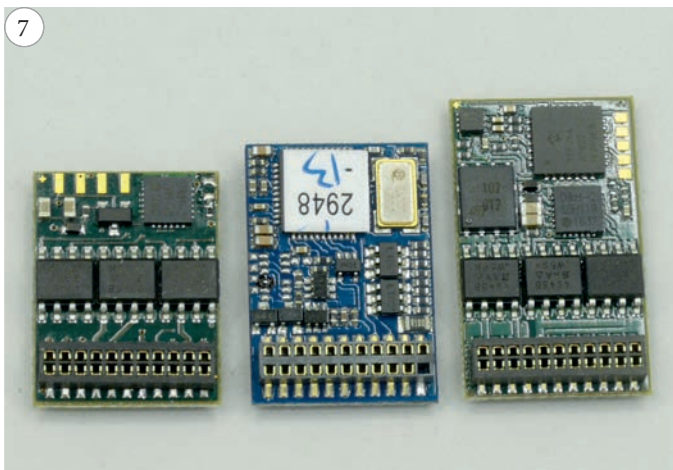
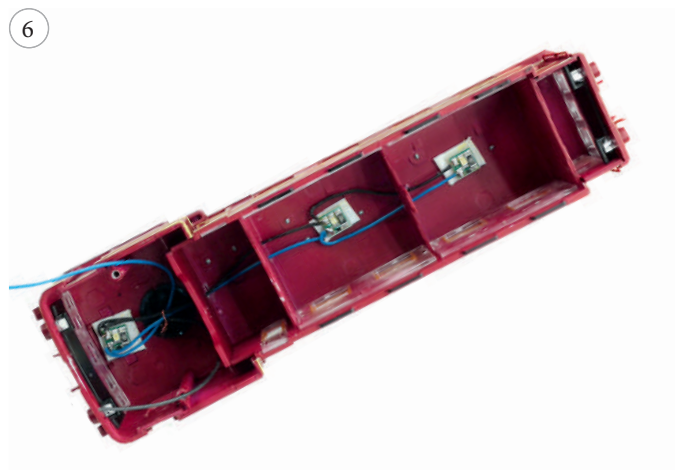
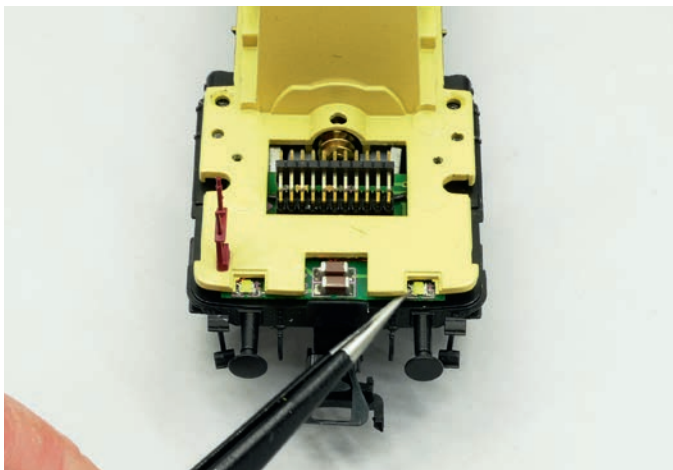
Die elektrische Beleuchtung des Vorbilds DT 8 macht es leicht, das Modell mit Lichtwechsel auszustatten: Vor die Lampen wurden einfach rote Scheiben als Zugschluss-signal geschoben. Bei der ursprünglichen Gasbeleuchtung wären es Zugschluss-tafeln oder Oberwagenlaternen gewesen, die bei jedem Richtungswechsel umgesteckt wurden – im Modell unpraktikabel.

Weil der Märklin-Kittel nur mit weißen LEDs ausgestattet ist, sind diese gegen Duo Rot/Weiß LEDs zu tauschen (Bild 2).

Auf der Platine sind die vorhandenen LEDs durch U+ und Vorwiderstände verbunden. Diese können auch für den roten Anteil der Duo LED verwendet werden. Wer den Lichtwechsel nicht getrennt über Aux 2 und Aux 3 schalten möchte, schließt die Masse der Duo Rot LED an den gegenüberliegenden weißen F0-Ausgang an (Bild 3).

Der Funktionstest wird mit einer Neun-Volt-Blockbatterie durchgeführt (Bild 4). Beim Austausch der LED gilt es Folgendes zu beachten: Zum einen den genauen Sitz der LED, damit es keinen Kontakt zum Metall an den genauen Sitz der Lötflächen, damit nicht Rot und Weiß der Duo LED gleichzeitig leuchten (Bild 5). Die Kupferlackdrähte werden parallel entlang des Motors und der Kardanwellen verlegt und mit kleinen Stücken Klebestreifen fixiert.

Als Innenbeleuchtung ist die Führerstandsbeleuchtungen (FSB) in Gelb von Schönowitz Modellbau gut geeignet. Benötigt werden drei Stück, jeweils eine für den Führerstand, das Raucher- und das Nichtraucherabteil. Sie werden miteinander durch Kabel verbunden. Um die Kabel durchführen zu können, sind jeweils zwei kleine Löcher in die Trennwände des Ge-



häuses zu bohren. Doppelseitiges Klebeband dient als Befestigung (Bild 6).

Die Ausstattung des Triebwagens mit Sound beginnt mit einem Problem: Alle in Frage kommenden Sounddecoder sind für den vorhandenen Platz zu groß. Dies gilt sowohl für den ursprünglich geplanten mfx-Decoder in Soundversion als auch das Ersatzprodukt von Doehler & Haass. Auf Bild 7 sind die Größenunterschiede gut zu erkennen: links der DH 21-4, in der Mitte der originale Märklin-Decoder, rechts ein Sounddecoder von D&H. Noch länger ist der LokSound 4 von Esu, der eben-

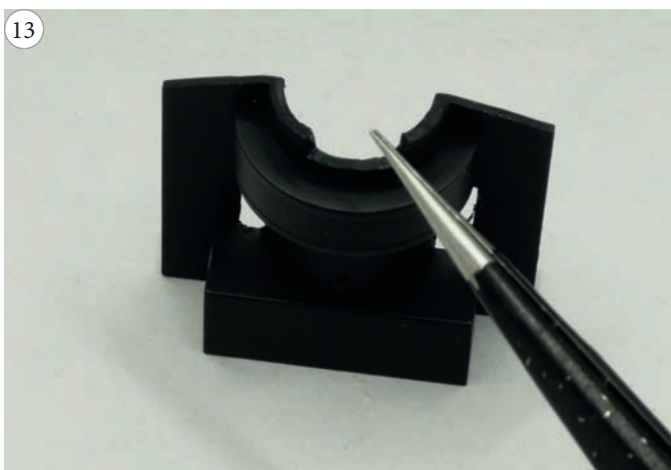
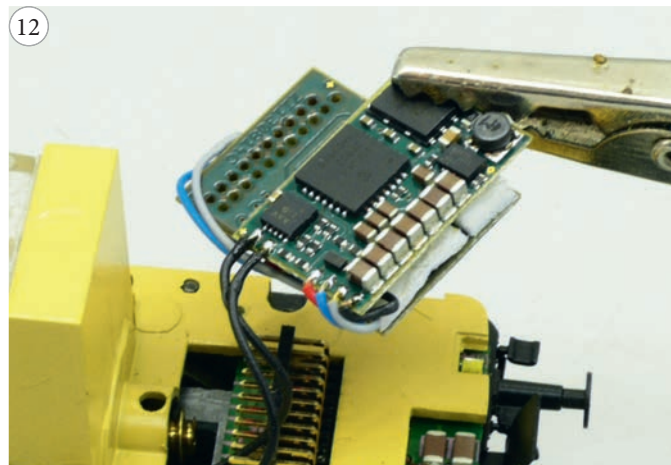
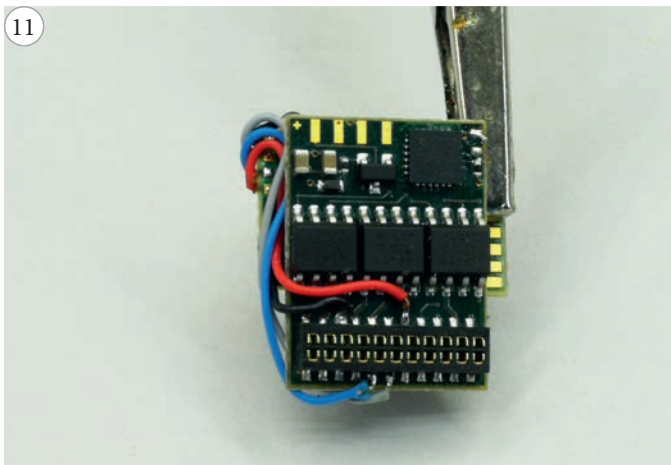
falls ausscheidet. Das Soundmodul muss also einzeln verbaut und über eine SUSI-Schnittstelle an den Decoder angeschlossen werden.

PLATZ SINNVOLL GENUTZT

Praktischerweise findet das Soundmodul direkt hinter dem stehend im Kessel des Triebwagens eingebauten Decoder Platz. Der Lautsprecher wird gleich anschließend im Eingangsbereich zum Fahrgastraum untergebracht, was garantiert, dass die Betriebsgeräusche aus der richtigen „Ecke“

des Fahrzeugs kommen. Verbaut wurden der Doeler & Haass-Decoder DH 21, das dazugehörige Soundmodul sowie ein Lautsprecher zehn mal elf Millimeter mit Schallkapsel desselben Herstellers (Bild 8). Die Kabel für den Lautsprecher wurden rechts an der Kulisse entlang verlegt und mit Sekundenkleber fixiert (Bild 9). Damit das Gehäuse später plan aufliegt, entfernt man die beiden Stege unten an der ersten Rückwand (Bild 10).

Bevor das Soundmodul an den Decoder angeschlossen werden kann, muss der Sound überspielt werden. Alternativ kann



Teile und Werkzeuge

- ♦ Vier SMD Duo LED Typ 605 rot/weiß, z.B. von LED1.de
- ♦ Einen Decoder DH 21-4 von Doehler & Haass
- ♦ Ein D&H-Soundmodul fertig verkabelt ohne Stecker
- ♦ Einen D&H-Lautsprecher zehn mal elf Millimeter mit Schallkapsel
- ♦ Drei Führerstandsbeleuchtungen von Schönwitz Modellbau, Nr. 01-03-15-04
- ♦ Dünne Litze (Spulendraht)
- ♦ Tesafilm
- ♦ Zehn bis zwölf sitzende Figuren und einen stehenden Lokführer von Preiser oder Noch
- ♦ Lötkolben mit dünner Spitze, Lötzinn
- ♦ Dritte Hand als Löthilfe
- ♦ Pinzette, Schere, Zange
- ♦ Sekunden- und Alleskleber
- ♦ Doppelseitiges Klebeband
- ♦ Kleinbohrmaschine mit unterschiedlichen Fräsaufsätzen

man das Modul auch fertig bespielt beziehen. Da es von Doehler & Haass keinen Vorbildsound des Kittel gibt – abnehmbar beispielsweise von dem betriebsfähigen Schweizer Exemplar –, habe ich den des „Glaskastl“ 98.3 verwendet. Aus Platzgründen klebt man den Soundbaustein quer an die Rückseite des DH 21-4. Doppelseitiges Klebeband sorgt für sicheren Sitz. Anschließend werden die Kabel gekürzt und verlötet. Wie die Pins zu belegen sind, ist der Anleitung zu entnehmen (Bild 11).

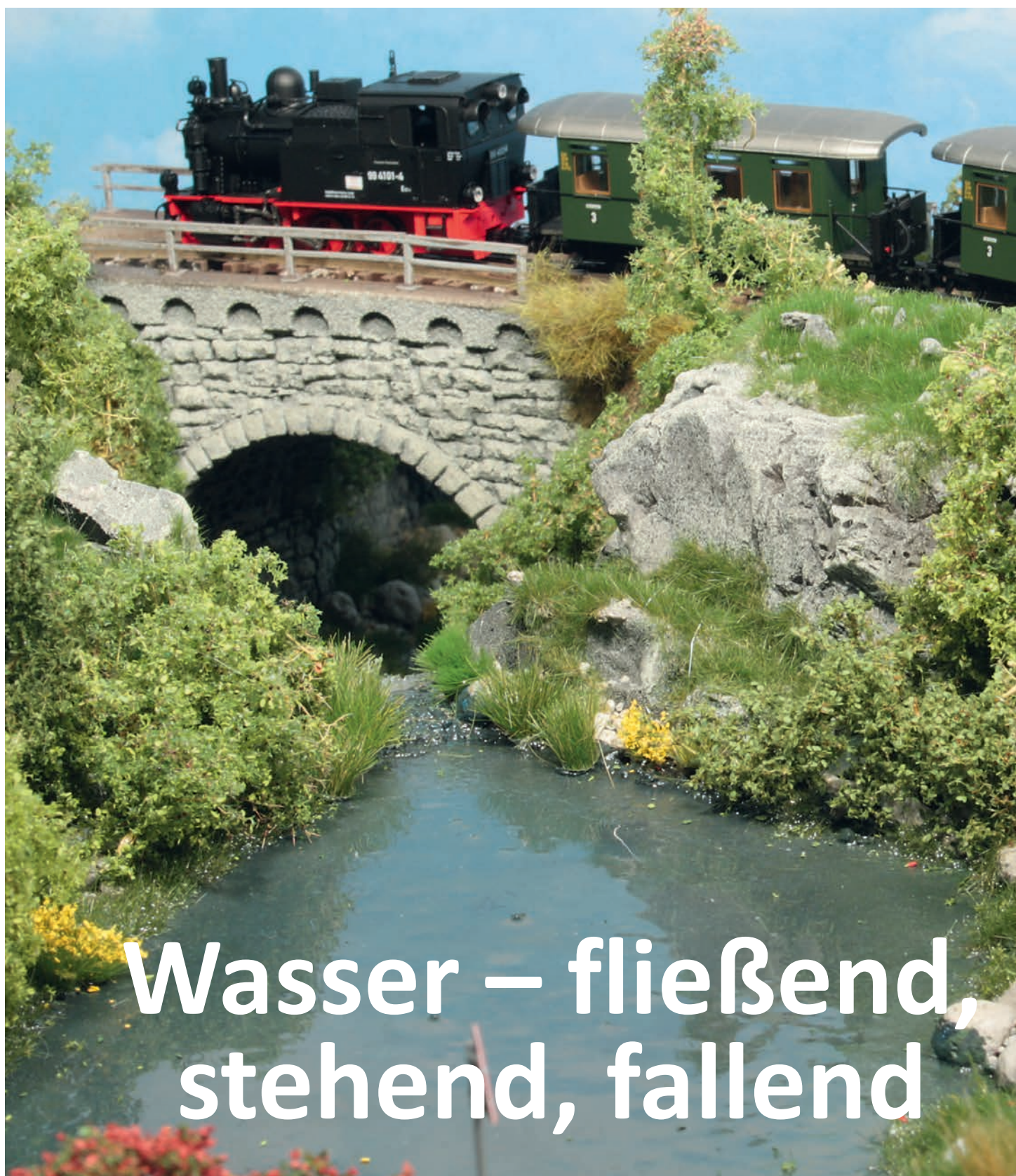
Im letzten Schritt lötet man beide Kabel des Lautsprechers an das Soundmodul

und steckt das Decoderdoppelpack auf die 21-polige Schnittstelle (Bild 12). Weil nun die Attrappe des Stehkessels nicht mehr festgeschraubt werden kann, muss sie im mittleren Bereich für die SMD-Bausteine sowie oben für die Kabel der Innenbeleuchtung bearbeitet werden (Bild 13).

Nach diesen kleinen Korrekturen ist die Innenbeleuchtung an den gebogenen Pins Aux 1 und U+ anzulöten. Die Kesselattrappe wird festgeschraubt. Bevor der Umbau mit dem Festschrauben des Gehäuses beendet wird, sind noch Figuren der Reisenden sowie des Lokführers einzukleben

(Bild 14). Sie sind die einzigen Hinweise darauf, dass der kleine Schienenveteran nun technisch auf dem Stand der Zeit angekommen ist.

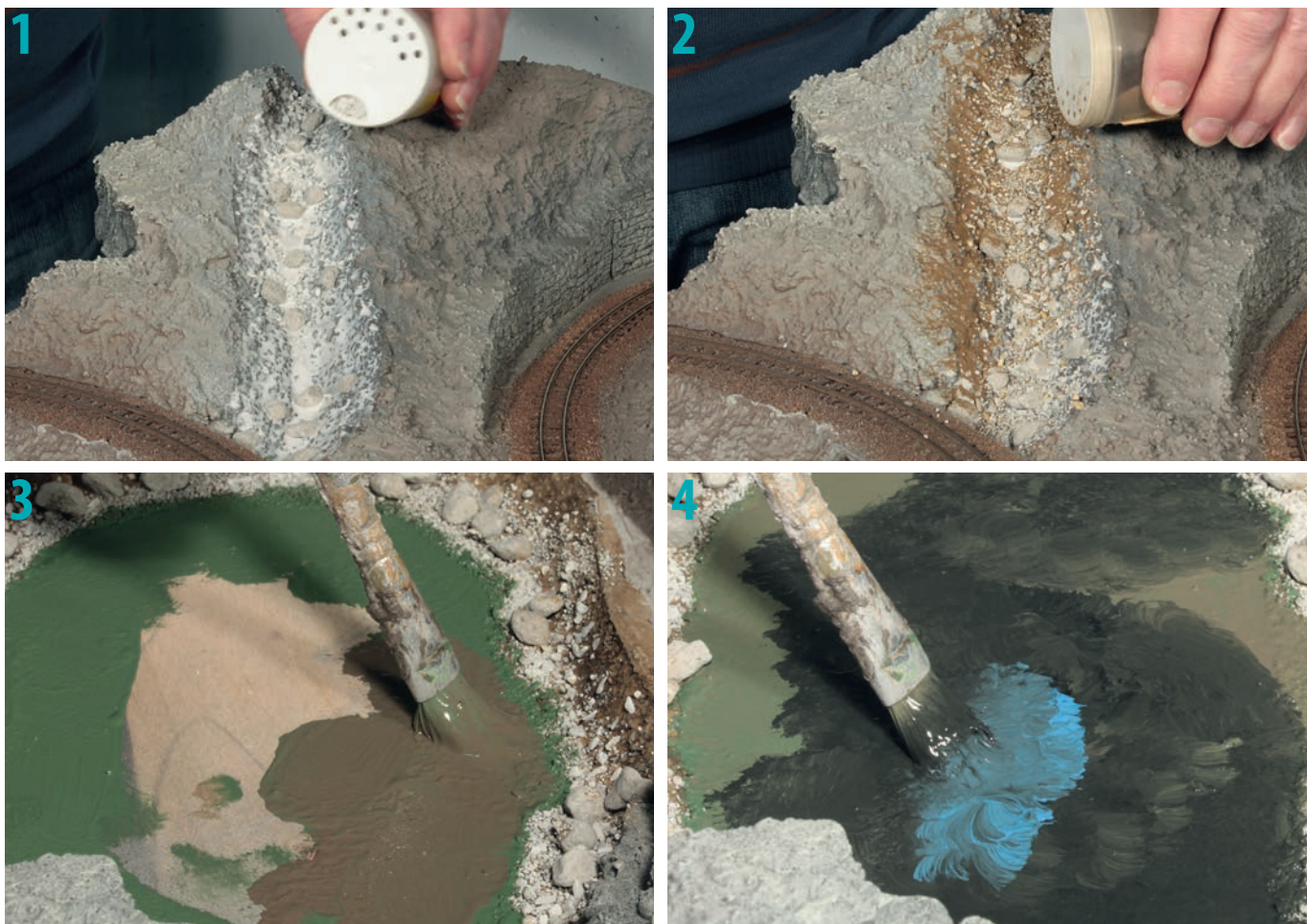
Wie der fertige Kittel-Triebwagen aussieht und vor allem klingt, kann man sich auf Youtube ansehen: <https://youtu.be/PZtN7shocNI>. Die Fahrdynamik des Triebwagens lässt sich entsprechend den persönlichen Vorlieben über die CVs anpassen. Eine Liste der DCC-Grundeinstellung finden Sie zum Herunterladen auf <http://www.modellbaum.de/Download/Kitteltriebwagen.zip>. □



Wasser – fließend, stehend, fallend

In Mitteleuropa gehört Wasser einfach zum Landschaftsbild – sei es fließend oder stehend. Auch auf einer Modellbahnanlage darf das nasse Element deshalb nicht fehlen. Moderne Hilfsmittel erleichtern die Gestaltung

VON KARL GEBELE



Jeder, der Anlagen auf Ausstellungen zeigt, weiß, dass Wasser fasziniert: Immer wieder testen Besucher mit dem Finger, ob der dargestellte See oder Tümpel wohl nass ist. Deshalb ist Wasser, egal ob Pfütze, Teich oder Bachlauf, ein absolutes Muss auf jeder meiner Modellbahnanlagen.

Dieser Gestaltungsschritt steht an, sobald der Untergrund fertig ist und bevor das eigentliche Begrasen der Landschaft an der Reihe ist. Auf der kleinen Zwei-Spur-weiten-Anlage waren ein See sowie der zu- und der ablaufende Bach darzustellen. Jedes der drei Motive erforderte eine andere Vorgehensweise.

Als Erstes war der aus dem Hintergrund in den See strömende Bach an der Reihe. Sein Bett war bereits im Zuge des Landschaftsbaus vormodelliert worden, so dass nur noch Geröll, angeschwemmter Kies und Sand fehlten.

Um diese Details zu befestigen, wurde der komplette Bachlauf satt mit Weißleim eingepinselt. In den Leim habe ich dann zuerst einige grobe Steine gesetzt, anschließend feinere Brocken und Kies. Im letzten Arbeitsgang wurde der Bachgraben mit fein gesiebter Erde überstreut, um den noch sichtbaren Weißleim abzudecken (Bilder

1 und 2). Auch das Seeufer und der Rand des Ablaufgrabens wurden auf diese Weise gestaltet.

Während dies bei dem munter vom Hintergrundberg herabsprudelnden Bach nicht nötig war, musste im See und im Abflussgraben Tiefe simuliert werden. Das geschieht im Modellbau nicht mit einer Wanne und einer dicken Schicht Gießharz darin! Wesentlich einfacher und wirkungsvoller macht man das mit Farbe. Richtig angewendet, täuscht ein Anstrich der Bodenplatte in den Tönen Grün, Braun, Schwarz und Blau das Auge praktisch vollkommen (Bild 3).

Voraussetzung für eine realistische Gestaltung des Untergrunds ist, dass die Farben nass in nass aufgetragen und scharfe Trennkanten vermieden werden. Angefangen habe ich mit Grün im Uferbereich des Sees sowie im Ablaufgraben. Danach folgte braune Farbe, die sofort mit dem Grün vermischt wurde. Etwas Schwarz sorgt für die Illusion von Tiefe, die in einem Bergsee auch kleinerer Größe durchaus gegeben sein kann. Da sich auf fast jeder Wasseroberfläche der Himmel spiegelt, wurde das Schwarz schließlich mit blauer Farbe etwas aufgehellt (Bild 4).

Mit dem Blau war jedoch sehr sparsam umzugehen, denn kaum etwas wirkt

von oben unnatürlicher als ein blauer See (Bild 5). Nur Schwimmbäder sind wegen ihres Anstrichs tatsächlich blau!

Unrealistische Farbabstufungen können dabei leicht verhindert werden, indem man die Farben eher aufgetupft als aufpinselt. Dadurch vermischen sie sich besonders homogen, gleichzeitig bilden sich kleine Wellen in der Farbschicht, die die realistische Wirkung verstärken.

Nachdem die Farben getrocknet waren (was bei Acryl ja nicht lange dauert), habe ich die Uferstreifen begrast. Beginnend am Bachlauf wurde etwa in Pinselbreite Weißleim aufgestrichen und in diesen Streifen Erde gestreut. Damit entsteht ein harmonischer Übergang vom Graben zum Uferbereich. Dann habe ich in mehreren Durchgängen Grasfasern unterschiedlicher Länge und Färbung mit dem Elektrostat in den Leim geschossen (Bilder 6 und 7). Auf die gleiche Weise wurde das Seeufer behandelt.

Überschüssiges Gras sollte man vor jedem weiteren Begrasungsdurchgang immer wieder absaugen. Hält man vor die Staubsaugerdüse ein feines Sieb, können die Fasern gesammelt und wiederverwendet werden.

Bedingt durch die Lage des Sees in der Landschaft galt es, die Höhenunterschiede







Der Wasserfall schließt die Höhenlücke zwischen See und Bach auf natürliche Weise.

zwischen Zulauf, See und Ablauf realistisch nachzugestalten. Dazu waren unterschiedliche Produkte nötig, von denen es von mehreren Zubehörfirmen ähnliche gibt (Bild 8).

Nicht ganz einfach war es bis vor kurzem, einen in starkem Gefälle liegenden Bach realistisch nachzubilden. Jedes dünnflüssige und langsam abbindende Mittel scheidet hier aus. 2017 jedoch präsentierte Liliput zur Spielwarenmesse ein umfangreiches Programm an Wasserimitaten von Woodland Scenics, in dem sich auch Material zur Nachbildung schnell fließender Gewässer findet (siehe dazu auch Eisenbahn-Journal 10/2017).

Zweckmäßigerweise habe ich für den Bach den „Wellengangeffekt“ CW4516 verwendet. Die klare, etwas zähe Paste habe ich mit einem stumpfen Pinsel satt in das Bachbett hinein aufgetragen (Bild 9).

Im gleichen Arbeitsgang wurden mit dem Pinsel Wellen und andere Wasserbewegungen im Bachgraben geformt. Das gelingt relativ einfach durch Anheben der zähen Paste. Einmal modelliert halten die Wellen ihre Form und fallen nicht mehr in sich zusammen. Je nach Raumtemperatur trocknet die Paste innerhalb einiger Stunden, bis dahin kann nachgeformt werden (Bild 10).

Zur Nachbildung einer glänzenden Wasseroberfläche im See eignet sich das 2K-Wasser-Gel von Noch sehr gut. Für die relativ kleine Wasserfläche benötigte ich nur sehr wenig davon, entsprechend sparsam habe ich Härter und Harz gemischt (Bild 11). Wie immer bei der Verwendung

dünnflüssigen Gießharzes war darauf zu achten, dass der Uferbereich komplett dicht ist. Ansonsten läuft das Harz schneller aus, als man es einfüllen kann!

Das Wasserimitat wurde in dünner Schicht eingegossen. Mit einem kleinen Pinsel habe ich es verteilt und in das Ufer eingestrichen (Bild 12).

Während der folgenden 24 Stunden Trocknungsphase durften der See weder berührt noch irgendwelche staubenden oder Fasern verteilenden (Begrasung!) Arbeiten durchgeführt werden. Deshalb habe ich währenddessen den Ablaufbach gestaltet.

Weil dieser Bach unter zwei Brücken von Schmal- und Vollspurbahn hindurchführt (und diese motiviert), liegt er deutlich tiefer als der See. Den Höhenunterschied überbrückt ein Wasserfall, was nicht nur realistisch ist, sondern auch gut aussieht. Zu dessen Gestaltung habe ich das Woodland-Produkt „Wassereffekte“ (WC1212 – nicht zu verwechseln mit „Wassereffekt“ CW4510) verwendet (Bild 13).

Auch dieses Mittel muss erst einmal trocknen, weshalb ich auf einer Kunststoffolie mehrere dicke Stränge von der Länge des Wasserfalls dicht nebeneinander aufgetragen habe. Mit einem spitzen Vorstecher wurde ein geschlossener Wasservorhang modelliert (Bilder 14 und 15).

Ebenfalls nach etwa 24 Stunden war die zunächst milchigweiße Paste so weit getrocknet, dass ich den Wasserfall mit einer Pinzette von der Folie abziehen konnte. Diese noch elastische Kunststoffschicht ließ

sich nun direkt zwischen See und Ablaufgraben platzieren, wobei ein paar Tropfen des gleichen Materials als Klebstoff dienten (Bild 16).

Das eigentliche Wasser im unterhalb des Wasserfalls eher ruhig strömenden Ablaufbach habe ich mit Woodlands „Riffleleffekt“ CW4515 nachgebildet. Dieses Produkt diente auch dazu, die Oberfläche des Sees am Zulauf und entlang des Ufers etwas bewegter zu gestalten. Beide Male wurde die Paste mit einem Pinsel aufgestrichen beziehungsweise aufgetupft (Bilder 17 und 18).

Als nach einigen Tagen wirklich alles getrocknet und klar war, habe ich im Bereich des Wasserfalls noch mit weißer Farbe sogenannte Lichter gesetzt. Wellen waren auf dem See nur im Bereich des Einlaufs nachzubilden, ansonsten liegt er zu tief, um vom Wind aufgewühlt zu werden (Bild 19). Damit war die Wassergestaltung der kleinen Anlage abgeschlossen. □

Folge 1 in EJ 5/2018 enthielt die Gleispläne und zeigte den Bau der Vollspurstrecke, Folge 2 (Juni-Journal) schilderte den Bau der Schmalspurstrecke. Im dritten Teil (Juli-Ausgabe) waren die Geländehülle und der Bau von Mauern und Tunnelportalen die Themen. Im September-Heft macht die Serie eine kleine Pause und wird erst im Oktober mit Folge 5 weitergeführt.

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by 

Europa

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

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

Modellbahnshop
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
Schrannenstr. 7
Tel.: 09081/4228

FL-9490 Vaduz

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

25348 Glückstadt

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

54290 Trier

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

74821 Mosbach

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

87616 Marktoberdorf

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

NL-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 Großheubach

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



Schmuddel-Trio

Für das Patinieren von Modellbahnfahrzeugen gibt es unterschiedliche Techniken. Am Beispiel eines Dreiersets Getreidewagen von Märklin zeigen wir, wie sich das Arbeiten mit dem Airbrush, dem Pinsel und mit Nassschiebebildern unterscheidet – Teil 1

VON ANDREAS MOCK

Der erste Wagen des Märklin-Trios wird mit Acryl- und Ölfarben behandelt, die zum Teil mit dem Airbrush aufgebracht werden. Diese Technik erfordert natürlich eine gewisse Erfahrung mit dem „Luftpinsel“, weshalb man sich als Anfänger nicht gleich an ein teures Modellwagen sollte. Ein paar Billigwagen als Trainingsobjekt sollte man schon investieren, dafür wird man später mit besonders schön patinierten Modellen belohnt.

Im Lieferzustand sind die Märklin-Wagen wie ihre Vorbilder hellgrau lackiert (Bild 1). Dass diese Farbe im rauen Bahnbetrieb nicht lange Bestand haben kann, ist offensichtlich. Bevor es jedoch ans Patinieren geht, werden die Fahrzeuge erst einmal zerlegt. Vor allem Drehgestelle, Achsen und Kupplungskinematiken sind zu demontieren (Bild 2).

Für die Lackierung wird der Wagenaufbau mit doppelseitigem Klebeband auf

einem Hartschaumquader befestigt. Dann lackiert man ihn mit Tamiya XF-80 „Royal Light Grey“, das aber stark verdünnt sein muss (ein Teil Farbe, zwei Teile Verdünner) und nicht deckend sein darf. Anschriften und Firmennamen sollten noch zu erkennen sein (Bild 3).

Alle Anschriften und Aufdrucke am Waggon werden danach mit einem kleinen Pinsel der Größe 2/0 und Spiritus wieder freigelegt. Bremshebel, Handräder und



Kranhaken werden in den vorbildentsprechenden Farben bemalt (Bild 4).

Mittels Airbrushpistole wird das Washing „Starship Wash“ 1009 von AK Interactive auf alle Ecken, Kanten und Vertiefungen lackiert. Wenn es nach wenigen Minuten angetrocknet ist, säubert man alle Flächen des Waggons mit einem Pinsel der Größe 2-4 und „White Spirit“ von AK Interactive. Bei diesem Arbeitsschritt ist es wichtig, immer von oben nach unten zu ar-

2



4



5



6



7



8



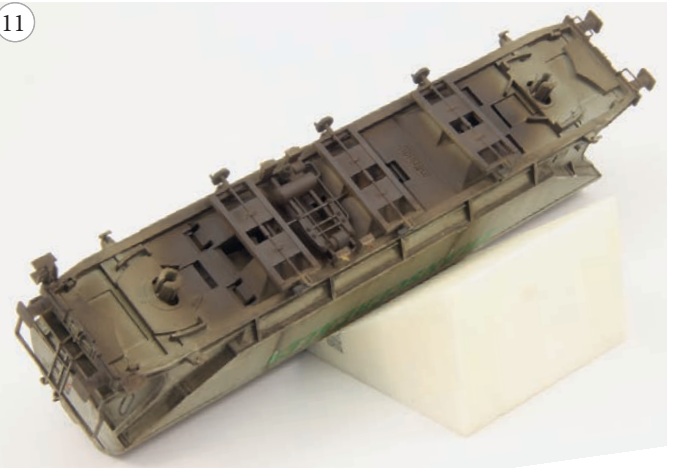
9



10



11





beiten, um Ablaufspuren des Regenwassers nachzuahmen (Bild 5).

Ist alles durchgetrocknet, bekommt der Waggon einen Überzug mit Tamiya XF-86 „Flat Clear“, um die vorherigen Arbeitsschritte zu sichern. Wer mehr Kontrast auf dem Wagenkasten sehen möchte, kann das Washing beliebig oft wiederholen. Dabei muss aber jeder Arbeitsschritt mit Klarlack gesichert werden (Bilder 6 und 7).

Um die im oberen Teil des Wagens häufig anzutreffenden Flugrost-Ablagerungen und den Abrieb der Oberleitung darzustellen, wird der untere Wagenkasten mit Klebeband abgedeckt, um ihn vor dem Lackiernebel zu schützen. Anschließend sprüht man mit dem Airbrush das Washing „Railroads Wash“ 7024 von AK Interactive in Streifen auf den oberen Teil des Wagenkastens. Sobald es getrocknet ist, wird das Klebeband entfernt (Bild 8).

Unbedingt zu beachten ist, dass der Klarlack zur Sicherung der einzelnen Arbeitsschritte immer richtig durchgetrocknet kann! Dabei ist für das hier verwendete Ta-

miya XF-86 ein Minimum von 30 Minuten anzusetzen. Wird das Modell zu früh abgeklebt, kann es sonst passieren, dass sich beim Entfernen des Bandes die auflackierten Lackschichten mit dem Klebeband ablösen (Bild 9).

Auch jetzt entfernt man die auflackierten Steifen mit White Spirit von oben nach unten, so dass nur leichte Ablaufspuren auf dem Modell bleiben. Bevorzugtes Arbeitsmittel ist ein Diagonalspinner der Größe 4 (Bild 10).

Den unteren Bereich des Wagens sollte man ebenfalls mit einem Überzug aus Railroads Wash versehen, um Dreckablagerungen darzustellen (Bild 11). Zur Behandlung der Drehgestelle sei auf meinen Beitrag „Dezent dreckig“ im April-Journal verwiesen. Das dort Gesagte gilt natürlich auch hier. □

Wagen Nr. 2 wird in der September-Ausgabe patiniert – konventionell mit dem Pinsel.

Weitere Beiträge von Andreas Mock:

Braune offene Wagen altern:	EJ 3/2015
Bierwagen selbst gestalten:	EJ 12/2015
Graue Kesselwagen patinieren:	EJ 5/2016
„Shell“-Kesselwagen altern:	EJ 9/2016
Betriebsspuren für Liliputs	
Gepäck-Triebwagen:	EJ 12/2016
Hölzerne Wagenböden altern:	EJ 3/2017
Versaute Lok retten:	EJ 8/2017
Kesselwagen mit Decals altern:	EJ 1/2018
Drehgestelle patinieren:	EJ 4/2018

... und natürlich:

Erhältlich für
15 Euro bei
bestellung@vgbahn.de



–Anzeige–

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

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

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

„Schwäbische Waldbahn“

In jedem Set liegt ein Gutschein für die Sonderfahrt am 15.09.2018 mit der SCHWÄBISCHEN WALDBAHN

Schwäbische Waldbahn Zugset mit Diesellok 212 DBK Ep6 ro
70 Jahre Brawa Jubiläumset inkl. Fahrkarte Sonderfahrt:
Bestellnr: BRAWA 45912 Gleichstrom ohne Sound
Bestellnr: BRAWA 45913 Wechselstrom ohne Sound
Bestellnr: BRAWA 45914 Gleichstrom mit Sound
Bestellnr: BRAWA 45912 Wechselstrom mit Sound



Stifter und Gewinner: Neben Moderator Hagen von Ortloff (links) Spender Ulrich Schweickhardt mit Schwiegersohn Stefan Lau und Maria Schweickhardt sowie Thomas Krause, Gewinner des 3. Preises. Rechts daneben die Stifter des 2. Preises, Armin Götz und Meilan Cai-Götz mit „ihrem“ Gewinner Michael Strebelow. Ganz rechts Peter Thiel, der den 1500-Euro-Hauptpreis gewann, gestiftet vom Modellbahnshop Sebnitz.

SIEGEREHRUNG 2018

Am 24. Mai vergab die VGBahn zum zehnten Mal das „Goldene Gleis“. Zusammen mit 30 Lesern genossen die Gewinner der 20 Goldenen Gleise und drei Leserpreise sowie Mitarbeiter der VGBahn eine erlebnisreiche Fahrt im stilechten Zug der „Öchsle“-Museumsbahn, gezogen von der Mallet-Tenderlok 99 633. Danach stand die Preisverleihung auf dem Programm, auch in diesem Jahr moderiert durch Hagen von Ortloff

TEXT: CHRISTOPH KUTTER



Stilleckte Umgebung: Bei der Preisverleihung im Lokschuppen Ochsenhausen sorgte die vom Denkmalsockel gerettete 99 651 für das richtige Ambiente.



Sieg durch den Schienenbus: EJ-Redakteur Christoph Kutter gratuliert Piko-Vertriebschef Jens Beyer zum Sieg in der Kategorie C, Diesel-fahrzeuge H0.



Sieg mit dem Gläsernen: Für die Firma Kres (hier Uwe und Helga Köstel mit Züge-Chefredakteur Klaus Eckert) hat sich der DB-Triebwagen ET 91 in TT gelohnt.



Viele Marken, viele Preise: Märklin-Produktmanager Uwe Müller und Geschäftsführer Wolfrad Bächle freuen sich über das von Meb-Chefredakteur Stefan Alkofer überreichte Goldgleis.



Frisch saubergeregnet: Der Württemberger Zug des Öchsle mit 99 633 und erstklassig restaurierten Originalwagen posiert im Bahnhof Ochsenhausen.



Beeindruckt: VGB-Verlagsleiter Wolfgang Schumacher bedankte sich bei der Öchsle-Bahn-Betriebsgesellschaft für die gute Zusammenarbeit mit einer 1000-Euro-Spende der VGBahn zu Gunsten der Wiederaufarbeitung der Diesellok V 51 903 sowie einem privaten 2000-Euro-Scheck. Es freuten sich der 1. Vorsitzende Benny Bechter (links) und Geschäftsführer Andreas Albing.



Der wichtigste Preis zum Schluss: Das Ehrengeld fürs Lebenswerk ging 2018 an die „Gute Seele“ der Sendung „Eisenbahn-Romantik“, Ione Scheuble. Ex-Chef Hagen von Ortloff gratulierte.

Fotos: Wolfgang Schumacher (5), Wolfgang Drichelt (2), Joachim Schmidt

Modellbahn-Schule

Erstklassige Ideen und Expertentipps

Erscheint im August 2018



Ihre wahre Leistung muss eine Lokomotive bei einer Bergfahrt beweisen. Das gilt nicht nur beim Vorbild, sondern auch in der Modellwelt. Kurze Züge schafft jede Modelllok, aber gilt das auch für vorbildgerecht lange Züge? Schafft die Modelltechnik diese Herausforderung? Wie eng dürfen die Gleisradien in einer Gleiswendel sein? Mit diesen und vielen weiteren Fragen rund um den Steigungsbetrieb beschäftigt sich diese Ausgabe der ModellbahnSchule. Anlagenbauer kommen beim Thema Landschaftsgestaltung ebenfalls auf ihre Kosten, denn die neusten Modellbautechniken rund um die Herstellung von Bäumen und bei der Darstellung eines Waldbodens werden gezeigt. Im Gebäudebau dreht sich alles um das wahre Aussehen von Fenstern. Neu ist der Trend, Güterwagen als Kunststoffbausätze anzubieten. Liebhaber des Fahrzeugmodellbaus kommen hier auf ihre Kosten und können sogar die Modelle individuell verändern. Das Thema Modellfotografie wird mit dem wichtigen Beitrag über das kreative Setzen von Fotolicht fortgesetzt.

**100 Seiten, Format 225 x 300 mm, Klebebindung,
rund 250 Abbildungen und Skizzen
Best.-Nr. 920039 • € 12,-**



www.facebook.de/vgbahn



**MBS 38
Modellfotografie**
Best.-Nr. 920038
€ 12,-



**MBS 37
Lokversorgung**
Best.-Nr. 920037
€ 12,-



**MBS 36
Bahnbetriebswerke**
Best.-Nr. 920036
€ 12,-



**MBS 35
Unterbau**
Best.-Nr. 920035
€ 12,-



**MBS 34
Plastikwelt**
Best.-Nr. 920034
€ 12,-



**MBS 33
Waldleben**
Best.-Nr. 920031 | € 8,99



**Jetzt als eBook
verfügbar!**

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



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



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, sodass 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, von Schlackegruben mit Mitteleiter und einer nostalgischen Dampfzug-Sonderfahrt mit vielen Fahrgästen bis hin zu Aussichts- oder Kalkwagen. 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,-



**Eisenbahn
JOURNAL**

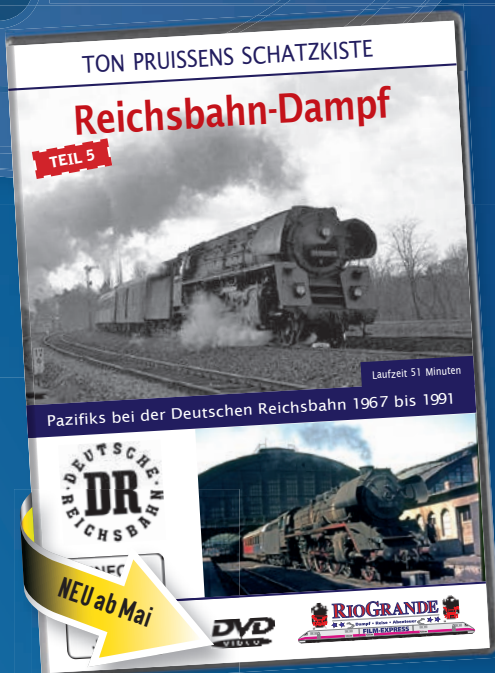
Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

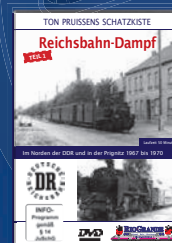
Ton Pruissen präsentiert

Reichsbahn-Nostalgie pur!

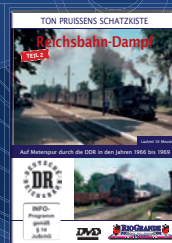


Ton Pruissens einmalige Filmschätze – jetzt exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt die berühmten großrädrigen Schienenstars der Baureihen 01, 01.5, 03 und 03.10 während ihrer Blütezeit bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Wir erleben die eleganten Pazifiks in und um Berlin, in Eisenach, auf der 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



Marmor statt Panzer

Die Wagen des Typs 51 sind zwar in erster Linie für den Transport von schweren Gütern geeignet. Sollen die Bahn geladen, können sie aber auch für viele andere Zwecke verwendet werden. Man muss nur die richtigen Ideen haben.

Sie sind die Typen 51 und zwar in erster Linie für den Transport von schweren Gütern geeignet. Sollen die Bahn geladen, können sie aber auch für viele andere Zwecke verwendet werden. Man muss nur die richtigen Ideen haben.



Betr. EJ 4/2018 „Marmor statt Panzer“

Die sachkundigen Wagenladungsvorschläge im Eisenbahn-Journal lese ich immer gerne, weil man da so nebenher immer wieder Interessantes über den Bahnbetrieb von früher erfährt. Diesmal z.B., dass es auch Ladungen gab, die völlig ungesichert losgeschickt wurden, so wie schwere Steinklötze. Nur eine Kritik habe ich anzubringen: Wieso verwenden Sie die Brawa-Marmorblöcke für diese Ladung? Brawa verlangt für diese groben Klötze fast zehn Euro pro Stück! Damit ist diese einfache Ladung beinahe so teuer wie der Wagen selbst. So etwas muss nicht sein, es gibt ja auch Modellbahner, die aufs Geld schauen müssen. Marmorquader kann man sich doch selbst ganz einfach aus Gips gießen. Für den Gegenwert von vielleicht 50 Cent erhält jeder halbwegs geschickte Bastler ein viel schöneres Ergebnis, das sich durch das Einfeilen von Sägespuren an den Seiten noch verfeinern lässt.

Werner Kloss, per Mail

Betr. EJ 5/2018 „Klasse in Masse“

Artikel über die 211/212 gibt es für meinen Geschmack viel zu wenige. Wieviel hat man schon über die V 200 gelesen? Mittlerweile kennt man von diesen paar Handvoll Loks doch wohl jede Schraube mit Vornamen. Aber die V 100? Klar, das ist die „Kleine“, die nur Personenzüge aus versifften Silberlingen zog und die ohne jeden Glamour jeden Morgen und Abend am Bahnsteig stand. Aber beschreiben Sie doch mal, was dazu geführt hat, dass die „Superstars“ längst ausgemustert sind, während viele der „Wasserträger“ noch heute bei Privatunternehmen Dienst tun. Und vergessen Sie bitte nicht eine Liste der noch vorhandenen Loks – die V 100 hat es verdient.

Kilian Abendsperger, per Mail

Leider eine recht dünne Angelegenheit, was das EJ zu dem interessanten Thema 211/212/213 zu bieten hat, dazu noch überwiegend bestückt mit den sattsam bekannten Fotos aus der Anfangs-

zeit. Hoffentlich bietet das angekündigte Sonderheft mehr! Jens-Uwe Benningens, Münster

Die Themen des Mai-Hefts (Schiff auf dem Rhein, DR-„Fern“-Verkehr, ostpreussische Bahnhofsruipe als Modell) hätten fast dazu geführt, dass ich das Heft nicht gekauft hätte. Aber die V100-Story und die Panzer-Parade reißen es für uns DB-Fans raus. Danke!

Klaus Schiefer, per Mail



Betr. EJ-Kalender DB-Dampflok 2018

Welcher Kasper hat denn das Juni-Photo geschossen???? Das sieht ja grauenhaft aus. Denn mußte unbedingt dieses Weib mit auf's Photo? Die zerstört nämlich das ganze sonst so schöne Dampflokmotiv. Ich habe das Photo des Monats Juni 2018 rausgerissen und sofort in der blauen Tonne entsorgt. Diesen Monat schaue ich mir dann lieber das Titelblatt mit der BR 23 an !!!!!

Hannes Bock, Hamburg



JETZT ZUM KENNENLERNEN! Unsere digitalen Bibliotheken

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



EISENBAHN JOURNAL
Super Modellbahnanlagen
Teil 5
für nur **€11,99**

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

BAHN-Kiosk und eBooks bilden zwei Archive, die gleichzeitig und nebeneinander genutzt werden können. Die Inhalte der Archive können jedoch nicht vom BAHN-Kiosk auf die eBooks und umgekehrt übertragen werden.



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

VGB MEDIATHEK

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

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

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

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN**® Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
 FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01187 Dresden

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

25355 Barmstedt

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

44339 Dortmund

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

67146 Deidesheim

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

01445 Radebeul

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

28865 Lilienthal b. Bremen

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

45479 Mülheim

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

67655 Kaiserslautern

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

04159 Leipzig

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

30159 Hannover

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

49078 Osnabrück

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

69214 Eppelheim/Heidelberg

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

10318 Berlin

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

31860 Emmerthal

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

52062 Aachen

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

70180 Stuttgart

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

10589 Berlin

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

33102 Paderborn

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

53111 Bonn

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

71334 Waiblingen

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

10789 Berlin

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

34379 Calden

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

58135 Hagen-Haspe

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

71638 Ludwigsburg

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

12105 Berlin

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

40217 Düsseldorf

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

63110 Rodgau

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

71720 Oberstenfeld

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

14057 Berlin

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

42289 Wuppertal

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

63654 Büdingen

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

73431 Aalen

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

22083 Hamburg

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

44141 Dortmund

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

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

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

75339 Höfen

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

77948 Friesenheim
Blaulichtmodelle
FEUER1.de
 Schwalbenweg 2
 Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845
 www.feuer1.de • info@feuer1.de
FH

85567 Grafing
ZÜGE & ZUBEHÖR
Trains & Accessoires
 Inh. Steffen Schmidt
 Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25
 www.zuz-modellbahn.com
FH/RW/H/A

93455 Traitsching-Siedling
MARGARETE V. JORDAN
Inh. Neudert Lina
 Am Berg 12
 Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256
 www.jordan-modellbau.de
FH

97070 Würzburg
ZIEGLER MODELLTECHNIK
 Textor Str. 9
 Tel.: 0931 / 573691
 www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN®

82110 Germering
AUTO-MODELLBAHN-WELT
Germering Linden GbR
 Untere Bahnhofstr. 50
 Tel.: 089 / 89410120
 Fax: 089 / 89410121
FH/RW/H

86199 Augsburg
AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH
 Gögginger Str. 110
 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
 www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW

94161 Ruderting bei Passau
MODELLBAHNHAUS
Rocktäschel GdbR
 Attenberg 1
 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819
 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

99830 Treffurt
LOK-DOK MICHAEL WEVERING
 Friedrich-Ebert-Str. 38
 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
 www.lok-doc-wevering.de
 simiwe@t-online.de
RW

83352 Altenmarkt/Alz
MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
 Hauptstr. 27
 Tel.: 08621 / 2834
 Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN®

90419 Nürnberg
RITZER MODELLBAHN
Inh. Knoch
 Kirchenweg 16
 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
 www.modellbahnritzer.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

94474 Vilshofen an der Donau
GIERSTER
Fa. Gierster-Wittmann oHG
 Vilsvorstadt 11, 13, 15
 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
 modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN®

Schweiz

84307 Eggenfelden
MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckermaier
 Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
 www.steckermaier.de
 steckermaier@steckermaier.de
FH/RW EUROTRAIN®

90478 Nürnberg
MODELLBAHN
Helmut Sigmund
 Schweiggerstr. 5
 Tel.: 0911 / 464927
EUROTRAIN®

95676 Wiesau
MODELLBAHN PÜRNER
 Südweg 1
 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
 www.puerner.de
 modellbahn@puerner.de
FH

CH-8712 Stäfa
OLD PULLMAN AG
 P.O.Box 326 / Dorfstr. 2
 Tel.: 0041 / 44 / 9261455
 Fax: 0041 / 44 / 9264336
 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch
FH/H



Die Filmprofis

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



Best.-Nr. 6386 • € 16,95



Best.-Nr. 6387 • € 16,95



Best.-Nr. 6388 • € 16,95



Best.-Nr. 6389 • € 16,95

26.08.: Mülsener Modellbahnmarkt von 9–14 Uhr, im Gasthof Stangendorf, Stangendorfer Hauptstraße 21, 08132 Mülsen. Info: Modellbahnclub Zwickau e.V., www.mbc-zwickau.de

www.modellbahnboerse-berlin.de

08.09.: Börse und Ausstellung altes Spielzeug und Eisenbahnen, von 10–13 Uhr, ab 14 Uhr drei Fachvorträge. Großer Bärsaal, Rudolstädter Straße 15 in 99326 Stadtilm. Tel.: 3629/3197, info@stadtilmer-bahnen.de, www.stadtilmer-bahnen.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

Besuchen Sie uns auf den Messen

05.10.–07.10.18
modell-hobby-spiel
in Leipzig

01.11.–04.11.18
Faszination Modellbau
Friedrichshafen

15.11.–18.11.18
Internationale Modell-
bahnausstellung Köln



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.mehev.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.: 0201/45185955.

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

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

www.lok-doc-wevering.de

Verk. Grubentelefon ex.-gesch., Signallaternen Bj. ca. 1910 für Petroleum- bzw. el. Beleuchtung, alles in gutem Zustand. Angebote unter Tel.: 0157/39188576.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

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

www.modellbau-chocholaty.de

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

Modellbahnanlage, verschleißb., 162 x 84 cm, Spurweite N, 3 Trafos, 8 Loks, 14 Personenwagen, 46 Güterwagen, Gleismat. Roco, 9 Weichen, viel Deko u. Zubehör, an Liebhaber zu verkaufen, Preis nach Vereinbarung. Tel.: 03473/3156.

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

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

www.spur-0.de

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Fleischmann H0 rollendes Material (ca. 40 Loks, 150 Waggon), 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.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

Märklin 3000 BR 89028, 89005 und 89006 je € 20,-; 3318 BR 18434 Rheingoldlok € 70,-; 3096 BR 86578 aus Packung 2854 € 55,-; 34884 BR 44308 DR OV € 85,-. Tel.: 02454/6350.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahn-keppeler.de

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

www.modelltom.com

www.augsburger-lokschuppen.de

www.jbmodellbahnservice.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

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.modellbahnzentrum-uertdingen.de

www.puerner.de

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

www.mbs-dd.com

www.modelltechnik-ziegler.de

www.modellbahnritzer.de

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

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

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

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

[illegible]

ANZEIGENSCHLUSS EJ 10/2018: 06.08.2018

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- | | | | |
|--|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ Verkäufe Dies + Das ○ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2 ○ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m ○ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z ○ Verkäufe Fahrzeuge sonst. ○ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen ○ Verkäufe Literatur, Video, DVD ○ Verkäufe Fotos + Bilder | <ul style="list-style-type: none"> ○ Gesuche Dies + Das ○ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2 ○ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m ○ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z ○ Gesuche Fahrzeuge sonst. ○ Gesuche Zubehör alle Baugrößen ○ Gesuche Literatur, Video, DVD ○ Gesuche Fotos + Bilder | <ul style="list-style-type: none"> ○ Sonstiges ○ Urlaub, Reisen, Touristik ○ Börsen, Auktionen, Märkte <p>Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Fettdruck pro Zeile + € 1,- ○ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,- ○ Grauer Fond pro Zeile + € 1,- | <ul style="list-style-type: none"> ○ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,- pro Zeile + MwSt ○ 1 x veröffentlichen ○ 2 x veröffentlichen ○ 3 x veröffentlichen ○ 4 x veröffentlichen ○ 5 x veröffentlichen ○ x veröffentlichen |
|--|--|--|---|

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

— — — — |
IRAN

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

☐ Betrag liegt bar bei

Keine
Briefmarken
senden!

www.menzels-lokschuppen.de

www.zuz-modellbahn.com

www.koelner-modell-manufaktur.de

15 US-Güterwagen (Athearn/Roundh/Walthers) Box-/Tank-Car, Gondola, Reefer, Hopper, Caboose. Alle mit Kadee Nr. 5, RP25-Rads., z.T. gefed. Drehgest., unbenutzt, Stck. € 15,-, zus. € 150,- + Versand. Hans-Peter Kähler, Schönsberg 44, 22395 Hamburg. Tel.: 040/6014008.

www.carocar.com

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.moba-tech.de

Märklin/Trix DCC, 22428 Diesellok BR 132 (Ludmilla) € 160,-; Märklin/Trix DCC, 22918 Diesellok BR 218 € 160,-; Roco DC, 43330 Dampflokom BR 310, ÖBB, inkl. Konsortialzertifikat Nr. 5066 € 450,-. Alfred Denzer, Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

www.modellbahn-pietsch.com

www.Modellbau-Gloekner.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Märklin-Sondermodelle H0. Liste von: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, NL-6118 AM Nieuwstadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl

www.suchundfind-stuttgart.de

www.modelleisenbahn.com

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Spur N, 15 Loks (11 Dampf, 3 E, 1 Diesel, 8 Faulh. Motor, 8 digital), 28 PersWg., 14 GüWg., Material bespielt, VB € 1.250,-. Nur kompl., Liste per E-Mail, 90% in Orig.K. jowe3@unitybox.de.

Zugpackung Saxonia Fa. Tillig, limitiert, komplette 3 Zugteile mit Clubsonderwagen, unbespielt, im Holzkasten, mit Zertifikat Nr. 0077, VB € 1.200,-. Tel./Fax: 0331/95133621.

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-keppler.de

Biete Busmodelle 1:87 Reichspost u. Deutsche Reichspost, Umbauten aus Wiking- u. Brekinamodellen, z.B. MB, NAG, Büssing-NAG, Büssing, MAN, Opel. Bitte Liste anfordern. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

www.modellbahnservice-dr.de

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

Verkäufe Literatur, Video, DVD

Kostenlos bei Selbstabholung abzugeben: VHS EK-Video-Kurier 4, 19, 27, 30, 36, 38-66, 68-80 sowie 14 weitere Titel. 2 Ordner Archiv d. dt. Bahnhöfe, 3 Ordner Archiv d. dt. Dampflokomotiven, 3 Ordner d. dt. Diesel- u. E-Lokomotiven, 3 Ordner d. dt. Reisezug- u. Güterwagen, 3 Ordner Chronik der Eisenbahn, 2 Ordner Die schönsten Alpenbahnen. Anruf ab 18 Uhr 05941/5341.

Der offizielle Filmbericht über die einmalige Winterfahrt der IGE „Winterdampf in Bulgarien“ ist fertig und kann gegen einen Unkostenbeitrag bei mir bestellt werden. Es wird voraussichtlich keine Fernsehsendung über diese Fahrt geben. Andreas Richter, Fax: 0371/5051336, Funk: 0172/3666774.

www.bahnundbuch.de

Biete Modelleisenbahner Jahrgang 1992-99, 00-2017, 1973-75 kostenlos. Preis n. Vereinbarung (kein Versand) nur Abholung bei J. Breitfeld, Am Steinbruch 5, 09123 Chemnitz. Tel.: 0371/2600960, Mail: joachim.breitfeld@arcor.de.

www.modellbahn-keppler.de

Modell-Eisen-Bahn. kompl. Jahrgänge 1970-1989, 2005-2014, Einzelhefte 1994, 2000, 2003, 2004, zu verkaufen. Tel.: 03473/3156.

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

Verkaufe preisgünstig original Lokbeschreibungen und Bedienungsanweisungen DB, DR, SBB ab 60er Jahre, viele Altbaufahrzeuge! Ferner 600 z.T. antiquarische Eisenbahn-Fachbücher, Baureihenbände EK, Endisch etc., Dienstvorschriften DB/ÖBB/SBB/DR, Jubiläumsschriften Strecken, Bw, AW, Eisenbahnkarten aus aller Welt, Kursbücher DB/DR/Ausland 1972-2018, auch aktuelle Osteuropa u.a., Jahrgänge Lok-Report zu € 10, Eisenbahnlehrbücherei DB und DR. Detailliste gratis bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder siegfried.knapp@t-online.de.

Gesuche Dies + Das

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

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

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

Suche für Gleisbildpult für Modelleisenbahnen BPmodular von VEB Werk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin-WSSP Stellwerkstechnik für die Signal- und Weichentaster die Leiterplatten WLB bis 20 Stück oder weniger. Eventuell noch Kontaktstifte und Lötösen. Kurt Grempler, Hoyerswerda, Tel.: 03571/979278.

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

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

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

Suche 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.

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

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

Suche von Hübner Personenwagen in Spur 1e, gebraucht oder neu. Tel.: 0151/51441733 oder michaeldampf01@t-online.de.

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.

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 Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

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

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

Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

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

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

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

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.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel.: 02841/80352, Fax: 02841/817817.

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

Suche H0/N-Sammlungen + Anlagen. Jede Größenordnung. F. Richter, 06047/977441, moba-richter@gmx.de

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

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

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

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

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

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

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

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

Gesuche Fotos + Bilder

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

Sonstiges

www.menzels-lokschuppen.de

Wer hilft mir beim privaten Anlagenbau H0 180 qm? Erfahrung vorausgesetzt, gerne auch Rentner mit frei verfügbarer Zeit, wochenweise oder nach VB, Verpflegung, Unterbringung, Reisekosten, usw. Aufgaben: Verlotung von Fahrdrähten Sommerfeldt, Landschaftsbau, Schottern, Begrünung, Gleisbau, usw. Bitte Kurzvita per E-Mail: modellbahn.pf@bluewin.ch, bitte mit Telefonnr. rufe zurück.

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

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.puerner.de

www.modellbahnen-berlin.de

Urlaub, Reisen, Touristik

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

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

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

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

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

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

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

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 Lesegegnuss pur, sondern auch ein wahrer Augenschmaus!

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

Best.-Nr. 581804 | € 39,95

NEU



NEU



Bundesbahn-Tour '68

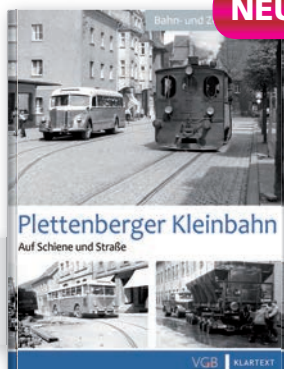
Als die DB ihren Loks das Rauchen abgewöhnte

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

Best.-Nr. 581803 | € 29,95

NEU



Plettenberger Kleinbahn

Auf Schiene und Straße

Die Geschichte dieses interessanten lokalen Verkehrsunternehmens, das bis zur Stilllegung in den 1960er-Jahren noch Kastendampflok einsetzen, 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.

272 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, mit ca. 700 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581808 | € 49,95

Erscheint Ende September

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 Foto-reisen durch die DDR.

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

Best.-Nr. 581822 | € 39,95

NEU



Die Schmalspurbahn Gera-Pforten-Wuitz-Mummsdorf

Zu den letzten Schmalspurbahnen in Thüringen gehörte die meterspurige Strecke Gera-Pforten-Wuitz-Mummsdorf. Nirgendwo in Mitteldeutschland waren Schmalspurbahn und innerstädtischer Güterverkehr so eng miteinander verknüpft wie hier. In Gera-Pforten bestand Anschluss an das städtische Straßenbahnnetz, auf dem Güterwagen der GMWE zeitweise bis zu 40 Fabriken und Ladestellen zugeführt wurden. Dieser von 1892 bis 1963 betriebene Güterverkehr der Geraer Straßenbahn wird in diesem Buch erstmals ausführlich mit Gleisplänen aller Anschlüsse sowie Porträts der Fahrzeuge vorgestellt.

352 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, rund 600 Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581824 | € 59,95

Erscheint im August



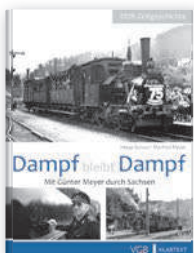
Die Höllentalbahn und Dreiseenbahn

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



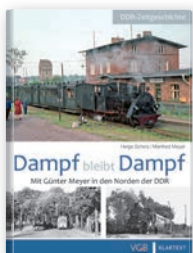
Hamburg und die Eisenbahn 1964-1973

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



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



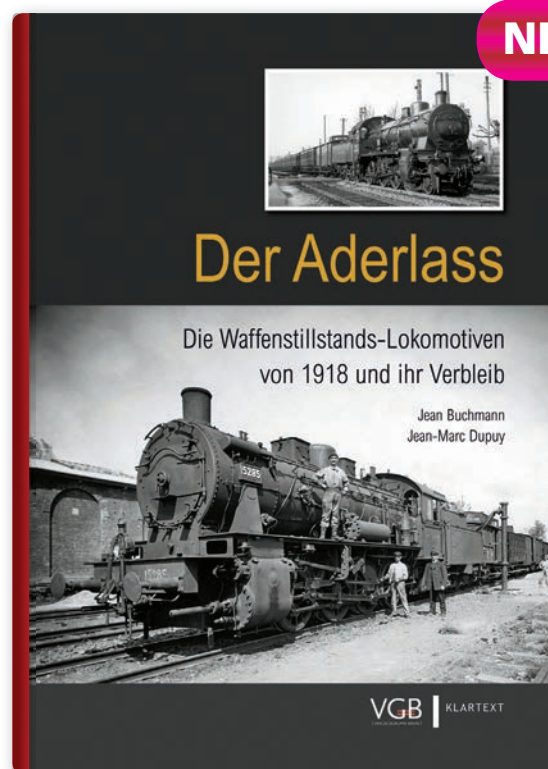
Hamburg und seine Verkehrswege

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



Die Waffenstillstands-Lokomotiven von 1918 und ihr Verbleib

Der am 11. November 1918 unterzeichnete Waffenstillstand des Ersten Weltkrieges hatte einen beispiellosen Aderlass für die deutschen Eisenbahnen zur Folge. Die Abtretung von 5.000 regelspurigen Dampflokomotiven und 150.000 Waggons stellte aber nicht nur die deutschen Staatsbahnen vor schier unlösbare Probleme. Auch die Empfänger waren schnell überfordert. In jahrelangen Recherchen haben Jean Buchmann und Jean-Marc Dupuy eine Fülle von Material, darunter viele rare Bild-dokumente, zusammengetragen, die den Ablauf der Ereignisse lebendig werden lassen. Anschaulich und fachlich fundiert wird erstmals in dieser Ausführlichkeit der Einsatz der Waffenstillstands-Lokomotiven insbesondere (aber nicht nur) in Frankreich beschrieben und ihr weiterer Verbleib anhand der Quellen nachgezeichnet.

264 Seiten, Großformat 23,2 x 31,3 cm, Hardcover-Einband, mehr als 500 historische Fotos, Faksimile-Abbildungen und Tabellen

Best.-Nr. 581823 | € 49,95

Erscheint im August



VORSCHAU SEPTEMBER



VORBILD
Bahnhöfe
 Köln – direkt unterm Dom
Impressionen
 Ihre Majestät
DR-Historie
 Mitteldeutscher Ring wieder elektrisch

MODELL
Anlagenporträt
 Endstation Romantik
Anlagenbau
 Knitterfelsen – die coole Alternative
Resteverwertung
 Vom Abfall zum Ladegut

EJ 9/18 erscheint am 16. August 2018

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
 Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

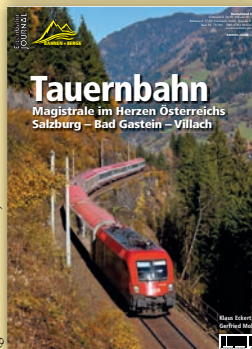
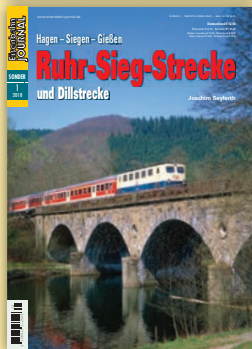
Chefredakteur
 Gerhard Zimmermann
Redaktion
 Dr. Christoph Kutter, Tobias Pütz, Andreas Ritz, Bernd Keidel
Gestaltung
 Gerhard Zimmermann, Dr. Christoph Kutter
Mitarbeiter dieser Ausgabe
 Joachim Seyferth, Konrad Koschinski, Michael Giegold,
 Wolfgang Bley, Alfred Vorac, Günter Dassler, Peter van Loon,
 Manfred Grünig, Karl Gebele, Andreas Mock
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 Wilgermeir (Durchwahl -153)
Anzeigensatz und Anzeigenlayout
 Evelyn Freimann (-152)
Vertriebsleitung
 Elisabeth Menhofer
Vertrieb und Auftragsannahme
 Petra Schwarzendorfer (-105), Angelika Höfer (-104),
 Sandra Corvin (-107), Marion Ewald (-108)
Marketing
 Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)
Außendienst, Messen
 Christoph Kirchner, Ulrich Paul
Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel
 MZV GmbH & Co. KG,
 Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,
 Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,
 Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113
Abo - Service
 FUNKE direkt GmbH & Co. KG,
 Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,
 Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70
Erscheinungsweise und Bezug
 Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80
 Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)
 Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit
 gekündigt werden.
Bildbearbeitung
 Fotolito Varesco, Südtirol
Druck
 Vogel-Druck, Würzburg

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



01 Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

02 Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahneck.de
www.modellbahneck.de/shop

03 Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

04 Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahneck.de
www.modellbahneck.de/shop

05 Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

06 Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215-217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

07 Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6-8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

08 Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9-15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

09 W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

10 Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2-4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

11 Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

12 Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

13 Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

14 Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

15 Modeltreinexpress 
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl



PIKO



Elektrolok BR 151 - das starke sechsachsige Multitalent der DB

Highlights: Komplette Neukonstruktion | Feinste Lackierung und Bedruckung | Angesetzte Griffstangen und Scheibenwischer | Filigrane Stromabnehmer und Isolatoren | Ausgezeichnete Fahreigenschaften | PluX22 Schnittstelle | AC Version werkseitig mit mfx-fähigem PIKO SmartDecoder 4.1 PluX22 ausgerüstet | Sound nachrüstbar; Chassis für Lautsprecheraufnahme vorbereitet

#51300 Elektrolok BR 151 DB Ep. IV 164,99 €*
#51301  Elektrolok BR 151 DB Ep. IV 204,99 €*

FORMNEUHEIT!

Ab sofort im Fachhandel.



Abbildung zeigt die digital schaltbare Führerstands- und Maschinenraumbelichtung sowie die funktionsfähigen Anfahrampen



* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

Diese und weitere Neuheiten im aktuellen Katalog 2018 im Fachhandel oder direkt bei PIKO

www.piko.de

