

Eisenbahn
JOURNAL

Oktober
2018

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



DB in den 50ern

Die zweite Stromlinien-Ära

Faszination Modellbau

Internationale Leitmesse für
Modellbahnen und Modellbau

1.-4. November 2018

**MESSE
FRIEDRICHSHAFEN**



Der beliebteste und spektakulärste
Event für alle Modellbauer in Europa!

Öffnungszeiten:

Do. bis Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr

www.faszination-modellbau.de

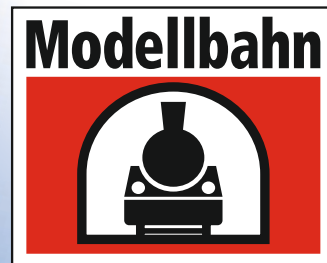
facebook.com/Faszination.Modellbau

instagram.com/faszination.modellbau

youtu.be/39AKUYOv0M4

VERANSTALTER:

Messe Sinsheim GmbH · T +49 (0)7261 689-0 · modellbau@messe-sinsheim.de



**35. INTERNATIONALE
MODELLBAHN AUSSTELLUNG**



15.-18. NOV. 2018

EIN TICKET 4 EVENTS!

KOELNMESSE
www.MODELLBAHN-und-LEGO.de

Zeitgleich: **10. Kölner**



Ticket auch gültig für:
LEGO® Fanwelt
LEGO® Kidsfest
16.-18. NOVEMBER



Sie ist Europas größter Modellbahn-Event und Ideen-, Erlebnis- und Einkaufsparadies von internationalem Rang – die Internationale Modellbahn-Ausstellung (IMA) in Köln! Alle sind sie dabei, die Qualitäts-Schmieden der Kleinserienhersteller mit höchstem Spezialisierungsgrad ebenso wie die Marktführer der Branche. Mehr als 200 Aussteller freuen sich auf den Megaevent. Es werden alle Spurweiten gezeigt. Und natürlich die schönsten Modellbahnanlagen mit neckischen Details. Viel Vergnügen!

Öffnungszeiten IMA:

Do. bis Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr

facebook.com/InternationaleModellbahnAusstellung

youtu.be/xHxYqfk9HbE

Showtime!

**QR-Code scannen oder Youtube-Link
eingeben für das neue IMA Video:**



VERANSTALTER

Messe Sinsheim GmbH · Neulandstraße 27 · D-74889 Sinsheim

T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220

info@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de



4



14



28



36



60



74



82



90

VORBILD

4 Impressionen

„Vau Hundert“

14 Bundesbahn in den 50ern

Die zweite Stromlinien-Ära

26 Bild des Monats

GmP in den 70er Jahren

28 E-Traktion der DR

Mitteldeutscher Ring wieder elektrisch

34 Momente

Rück(an)sichten

36 Zeitreisen

Bad Hersfelder Zeitläufte

47 Galerie

Bilder von Wolfgang Pischek

MODELL

58 Neues Top-Modell

E 44 der DB in H0 von Brawa

60 Porträt H0e-Anlage

Haltepunkt Sägewerk

74 12. Modellbauwettbewerb, Folge 17

Filigran übers Tal

78 Gebeles Neue, Folge 5

Wege, Straßen, Steuerung

82 Anlagengestaltung

Ein Plätzchen im Freien

86 Patiniertechniken, Teil 3

Fast ohne Farben

90 Gebäudebau

Nochs Feuerwehrhaus: Wie beim Vorbild

RUBRIKEN

8 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

56 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Messe-Vorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum



„Vau hundert“

Zweihundertelf, Zweihundertzwölf, Zweihundertdreizehn?
Quatsch – jeder sagt V 100!

FOTOS UND TEXT: JOACHIM SEYFERTH

Klassiker in klassischem
Eisenbahn-Ambiente:
V 100 im Bahnhof Diez
(1982) und – welch eine
Nummer – 212 211 im
Bw Heilbronn (1984).



212 211-7

BD Karlsruhe
Bw Karlsruhe1

→ 6,0 m ←

Gew. Lok 63t
Br. Gew. [P 65t
[G 57t

KE-GPmz
4r Zyl. Kolbenhub 50-120mm



Dampf-Schwaden mit
Diesellok: Impression aus
dem Bw Mainz (1993).
Rechts oben:
Zwischen E 94-Radsätzen und
Wannentender: zwei 212er im
Bw Mannheim Rbf (1982).



Kaum jemand sagt Zweihundertelf, Zweihundertzwölf, Zweihundertdreizehn oder auch Zweihundertvierzehn. Alles sagt V 100 – die Eisenbahner sowieso – und jeder weiß, was gemeint ist! Es ist die „Petroleum-P 8“ der Deutschen Bundesbahn, die sich brav und unauffällig mitten in ihre V-Familie von der V 60 bis zur V 200 eingereiht hat und während ihrer gesamten Einsatzzeit ein wenig im Schatten der Vorzeigelokomotiven und schnellen Triebzüge stand. Jahrzehntlang dieselte sie mit über 700 Exemplaren unscheinbar über deutsche Gleise und war so selbstverständlich, dass sie – bewusst oder unbewusst – ständig übersehen wurde. Während des Strukturwandels in der Zugförderung war sie bei Eisenbahnfreunden sogar ziemlich unbeliebt (nicht so beim Personal!), weil noch eine richtige P 8 oder eine andere Dampflokomotive erwartet wurde.

Die Maschinen mit der harmonischen Formgebung, die einst zuweilen sogar Schnellzüge beförderten oder eben zusammen mit den beliebten Dampflokomotiven im schweren Güterzugdienst eingesetzt waren, zumeist aber die ihnen angedachten mittelschweren Aufgaben ohne jedes Murren bewältigten, sind auch heute noch stellenweise unentbehrlich – vorzugsweise bei „privaten“ Bahnunternehmen, bei Museumsbahnen, auf benachbarten ausländischen Schienen oder für Sonderaufgaben (Tunnel-Rettungszüge, Bauzüge) sogar noch bei der derzeitigen Deutschen Bahn AG. Ansonsten sind sie im Reisezugdienst längst durch die allerorten anzutreffenden Triebwagen ersetzt worden, frühere Streckenstilllegungen hatten ihr Einsatzgebiet und ihre Anzahl ohnehin schon dezimiert. Im noch vorhandenen mageren regionalen Güterverkehr hat ihre Traktion die V 90 oder der Nachfolger „Gravita“ (BR 261 bzw. 265), ja selbst der noch eingesetzte „Stangendiesel“ V 60 übernommen.

Und selbst solch ein brummender und manchmal gar stinkender Diesel konnte Impressionen hervorrufen – bei niedrigen Temperaturen allein schon wegen der wohligen Dampfheizungs-Schwaden, die an den Zauber der Dampflokomotive erinnerten. Hinzu kam die gefällige, gleichsam zweckvolle wie harmonische Formgebung:

auf der einen Seite des mittleren Führerstand-Aufbaus der längere Vorbau, der insbesondere je nach Baureihe den unterschiedlich kräftigen Dieselmotor beherbergte, auf der anderen Seite die kurze und „knuffige“ Heizkesselseite. Darüber hinaus stand der V 100 so gut wie jedes Farbkonzept der DB, gleichwohl das klassische weinrote Erscheinungsbild die wohl praktischste und edelste Wahl war. Zusammen mit dem filigranen und teils pittoresken Ambiente der alten Bundesbahn waren dieser Maschine durchaus reizvolle Blickwinkel und Ansichten zu entlocken, zumal ihr Stahlkleid noch längst nicht so aalglatt wie das neuerer Triebfahrzeuge daherkam. Mit diesen Charaktereigenschaften wird sie trotz des großen Schattens etwa der V 200 oder der 103 immer ein Lokomotiv-Klassiker sein, dem man die Ablösung der Dampflokomotive inzwischen wohl längst verziehen hat ... □



Jetzt druckfrisch am Kiosk holen: die nagelneue EJ-Sonderausgabe zur V 100. Oder direkt im Verlag bestellen.

ALSTOM CORADIA iLint

EBA-Zulassung für Wasserstoff-Zug

Der „Coradia iLint“ von Alstom ist nun offiziell für den Fahrgastbetrieb auf dem deutschen Schienennetz zugelassen. Der EBA-Präsident Gerald Hörster überreichte dem Unternehmen Alstom am 11. Juli 2018 die Inbetriebnahmegenehmigung im Beisein von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. Der

„iLint“ ist der weltweit erste Personenzug, der mit einer Wasserstoff-Brennstoffzelle angetrieben wird. So können die Fahrzeuge auch auf nicht elektrifizierten Strecken im Regionalverkehr emissionsfrei eingesetzt werden. Als Wasserstoffspeicher sind zwei jeweils 90 Kilogramm fassende Tanks auf dem Dach untergebracht. Der Triebzug ist mit zwei Brennstoffzellen ausgerüstet,

die jeweils 200 kW Leistung erbringen. Als Energiespeicher dienen unter dem Fahrgastraum untergebrachte Lithium-Ionen-Batterien. Sie können zudem Bremsenergie speichern und beim Anfahren zugeschaltet werden. Die Reichweite des Zugs liegt bei maximal 800 Kilometern. Der „iLint“ erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. *ke*

Insgesamt 19 Lokomotiven der Baureihe 714 stehen DB Netz für den Einsatz vor Tunnelhilfszügen zur Verfügung. Bei den Loks handelt es sich um speziell ausgerüstete Maschinen der Baureihe V 100.2. Als jüngsten Neuzugang konnte DB Netze im Juni 2018 die frisch überarbeitete 714 107 (Ex 212 271) begrüßen, die Aufnahme entstand 13. Juli 2018 in Fulda. Nach und nach durchlaufen 14 dieser Lokomotiven im AW Bremen ein umfangreiches Modernisierungsprogramm, welches das Äußere der Fahrzeuge grundlegend verändert. Neben neuen Führerhäusern mit Türen zum Seitenumlauf erhalten die Loks eine neue Steuerung für die Elektrik, Rußpartikelfilter, neue Vorbauten sowie neue Kühlanlagen mit Lüftern.

FOTO: STEPHAN KARKOWSKI



Sie geht auf die 60 zu und ist trotzdem wieder vor regulären Zügen zu sehen: die „Lollo“ V 160 002 – 1979 ausgemustert, in den 1980er-Jahren noch mit Breitspurdrehgestellen in Spanien im Bauzugdienst, 2010 aber durch einen Osnabrücker Bahnfreund gekauft und nach Deutschland zurückgeholt. Nach der Hauptuntersuchung 2015 folgten zahlreiche Sonderzugeinsätze, inzwischen fährt die Lok auch im Regelt Güterverkehr, etwa 2017 im Ruhrgebiet mit dem „Alu-Zug“ oder im März 2018 mit Autozügen zwischen Hannover und Bremen. Seit Frühjahr 2018 bespannt V 160 002 regelmäßig bis auf Weiteres Kerosinzüge zwischen Wilhelmshaven, Oldenburg und Bremen. Zusätzlich hilft die Lok im Bremer Inlandshafenbahnhof beim Rangieren aus.

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL



Die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) spendiert ihren Ellok-Klassikern ein neues Farbkleid. Nachdem im Frühjahr bereits 151 139 eine revidierte Lackierung mit weißem Zierstreifen erhielt, präsentiert sich nun auch 140 656 in den neuen Farben. Am 31. Juli 2018 beförderte die Lok gemeinsam mit 140 649 einen Containerzug Richtung Hamburg, hier bei Bötzw (Oberkrämer). In der Doppeltraktion der zwei Schwestern lassen sich die Unterschiede der beiden Lackierungsvarianten besonders gut studieren.

FOTO: NORMAN GOTTEBERG

Kurz nachdem Siemens im Juni 2018 sein neues Hochgeschwindigkeitszugkonzept „Velaro Novo“ erstmals der Öffentlichkeit präsentierte, befindet sich ein erster Einzelwagen in der Erprobung. Während der Sommermonate fanden in Zusammenarbeit mit DB Systemtechnik umfangreiche Testfahrten statt. Der mit 120 125 bespannte Messzug pendelte im Juli und August mehrmals zwischen Tharandt und Chemnitz. Die Aufnahme entstand am 31. Juli 2018.

FOTO: FELIX SERAPHIN



Einen Strich durch die Rechnung machte das trockene Wetter mit Temperaturen von über 30 Grad der Dampfbahn Fränkische Schweiz am letzten Juli-Wochenende: Wegen akuter Waldbrandgefahr musste die bereits am Vortag angeheizte Planlok Elna 6 am 29. Juli 2018 wieder zurück in den Schuppen. Kein Problem für die Dampfbahn, die trotz ihres Namens unter anderem drei V 36 besitzt. Den aus fünf Donnerbüchsen, drei Behelfspersonen- und zwei Umbauwagen bestehenden Zug von Ebermannstadt nach Behringersmühle und zurück bespannten V 36 235 und V 36 123 (hier bei Burggailenreuth), was Gelegenheit gab, die Diesel-Veteranin im Ursprungszustand und als modernisierte DB-Lok mit Dachkanzel zu vergleichen.

FOTO: CHRISTOPH KUTTER





Mit Zulauf weiterer Exemplare der Baureihe 145 aus DB Cargo-Beständen trennt sich die DB-Tochter RBH nun von ihren Lokomotiven der Baureihe 143. Am 9. August 2018 wurden gleich neun DR-Veteraninnen zur Abstellung nach Karsdorf gefahren. Das Bild zeigt den Lokzug bei Vieselbach auf dem Weg von Erfurt nach Karsdorf. Am Zugschluss half 118 719 der EBS. Mehrere 143 der RBH harren bereits ihrer Verschrottung bei der Firma Bender Recycling.

FOTO: SVEN MOLLE

Im Juli 2018 sorgten Gleisbauarbeiten auf der Siegstrecke zwischen Köln und Siegen auch auf den Eisenbahnstrecken im Umland für regen Zubringerverkehr. So konnte am Abend des 8. Juli 2018 die gelb-graue Schweerbau-140 797 auf der Dillstrecke bei Sinn beobachtet werden. Die Maschine beförderte eine Ladung Betonschwellen von Hanau Nord nach Au (Sieg). Die 1971 gebaute Maschine ist im Besitz der Logistik Dienstleistung und Service GmbH aus Eutin, seit April 2017 fährt sie in den Farben des Gleisbauspezialisten Schweerbau aus Stadthagen. Im Hintergrund erkennt man das Empfangsgebäude des Bahnhofs Sinn.

FOTO: JOHANNES M. CONRAD



Seit Juli 2018 befindet sich die E 94 088 in der Obhut der EZW – Elektrische Zugförderung Württemberg. Der neue Betreiber will die Lok langfristig betriebsfähig erhalten und bei gelegentlichen Fahrten der Öffentlichkeit präsentieren. Zuvor wurde die Oldtimerin lange Jahre von der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V. betreut. Bei einem ihrer ersten Einsätze für die EZW überführte die Lok am 14. August 2018 die E 44 1170 der IG 3seenbahn von Freiburg (Brsg.) nach Augsburg. Die Aufnahme entstand zwischen Sachsenheim und Bietigheim-Bissingen.

FOTO: MAIK KOPKE

Schienengiganten

Giganten der Schiene – da denkt man sofort an den „Big Boy“ oder die schwedische Dm3. Jedenfalls kaum an die „kleine“ V 200 oder die E 10, die da auf dem Schutzumschlag prangen. Und schon gar nicht bringt man diese beiden Traktionsarten mit dem Dampflok-Romantiker Karl-Ernst Maedel in Verbindung. Doch der Nostalgiker Maedel war auch ein Realist, der dem so genannten „Fortschritt“ immerhin ein paar faszinierende Aspekte abgewinnen konnte, wie der Klappentext dieses 1962 erschienenen Buches beweist: „Die Zukunft



hat schon begonnen. Die Eisenbahn nimmt heute Formen an, die noch vor Jahren als phantastisch galten. Heute sind die Elektroloks und Dieselmotoren die Giganten der Schiene. Sie sind leuchtend rot oder blau oder grün angestrichen. Sie heißen V 200 oder E 50, die Züge ‚TEE Trans-Europ-Express‘ oder ‚Rheingold‘, ‚Mistral‘ oder ‚Ticino‘. Sie verbinden technische Höchstleistung mit erlesenem Komfort. Ihrem Einsatz ist die ständige Erhöhung der Geschwindigkeiten zuzuschreiben, die auf Strecken der klassischen Bauweise bis auf 200 km/h gesteigert

werden können.“ Karl-Ernst Maedel beschreibt in diesem Buch nichts anderes als die Geschichte der „modernen“ Traktion auf Schienen, genauso lehrreich, fesselnd und unterhaltsam wie in seinen Werken zur Dampflokomotive. Ob es mit „Die Benzinschaukel“ der weite Weg der V-Lok ist oder mit „Freie Fahrt für R 1 – Le Mistral“ der damals schnellste Zug der Welt gefeiert wird – Maedels aus dem Leben gegriffener Erzählstil wirkt nicht minder anstehend als bei seinen anderen Klassikern. Hierzu trägt auch die abwechslungsreiche Illustration in Form von liebevollen Federzeichnungen sowie heute klassisch anmutenden Schwarzweiß- und Farbfotos bei, die 1962 eine nunmehr

längst vergangene Zukunft der Eisenbahn zeigten. Mit „Giganten der Schiene“ wurde damals der Wissensdurst junger Eisenbahnfreunde in bestem Maße befriedigt und ein neuer Virus ausgestreut, heute ist die Lektüre fernab aller Nostalgie rührend und erhellend zugleich. Das heute antiquarisch erhältliche Buch war seinerzeit so erfolgreich, dass 1971 bereits die sechste Auflage gedruckt werden konnte – diesmal mit einem neuen Schutzumschlag, der vorne natürlich ebenso in Farbe das Profil von 210 001 sowie das einer 103 zeigte. Wenn das kein Fortschritt war!

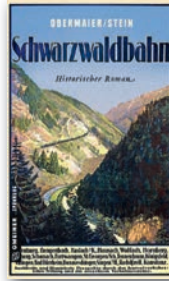
JS

Karl-Ernst Maedel: Giganten der Schiene. Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart 1962. 176 Seiten mit 158 Farb- und Schwarzweißabbildungen, 19 x 26 cm, gebunden. Antiquarisch erhältlich.

Schwarzwald-Drama

Hornberg im Schwarzwald im Sommer 1871: Die Bauarbeiten an der Badischen Schwarzwaldbahn sind in vollem Gange, doch immer wieder drohen unvorhergesehene Ereignisse den straffen Zeitplan zu stören. Erst bringen Materialdiebstähle die Abläufe ins Stocken, dann sorgt auch noch der Tod eines italienischen Zimmermanns für Unruhe unter den Arbeitern. Während sich der zuständige Dorfpo-

lizist eher halbherzig an die Untersuchung des Todesfalls macht, bricht von Italien aus der Bruder des Verstorbenen gen Schwarzwald auf – er glaubt nicht an einen Unfall und will den Mörder seines Bruders persönlich dingfest machen. Der historische Kriminalroman des Schwarzwälder Autorenduos bietet also reichlich Stoff für eine span-



nende und dichte Kriminalgeschichte. Doch eine wirkliche Einheit will sich aus den zahlreichen Erzählsträngen nicht ergeben, viel zu sehr sind die zahlreichen Protagonisten mit dem Kampf gegen ihre eigenen Schicksale beschäftigt. Auch der über allem thronende Robert Gerwig scheint die Arbeiten im Schwarzwald zunehmend sich selbst zu überlassen, während er längst einer neuen Berufung in der

Schweiz entgegen strebt. So erscheint das Buch am Ende weniger als Krimi denn als ein vielschichtiges Sittengemälde aus der Pionierzeit der Eisenbahn. Der historische Wissensschatz der Autoren verleiht der Geschichte zusätzliche Authentizität und macht das Buch zu einer ebenso lehrreichen wie unterhaltsamen Reiselektüre.

ke

Ernst Obermaier und Dieter Stein: Schwarzwaldbahn – Ein historischer Kriminalroman um Robert Gerwig. Gmeiner Verlag, Meßkirch 2018. 276 Seiten, 12 x 20 cm, kartoniert. 12,00 Euro.

– 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

TAGEBUCH

Oktober 1958: Am 1. des Monats ereignet sich bei der Zuglok 03 0046 vor dem D78 auf der Fahrt von Dresden nach Berlin bei Wündsdorf ein Kesselzerknall, als Ursache wird ein aufgerissener Langkesselschuss ermittelt + + + Elvis Presley erreicht zusammen mit 1398 weiteren amerikanischen Soldaten in einem Sonderzug der Bundesbahn den Bahnhof Friedberg in der Wetterau, um hier seinen Militärdienst abzuleisten + + + Die DB stellt die erste Dampflokomotive mit Kabinentender (Baureihe 50)



Oktober 1958: Die DB präsentiert die ersten Kabinentender.

vor. In der Kabine dürfen drei Eisenbahner mitfahren, die Verbindung zum Lokführer wird über ein Sprechrohr hergestellt

Oktober 1968: In Bochum-Langendreer wird der erste Container-Umschlagplatz im Ruhrgebiet dem Verkehr übergeben + + + Die DB-Versuchsanstalt München erprobt in einem Triebwagen der Baureihe 624 eine gleisbogenabhängige Luftfedersteuerung, die in Gleisbögen eine um 20 Prozent höhere Geschwindigkeit ermöglichen soll + + + Die bisherigen Verkehrsämter der DB werden in Generalvertretungen umgewandelt + + + In Frankfurt (M) Hbf wird ein Bahnsteig erstmals in die fünf Abschnitte A bis E unterteilt und ein neuer damit korrespondierender Wagenstandanzeiger erprobt + + + Wegen gesunkener Nachfrage wird die Versandart „Eilstückgut“ nicht mehr angeboten

Oktober 1978: Zum 1. des Monats gehen sowohl der Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) als auch die S-Bahn Stuttgart in Betrieb + + + Die beim Bw Augsburg stationierte elektrische Schnellzuglokomotive 117 113 wird 50 Jahre alt und ist die einzige noch in Betrieb befindliche Lok dieser Baureihe + + + Auf der Strecke Regensburg – Ingolstadt (Untere Donautalbahn) wird der elektrische Betrieb aufgenommen

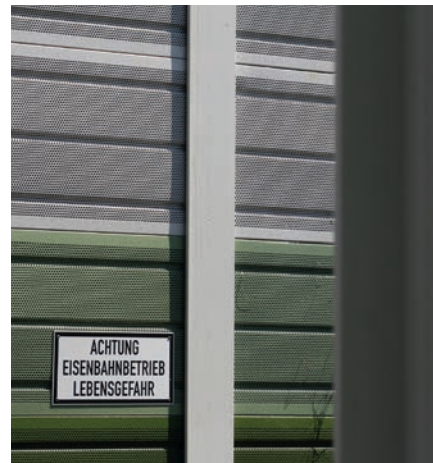
men + + + Nach achtjährigen Verhandlungen wird von Bund, Land, Städten und DB das umfangreiche Vertragswerk für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) unterzeichnet + + + Die DB nimmt 280 mikroprozessorgesteuerte Fahrausweisautomaten der Firma Scheidt & Bachmann in Betrieb

Oktober 1988: Für den geplanten ICE-Hochgeschwindigkeitsverkehr wird in Hamburg-Eidelstedt mit dem Bau eines neuen ICE-Bahnbetriebswerkes begonnen + + + In Weiden (Oberpfalz) werden die Werksgelände der privatwirtschaftlich arbeitenden PFA (Planungs- und Produktionsgesellschaft für innovative Fahrzeugausstattungen) zum Umbau zahlreicher D-Zug-Wagen in Interregio-Wagen in Betrieb genommen + + + Am 29. des Monats wird mit einer offiziellen Abschiedsfahrt mit der Halbstädter 50 3559 der planmäßige Dampflokeneinsatz der Deutschen Reichsbahn auf Normalspurgeisen beendet

+ + + Als erste Lok ihrer Baureihe wird die 140 633 nach einem Unfall (Hangrutsch in Hochspeyer) ausgemustert

Oktober 1998: Zur Vorstellung neuer Schienenfahrzeuge finden in Berlin die beiden Messen „EuRailSpeed“ und „InnoTrans“ statt + + + Auf der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg werden bei einer Rettungsübung im 1641 Meter langen Weltkugel-Tunnel bei Melsungen mit über 600 Beteiligten auch die beiden Rettungszüge aus Kassel und Fulda einge-

setzt + + + Das Brandenburgische Eisenbahnmuseum Falkenberg (Elster) veranstaltet anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Eisenbahn in Falkenberg“ ein großes Eisenbahnfest + + + Die Regierungsparteien



Oktober 1998: Der massenweise Bau von Schallschutzwänden beginnt.

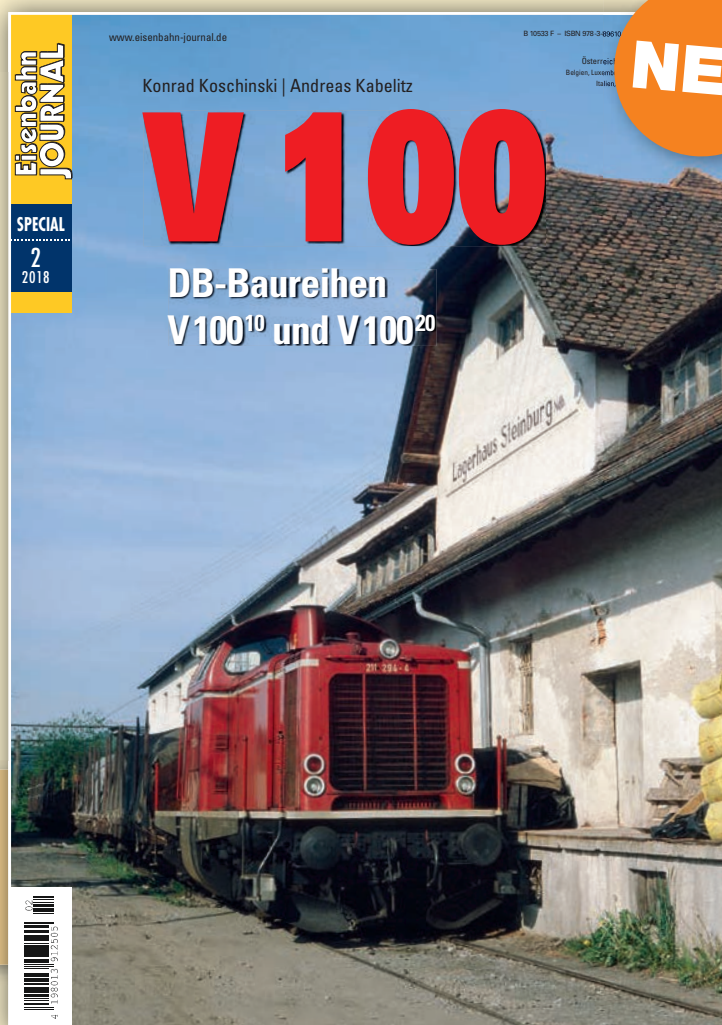
aus SPD und Bündnis 90/Die Grünen beschließen in ihrer Koalitionsvereinbarung den Einstieg in die Lärmsanierung an bestehenden Bundesschienenwegen

Oktober 2008: Nach Plänen von Bahnchef Hartmut Mehdorn soll die Deutsche Bahn AG in diesem Monat erstmals an die Börse gebracht werden (bislang jedoch nicht verwirklicht) + + + Auf der Moselwein-Bahn zwischen Bullay und Trarbach werden an drei Tagen Planzüge wieder mit dreiteiligen Schienenbusgarnituren gefahren + + + Die ehemalige Kleinlokomotive Kö 4439 der Deutschen Reichsbahn (ab 1992 umnummeriert in 310 439, zuletzt abgestellt in Erfurt) wird vor der Alten Lokhalle in Mainz als Blickfang aufgestellt



Oktober 2008: Auf der Moselwein-Bahn verkehren drei Tage lang Schienenbusse im Plandienst.

DAS MULTITALENT



Vor 60 Jahren, 1958, wurde die erste V 100 an die Deutsche Bundesbahn geliefert. Es folgten weitere 744 Exemplare, die gemeinsam mit den Schienenbussen die Verdieselung der Nebenbahnen ermöglichten. Aber auch auf Hauptstrecken waren die V 100 häufig anzutreffen, meist mit leichten Reisezügen.

Die neue, mit vielen bislang unveröffentlichten Fotos bebilderte Special-Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion informiert umfassend über Technik und Einsatz. Dem Überleben im In- und Ausland gewidmete Kapitel sowie die Verbleibsstatistik der verkauften Loks zeigen auf, wo es die „V 100 DB“ noch heute gibt.

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

Best.-Nr. 541802 | € 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.

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Eisenbahn in
Frankfurt am Main
Best.-Nr. 531702



Ruhr-Sieg-Strecke
Best.-Nr. 531801



Eisenbahn in der Eifel
Best.-Nr. 531802



Lokstationen
Best.-Nr. 541701



Baureihe 78
Best.-Nr. 541702



Frankenwaldbahn
Best.-Nr. 541801

**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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Die zweite



Stromlinien-Ära

Mit Vorkriegs-SVT baute die DB systematisch ein neues Fernschnelltriebwagen-Netz auf. Schon 1952 standen die ersten VT 08.5 zur Verfügung, 1953 folgten die sensationell leichten VT 10.5. Den krönenden Abschluss bildeten 1957 die VT 11.5 für den TEE-Verkehr

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI



Der Leichtmetall-Gliedertriebzug VT 10 501 lieferte mit seinen Einachs-
laufgestellen wertvolle Erkenntnisse
(Pressefahrt in Lorch/Rhein um 1955).

FOTO: REINHOLD PALM

VT 06 110 als FT 38 „Rhein-Donau-Blitz“
(Dortmund – Regensburg) auf der Spessart-Rampe
bei Laufach (1953).

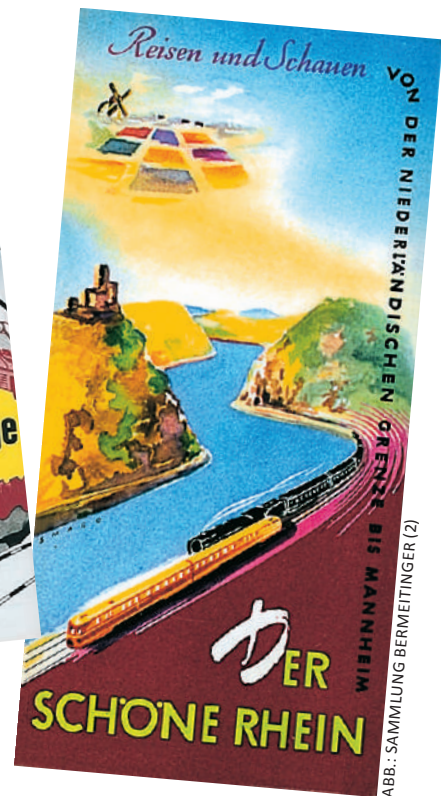
FOTO: BELLINGRODT/SAMMLUNG HAHMANN



Knapp einen Monat unter ihrem neuen Namen firmierend, ließ die Deutsche Bundesbahn die Ära der FDT-Züge wieder aufleben. Als FDT 77/78 verkehrte ab 2. Oktober 1949 der „Schnelltriebwagen Rhein-Main“ zwischen Basel Badischer Bahnhof und Frankfurt am Main. Zum Einsatz kam just das Fahrzeug, mit dem die DRG gut 16 Jahre zuvor das erste Zeitalter stromlinienförmiger Schnelltriebwagen eingeleitet hatte: der als „Fliegender Hamburger“ berühmt gewordene VT 877 a/b, seit 1947 von der SWDE im französischen Besatzungsgebiet als „04 000 a/b“ (ohne Gattungsbuchstaben) bezeichnet.

Zwar gab es schon seit 10. September 1949 wieder eine von der Deutschen Reichsbahn eingerichtete FDT-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg; doch anders als die





DR konnte die DB sogleich beginnen, systematisch ein neues Fernschnelltriebwagen-Netz aufzubauen. Mit zunächst drei von den Amerikanern für den Zivilverkehr freigegebenen SVT 137 der Bauart Köln, nunmehr SVT 06.1, schuf die Bundesbahn im Fahrplanjahr 1950/51 weitere FDT-Kurse zwischen Hamburg und Frankfurt über Hannover – Bebra, zwischen Hamburg und Köln via Essen sowie zwischen Hamburg und Frankfurt via Essen – Köln – Mainz.

Freilich mussten oft Dampfzüge die FDT-Leistungen ersetzen. Soweit einsatzfähig, dienten die ehemaligen SVT 137 ja auch noch 1951 überwiegend dem Militärverkehr der US-Streitkräfte. Sie wurden in den Jahren 1948 bis 1953 ebenso wie die schadhaft abgestellten Fahrzeuge grundüberholt und teilweise umgebaut. Insgesamt gab es im DB-Bereich fünf zweiteilige SVT 137 der Bauart Hamburg, nun SVT 04.1 bzw. 04.5, und neun dreiteilige SVT 137 der Bauart Köln,

Bilder unten v.l.n.r.: Am 20. Mai 1951 führte die DB das neu konzipierte „Netz der leichten Fernschnellzüge“ ein, darunter FT 8/7 (Köln – Basel SBB), hier mit SVT 06 104.

VT 06 108 hat als FT 7 „Rheinblitz“ aus Basel kommend soeben den Bahnhof Weil (Rhein) erreicht (1954).

Die drei ET 11 (gebaut 1935 – 1937) liefen bei der DB vielfach im Gelegenheitsverkehr, regulär von 1957 bis 1959 als „Münchner Kindl“ München – Frankfurt/Main (ET 11 02 in München Hbf, 1958).

FOTOS: HELMUT SÄUBERLICH, BELLINGRODT/SLG. HAHMANN, REINHOLD PALM



jetzt SVT 06.1 bzw. 06.5. Die Ziffer 5 kennzeichnete den Umbau vom dieselelektrischen auf dieselhydraulischen Antrieb (SVT 04 501, SVT 06 501 und 502). Vier SVT 04.1 und drei VT 06.1 leisteten weiterhin Dienst für die US Army.

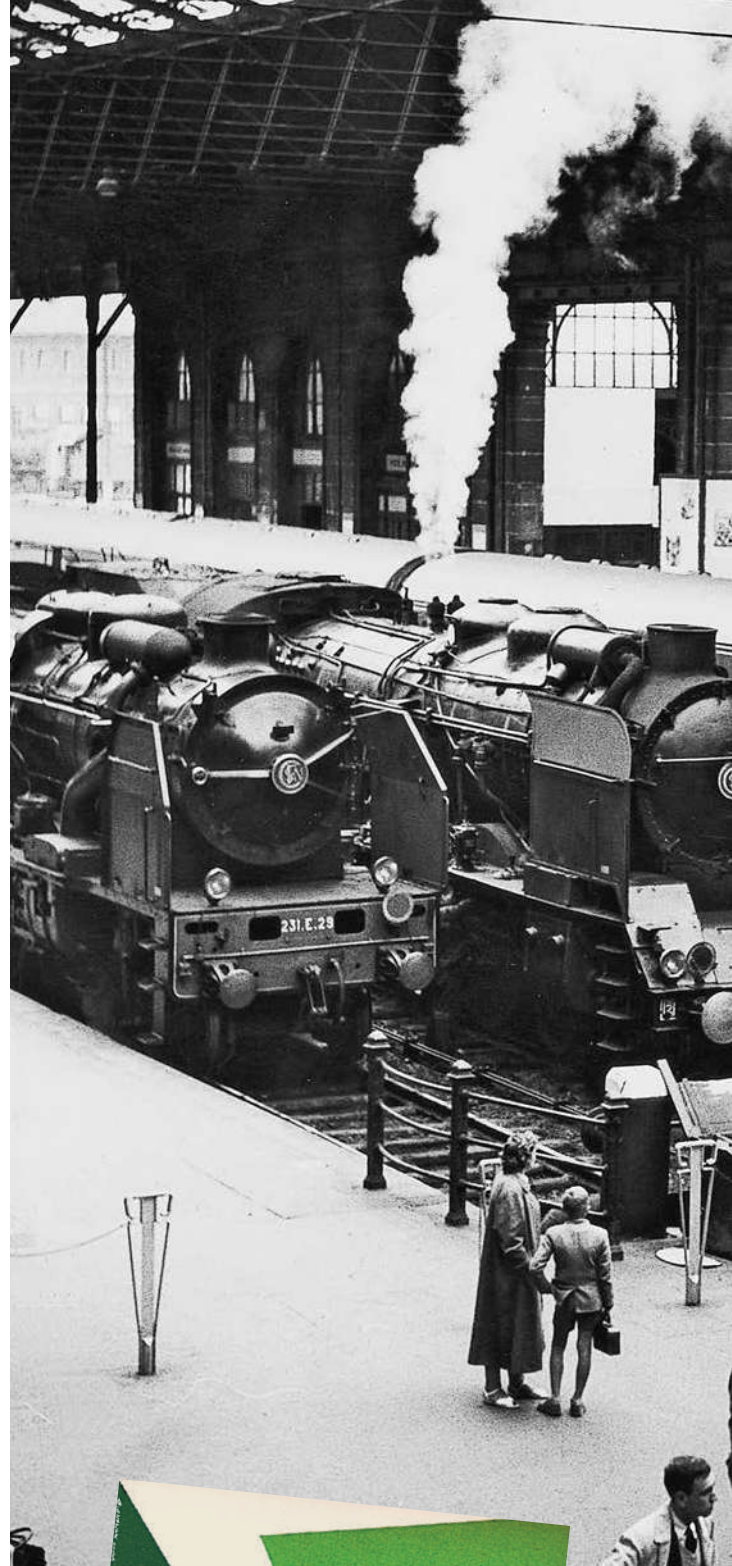
Ergänzt wurde der Betriebsbestand ab 1951 um zwei dreiteilige, aus Mittel- und Steuerwagen der früheren SVT 137 „Berlin“ sowie neuen Maschinenwagen gebildete Einheiten VT 07.5. Die nur für 120 km/h zugelassenen VT 07.5 erhielten bereits Dieselmotoren mit 800 bzw. 1000 PS Leistung sowie Maschinendrehgestelle, wie sie später auch die VT 08.5 bekamen. Ab Herbst 1952 stand als SVT 04 000 a/b auch wieder der längere Zeit abgestellte und dann gründlich aufgearbeitete „Fliegende Hamburger“ zur Verfügung. Am Rande seien noch die nach einem Umbau reaktivierten ET 11 01 bis ET 11 03 erwähnt, die von Herbst 1957 bis Frühjahr 1959 als „Münchner Kindl“ auf der Strecke München – Stuttgart – Frankfurt (Main) verkehrten.

Werbeaufnahme mit einem der ab 1952 in Dienst gestellten Triebwagen VT 08.5 im Stromlinien-Design der Wirtschaftswunderjahre.

FOTO: REINHOLD PALM

Unten: 1954 begann der Einsatz von VT 12.5 als „Kopenhagen-Express“ (in Großenbrode Kai).

FOTO: HOLLNAGEL/ARCHIV EISENBAHNSTIFTUNG



Die neuen Schnelltriebwagen der DB waren auch im Ausland ein vertrauter Anblick: VT 08 507 steht im Sommer 1956 als FT 185 „Paris-Ruhr“ in Paris Gare du Nord zur Rückfahrt nach Dortmund bereit.

FOTO: SAMMLUNG KNAPPE



Zum Fahrplanwechsel am 20. Mai 1951 wartete die DB mit dem neu konzipierten „Netz der leichten Fernschnellzüge“ auf, das die wichtigsten Großstädte Nord-, West- und Süddeutschlands miteinander verband. Gleichzeitig änderte sich die Zugattung FD in F; bei Triebwagen-Leistungen mutierte FDT zu FT. Insbesondere bereicherten nun drei FT-Paare der offiziell noch namenlosen Rheinblitz-Gruppe das Angebot: FT 8/7 Köln – Basel SBB/zurück: Basel – Köln – Dortmund FT 28/27 Dortmund – Köln – Stuttgart – München und zurück FT 38/37 Dortmund – Köln – Frankfurt (M) – Nürnberg – Regensburg/zurück: Regensburg – Köln

Im Abschnitt Köln – Bonn – Koblenz schlängelten sich drei zu einem Zugverband gekuppelte SVT-Einheiten den Rhein entlang. Die nach Regensburg fahrende Einheit nahm ab Koblenz den rechtsrheinischen Weg über Wiesbaden Süd.

Die beiden anderen Einheiten rollten vereint linksrheinisch weiter über Mainz und sodann auf der rechtsrheinischen Riedbahn bis Mannheim, dort teilten sie sich in die Läufe nach Basel und München. Für die Rückfahrt galt dieses Schema spiegelbildlich.

Zum Sommerfahrplan 1952 weitete die DB den FT-Dienst aus und vergab (wie für die leichten F-Züge generell) werbewirksame Zugnamen. Die Züge der Rheinblitz-Gruppe hießen nun „Rheinblitz“ (FT 8/7), „Rhein-Isar-Blitz“ (FT 28/27) und „Rhein-Donau-Blitz“ (FT 38/37). Im Norden begannen und endeten alle Züge fortan in Dortmund. Auf der Route Frankfurt – Stuttgart – München ergänzten FT 30/29 „Münchner Kindl“ das Angebot. Dieses Zugpaar vertraute man sofort den ersten in Frankfurt-Griesheim beheimateten VT 08.5 an. Ab 5. Oktober 1952 übernahmen die nagel-



VT 10 551 auf Probefahrt im Jahr 1953,
fotografiert vermutlich in Treuchtlingen.
FOTO: WERKFOTO MAN/SAMMLUNG RITZ

neuen „Eierköpfe“ gemeinsam mit den beiden VT 07.5 auch den „Rhein-Isar-Blitz“. Für die übrigen Züge der Rheinblitz-Gruppe blieb das Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Dortmund mit seinen Vorkriegs-SVT zuständig. Jedoch wechselten der SVT 04 000 und der SVT 04 501 zum Sommerfahrplan 1953 nach Frankfurt-Griesheim, um das neue Zugpaar FT 231/232 „Montan-Expresß“ zwischen Frankfurt und Luxemburg zu übernehmen.

An das Tempo der FDT in den dreißiger Jahren konnten die FT-Züge nicht anknüpfen. Auf Gleisen der DB galt in den frühen Fünfzigern bestenfalls eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Umso respektabler waren bereits erzielte mittlere Reisegeschwindigkeiten von über 80 km/h. Das Netz der leichten F-Züge zeichnete sich auch schon durch Korrespondenzbahnhöfe mit Anschlüssen am selben Bahnsteig aus. Einen besonderen Service bot die DB mit Schreibabteilen, in denen flinke Fräuleins eilige Geschäftskorrespondenz erledigten. Bis zur Klassenreform 1956 führten die Züge im Allgemeinen nur die 2. Wagenklasse, danach die 1. Ebenfalls

1956 ersetzte die DB das Zugkürzel FT in den Kursbüchern durch ein „F“ mit Triebwagensymbol, intern verwendete sie das Kürzel Ft.

Obwohl ab 1954 auch das Bww Dortmund Bbf VT 08.5 einsetzte, überwogen in der um das Zugpaar FT 138/137 Dortmund – Frankfurt – Würzburg – München ergänzten Rheinblitz-Gruppe weiterhin die Vorkriegs-Triebwagen. Für alle Kurse galt nun einheitlich der Name „Rheinblitz“. Das modifizierte Zuglaufschemabeinhalten für vier Triebwagen-Einheiten eine gemeinsame Fahrplantrasse zwischen Köln und Mainz. Im Übrigen bekamen 1953/54 analog zu den Umbau-Triebwagen VT 07.5 auch die Vorkriegs-SVT den pupurroten Regelanstrich und das Gattungszeichen „VT“ angeschrieben.

Nachdem für den im Sommer 1957 aufgenommenen TEE-Verkehr ausreichend neue VT 11.5 verfügbar waren, konnten die VT 08.5 im Laufe des Winterfahrplans 1957/58 die Vorkriegs-Triebwagen in der Rheinblitz-Gruppe ablösen. Die beiden VT 06.5 und der VT 04 501 gelangten



Der VT 10 501 in der ursprünglichen Farbgebung und vor dem Umbau der Frontscheiben (1954 auf Probefahrt in Hagen).
FOTO: HELMUT SÄUBERLICH



ABB.: SAMMLUNG BERMEITINGER



Im Herbst 1953 unternahm der VT 10 551 eine Fahrt nach Griechenland.
FOTO: DB/SAMMLUNG RITZ

Aufbruch ins TEE-Zeitalter

Im Oktober 1954 befasste sich die Europäische Fahrplankonferenz in Budapest erstmals mit dem Aufbau eines Netzes besonders komfortabler Städteverbindungen unter dem Namen „Trans-Europ-Express“. Schon im folgenden Monat tagten in Utrecht Delegationen von sieben Bahnverwaltungen (DB, CFL, FS, NS, SBB, SNCB und SNCF), um wesentliche Merkmale des internationalen Spitzenangebots festzulegen: deutlich erhöhte Reisegeschwindigkeit, gar keine oder allenfalls kurze Grenzaufenthalte, zeitgemäßer 1.-Klasse-Komfort und einheitliches Erscheinungsbild. Der Wunsch nach einem raschen, komplikationslosen Grenzübergang führte damals zwangsläufig zur Wahl von Diesellokomotiven. Auf Detailfragen in den konnten sich die 1954/1955 beratenden Fachausschüsse nur mühsam verständigen. Zur Bildung der ursprünglich angestrebten internationalen Betreibergesellschaft kam es überhaupt nicht, vielmehr beließen es die sieben Bahnen beim losen Zusammenschluss in der „Commission TEE“. Nachdem klar war, dass es keinen einheitlichen europäischen Triebzug geben würde, einigte man sich auf kleinste gemeinsame Nenner wie maximal drei Sitzplätze pro Reihe, Küche zur Versorgung der Reisenden, hohe Laufgüte der Wagen, Höchstgeschwindigkeit 140 km/h, bordeauxrot-beigen Außenanstrich und TEE-Emblem. Frei entscheiden konnten die Bahnen beispielsweise über die Art der Bewirtschaftung (Service am Platz oder Speiseraum) und die Installation von Klimaanlage. Mit ihren eleganten Triebzügen VT 11.5 übertraf die DB die Mindestanforderungen deutlich. So ließ sie alle Fahr-

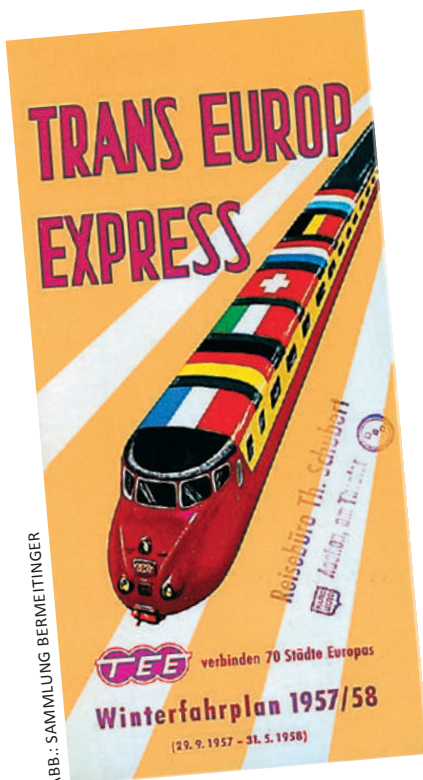
gasträume klimatisieren. Die Züge erhielten Großraumwagen mit Mittelgang, Abteilwagen mit Seitengang und Speisewagen mit Küche. Darüber hinaus zeichneten sich die VT 11.5 durch drehbare Liegesessel in den Großraumwagen aus und boten einen schicken Barwagen mit Speiseraum. Außerdem ermöglichten die an jedem Mittelwagen angebrachten Scharfenbergkupplungen die flexible Anpassung der Garnituren an den Bedarf. Bei der Gestaltung der aerodynamisch günstigen Kopfform stand unverkennbar Franz Kruckenberg Pate. Die „lange Nase“ mit hoch gelegenen Führerstand weckte Assoziationen an seinen SVT 137 155. Der höher gewölbte Vorbau mit dem schornsteinartig ummantelten Abgasrohr verlieh der Frontpartie aber ein bulligeres Aussehen. Die Triebköpfe wurden mit den gleichen Dieselmotoren bestückt wie die VT 08.5, allerdings auf 1100 PS Nennleistung eingestellt. Anders als bei den VT 08.5 brachte man den Motor und das hydraulische Getriebe nicht in einem Maschinen-drehgestell unter, sondern im Wagenkasten. Das TEE-Zeitalter begann zum Sommerfahrplan 1957, gut zwei Monate nach Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG). Für vier der zehn am 2. Juni 1957 eingerichteten Verbindungen stellte die DB die Fahrzeuge:

TEE 31/32 „Rhein-Main“
Frankfurt (M) – Köln – Amsterdam
TEE 75/74 „Saphir“
Dortmund – Köln – Bruxelles M/N –
Oostende
TEE 78/77 „Helvetia“

Hamburg-Altona – Hannover –
Frankfurt (M) – Basel – Zürich
TEE 168/185 „Paris-Ruhr“
Dortmund – Köln – Paris Nord

Alle von der DB gefahrenen TEE-Kurse waren vom Ft-Netz her vertraut. Das galt zunächst auch für die eingesetzten Fahrzeuge, denn termingerecht verfügte die DB nur über eine VT 11.5-Garnitur. Kurzerhand schmückte sie mehrere VT 08.5 und mindestens einen VT 07.5 mit dem TEE-Emblem. Als Erstes übernahmen siebenteilige VT 11.5-Triebzüge ab 15. Juli 1957 den „Saphir“, bis Ende des Jahres dann die anderen DB-Leistungen. Gelegentlich halfen auch danach VT 08.5 oder VT 07.5 im TEE-Verkehr aus. Von den ausländischen TEE-Läufen wurden in der Startphase drei mit Triebzügen der NS/SBB und drei mit Trieb-/Steuerwagen-Einheiten der SNCF bestritten. Erst im zweiten Halbjahr kamen zwei mit Doppeltriebwagen der FS gefahrene TEE-Leistungen hinzu, ferner eine weitere der SNCF. Die Namen und Laufwege der nicht den DB-Bereich berührenden Verbindungen seien hier außen vorgelassen.

Erwähnung verdient aber der Einsatz französischer und italienischer TEE-Züge auf Bundesbahngebiet: Ab 3. Oktober 1957 ergänzte das mit RGP-825-Einheiten der SNCF verkehrende Zugpaar TEE 155/190 „Parsifal“ auf der Route Paris Nord – Köln – Dortmund den gegenläufig fahrenden „Paris-Ruhr“. Ab 15. Oktober 1957 überquerten ALN-Doppeltriebwagen der FS als TEE 75/76 „Mediolanum“ zwischen München und Mailand auf der Brennerroute die Alpen.



Der TEE „Mediolanum“ verband ab 1957 München und Mailand. Ein FS-ALn 442/448 steht 1957 in München Hbf zur Abfahrt bereit. FOTO: DB/SAMMLUNG RAMPF





Die Fahrgäste der TEE-Züge wurden von Hostessen betreut (VT 11 5002 als TEE „Rhein-Main“ Frankfurt – Amsterdam beim Zwischenhalt in Koblenz).

FOTO: REINHOLD PALM

zusammen mit ehemaligen Dienst-Triebwagen der US Army (drei VT 04.1 und zwei VT 06.1) im Rahmen eines 1958 vereinbarten Tauschgeschäfts im Frühjahr 1959 zur Deutschen Reichsbahn in der DDR.

Den VT 04 101 hatte die Deutsche Bundesbahn bereits im Dezember 1955 ausgemustert, den VT 04 000 im Juni 1957. Zum Sommerfahrplan 1958 übernahmen die vier noch für den Zivilverkehr verfügbaren VT 06.1 für gut ein Jahr die bisher mit Dieselloks der Baureihe V 200 bespannten F-Züge „Dompfeil“, „Germania“ und „Sachsenroß“ zwischen Bonn/Köln und Hannover. Im November 1959 schieden auch sie aus dem Bestand, die beiden zuletzt nur als Betriebsreserve vorgehaltenen VT 07.5 erst im Juli 1960. Die Schnelltriebwagen-Gruppe „Rheinblitz“ wurde zum Sommerfahrplan 1959 aufgelöst, das in „Hans Sachs“ umgetaufte Zugpaar F 38/37 blieb den VT 08.5 erhalten. Der blau lackierte VT 06 106 diente noch bis Juni 1963 dem Botschafter der USA als Salontriebwagen.

Innovativ, repräsentativ und hochkomfortabel waren die ab April 1952 in Dienst gestellten VT 08.5. Ihre halbkugelige

ge Kopfform galt als aerodynamisch ideal, zudem entsprach ihr Stromlinien-Design dem Zeitgeschmack der Wirtschaftswunderjahre. Dank Konstruktion der Wagenkästen als selbsttragende Röhre und dieselhydraulischer Kraftübertragung reduzierte sich das Leergewicht gegenüber dem der diesel-elektrischen Vorkriegs-SVT erheblich. Die Höchstgeschwindigkeit legte man anfangs auf 120 km/h fest. Mit nur einer 1000-PS-Maschinenanlage erreichten die dreiteiligen Grundeinheiten – bestehend aus Motorwagen (Triebkopf), Mittel- und Steuerwagen – problemlos aber auch die später zulässige Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Vier- und fünfteilige Triebzüge liefen mit zwei Motorwagen.

Die 1952 gelieferten acht Einheiten (ergänzt um einen Reserve-VT plus zwei Mittelwagen) gelangten ohne lange Erprobung in den Plandienst. Zu den erwähnten FT-Leistungen als „Münchner Kindl“ und „Rhein-Isar-Blitz“ kamen im gleichen Jahr die neu eingerichteten FT-Kurse „Roland“ (FT 44/43) zwischen Bremen und Basel sowie „Schauinsland“ (FT 46/45) zwischen Frankfurt und Basel hinzu. Nach Auslieferung der ersten Bauserie durch MAN, DÜWAG und weite-



SNCF-Triebwagen vom Typ RGP 825 als TEE 155 „Parsifal“
Paris – Dortmund in Essen Hbf (1959).

FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

re Waggonbaufirmen standen Mitte 1953 bereits 13 Grundeinheiten zur Verfügung. Bis Ende 1954 folgten noch sechs Motorwagen und bis 1955 sieben Mittelwagen, um vermehrt längere Garnituren bilden zu können.

Mit den in Dortmund Bbf, Frankfurt-Griesheim und Hamburg-Altona stationierten VT 08.5 weitete die Bundesbahn das FT-Netz bis 1954 in beachtlichem Umfang auch um internationale Verbindungen aus. Der „Saphir“ (FT 75/74) verband Dortmund über Brüssel mit Oostende und der „Paris-Ruhr“ (FT 168/185) Dortmund mit der französischen Kapitale. Der Laufweg des „Helvetia-Expres“ (FT 78/77) erstreckte sich nunmehr von Hamburg-Altona über Frankfurt (Main) und Basel bis Zürich. Der Laufweg des zwischen Frankfurt (Main) und Dortmund verkehrenden „Rhein-Main“ (FT 31/32) wurde 1956 bis in die niederländische Metropole Amsterdam verlängert.

Zum Sommerfahrplan 1957 wurden „Helvetia“, „Paris-Ruhr“, „Rhein-Main“ und „Saphir“ in TEE-Züge umgewandelt, doch zunächst weiterhin mit VT 08.5 gefahren. Nach und nach gingen die Leistungen bis Ende 1957 auf fabrikneue VT 11.5 über. Dafür errangen die VT 08.5 Anfang Juni 1958 die Alleinherrschaft in der Rheinblitz-Gruppe. Außer den genannten gab es in den fünfziger Jahren noch weitere, teils kurzlebige Einsätze der „Eierkopf-Triebwagen“ im F-Zug-Verkehr. Hier nur so viel: Im August 1959 ersetzten dem Bw Köln-Nippes zugeteilte VT 08.5 die VT 06.1 in den erwähnten Ft-Kursen zwischen Bonn/Köln und Hannover, aber zum Sommerfahrplan 1962 wurde die sogenannte Germania-Gruppe aufgelöst. Dies und die gleichzeitig erfolgte Umstellung der Ft-Leistungen „Hanseat“ Kiel – Köln und „Hans Sachs“ Dortmund – München auf lokbespannte Garnituren bedeutete für die VT 08.5 einen Karriereknick.

Enge Verwandte der VT 08.5 waren die von 1953 bis 1957 gelieferten VT 12.5. Zwar für den Bezirks- und Städte-schnellverkehr bestimmt und weniger komfortabel, erlangten sie auch internationalen Ruhm. Ab Sommerfahrplan 1954 setzte das Bw Hamburg-Altona fährtaugliche Einheiten als DT 141/142 „Kopenhagen-Expres“ auf der Route via Großenbrode Kai – Gedser ein.

V 200 und VT 12.5 zogen 1953 die Besucher der Deutschen Verkehrsausstellung in München in ihren Bann. Min-

destens ebenso faszinierten die Gliedertriebzüge VT 10 501 „Senator“ (Hersteller Linke-Hofmann-Busch) und VT 10 551 „Komet“ (Hersteller Wegmann), deren Vorbauten an die Nasen damals moderner Propellerflugzeuge erinnerten.

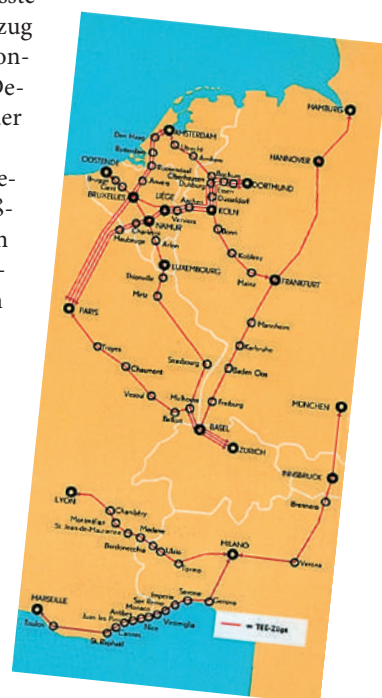
Franz Kruckenberg, geistiger Vater des „Schienenzeppelins“, hatte an der Entwicklung der Züge entscheidenden Anteil. Auch in den 1938 gebauten Kruckenberg-Schnelltriebwagen (SVT 137 155) waren Erfahrungen aus dem Luftfahrtsektor eingeflossen. Selbstredend knüpfte das von Kruckenberg geleitete Konstruktionsbüro daran an und entwarf die beiden VT 10.5 konsequent nach Leichtbauprinzipien. Die Wagenkästen wurden im Wesentlichen in Schalenbauweise aus Aluminiumlegierungen gefertigt, die Stirnpartien der Endwagen strömungsgünstig gestaltet. Der siebenteilige Tageszug „Senator“ erhielt Einachslaufwerke, auf denen jeweils die Enden von zwei Wagengliedern ruhten. Dagegen verpasste man dem achteiligen DSG-Nachtzug „Komet“ Jakobs-Drehgestelle.

Das Dienstgewicht der Triebzüge ließ sich auf sensationell niedrige Werte beschränken: auf 104 t beim 96,7 m langen VT 10 501 und auf 122 t beim 108,9 m langen VT 10 551. Um die Garnituren auf 120 km/h zu bringen, genügten vier Lkw-Fahrmotoren (zwei pro Maschinenwagen) mit je 160 PS. Durch Aufladung auf je 210 PS gesteigert, ermöglichten sie die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h. Lauftechnisch waren die Züge dafür ausgelegt, zugelassen blieben sie für Tempo 120.

Die klimatisierten Großräume des Tageszuges bestachen durch ihr elegantes Interieur. Platz nahmen die Reisenden in äußerst bequemen, vis-à-vis angeordneten Einzelsesseln. Speisen und Getränke wurden auf Zwischentischen serviert. Der ebenfalls klimatisierte Nachtzug bot luxuriöse Bettabteile, Liegesitze und eine Bar.

Der VT 10 501 verkehrte von Mai 1954 bis Ende 1956 zeitweise als Ft 42/41 „Senator“ zwischen Hamburg und Frankfurt. Vor allem krankte er an unbefriedigenden Laufeigenschaften der Einachslaufwerke; im Juni 1959 wurde er ausgemustert. Mit größerer Zuverlässigkeit verband der VT 10 551 ab Mai 1954 als Ft 50/49 „Komet“ im Nachtsprung dreimal wöchentlich Hamburg mit Basel, zum Sommerfahrplan 1955 verlängerte man den Laufweg bis Zürich. Die Umstellung des „Komet“ auf einen lokbespannten Zug mit Autotransportwagen veranlasste die DB, den Nacht-Gliederzug ab Juni 1958 nur noch für Sondereinsätze vorzusehen. Im Dezember 1960 schied auch der VT 10 551 aus dem Bestand.

Der Einsatz beider Gliederzüge stellte einen Großversuch dar. Die im extremen Leichtbau gewonnenen Erkenntnisse kamen auch den neuen VT 11.5 zugute. Im lauftechnischen Teil griff man jedoch auf das Konzept des VT 08.5 mit Einzeldrehgestellen zurück. □



Das TEE-Netz im Winterfahrplan 1957/58.

ABB.: SAMMLUNG
BERMEITINGER

Die Eisenbahn im XL-Format

Weitere Bände aus der Edition XL



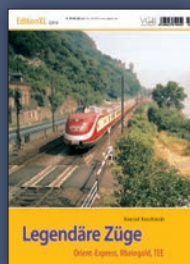
Die DB in den 1950ern,
1960ern und 1970ern
Best.-Nr. 601501



Neubau-Eloks
der DB
Best.-Nr. 601502



Erz, Stahl und
Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legenden
der DB
Best.-Nr. 601603



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



Die letzten
Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702



Kult-Dieselloks der DR
Best.-Nr. 601801

EditionXL

NEU






Baureihen

50, 52 und 42

Güterzug-Dampflokomotiven mit
der Achsfolge 1'E der DRG, DB und DR

Horst J. Obermayer
Manfred Weisbrod
Hans Wiegard

1937 beschloss die Deutsche Reichsbahn, eine Schleppenderlok für den Güterzugdienst auf Haupt- und Nebenbahnen zu beschaffen. Man entschied sich für die Achsfolge 1'E. Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs sollten die Produktionszahlen drastisch erhöht werden. Die Konstruktion der Baureihe 50 wurde deshalb vereinfacht und als Baureihe 52 bezeichnet. Bis Kriegsende wurden von beiden Baureihen insgesamt knapp 9400 Exemplare gefertigt. 1944 begann die Produktion der „schweren Kriegslok“ der Baureihe 42, auch sie eine Zweizylinderlok mit der Achsfolge 1'E, jedoch etwa 10 % leistungsfähiger und wegen ihres höheren Gewichts nur für den Einsatz auf Hauptstrecken geeignet. Dieser Sammelband, entstanden aus den renommierten Sonderausgaben des Fachmagazins „Eisenbahn-Journal“, dokumentiert Technik und Einsatz der drei Baureihen. Aufgrund ihrer hohen Stückzahl waren sie zur Dampflokzeit von herausragender Bedeutung für den Güterzugdienst in beiden deutschen Staaten.

Best.-Nr. 601802

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

je nur
€ 19,95



www.facebook.de/vgbahn

VGB

[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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





Das sommerliche Motiv mit der 086 132 vor dem GmP von Neumarkt/Opf nach Beilngries wurde 1972 fotografiert. Der unüblich hohe Bahnsteig des Haltepunkts Neumarkt-Hasenheide mutet fast britisch an, während Straße, die Laternen, Telegrafmasten und der VW Bulli – damals noch ein klassisches „Speditionsfahrzeug“ – deutlich den Duft der frühen 1970er Jahre versprühen.

FOTO: L. NILSSON/SAMMLUNG GERECHT



Die vier Tage zuvor abgenommene E 18 31 des Bw Leipzig West brachte am 9. Juni 1958 den Eröffnungszug aus Dessau nach Leipzig.

FOTO: SAMMLUNG H.-J. LANGE

ELEKTROTRAKTION DER DR

Wieder elektrisch über den Mitteldeutschen Ring

Vor 60 Jahren schloss die DR mit der Wiederelektrifizierung der wichtigsten Strecken des „Mitteldeutschen Rings“ die erste Etappe ihres Elektrifizierungsprogramms ab. Doch bereits Jahrzehnte zuvor wurde auf diesen Strecken ein elektrischer Zugbetrieb durchgeführt. Der Beitrag beschreibt dessen wechselvolle Geschichte

TEXT: PETER GLANERT

Zur Erprobung der elektrischen Traktion im Fernbahnbetrieb legte die Königlich-Preußische Staatsbahn nach Ablehnung anderer Strecken durch das Kriegsministerium im zweiten Halbjahr 1909 die als strategisch unbedeutend eingestufte Flachlandstrecke Dessau-Bitterfeld fest. Spätere Verlängerungen nach Magdeburg und Leipzig/Halle wurden dabei von Anbeginn in die Betrachtungen einbezogen. Im Sommer 1910 erreichten die Fahrleitungsbauer von Bitterfeld aus Dessau, und am 18. Januar 1911 fuhr die erste Ellok auf der 25,6 km langen Strecke.

Mit Beginn des Ersten Weltkriegs wurde die Elektrifizierung eingestellt und weite Teile der Ausstattung mussten zur Rohstoffgewinnung demontiert werden. Der Wiederaufbau in der Weimarer Republik begann in Leipzig, wo 1921 für erste Streckenabschnitte der Strom eingeschaltet wurde. Die weitere Wiederherstellung verlief aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung – Inflation, Weltwirtschaftskrise – jedoch sehr schleppend und es dauerte bis 1935, bis der Ring geschlossen war.

Damit betrieben die beiden mitteldeutschen Direktionen Halle (S.) und Hannover ein elektrifiziertes Netz mit 314,87 km Streckenlänge und eine mit Fahrleitung überspannte Gleislänge von 1.016 km.

Nach der kriegsbedingten Einstellung des elektrischen Betriebs im April 1945 fuhr seit dem 19. Juli 1945 zwischen Leipzig und Sachsenhof wieder mit Elloks bespannte Züge. Nach Reparatur der Saalebrücke bei Calbe und Beseitigung der größten Kriegsschäden in Magdeburg konnte ab dem 6. Oktober 1945 zwischen Leipzig und Magdeburg Hbf (über Halle) wieder ein durchgehender elektrischer Zugbetrieb durchgeführt werden. Auf dem anderen Streckenast des Rings wurde im Dezember 1945 der Betrieb bis Zerbst wieder aufgenommen. Für den 15. April 1946 war die Betriebseröffnung auf dem Streckenabschnitt Zerbst-Magdeburg geplant, womit der Mitteldeutsche Ring wieder vollständig elektrisch befahrbar gewesen wäre.

Am 29. März 1946 befahl die sowjetische Besatzungsmacht die Einstellung des elektrischen Betriebs. Ab April 1946 mussten das Kraftwerk in Muldenstein, die Unterwerke sowie Bahnstromfern- und Fahrleitungsanlagen gemäß dem SMAD-Befehl Nr. 95 demontiert und gemeinsam mit den elektrischen Triebfahrzeugen als Reparation an die UdSSR abgeführt werden. Auch musste auf zahlreichen Strecken das zweite Gleis demontiert und als Kriegsreparation in die UdSSR abgeliefert werden.

Dort wusste man mit dem Demontagegut nichts Brauchbares anzustellen. Bisher fuhren die Sowjetischen Staatsbahnen aufih-

Am 19. Januar 1911 stand die badische A1-1 mit dem Eröffnungszug nach Bitterfeld abfahrtsbereit im Bf Dessau.

FOTO: SIEMENS-ARCHIV, SAMMLUNG P. GLANERT



ren elektrifizierten Strecken mit Gleichspannung, und nach den Erfolg versprechenden Untersuchungen mit 50 Hz in Frankreich richtete sich das Interesse für zukünftige Elektrifizierungen in der UdSSR auf dieses Stromsystem.

DAMPFLOK- UND KOHLEMANGEL

Der Mangel an Dampflokomotiven und Lokomotivkohle veranlasste schon 1947 die Hauptverwaltung der DR, Untersuchungen zum Neuaufbau der Elektrotraktion anzustellen. Hoffte man anfangs dabei noch auf die Unterstützung von westdeutscher Seite, sollte dies die politische Entwicklung Deutschlands in den kommenden Jahren verhindern. Es sollten noch weitere acht Jahre vergehen, bis in der DDR der elektrische Zugbetrieb wieder aufgenommen werden konnte.

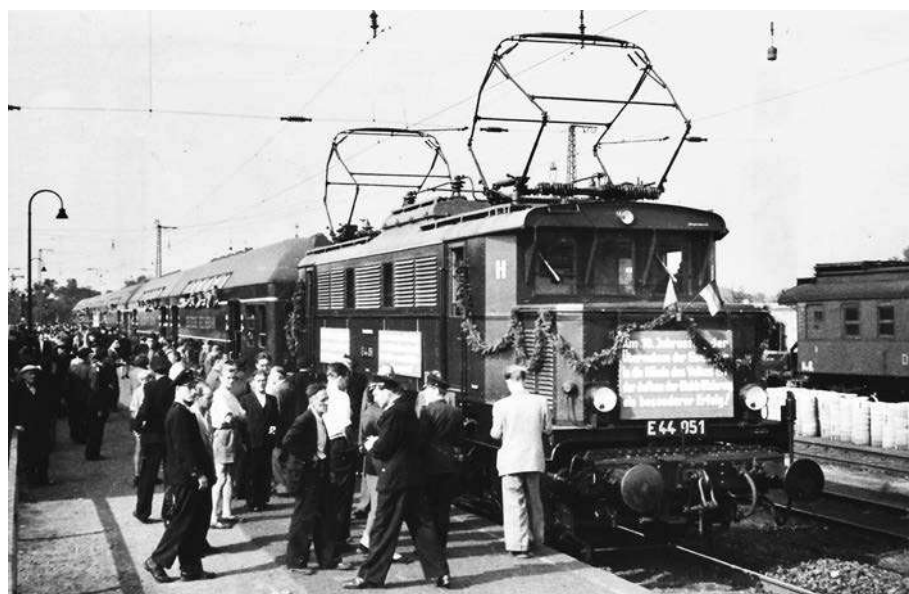
Da es in der UdSSR nicht möglich gewesen war, eine Strecke mit dem deutschen Bahnstromsystem von 16⅔ Hz weder auf-



Zahlreiche Materialien aus dem Rückfürgut lagerten im Winter 1952/1953 ungeschützt im Gelände des Kraftwerks Muldenstein.

zubauen noch zu betreiben, schwand sehr schnell das weitere Interesse an den aus Deutschland deportierten Ausrüstungen und Lokomotiven. Wissend von diesen Vorgängen bemühte sich die DR seit 1950 um die Wiedererlangung des Demontageguts aus der UdSSR.

Nach monatelangen internen Streitereien zur zukünftigen Systemfrage, die fast zum



1. September 1955: Der Eröffnungszug mit E 44 051 erreichte soeben den Bahnhof Köthen.

FOTOS: HISTORISCHE SAMMLUNG DER DB AG (2)

Der „Mitteldeutsche Ring“

Im mitteldeutschen Industriegebiet existieren zwei in Nord-Süd-Richtung nahezu parallel verlaufende Strecken zwischen Leipzig Hbf und Magdeburg Hbf. Dabei führt vom Leipziger Kopfbahnhof die eine über Halle und Köthen, die andere über Bitterfeld und Dessau zum Magdeburger Durchgangsbahnhof. Während die Strecke über Halle in den Magdeburger Hbf aus südlicher Richtung einmündet, erreicht ihn die andere aus nördlicher Richtung.

Zu diesen Strecken gehörten zahlreiche Güter- und Rangierbahnhöfe, die einen umfangreichen Verkehr zu bewältigen hatten. Allein im Leipziger Raum sind dies die drei großen Rangierbahnhöfe in Wahren, Schönefeld und Engelsdorf sowie der unmittelbar neben dem Hauptbahnhof angesiedelte Magdeburg-Thüringer Bahnhof, der hauptsächlich dem Ladungs- und Stückgutverkehr diente.

Im halleschen Bahnknoten befand sich der seinerzeit größte Güterbahnhof der Reichsbahn, der sich parallel zu den auf den halleschen Hbf zulaufenden Hauptstrecken über eine Länge von nahezu 5 km erstreckte. Weitere große Rangierbahnhöfe lagen in Bitter-



Auf der Südseite des halleschen Güterbahnhofs herrschte im Jahre 1938 ein lebhafter Betrieb. Im Hintergrund die Berliner Brücke, die das gesamte Bahngelände überspannte.

feld, Roßlau, Magdeburg-Rothensee, Magdeburg-Buckau und Köthen. Die Bedeutung dieser Bahnhöfe wird dadurch unterstrichen, dass alle

nahezu vollständig elektrifiziert waren und sich an fast allen Standorten Bahnbetriebswerke mit Ellokbeheimatung befanden.

Abbruch der Verhandlungen mit der UdSSR geführt hatten, konnte am 18. März 1952 in Moskau ein Abkommen über den Rückkauf von zwei Kraftwerken, diversen Unterwerkssastrüstungen, 186 elektrischen Lokomotiven und 76 Viertelzügen sowie 23 Gleichrichtern (in halbbeschädigtem Zustand) für die Berliner S-Bahn unterzeichnet werden. Am 13. Mai 1952 trafen die ersten Bahnausrüstungen aus der UdSSR im deutsch-polnischen Grenzbahnhof Frankfurt an der Oder ein. Die dafür zu erbringende Gegenleistung zur Lieferung von 355 Ganzmetallwagen, 3. Klasse, sollte noch 1952 beginnen und bis 1954 abgeschlossen sein.

Die ersten Planungen der DR zur Verwendung der zurückkehrenden Ausrüstung sahen die Elektrifizierung von rund 1.000 Streckenkilometern vor, wobei die Elektrifizierungsarbeiten auf den Strecken des „Mitteldeutschen Rings“ beginnen sollten. Am 9. April 1952 legte die Generaldirektion der DR den Termin für die Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebs auf den 1. September 1953 fest. Zu diesem Zeitpunkt sollte im Bauabschnitt 1952/53 der elektrische Zugbetrieb auf der 34,2 km langen Strecke Bitterfeld–Dessau–Roßlau Gbf aufgenommen werden. Zur Umsetzung des Vorhabens hätten rund 300 Gleiskilometer (also rund die neunfache Länge der Strecke) elektrifiziert werden müssen. Der noch eingleisig betriebene Streckenabschnitt Wolfen–Dessau sollte bis dahin wieder das zweite Gleis erhalten.

Mit Elektrifizierung der ersten Strecke sollte das Raw Dessau, in dem die Aufarbeitung der Rückführlokomotiven vorgesehen war, Anschluss an das Fahrleitungsnetz zur Lokomotivprobung erhalten.

Folgen sollten im Bauabschnitt 1954 die Strecken Bitterfeld–Leipzig, Güterring Leipzig, Leipzig–Halle und für den Bauabschnitt 1955 waren Dessau/Roßlau–Biederitz–Magdeburg Hbf, Magdeburg Hbf–Magdeburg-Rothensee Vbf, Magdeburg-Rothensee Vbf–Abzw Elbebrücke, Magdeburg Hbf–Magdeburg-Buckau–Köthen–Halle zur Ausrüstung mit Fahrleitung vorgesehen. Damit wäre der „Mitteldeutsche Ring“ wieder elektrifiziert gewesen.

PLANUNG AUF DEN KOPF GESTELLT

Die Planwirtschaft der DDR stellte diese Planungen aber sehr schnell auf den Kopf, denn der Ministerrat der DDR beschloss im Dezember 1952, das Raw Dessau fortan zum Zulieferwerk für die in der DDR wieder aufzubauende Flugzeugindustrie umzufunktionieren. Die Aufarbeitung der Elloks sollte deshalb im stark zerstörten Raw Magdeburg-Buckau stattfinden. Da nun das Raw Magdeburg-Buckau, ggf. sogar ein dort neu zu errichtendes Ausbesserungswerk, für die Instandsetzung der Maschinen vorgesehen wurde und zur Lokerprobung ein direkter Anschluss an das elektrifizierte Streckennetz erforderlich war, beschloss die DR am 20. Januar 1953, jetzt die Elektrifi-

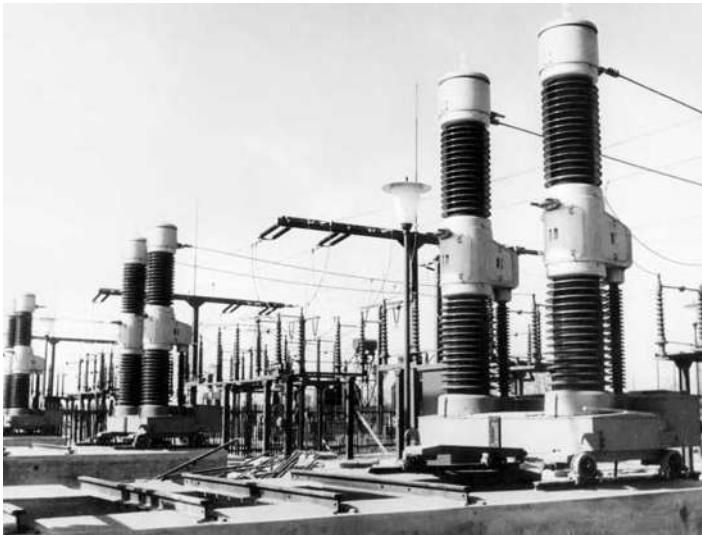
zierung der Strecke Leipzig–Halle–Magdeburg zugunsten der bereits in der Planung befindlichen Strecke Leipzig–Bitterfeld–Dessau–Roßlau Gbf durchzuführen.

Da in der Planwirtschaft alles bilanziert war, erwies sich somit die bereits genehmigte, an den vorgelegten Entwurf gebundene Finanzierung als hinfällig, d. h., es waren weder Geld noch Material zur Durchführung des geänderten Projektes vorhanden. Die nun als Bauabschnitt I bezeichnete Teilstrecke Halle–Schönebeck musste durch Kredite vorfinanziert werden, wobei die Kontingente für die wichtigsten Baumaterialien, wie z. B. Stahl, weiterhin fehlten. Gleichzeitig unternahm die DR verstärkte Bemühungen, den benötigten Fahrdrabt im Tausch gegen Elloks von der DB zu erhalten. Das Hin und Her zwischen den vielen staatlichen Stellen und der DR gipfelte darin, dass der Ministerrat befürchtete, das für die Elektrifizierung erforderliche Material könnte ggf. eine Umstellung des gesamten DDR-Volkswirtschaftsplans zur Folge haben.

Mitten in der Projektierungsphase zur Elektrifizierung der Strecke Halle–Magdeburg führten die Ereignisse des 17. Juni 1953 zum abrupten Abbruch des Luftfahrtprogramms der DDR, und mit Wirkung vom 1. Juli 1953 ging das Raw Dessau wieder in die Rechtsträgerschaft der DR über. Jetzt sollten, wie ursprünglich vorgesehen, die Elloks wieder in Dessau aufgearbeitet werden. Um weiteren Planungsverzug zu vermeiden, sollte im Rahmen des nun neu



Das im Bf Jeßnitz aufgestellte fahrbare Unterwerk speiste interimweise bis zur Inbetriebnahme des Schaltpostens Bitterfeld die Strecke Roßlau – Dessau – Bitterfeld (– Leipzig).



Im November 1958 erfolgte die erste Teil-Inbetriebnahme des Uw Leipzig-Wahren mit vorerst zwei 6,5-MVA-Umspannern.



In Leipzig Hbf wurde am 19. November 1958 die E 04 03 mit ihrem Sonderzug anlässlich der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs nach Halle verabschiedet. FOTOS: HISTOR. SAMMLUNG DER DB AG (4)

festgelegten 1. Bauabschnitts die Elektrifizierung der Strecke Leipzig–Halle–Magdeburg einschließlich des Leipziger Güterringes stattfinden. Somit konnte das Raw Dessau eine Fahrleitung direkt vor dem Werk vorläufig nicht erhalten.

Einen positiven Aspekt hatten die geänderten Elektrifizierungsplanungen. Auf der 1933/34 in Einzelmastbauweise und mit Seilquertragwerken ausgerüsteten Strecke Halle–Magdeburg konnten bei der Wiederelektrifizierung zahlreiche der nach 1946 verbliebenen Mastfundamente wiederverwendet werden. Nach Abstemmen der Betonkappen wurden die neuen Fahrleitungsmasten an die verbliebenen Maststümpfe angeschweißt.

Mit erheblicher Verzögerung gelang es, die Fahrleitungsanlage zwischen Halle und Köthen bis zur Jahresmitte 1955 fertigzustellen. Gleichlaufend waren das Kraftwerk Muldenstein, das Unterwerk Köthen und die 60-kV-Bahnstromfernleitung wieder aufgebaut worden, wobei ebenfalls zahlreiche Schwierigkeiten zu überwinden waren.

Am 27. Juli 1955 gelang es, probeweise den elektrischen Betrieb auf dem Streckenabschnitt Halle–Köthen aufzunehmen. An diesem Tag wurden im Kraftwerk Muldenstein die erste fertiggestellte 11,3-MW-Bahnmaschine Nr. 5 angefahren, die Bahnstromleitung zum Uw Köthen zugeschaltet und das dort aufgestellte fahrbare Unterwerk (fUw) sowie die Fahrleitungen einiger Bahnhofsgleise unter Spannung gesetzt. Unter Beteiligung zahlreicher Prominenz sollten sich die von Dessau nach Köthen überführten E 44 045 und 051 mit eigener Kraft auf den Bahnhofsgleisen wieder bewegen. Nach den ersten erfolgreich verlaufenen Fahrten beförderten die E 44 045 den Triebwagen Erwin Kramers und die E 44 051 den neu aufgebauten Messwagen für elektrische Lokomotiven der FVA Halle von Köthen zum halleischen Hauptbahnhof.

Die offizielle Inbetriebnahme der 35,9 km langen elektrifizierten Strecke zwischen Halle und Köthen fand am 1. September 1955 statt. Am 29. Dezember 1955 gelang es noch, die 35,1 km lange Verlängerung von Köthen bis Schönebeck unter Spannung zu setzen; die Betriebsaufnahme erfolgte am 10. Januar 1956. Die für 1955 geplante Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs bis Magdeburg-Buckau Vbf wurde damit jedoch nicht erreicht. Erst am 27. September 1956 konnten die Güterzuggleise zwischen Schönebeck und Magdeburg-Buckau Vbf einschließlich der umfangreichen Gleisanlagen auf dem Rangierbahnhof selbst eingeschaltet und drei Tage später in Betrieb genommen werden.

Mit der Inbetriebnahme der Reisezuggleise zwischen Schönebeck und Magdeburg Hbf (15,0 km) und der Güterzugstrecke



Am 21. Mai 1964 kam E 04 23 mit ihrem Wendezug aus Leipzig und erreichte kurz darauf den halleschen Hauptbahnhof. Ab Februar 1966 wurde der Zug mit einer E 11 des Bw Halle P bespannt. FOTO: HISTOR. SLG DER DB AG

von Magdeburg-Buckau Vbf bis zum Hauptbahnhof (4,8 km) war am 12. Januar 1957 das von Halle aus 86,1 km entfernte Ziel Magdeburg erreicht.

Weitere Abweichungen von der ursprünglichen Planung kündigten sich an. Nun sollte nicht mehr im Anschluss an die fertiggestellte Strecke Magdeburg–Halle die Fortführung nach Leipzig elektrifiziert werden, denn zur Energieversorgung dieser Strecke hätte in Leipzig-Wahren ein weiteres Unterwerk einschließlich der von Muldenstein dorthin führenden Bahnstromfernleitung errichtet werden müssen. Zu diesem Zeitpunkt wurde gerade eine Versuchsanlage mit statischen Umrichtern erprobt, die ihre Energie aus der öffentlichen Landesversorgung beziehen und in Bahnstrom 16 ⅔ Hz umrichten sollte. Da erst die Bewährung der Anlage abzuwarten war, wurden aus diesem Grund die Planungen zur Elektrifizierung der Strecke Halle–Leipzig zurückgestellt. Eine wohl überlegte Entscheidung, denn sollte sich die Anlage bewähren, dann könnte zukünftig auf die kostenintensiven Unterwerke einschließlich der zu ihnen führenden Fernleitungen verzichtet werden.

Um bei der weiteren Streckenelektrifizierung keinen Stillstand zu verursachen, bot es sich an, vorerst die großen Rangierbahnhöfe Roßlau und Bitterfeld mit der sie verbindenden Strecke über Dessau zu elektrifizieren. Mit der anschließenden Weiterführung nach Leipzig hätten die dortigen Rangierbahnhöfe Leipzig-Wahren und Engelsdorf Anschluss an das elektrifizierte Netz erhalten.

Die Strecke Roßlau–Bitterfeld bot aus Sicht der Energieversorgung keine Schwierigkeiten. Der Wiederaufbau des an dieser Strecke liegenden Uw Marke war ohnehin nicht vorgesehen, aber im Bf Jeßnitz konnte das inzwischen im Uw Köthen nicht mehr benötigte fahrbare Unterwerk (fUw) aufgestellt und an die hier kreuzende, zum Uw Köthen führende Bahnstromfernleitung angeschlossen werden. Gleichzeitig bot sich die Möglichkeit, das Raw Dessau an das Fahrleitungsnetz anzuschließen.

1957 begannen die Arbeiten zur nunmehr dritten Elektrifizierung zwischen Roßlau/Dessau und Bitterfeld. Auf dieser Teilstrecke wurde der elektrische Betrieb am 17. März 1958 aufgenommen, die Fortsetzung bis Leipzig folgte am 9. Juni 1958. Am 31. Oktober 1958 wurde der elektrische Betrieb auf dem 8,9 km langen Abschnitt des nord-östlichen Leipziger Güterrings zwischen Leipzig-Mockau und Engelsdorf eingeführt. Damit war neben der seit Januar 1957 durchgehend elektrifizierten Strecke Halle–Magdeburg ein zweites Inselnetz zwischen Roßlau/Dessau und Leipzig entstanden.

Die ab Anfang 1956 vorgesehene Praxiserprobung der Umrichteranlage verzögerte sich. Erst 1957 konnte der Aufbau der Versuchsanlage in Muldenstein erfolgen. Um die nun anstehenden Planungen für ein in Leipzig-Wahren doch noch zu errichtendes Uw nicht weiter zu verzögern, wurde am 23. Mai 1956 entschieden, den dringend benötigten Einspeisepunkt für den zu elektrifizierenden Leipziger Knoten noch einmal als „klassisches“ Unterwerk in Leipzig-Wahren zu errichten.

UMRICHTERVERSUCHE GESCHEITERT

Um der Geschichte voranzueilen, sei an dieser Stelle eingefügt, dass die Umrichterversuche wegen zahlreicher technischer Probleme wieder eingestellt wurden. Die Hoffnungen, mit Hilfe der Umrichtertechnik zukünftig auf den umfangreichen Ausbau eines 110-kV-Bahnstromfernleitungsnetzes und den Bau weiterer Bahnkraftwerke verzichten zu können, hatten sich damit zerschlagen. Später konzentrierte sich die DR dann auf den Einsatz rotierender Synchron-Synchron-Umformer. Bis zur etwas verspäteten Inbetriebnahme eines für die Energieversorgung der Strecke von Bitterfeld nach Leipzig erforderlichen Schaltpostens in Bitterfeld am 27. September 1958 war das fUw in Jeßnitz für die Speisung der Strecke zuständig. Der Schaltposten erhielt die Energie über eine 15-kV-Freileitung direkt vom Kraftwerk Mulden-

stein. Nach dessen Inbetriebnahme speiste er bis zur Zuschaltung des Uw Leipzig-Wahren die Streckenabschnitte Roßlau–Bitterfeld und Bitterfeld–Leipzig.

Am 20. November 1958 erfolgte (einen Monat vorfristig) die offizielle Übergabe der 37,7 km langen Strecke Halle (S.) Hbf – Leipzig Hbf für den Reisezugverkehr. Den Eröffnungssonderzug hatte einen Tag zuvor die E 04 03 von Leipzig Hbf nach Halle Hbf befördert. Einen Monat später konnte von Leipzig aus über den Abzweig Halle Al der hallesche Güterbahnhof mit Elloks angefahren werden.

Mit der Inbetriebnahme des Uw Leipzig-Wahren änderte sich nochmals das Speisekonzept. Das Unterwerk übernahm die Speisung der Streckenabschnitte von Leipzig nach Halle und von Leipzig bis Rackwitz einschließlich des Leipziger Bahnknotens. Der Schaltposten Bitterfeld speiste die Strecke zwischen Rackwitz und Roßlau und das Uw Köthen die Strecke nach Halle einerseits und nach Magdeburg andererseits. Der Bahnknoten Halle konnte entweder vom Uw Köthen oder vom Uw Leipzig-Wahren über die Fahrleitung mit Energie versorgt werden.

Mit Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Halle und Leipzig waren die bisher elektrisch unabhängig voneinander betriebenen Strecken Halle–Magdeburg und Leipzig–Bitterfeld–Roßlau als die wichtigsten Bestandteile des Mitteldeutschen Rings mit einer Gesamtstreckenlänge von 222,7 km miteinander verbunden. Erst ab dem 6. April 1959 war elektrischer Betrieb auf dem nordöstlichen Teil des Leipziger Güterrings zwischen Leipzig-Wahren Vbf und Leipzig-Mockau (7,35 km) und weiter über den bereits elektrifizierten Abschnitt bis Engelsdorf möglich.

Dies bedeutet einen durchschnittlichen Jahreszuwachs von rund 74 elektrifizierten Streckenkilometern in drei Jahren. Auf den ersten Blick erscheint das dürftig; doch unter Berücksichtigung der ansatzweise geschilderten Umstände, die beinahe sogar zur Einstellung der Elektrifizierung geführt hatten, und der im mitteldeutschen Chemiebezirk

mit Fahrleitung zu überspannenden großen Rangierbahnhöfen in Magdeburg-Rothensee, Magdeburg-Buckau, Köthen, Halle, Leipzig-Wahren, Engelsdorf und Bitterfeld stellt dieser vor 60 Jahren erreichte Zwischenstand bei der Wiederelektrifizierung des mitteldeutschen Netzes eine Leistung dar, die trotzdem gebührend gewürdigt werden sollte.

Die ab 1959 durchgeführten Streckenelektrifizierungen führten von Halle nach Weißenfels mit dem Abzweig nach Mülcheln und von Leipzig nach Werdau, wobei letztere Strecke erstmals die Fahrleitung erhielt. Hier galt es, vordringlich die südlich von Leipzig angesiedelte Chemieindustrie und die Braunkohlengruben mit ihrem hohen Güterverkehrsaufkommen an das elektrifizierte Streckennetz anzuschließen. Die zuvor geschilderten Schwierigkeiten bei der Durchführung der Streckenelektrifizierung waren damit jedoch nicht überwunden. Vor allem die fehlende oder ungenügende Bereitstellung von Finanzen, Baumaterialien und Elektroenergie begleiteten das Elektrifizierungsprogramm weiterhin über die kommenden Jahre. Trotz aller widriger Umstände baute die DR langsam, aber stetig ihr elektrifiziertes Streckennetz aus, bis 1966 die Parteiführung einer weiteren Elektrifizierung zugunsten der Verdieselung vorläufig den Riegel vorschoob.

Für den noch fehlenden, bis 1946 elektrifizierten Abschnitt Roßlau–Magdeburg Hbf/Magdeburg-Rothensee Vbf des „Mitteldeutschen Rings“ hatten die 1952 durchgeführten Planungen eine Wiederelektrifizierung bis 1955 vorgesehen. Die ursprünglich nicht geplante Erstausrüstung der Strecke Halle–Magdeburg hatte alle weiteren Überlegungen zunichtegemacht. Die Strecke zwischen Roßlau und Biederitz (bei Magdeburg) erforderte einen über lange Zeit nicht vorgenommenen Investitionsaufwand. Außer dem kurzen Abschnitt zwischen dem Abzw Neeken und Zerbst war sie eingleisig bis Biederitz, ohne Oberbauverbesserungen und noch mit der alten

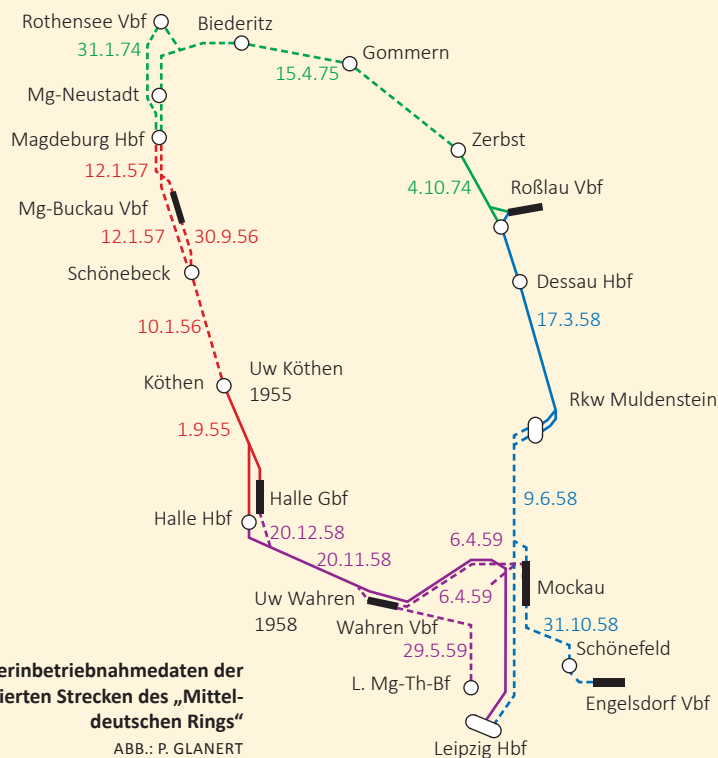
Herrenkrugbrücke über die Elbe vor Magdeburg. Die Aufnahme des elektrischen Betriebs verschob sich somit auf den 4. Oktober 1974 für den Abschnitt Roßlau–Zerbst und den 15. April 1975 für das Reststück Zerbst–Magdeburg.

Nachdem die Fahrleitung am 15. April 1975 Magdeburg erreicht hatte, verkehrten über die Strecke Leipzig–Dessau–Magdeburg auch etliche mit Elloks bespannte „Interzonenzüge“, wie hier der mit der 211 053 bespannte D 446 nach Köln. Die Lok war eine der vier mit einem orangefarbenen Versuchsanstrich versehenen Lokomotiven (211 052 bis 055).

FOTO: H.-J. LANGE

Wiederinbetriebnahmedaten der elektrifizierten Strecken des „Mitteldeutschen Rings“

ABB.: P. GLANERT



Heute sind die Strecken Leipzig–Halle–Bitterfeld und Leipzig–Bitterfeld–Dessau Bestandteil des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes, auf dem die silbernen Talent-2-Triebzüge der Baureihe 1442 der DB AG verkehren. □



– ANZEIGE –

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

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

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

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

**Die Mini-Messe mit
der Maxi-Auswahl
ganzjährig geöffnet**



Träume aus Weißblech unter
www.modelleisenbahn.com/second/



Rück(en)sichten im Mittelrheintal

FOTO UND TEXT: JOACHIM SEYFERTH

Ein schöner Rücken kann auch entzücken. Dies gilt insbesondere für die hohe Skulptur, die sich am Ende der Hafennole in Sankt Goarshausen den Touristen scheinbar in den Weg stellt, bevor sie nach kurzem Abstieg den Wasserspiegel des Rheins und sogar einen kleinen Strand erreichen. Sie gehört keiner Geringeren als der Loreley, die nicht etwa auf dem 132 Meter hohen Felsen thront und die Nacken der tief unten eigentlich mit den Wassern kämpfenden Schiffsleute sowie der nach ihr vergeblich ausschauenden Ausflügler verspannt, sondern die hinabgestiegen ist und jetzt dauerhaft und aus niedriger Warte die Aussicht auf das Mittelrhein-Städtchen mit dem charakteristischen Zollturm und der Burg Katz genießt. Genauso wie der Tourist, der an ihrer Flanke jetzt seine Digitalkamera gezückt hat, und genauso wie der andere Fotograf, der nur darauf gewartet hat, dass in der rechten Bildhälfte ein Zug ins Motiv fährt. Na ja, ein Güterzug wäre schöner gewesen, dafür heben sich die weißen und allgegenwärtigen FLIRT-Triebwagen der VIAS-Verkehrsgesellschaft jedoch gut vom Hintergrund ab.

Wie aber kam die 3,30 Meter hohe und fast eine Tonne schwere Bronzestatue der Loreley, die freilich auch in der noch attraktiveren Vorderansicht, dann aber aktuell wegen allerlei Gebüsch nur noch sehr schwer oder überhaupt nicht zusammen mit Zügen abzulichten ist, an die Spitze des Wintherhafens in Sankt Goarshausen? Gewiss ein schönes Plätzchen, doch ist ihr eigentlicher Platz nicht oben auf dem Felsen, wo sie der Sage nach ihr langes güldenes Haar pflegte und ehrbaren Schiffsmannschaften den Kopf verdrehte? Wie dem

auch sei, jedenfalls schrieb aus heutiger Sicht auch schon vor langer, langer Zeit, nämlich im Jahre 1969, die Gemeinde Sankt Goarshausen einen Wettbewerb zur plastischen und „leibhaftigen“ Darstellung der Loreley aus. Mehrere hundert Künstler aus aller Welt schickten ihre Vorstellungen und Entwürfe ein, die von einem übergroßen schwebenden Büstenhalter über einen riesigen Frauenmund und eine überdimensionale Harfe bis zu einem gigantischen Frauenbein als Aussichtsturm reichten. All dies gefiel den braven Rheinland-Pfälzern nicht, bis man auf den Vorschlag der russischstämmigen Künstlerin Natascha Alexandrova Prinzessin Jusopov stieß, deren Loreley-Figur aus Bronze schließlich in einer Kunstgießerei bei München gegossen und am 6. August 1983 feierlich an Sankt Goarshausen übergeben und eingeweiht wurde. Seitdem haben die unzähligen Rhein-Touristen ihren visuellen weiblichen Fixpunkt und das historische Frollein stellt hier unten für niemanden eine Gefahr mehr dar.

Seit kurzem gefährdet sind allerdings Fotografen, die nicht etwa tote Gegenstände wie eine solche Skulptur, ein Haus oder gar eine Lokomotive, sondern ein menschliches Lebewesen wie etwa unseren Touristen mit dem roten T-Shirt ablichten. Denn wiederhate eine neue und praxisfremde EU-Verordnung aus Straßburg und Brüssel zugeschlagen, die Ablichtungen von per Gesicht erkennbaren Personen als persönliche Daten einstuft und insbesondere wegen möglicher Verbreitung und Veröffentlichung aus „Verbraucher-schutzgründen“ daher genehmigungspflichtig macht – die viel diskutierte „Datenschutzgrundverordnung“, vor der

zurzeit selbst Fachjuristen kapitulieren. Aus Platzgründen kann darauf hier nicht weiter eingegangen werden, erwähnt sei im Zusammenhang mit diesem Bild nur noch, dass von dem Touristen bei erkennbarem Gesicht und somit zweifelsfreier „Identifizierung“ der Person vor (!) der Aufnahme eine schriftliche (!) Einverständniserklärung zur Ablichtung hätte eingeholt werden müssen, die sogar noch nach (!) einer Veröffentlichung widerrufen werden kann – mit allen rechtlichen Folgen...

Und weil dieses bürokratische und höchst verwirrende EU-Monster noch der erheblichen Justierung und praxisnahen Korrektur bedarf, muss uns dieses Thema nicht ernsthaft und weiter beschäftigen, zumal uns hier alle Protagonisten außer dem Zug ja auch den Rücken zukehren. Jedenfalls floss auch seit diesem Tag wieder viel Wasser den Rhein hinunter und unzählige Fotoapparate sowie kamerabestückte Mobiltelefone wurden und werden gezückt, um Erinnerungen an Landschaft und Leben festzuhalten. Und mittendrin die Loreley, die stoisch und gar felsenfest ihr Geheimnis für sich behält und von einem kleinen Grüppchen sogar dafür beneidet wird, rund um die Uhr neben allen vorbeiziehenden Schiffen auch keinen einzigen Zug links und rechts des Stroms zu verpassen – seit dem 6. August 1983. Damals fuhren hier noch die Schaltwerk-lärmenden Elektroloks der Baureihe 141, die so genannten „Knallfrösche“. Heute gilt genau diese Titulierung eher so manchen Bürokraten und ausrangierten Politikern, die – kaum ein Wunder – von so manchem vor allem in Straßburg und Brüssel verortet werden ... □

Was für ein Idyll: 1983 bis 1985
sorgten die Fahrten des „Fulda-
Werra-Express“, für den Eisenbahn-
freunde den T 162 der Bremervörde-
Osterholzer Eisenbahn erworben
hatten, für schon seinerzeit nostal-
gisches Flair – hier an der Wellblech-
Haltestellenbude in Schenksolz.
FOTO: AXEL JOHANSEN





Bad Hersfelder Zeitläufte

Inspiziert vom Wim-Wenders-Streifen „Im Lauf der Zeit“ zog es Axel Johanßen ab den 70ern in die reizvolle Landschaft des im deutsch-deutschen Grenzstreifen liegenden hessischen Kalireviers – und dort besonders zur Hersfelder Kreisbahn, die teils ehemalige DB-Fahrzeuge einsetzte

Die bis 1989 existierende Grenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik war sicher eine der unmenschlichsten Folgen des Zweiten Weltkrieges. Mit einer heute kaum noch nachvollziehbaren Rigorosität trennte sie Familien und Freunde ebenso wie Handelsbeziehungen, Kultur und Traditionen. In der Folge verarmten ganze Landstriche beiderseits der Demarkationslinie – auf der Ostseite, weil die Bevölkerung systematisch bespitzelt, schließlich umgesiedelt und die Region unbewohnbar gemacht wurde, auf der Westseite, weil den Menschen angesichts der nur noch in eine Richtung möglichen Geschäftsbeziehungen Kunden und Abnehmer „wegbrachen“ und so für ein Abwandern von Arbeitsplätzen und Arbeitskräften gleichermaßen sorgten. Um diesem Trend entgegenzuwirken, gab es in der Bundesrepublik die sogenannte „Zonenrandförderung“, die Städten und Gemeinden in einem bis zu 40 km der eigentlichen Grenze auf der Westseite vorgelagerten Gebietsstreifen zuteil wurde. Die buchstäblich amputierten Geschäftsbeziehungen gen Osten wurden durch diese Fördermittel zumindest teilweise kompensiert, die Abwanderungsbewegungen etwas abgemildert. Es entstand eine Art Biotop aus Orten und Landschaften, in dem die Zeit stehen geblieben war und die sogenannte „gute alte Zeit“ konserviert worden war.

Dass das Grenzgebiet trotz dieser Subventionierungen der allgemeinen Entwicklung stets hinterherhinkte, ist ein offenes Geheimnis. Wim Wenders berühmtes Roadmovie „Im Lauf der Zeit“ zeigt das schon 1976 auf eindrucksvolle Weise. Zusammen mit einem gleichfalls Eisenbahn-begeisterten Freund hatte ich den Film gleich im Erscheinungsjahr angeschaut, und ganz schnell war klar: Da mussten wir hin! Für die ersten Fahrten hatten wir uns aus dem rund 1400 Kilometer langen Grenzstreifen das hessische Kalirevier zwischen Fulda und Bad Hersfeld ausgeguckt. Die Hersfelder Kreisbahn hatte dabei unsere Aufmerksamkeit besonders erweckt, denn der dortige Betrieb wurde zum Teil mit ehemaligen DB-Fahrzeugen abgewickelt. Dies in Kombination mit einer erfrischend unverbrauchten und unverbau-



Hersfelder Kreisbahn

Strecke:
Bad Hersfeld – Schenklengsfeld –
Heimboldshausen
Länge:
26 Kilometer
Eröffnung:
26. September 1912
Einstellung Personen-/Güterverkehr:
30./31. Dezember 1993

Als V 30 wurde die ehemalige DB-232 001 bezeichnet, ein für Privatbahnverhältnisse ausgesprochen schwerer Brocken – hier im August 1978 bei Rangierarbeiten am Betriebsmittelpunkt der Hersfelder Kreisbahn, dem Bahnhof Schenklengsfeld, wo die Lok an der Ladestraße abgestellte Kaliwaggons aufnimmt.





ten Landschaft war für uns geradezu eine Einladung zu näherer fotografischer Betrachtung, die sich dann aber doch noch bis 1978 hinauszögerte.

Um zu verstehen, wieso sich eine so kleine, mutmaßlich unbedeutende Privatbahn eine Reihe schwerer, altbrauchbarer DB-Lokomotiven zulegte, ist ein Blick in die vor allem nach 1945 wechselvolle Geschichte der Bahn unumgänglich. Ursprünglich hatte die 1912 eingeweihte Herfelder Kreisbahn die Aufgabe, den im Westen von der Fulda und im Osten von der Werra eingegrenzten Landecker Höhenzug um Schenkklengsfeld zu erschließen. Dazu wurde die normalspurige, rund 26 Kilometer lange Kreisbahnstrecke als Querverbindung an die Bahnhöfe Bad Hersfeld an der Strecke Bebra – Fulda und Heimboldshausen an der Strecke Gerstungen – Bad Salzungen angeschlossen. In unmittelbarer Nachbarschaft zur Grenze zwischen der Amerikanischen und der Russischen Besatzungszone

gelegen, geriet die Bahn nach 1945 unvermittelt in das Spannungsfeld der großen Politik, das vor allem durch die politisch motivierte Blockadehaltung der ostdeutschen Reichsbahn geprägt war: Die Hauptbahn Gerstungen – Salzungen querte mehrfach die Grenze und wurde bei Widdershausen/Dankmarshausen immer wieder über mehr oder weniger lange Zeiträume für den Verkehr gesperrt; der „Schienen-Grenzübergang“ bei Vacha war für den Verkehr nach Westen ohne Belang. Bei Philippsthal im Süden unterbrach die Bundesbahn ihrerseits 1952 als Reaktion auf die Streckensperren die ein Stück über West-Territorium verlaufende Ulstertalbahn Vacha – Wenigentaft-Mansbach. Die DR ließ daraufhin von Vacha aus in nur drei Monaten eine neue Strecke bis zum Kalischacht in Unterbreizbach bauen, die die Kaliabfuhr von dort ohne Berührung des westlichen Territoriums direkt nach Vacha ermöglichen sollte. Allerdings war die Neubaustrecke

Mehrere Pendelfahrten mit Kalizügen waren für die V 30 täglich die Regel. Hier hat sie am 15. August 1978 gerade Schenkklengsfeld in Richtung Bad Hersfeld verlassen.

FOTOS: AXEL JOHANSEN (2)

Als Drittbesetzung der Lok-Nummer V 31 fungierte die Ex-DB-Lollo 216 004, hier am 13. April 1982 bei Schenksolz. Den bei Wehrshausen liegenden Scheitelpunkt der HKB hat der Zug dabei längst hinter sich gelassen.

FOTO: HANS-PETER GLADTFELD

Unweit Sorga rollt Lok V 32 der Herfelder Kreisbahn, eine V 100 PA, am 15. August 1978 mit einem langen Güterzug in Richtung Bad Hersfeld.



über Sünna so steil (bis 1:26), dass anfangs nur Zuglasten bis 160 t, später bis 350 t möglich waren. Die alte Werratalbahn stand im Abschnitt Philippsthal – Vacha der DR für Kalizüge in Richtung Osten zwar vertragsgemäß lange Zeit offen, wurde aber nur selten benutzt und 1962 ganz geschlossen; als westliches „Druckmittel“ war eine Sperrung dieses Übergangs ohnehin nur von geringer Bedeutung.

Der zwischen Widdershausen und Philippsthal liegende Streckenabschnitt bildete nach der Unterbrechung bei Dankmarshausen und später auch Vacha eine Art Inselstrecke, die mit dem Rest des DB-Netzes zeitweise nur über die Gleise der Herfelder Kreisbahn zu erreichen war. Und da im Werra-Kalirevier um Philippsthal/Heringen zahlreiche Zechen gelegen waren, die einerseits ihre Produkte mit der Bahn abfahren mussten, andererseits aber auch auf Arbeitskräfte aus der weiteren Umgebung angewiesen waren, erhielt die Herfelder Kreisbahn eine ganz neue Bedeutung und damit Aufgaben, die mit der bisherigen Ausstattung nicht zu bewältigen waren: Der Oberbau der schwierig trassierten, kurven- und steigungsreichen Kreisbahn war für solche Aufgaben ebenso wenig ausgelegt wie der aus überwiegend leichten Maschinen bestehende Lokomotivpark.



Die Lösung bestand darin, nach Bereitstellung entsprechender Geldmittel den Oberbau der Kreisbahn für das gewaltige Transportvolumen zu ertüchtigen. Der Lokbestand ließ sich allerdings nicht „auf die Schnelle“ den Anforderungen anpassen, so dass die Bundesbahn für die Zeiten, in denen die Werratalbahn gesperrt war, Loks der Baureihen 44 und 50 samt Personal auslieh. Auch Maschinen der Baureihen 55.25 und 56.2 konnten auf der HKB-Strecke vor schweren Zügen beobachtet werden. Bis zu 71 Zugfahrten täglich waren auf andere Art und Weise einfach nicht zu bewältigen. Parallel dazu hatte die Kreisbahn von der DB den umfangreichen, vor allem aus Berufspendlern bestehenden Personenverkehr auf dem Reststück der Werratalbahn übernommen. Dazu waren zwischen 1955 und 1968 verschiedene Uerdinger Schienenbusse sowie entsprechende Beiwagen beschafft worden.

Zwischen 1952 und 1989 blieb der Kaliverkehr über Gerstungen stets mit gewissen Unsicherheiten behaftet, denn die Verantwortlichen in der DDR nutzten Streckensperrungen als Druckmittel. So war die Durchfahrt von Widdershausen nach Gerstungen zwischen 1952 und 1954 sowie zwischen 1967 und 1969 komplett blockiert. Die Deutsche Reichsbahn ihrerseits hatte auf Durchfahrten über westliches Gebiet schon von sich aus verzichtet, so dass Abmachungen „auf Gegenseitigkeit“ ohne Bedeutung waren. Hinsichtlich des „einseitigen“ DB-Verkehrswunsches stellte die DDR gewaltige Zahlungen in Rechnung, die dem Grunde nach von der DB anerkannt wurden, hinsichtlich der Höhe aber durch Verhandlungen stark reduziert wurden. Üppige Frachtgeldforderungen – sehr zum Ärger der Kaliindustrie – stellte natürlich auch die Kreisbahn, die sich ihrer strategischen Bedeutung durchaus bewusst war.

Für leichtere Züge war V 31“, eine ehemalige DB-V 80, gut zu verwenden. Am frühen Morgen des 16. August 1978 rollt die Lok hier bei Ransbach in Richtung Werratal.

FOTOS: AXEL JOHANSEN (2)



Da die Gesamtsituation unsicher blieb, mussten DB und Hersfelder Kreisbahn jederzeit damit rechnen, den Kaliverkehr wieder über die Kreisbahnstrecke durchführen zu müssen. Beispielsweise kam es 1967 erneut zu Problemen, so dass in der Folgezeit wieder DB-Dieselloks der Baureihen V 160/216 und V 90/290 auf der HKB zum Einsatz kamen, um den starken Kaliverkehr bewältigen zu können. Diese Situation führte in den frühen 1970er Jahren zu Überlegungen der HKB, eine geeignete schwere Diesellok zu beschaffen, um auf die Anmietung von DB-Fahrzeugen verzichten zu können. Mit einer eigenen schweren Maschine ließ sich der Profit im Falle einer erneuten Umleitung steigern. Und außerdem führte die Kreisbahn auch selbst Kalitransporte von Hattorf über Heimboldshausen bis nach Bad Hersfeld durch, wofür eine eigene schwere Maschine durchaus ihre Berechtigung hatte.

Fündig wurde man schließlich 1975 bei Henschel: Die Deutsche Bundesbahn hatte die lediglich angemietete V 320 001, später 232 001, an den Hersteller zurückgegeben. Die mit 2 x 1900 PS stärkste deutsche Diesellok wartete auf ein neues Aufgabengebiet und wechselte schließlich nach erfolgreich verlaufenen Probefahrten auf der Kreisbahn im April 1976 den Besitzer. Die



Der VT 52, ein an den DB-Typ VT 95 angelehnter Uerdinger Schienenbus, hat am 15. August 1978 als Personenzug 12 gerade Schenklengsfeld in Richtung Kreisstadt verlassen.

Betriebsruhe am Triebwagenschuppen in Schenklengsfeld am 13. April 1982: VT 50 und dahinter der kurzgekuppelte Dreiteiler VT 54/VM 56/VS 55 mit Faltenbalgübergängen.

FOTO: HANS-PETER GLADTFELD





Hersfelder Kreisbahn bezeichnete die 23,0 Meter lange Maschine (LüP), die zuvor ihre Heizanlage und andere Ausstattungsmerkmale eingebüßt hatte und zur reinen Güterzuglok umgerüstet worden war, als HKB V 30" und ließ sie in den damals typischen „Privatbahn-Farbe“ Orange mit hellblauen Zierstreifen lackieren. Fortan pendelte die 1962 gebaute Maschine mit schweren Güterzügen zwischen Bad Hersfeld und Heimboldshausen, musste allerdings regelmäßig die Drehscheibe im Bw Bebra zum Wenden aufsuchen, damit auf der kurvenreichen Kreisbahn die Radreifen nicht zu stark einseitig abgenutzt wurden. Die Hersfelder Eisenbahnfreunde e.V. und die Arbeitsgemeinschaft Eisenbahnfreunde Fulda hatten eigens ein Schild mit dem Text „Der stärksten dieselhydraulischen Lokomotive Deutschlands allzeit GUTE FAHRT“ an der Lok anbringen lassen.

Bereits 1977 entschloss sich die Kreisbahn zum Kauf einer weiteren ehemaligen DB-Diesellok. Hintergrund

war der Wunsch, eine noch vorhandene Henschel-Standgendiesellok ersetzen zu können. Die Wahl fiel damals auf die DB-Lok 280 010, die noch im Sommer 1977 eine Hauptuntersuchung im AW Nürnberg erhielt und anschließend nach Schenklengsfeld überführt wurde. Nach Abschluss weiterer Arbeiten wurde die Lok im November 1977 als V 31 in zweiter Besetzung in Dienst gestellt. Konstruktionsbedingt war die Lok allerdings kein guter Griff, denn sie eignete sich nicht sonderlich für schwere Güterzüge. Deshalb sah man sie eher vor leichteren Güterzügen und im Personenverkehr. Bereits 1981 trennte sich die HKB deshalb wieder von der Maschine, die anschließend bei der Firma Layritz in Zahlung gegeben und nach Italien verkauft wurde.

Die 1981 als Ersatz für die ehemalige DB-V 80 erworbene Maschinen war ebenfalls eine „alte Bekannte“ aus Bundesbahn-Zeiten: Es handelte sich um 216 004, also eine Vorserien-V 160 mit rundlich ausgeprägter

Nur kurz stört VT 50 am 27. Juli 1991 die sommerliche Dorfidylle in Schenksolz, bevor er weiter nach Bad Hersfeld rollt.

FOTOS: AXEL JOHANSEN (2)



Kreisbahnhof Bad Hersfeld, unmittelbar am DB-Bahnhof gelegen: Hier starteten 1983 bis 1985 die Fahrten des „Fulda-Werra-Express“.



Hochbetrieb im Kreisbahn-Teil des Bahnhofs Heimholdshausen: Die Privatbahn-V 100 HEG 32 und die dieselelektrische MaK/BBC-Lok HEG 832 haben ihre Rangierarbeiten erledigt und warten auf die Abfahrtsaufträge nach Hattorf bzw. Schenklengsfeld.

FOTOS: AXEL JOHANSEN (2)

Front, die Ihresgleichen den Spitznamen „Lollo“ eingebracht hatten. Die Maschine erhielt von der V 80 wiederum die HKB-Nr. V 31, diesmal in dritter Besetzung. Im Unterschied zur V 80 erhielt sie eine orangefarbene Neulackierung analog zur Lok V 30; V 31 dagegen hatte ihre alte Farbgebung aus der DB-Zeit behalten, weil offenbar ziemlich schnell feststand, dass man die Maschine nicht lange behalten wollte.

Die orangefarbene „Lollo“ bewährte sich zwar bei der HKB, erwies sich aber angesichts ihres Alters als ziemlich störanfällig – ein Urteil, das zeitgleich auch die V 30 betraf. Ende der 1980er Jahre beschaffte die HKB daher als Ersatz für beide Maschinen zwei fabrikneue DE 1002 von MaK, so dass sowohl V 30 (1989) als auch V 31 (1988) an die Teutoburger Wald Eisenbahn verkauft werden konnten.

Nicht von der Deutschen Bundesbahn stammte eine Reihe weiterer Fahrzeuge der Hersfelder Kreisbahn, die gemeinsam hatten, dass sie technisch und optisch an bewährte DB-Fahrzeuge angelehnt waren. So handelte es sich bei der 1965 gelieferten V 32 (Erstbesetzung) um eine von MaK gelieferte V 100 in Privatbahn-Ausführung (V 100 PA), die ursprünglich rot und später orange lackiert war. Sie blieb bis Ende

der 1980er Jahre bei der HKB und wurde dann mangels Bedarf an die Butzbach-Licher Eisenbahn verliehen.

Besonders augenfällig war die Verwandtschaft zu den DB-Pendants bei den Uerdinger Schienenbussen der HKB. Teilweise gab es aber auch signifikante, nicht nur in farblicher Hinsicht bemerkenswerte Unterschiede, die am auffälligsten bei dem dreiteiligen Gliederzug waren: Zwischen dem zweimotorigen Motorwagen VT 54 und dem Steuerwagen VS 55 war der zwei Jahre jüngere Mittelwagen VM 56 eingereiht, der mit den beiden

Endfahrzeugen über Faltenbalgübergänge verbunden war. Der zweite Bedienstand am VT entfiel dadurch und die Außenwand wurde glatt und fensterlos gestaltet. Anstelle der normalen Puffer wurden hier Scharfenbergkupplungen (Schaku) verwendet; lediglich die „freien Fahrzeug-Enden“ mit den für die Uerdinger Schienenbusse typischen rundlichen Panorama-fenstern zu beiden Seiten der eigentlichen „Windschutzscheiben“ hatten normale Puffer und Kupplungsvorrichtungen.

Neben diesem Exoten, der ursprünglich nach Spanien geliefert werden sollte und gegenüber den DB-VT 98 eine um 10 mm größere Breite aufwies, verfügte die HKB noch über drei weitere Schienenbusse (VT 50 – VT 52), die optisch weitgehend den DB-Vorbildern VT 95 entsprachen, mit nur einem einzelnen Büssing-Unterflurmotor U 10 ausgestattet waren, jedoch an beiden Enden anstelle der Schaku normale Zug- und Stoßvorrichtungen aufwiesen. Passend zu diesen VT gab es zwei Beiwagen mit unterschiedlichen Radständen, die bei Orion und Credé in Auftrag gegeben worden waren.

DB-Fahrzeuge und mit diesen technisch „verwandte“ Bauarten waren also auf der Hersfelder Kreisbahnstrecke über viele

Jahre hinweg zuhause. Immer mal wieder gelangten auch Museumsloks mit Sonderzügen auf die Strecke. Eine ganze Reihe von Fahrten unternahm der Verein Fulda-Werra-Bahn e.V. aus Bebra zwischen 1983 und 1985 mit dem skurril aussehenden ehemaligen Triebwagen T 162 der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn. Dieser war in Beige und Violett lackiert und wurde – in Anlehnung an den ersten Triebwagen der Hersfelder Kreisbahn (VT 1) überhaupt – als Fulda-Werra-Express bezeichnet. Optisch gab es zum originalen Kreisbahn-VT von 1928, der große Ähnlichkeit mit den VT 751 – 754 der Reichsbahn hatte, keine Parallelen, es ging mehr um die Wiederbelebung des Projektes. Als sich das nicht dauerhaft realisieren ließ, wurde T 162 (Waggonfabrik Elze Nr. 7384, Bj. 1950) wieder verkauft.

Bereits am 1. Januar 1983 war die Hersfelder Kreisbahn in die Hersfelder Eisenbahn Gesellschaft mbH (HEG) umgewandelt worden, wobei die Hessische Landesbahn GmbH 51% der Geschäftsanteile erworben hatte und die restlichen 49% beim Kreis Bad Hersfeld verblieben waren. Nach der Grenzöffnung 1989 verlor die HEG buchstäblich über Nacht ihre Existenzberechtigung, denn unmittelbar im Anschluss konnte der umfangreiche Kaliverkehr über die Werratalbahn nach Gerstungen und weiter nach Bebra abgefahren werden, so dass die HEG schlagartig arbeitslos wurde. Auch der Personenverkehr war so stark rückläufig, dass der Schienenverkehr Ende 1993 komplett eingestellt wurde. Die Eisenbahnverbindung über den Landecker Rücken war damit Geschichte.

Pläne, einen Museumsbetrieb einzurichten, scheiterten bislang an dem zu erwartenden Arbeitsaufwand und den Kosten. Anfang 2018 beschloss der heutige Besitzer der Bahnstrecke, der Fulda-Werra-Bahn e.V., die komplette Strecke von Heimboldshausen bis Schenklengsfeld, einschließlich Bahnhof und Lokschruppen, an einen niederländischen Investor für einen symbolischen Wert zu verkaufen. Der wiederum scheint zunächst Draisinenfahrten zu planen, außerdem ein kulinarisches Angebot und später dann Dampflok-Sonderfahrten. Wer weiß – vielleicht kommt irgendwann mal wieder eine ehemalige DB-Lok auf die einst so bedeutsame Kreisbahnstrecke, an die ansonsten heute nur noch die teilweise stark zugewachsenen und maroden Gleise zwischen Heimboldshausen und Schenklengsfeld erinnern. Zwischen Schenklengsfeld und Bad Hersfeld sind die Gleisanlagen abgebaut und Radfahrer erfreuen sich an der autofreien Piste. □

Lokomotiv-Legenden der DB und DR



NEU

Den markantesten Elektrolokomotiven der Deutschen Bundesbahn wird mit den in dieser neuen DVD-Box enthaltenen Filmen ein würdiges Denkmal gesetzt. Mit vielen technischen Details, mit lebendigen Geschichten von Betriebseisenbahnen und mit seltenen Szenen aus der Reichsbahnzeit und den letzten Jahren bei der DB AG.

Die Box enthält folgende DVDs: Die Baureihe E 10 | Die Baureihe 150 | Die Baureihe E 40 | Die Baureihe 151

Gesamtlaufzeit 193 Minuten | Best.-Nr.: 5106 | € 29,95

Weitere attraktive DVD-Boxen



Gesamtlaufzeit 185 Minuten
Best.-Nr.: 5104 | € 29,95



Gesamtlaufzeit 176 Minuten
Best.-Nr.: 5105 | € 29,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Bestell-Hotline 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de
www.vgbahn.de



Fix und fertig...

...kommen unsere neuen Gebäudemodelle aus der Schachtel.

Kein Zusammenbau, keine Farbgebung mehr nötig!



1:120

ARNOLD®



HC6001

Stellwerk mit kleinem Anbau, 82 x 36 x 62 mm
UvP: nur 25,90 € Anbau 35 x 25 mm



Lokschuppen, einständig
225 x 100 x 106 mm

UvP: nur 49,90 €

HC6003



HC6004

Wasserturm
64 x 166 mm

UvP: nur 29,90 €



HC6000

Bahnhof
mit Güterschuppen, 225 x 100 x 106 mm

UvP: nur 49,90 €



HC6005

kleiner Streckenposten
46 x 29 x 28 mm

UvP: nur 11,90 €



Trafohäuschen
18 x 18 x 79 mm

UvP: nur 11,90 €

HC6002



facebook

[facebook.com/Arnold.Modelleisenbahnen](https://www.facebook.com/Arnold.Modelleisenbahnen)

YouTube

www.youtube.com/hornbyinternational

HORNBY HELPLINE +49 (0) 8921094551

HORNBY Deutschland GmbH · Oeslauer Straße 36 · D-96472 Rödental · E-Mail: office@hornby.com

www.hornby.com

GÜTERUMSCHLAG IM SEEHAFEN

Noch lieferbare Exklusiv-Ausgaben



Militärtransporte auf der Schiene, Band 1:
Bundeswehr und Verbündete
Best.-Nr. 710701 • € 15,-



Militärtransporte auf der Schiene, Band 2:
US Army in Deutschland
Best.-Nr. 710901 • € 15,-



Militärtransporte auf der Schiene, Band 3:
NVA der DDR • Sowjetische Streitkräfte in der DDR
Best.-Nr. 711201 • € 15,-



Auto-Bahn
Kraftfahrzeugtransporte auf der Schiene einst und heute
Best.-Nr. 711001 • € 15,-



Autos im Gepäck
Kfz-Transporte im Reisezugverkehr einst und heute
Best.-Nr. 711101 • € 15,-



Wendezüge in Deutschland
Best.-Nr. 711501 • € 15,-



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.



NEU

Güterumschlag in deutschen Seehäfen

Die deutschen Seehäfen verfügen fast alle über einen direkten Anschluss an das Eisenbahnnetz. Auf der Schiene werden nicht nur Container befördert. Auch auf dem Seeweg transportierte Massengüter wie Kohle, Erze, Kalisalze und Getreide erreichen in Ganzzügen ihren Bestimmungsort. Die neue Exklusiv-Ausgabe des Eisenbahn-Journals stellt nicht nur die großen Seehäfen vor, sondern bietet auch seltene und atmosphärisch starke Fotografien aus den kleinen Häfen wie Glückstadt, Husum, Rendsburg und Flensburg. Zahlreiche Aufnahmen zeigen u. a. Verladeseenen mit Gütern wie Kaffeebohnen, Wein, Käse und Bananen, Grubenholz, Zellulose, Omnibusse und Dampflokomotiven.

100 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen, Zeichnungen und Schautafeln, Klebebindung

Best.-Nr. 711701 | € 15,-

Wolfgang Pischek

Das Licht der Welt erblickte ich am Faschingsdienstag 1960, meine Kleinkinderjahre verbrachte ich in Pfraundorf und in Fürstenried. Von den jeweiligen elterlichen Wohnungen aus waren sowohl die Inntalbahn als auch die nach Fürstenried West führende Trambahnstrecke recht gut einzusehen und schon damals faszinierten mich die älteren Fahrzeuge dort deutlich mehr als die modernen. Als mein Vater 1967 mit der AM Siegsdorf eine eigene Dienststelle bekam, stand ein erneuter Wohnortwechsel in den östlichen Chiemgau an.

Dank des Wechsels auf weiterführende Schulen in Traunstein bekam ich ab 1970 im dortigen Bahnhof neben den von meiner Hausstrecke schon bekannten E 44 fast täglich weitere interessante E-Loks wie E 16, E 18 oder E 94 zu sehen; sporadisch ließen sich darüber hinaus E 44.5 und E 60 dort blicken. Meine Schulzeit selbst habe ich in keiner so arg guten Erinnerung. Die Lehrkräfte hatten damals so eine Art Alleinunterhaltungsanspruch und goutierten meine humoristischen Einlagen während des Unterrichts bei weitem weniger als meine Mitschüler – Ähnliches sollte sich später bei der Bundeswehr wiederholen.

Das Interesse an der Eisenbahn bekam Weihnachten 1974 einen neuen Kick, als ich eine Pocketkamera geschenkt bekam und diese sogleich zum Fotografieren der Züge in Traunstein und Umgebung benutzte. Die wenig berauschende Qualität der Bildabzüge von Pocketnegativen führte Ende 1976 zum Umstieg auf Kleinbildfotografie. Ein knappes Jahr wurden dabei noch Negativfilme verwendet und ab Dezember dann Diafilme, denen ich bis heute treu geblieben bin.

Meine ersten größeren Fototouren konnte ich in den Sommerferien 1978 durch Österreich und 1979 nach Skandinavien unternehmen. Die damals entstandenen Dias bilden bis heute einen wertvollen Grundstock meines ÖBB-, SJ- und NSB-Diaarchivs.

Im Oktober 1980 begann meine dreijährige Bundeswehrzeit, im September 1983 schied ich als Leutnant d. R. aus. Meine hartnäckige Weigerung, im Funkverkehr und bei der Ausbildung Hochdeutsch anzuwenden, brachten mir in meiner letzten Beurteilung den Vermerk „Der Soldat ist außerhalb des bayerischen Sprachraums nicht verwendbar“ ein – mehr hätte ich aber ohnehin nicht wollen...

Kurz nach der Beendigung meines Dienstes bei der Bundeswehr bewarb ich mich auf eine Stelle für Messebetreuung und Anlagenbau bei einem österreichischen Modellbahnhersteller. Die gut eineinhalb Jahre dort waren äußerst abwechslungsreich und interessant – dennoch entschloss ich mich im Sommer 1985 zu einem Wechsel zu den Münchner Verkehrsbetrieben. Nach vier Jahren als Trambahnfahrer ließ ich mich zum Fahrmeister und Stellwerker ausbilden und wechselte dabei zur U-Bahn. Zu meinem heutigen Aufgabengebiet gehören neben der Stellwerkerei auch die Besetzung des Unfallhilfswagens sowie regelmäßige Fahrdienste. Sollte die Bahnhofsansage in einem U-Bahn-Zug also einmal



deutlich im „O-Ton Süd“ ausfallen, könnte es durchaus sein, dass ich da ganz vorne sitze...

In den letzten 40 Jahren habe ich ein stattliches Diaarchiv aufgebaut und bin dabei im Wesentlichen meiner Passion treu geblieben: alte E-Loks und E-Triebwagen; diese machen über zwei Drittel meines Gesamtbestands aus. Ein besonderes Faible hatte ich von Anfang an für die Triebfahrzeuge der ÖBB, der NSB und der SJ. Das Interesse an Nordeuropa war dabei so groß, dass ich Anfang der 90er Jahre einen Schwedischkurs absolvierte, um mich vor Ort besser verständigen und schwedische Bahnliteratur ohne Wörterbuch lesen zu können. Darüber hinaus erleichtern mir diese Sprachkenntnisse die Mitwirkung im Schwedischen Chor München, in dem ich seit 1999 als Basssänger aktiv mitwirke, enorm. Eine Auswahl meiner jeweils neu entstandenen Dias des Vorjahres präsentiere ich zusammen mit historischen Aufnahmen und Anekdoten zur Entstehung derselben beim einmal jährlich stattfindenden Diaabend in der Hachinger Postwirtschaft. Manche Leute behaupten allerdings, diese Veranstaltung wäre eher eine Art Kabarett mit Eisenbahnbildern...

Wolfgang Pischeks Markenzeichen auf der Strecke sind die Miesbacher Kurze mit dem Flügelradhosensträger, ein kariertes Hemd und die unverzichtbare Aluleiter, die bisweilen kilometerweit durchs Gelände mitgetragen wird. Am 5. Mai 2016 wurde er mit seiner Standardausrüstung auf dem Weg zum Drachenfels von Dirk Uhrig abgefangen.



Die Touristenzüge im norwegischen Romsdal wurden zeitweise auch mit der mustergültig restaurierten Di 3.602 der NSB bespannt. Am 20. Juni 2007 ist die Maschine mit dem Extratog 1245 an den Stromschnellen der Rauma nordwestlich von Bjorli unterwegs.





Bis zum Ausscheiden der Reihe 1099 aus dem Plandienst verbrachte Wolfgang Pischek jedes Jahr mindestens 20 Tage an der Mariazeller Bahn. Am 26. August 2008 hatte er seine Leiter am südlichen Ortsrand von Frankenfels aufgebaut und erwartete dort die goldene 1099.02 mit dem R6843. Hinter der Lok ist die katholische Pfarrkirche St. Margaretha zu erkennen.



Ein Motiv für Frühaufsteher ist der auch heute noch bei Bedarf verkehrende Versorgungszug für das Bergrestaurant am Wendelstein; um gegen 7.30 Uhr im Gipfelbereich fotografieren zu können, muss man an der Talstation um etwa 3.30 Uhr losmarschieren. Am 16. Juli 2015 kehrt die HGe 2/2 3 bereits mit dem Leergut und der gefüllten Abfalltonne des Restaurants ins Tal zurück, als sie am Rand des Reindlerkessels erwartet wurde.

Es brauchte einige Anläufe, bis der Mgt 9918 am Nordportal des Tornehamntunnels wunschgemäß mit einer Dm-Lok im Kasten war. Am 3. Juli 2009 war der lichtmäßig für diese Fotostelle optimale Erzzug endlich mit der begehrten Stangen-E-Lok unterwegs. Nur wenige Sekunden nach diesem Foto zog die Wolkendecke für diesen Tag endgültig zu.





Das markanteste Bauwerk der Dovrebane im Streckenabschnitt zwischen Oslo und Hamar ist die 362 Meter lange Minnesundbrücke, die die Mündung der Vorma in den Mjøsasee überquert. Von einem etwas wackeligen Fotostandpunkt aus (die Leiter war auf einer Holzkiste aufgebaut) wurde am 26. Juli 2006 die El 14.2169 mit einem langen Güterzug auf den Diafilm gebannt.

Ein Eldorado für Freunde alter Elektrolokomotiven ist die Schynige Platte Bahn im Berner Oberland; bis heute wird der gesamte Planverkehr noch mit den größtenteils über 100 Jahre alten E-Loks der Anfangsjahre der SPB und der WAB abgewickelt. Ein besonderes Schmankerl stellt dabei die wieder grau lackierte und mit richtigen Laternen ausgerüstete He 2/2 11 dar, die hier am 16. Juli 2017 mit dem letzten Zug des Tages am gut 30 Meter langen Stepfeggtunnel fotografiert wurde.



Zu schade zum Umblättern

Mit unseren tollen großformatigen Begleitern durch das Jahr 2019



Eisenbahn und Landschaft

Mit Loklegenden und Zugklassikern durchs Jahr

Best.-Nr. 551801 • € 12,95



DB-Dampflok

Die Blütezeit des Dampfbetriebs

Best.-Nr. 581810 • € 12,95

Die schönsten Motive und die besten Fotografen



Baureihe 103

Die DB-Kultlok fährt weiter!

Best.-Nr. 102144 • € 16,95



Bahnen und Berge

Eisenbahnen in majestätischer Alpenkulisse

Best.-Nr. 102145 • € 16,95



Vectron

Erstklassige Motive aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Italien

Best.-Nr. 102146 • € 16,95



Die Harzer Schmalspurbahnen

Nostalgischer Eisenbahnbetrieb und herrliche Landschaftsaufnahmen

Format 50 x 45 cm

Best.-Nr. 581816 • € 16,95



Lokomotiven mit Geschichte

Die spektakulären Farbaufnahmen zeigen viele legendäre Baureihen, aber auch einige weniger bekannte Typen

Format 59,5 x 48 cm

Best.-Nr. 581813 • € 24,99



Dampfbahn-Route Sachsen

Eine bildgewaltige Reise durch Sachsen
24 farbig bedruckte Blätter plus Titelblatt und Legendenblatt

Best.-Nr. 581817 • € 16,95

Unsere Kalender-Edition 2019

Mit Sorgfalt zusammengestellt von den VGB-Redaktionen



Reichsbahn-Dampf

Mit Video-DVD von den RioGrande-Filmprofis „Dampf überm Schienenstrang“ mit 58 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 581809 • € 19,95



Mit der DR durch Thüringen

Faszinierender Dampfbetrieb der DR in den Jahren 1970 bis 1980

Best.-Nr. 581820 • € 12,95



Reise durchs Ruhrgebiet

Eindrucksvolle Bilddokumente zur Zeitgeschichte

Best.-Nr. 581811 • € 12,95



Berlin Ost-West

Faszinierende Aufnahmen aus einer geteilten Stadt

Best.-Nr. 581819 • € 12,95



Hamburg – Bahn und Hafen

Mit stimmungsvollen Motiven von Walter Hollnagel

Best.-Nr. 581812 • € 12,95



Stuttgart

Eine Reise durch die DB-Jahre

Best.-Nr. 581821 • € 12,95

Modellbahnen – technisch perfekt eingefangen



Traumanlagen

Fotografiert von Meistern ihres Fachs

Format 47,5 x 33 cm

Best.-Nr. 951801 • € 14,99



Modellbahn-Träume

Von Josef Brandl

Best.-Nr. 551802 • € 16,95



Modellbahn-Impressionen

Modellbahn vom Feinsten

Best.-Nr. 16284178 • € 12,95

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm (wenn nicht anders angegeben),
mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

MODELLNEUHEITEN



ROCO

1041 der ÖBB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Filigranes Modell der zweiten österreichischen Nachkriegs-Ellok mit schön detailliertem Dach, lupenreiner Bedruckung und sehr guten Laufeigenschaften. Einige Teile müssen vom Käufer aber selbst montiert werden. Erhältlich in Gleichstrom-Ausführung mit und ohne Sound, in Wechselstrom nur mit. UVP: 215 bzw. 300 Euro*)



VK-MODELLE

Sattelzugmaschine Scania-Vabis LB 7635. H0, Formneuheit, Epoche III. Detailreiche und lupenrein bedruckte Modelle dieses typischen 60er-Jahre-Lkws. Vorderräder einschlagbar. Vier Varianten mit und ohne hintere Seiten- und Eckfenster erhältlich. UVP: je 40 Euro. www.vk-modelle.de



Christoph Kutter,
Redakteur

MEINE LIEBLINGSNEUHEIT

Jeder baut zwar seine Modellbahnanlage möglichst „wie Brandl“, aber Straßenfahrzeuge stehen mit steif geradeaus zielenden Rädern in der Kurve. Nicht mit diesen prächtigen Scanias – super!



AUHAGEN

Fahrzeugdepot. H0, Formneuheit, ab Epoche II. Sehr geschickt aus den Teilen des Baukastensystems zusammengestelltes Modell, kann mit Roll- oder Flügeltoren gebaut werden. Geeignet als Werkhalle sowie als Bus-, Straßenbahn- oder Lkw-Depot. UVP: 59 Euro



BUSCH

Dreibock mit Kettenzug. H0, Neuentwicklung, Epoche I bis III. Einfacher Bausatz aus Draht, 3-D-gedruckten Teilen sowie einem Kettenstück. Filigran und vielseitig im Werkstattbereich einsetzbar. UVP: 10 Euro



PIKO

VT 98 mit Steuerwagen. H0, Variante, Epoche IIIb. Jetzt auch entsprechend der ersten Bundesbahn-Epoche bedrucktes Modell mit vorzüglichen Langsamfahreigenschaften. Erhältlich in Gleich- und Wechselstromausführung. UVP: 210 bzw. 250 Euro

BUSCH

Mercedes 170V Taxi.

H0, Variante. Ab Ende der 30er-Jahre bis Mitte der 50er einsetzbares Modell mit charakteristischem Karo-Streifen.

UVP: 12 Euro



BREKINA

Willys Jeep der Schweizer Armee. H0, Formneuheit, Epoche IIId – IVb. Modell mit diversen angesetzten Teilen und bedruckten Nummernschildern.

UVP: 27 Euro



NOCH

Straßenbau-Strukturfarben. Neuentwicklung. Breiartige Farben in den Tönen „Asphalt grau“ und „Asphalt anthrazit“, zum Auftrag bevorzugt durch Schaumstoffroller. Schnell trocknend, bilden eine leicht raue Oberfläche.

UVP: Farben je 9 Euro, Roller 5 Euro



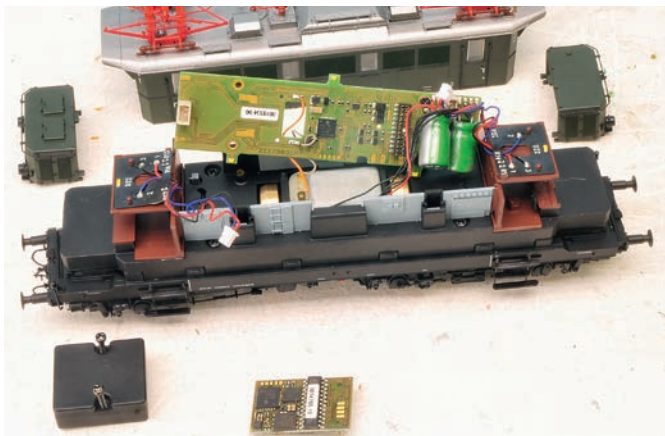
PIKO

Schnellzug-Ellok 110.3 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Der blaue Klassiker als Maschine mit etwas tiefer als üblich angebrachtem Stirn-Keks, gut detailliert und ebenso laufend. Erhältlich in Gleich- und Wechselstromausführung. UVP: 160 bzw. 200 Euro

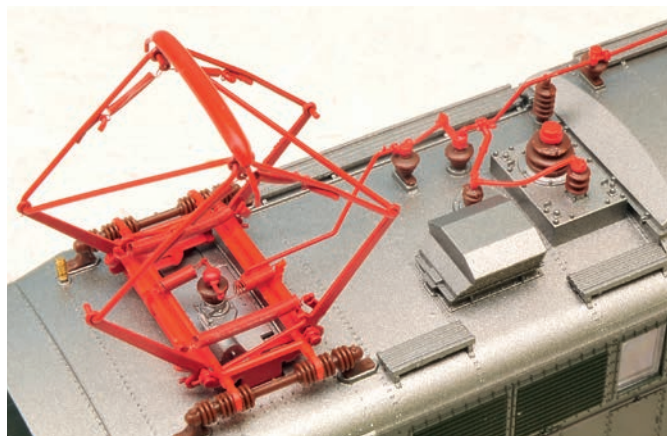
Modellbahn-Nachrichten

Der Onlineshop **Langmesser-Modellwelt** hat einen neuen Eigentümer: Zum 1. August 2018 hat Michael Resch, Verleger aus Neustadt bei Coburg und langjähriger Messestand-Partner von EJ-Autor Wolfgang Langmesser, die Firma übernommen. Außer den hauseigenen Silikonformen für Gipsabgüsse sollen in Kürze wieder zahlreiche Zubehörartikel erhältlich sein, darunter das Sortiment des tschechischen Lasercut-Spezialisten **Model-Scene**.

www.langmesser-modellwelt.de



Zum Abnehmen des Gehäuses sind lediglich die Vorbauten abzuziehen. Auf der Platine gut zu sehen sind die beiden großen Kondensatoren.



Das detailreiche Dach. Allerdings sollte das Schleifstück des Stromabnehmers blank sein.



E 44 DER DB IN H0 VON BRAWA

DIE LAUFACHSLOSE

Als erste deutsche Großserien-Drehgestelllok gehört die E 44 zu den technischen Meilensteinen auf der Schiene und darf auf Anlagen der Epochen III und IV nicht fehlen. In H0 gab es die E 44 bislang von Märklin/Trix und Roco. Nun zieht Brawa mit einem Modell auf dem Stand der Zeit nach

VON CHRISTOPH KUTTER



Nur zwei Fenster im Maschinenraum: die andere Lokseite. Auch sie ist lupenrein bedruckt.



Auf dem Vorbau vor Führerstand 1 sind die Wartungskappen nachgebildet.

- **Vorbild:** E 44 181W der DB vom Bahnbetriebswerk Freiburg, letztes Untersuchungsdatum 6.7.60 (Epoche IIIb). Die Lok war mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgestattet und gehörte zu den drei erst 1950/51 fertiggestellten E 44.

- **Katalognummer:** 43411 (Wechselstrom „Extra“ mit Sound). Weitere technische Ausführungen: Gleichstrom analog (43408), Wechselstrom digital ohne Sound (43409) und Gleichstrom mit Sound (43410). Alle auch als Loks der DRG, als Normal-E 44 der DB/Epochen III und IV sowie als 244 der DR erhältlich.

- **Länge:** 17,6 Zentimeter (= 15,31 Meter, entspricht Vorbild).

- **Gewicht:** 411 Gramm.

- **Material:** Gehäuse, Fahrgestellblenden und Kleinteile aus Kunststoff. Chassis Metallguss. Stromabnehmer, Dachleitungen und Griffstangen Draht.

- **Zurüstteile:** Pufferbohlenausstattung.

- **Ausführung:** Detailreiches Modell einer E 44W unter Berücksichtigung der Dachunterschiede zur Serienlok. Lokkasten vorbildentsprechend mit unterschiedlichen Seiten. Fein wiedergegebene Nietreihen, Lüfterlamellen und Wartungskappen (linksseitig). Rechts alle Fenster in sauber aufgedruckten Alurahmen, links nur die Türfenster. Alle Griffstangen freistehend. Scheibenwischer, Heizleitungen und Lampenkabel einzeln angesetzt. Vorbau der 1-Seite vorbildentsprechend mit Wartungskappen oben und Schrägblech über den Kühlschlangen. Dach mit zierlichen Nietreihen, epochengerecht nach vorne verlängert. Stromabnehmer des Typs SBS 39 durchgehend über Hauptleitung verbunden, Isolatoren, Laufbretter, Pfeife und andere Details einzeln angesetzt. Führerstände mit je zwei einzeln angesetzten Regler-Handrädern. An den Drehgestellen Sandkästen, Federpakete, Bremshebel, Indusimagnet und andere Kleinteile extra montiert. Achslagerdeckel mit erhabener Beschriftung.

- **Funktionen:** 24 Digitalfunktionen, davon 16 Sounds.

- **Technik:** Antrieb durch Mittelmotor mit zwei großen Schwunghmassen über Schnecken-Stirnrad-Getriebe auf alle Radsätze, je ein Haftreifen pro Drehgestell. Platine mit zwei Speicherkondensatoren, Schnittstelle PluX22 und Sounddecoder von Doehler & Haas. Lautsprecher auf der Platine, Stromabnehmer nicht leitend.

- **Licht:** Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzensignal mit warmweißen LEDs, hinten rote Schlussleuchten. In den Digitalversionen alle Lichtfunktionen dimmbar. Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung schaltbar, ebenso rotes Schlusslicht und Rangierlicht. Drittes Spitzenlicht

abschaltbar (bis 1957 Zweilicht-Spitzensignal).

- **Lackierung und Bedruckung:** Seidenmatte Lackierung von Lokkasten (korrekterweise flaschengrün), Dach (weißaluminium) und Fahrgestell (schwarz) ohne Glanzunterschiede. Radkörper, Stromabnehmer und Dachleitungen karminrot, allerdings Schleifstücke mitlackiert statt blank. Hauptschalter müsste rot sein. Anschriften lupenrein.

- **Fahrverhalten:** Höchstgeschwindigkeit umgerechnet 96 Stundenkilometer (Vorbild 90), digital gesteuert ultrasanftes Anfahren, Beschleunigen und Abbremsen. Im EJ-Praxistest zog die Lok problemlos einen 22-Wagen-Zug (50 Achsen) durch die Wendel mit drei Prozent Steigung und 51,5 Zentimeter Radius. Dank Kondensatoren ca. 60 Zentimeter Auslauf.

- **Wartung:** Das Lokgehäuse lässt sich nach Abziehen der Vorbauten schön leicht abnehmen. An den Motor gelangt man durch das Abschrauben der Platine. Ausführliche Bedienungsanleitungen mit Ersatzteilliste, Explosionszeichnung und CV-Tabelle.

- **Das könnte besser sein:** Die Befestigung der Führerstandsaufstiege. Eigentlich hatte Brawa das Problem nach Unabhängigkeit vom Modell strebender Anbauteile zuletzt im Griff – aber die Aufstiegsleitern der E 44 tendieren zum Abfallen und lassen schlechte alte Zeiten wieder wach werden. Deutlich strafferer Sitz ab Werk wäre wünschenswert.

- **Preis:** Gleichstrom analog 299,90 Euro, Wechselstrom 344,90 Euro, Soundloks 449,90 Euro □

Kutters Fazit



E 44 gehörten so sehr zu den alltäglichen Loks meiner Schüler- und Studentenzeit, dass sie mich erst zu interessieren anfangen, als es fast keine mehr gab. Schade, denn diese unscheinbare Allzwecklok hätte mehr Aufmerksamkeit wirklich verdient gehabt – Aufmerksamkeit, die dem Brawa-Modell sicher zuteil werden wird. Diese E 44 ist eine bildschöne H0-Lok geworden, die in der getesteten Ausführung mit sehr guten Fahreigenschaften und interessanten Digitalfunktionen glänzt. Auch so mancher Besitzer eines älteren Modells dürfte sich vom Zugewinn an Spielspaß und Vorbildtreue überzeugen lassen. Lediglich die Befestigung der Führerstandsaufstiege sollte Brawa überarbeiten.



Der kleine Haltepunkt wird vor allem von den Beschäftigten des Sägewerks und benachbarter Betriebe genutzt. Mehr als ein Schüttbahnsteig und das Stationsschild ist nicht vorhanden.

Kurz vor dem Bahnsteig passiert ein Personenzug eine Schafherde, die zum Tränken an den Bach geführt wird.

Haltepunkt Sägewerk

Viele meinen, dass eine Anlage nur während ihres Baus interessant ist, und zögern deshalb die Fertigstellung ihres Traums bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag hinaus. Doch es geht auch anders: Auf der Hauptanlage fahren und dem Basteltrieb an der Zweitanlage freien Lauf lassen – einer wie dieser

TEXT MARKUS MÜLLER ♦ FOTOS CHRISTOPH KUTTER



Die linke Anlagenhälfte ist vor allem landschaftlich geprägt. In der Mitte das Schnittholzlager, vor dem gerade eine Drehschemel-einheit mit langen Baumstämmen zum Entlade-gleis rangiert wird.









Wescho-Kisten
Kisten-Transport- und Lager-Fabrik
aus Holz, Metall und Kunststoff

Direkt neben dem Sägewerk ist eine Kistenfabrik angesiedelt, die wichtigster Abnehmer seiner Produkte ist. Das Raiffeisen-Lagerhaus mit Tankstelle im Vordergrund ist auf der Rückseite mit einem eigenen Ladegleis ausgestattet.



Die Zufahrtsstraße zum Sägewerk führt auf einer Brücke über die Bahnstrecke (links). Daneben zwei Motive am Holzlager. Die beiden Liliput-Dieselloks sind fest miteinander gekuppelt und auch elektrisch verbunden, was sie enorm betriebssicher und zugkräftig macht.

Die Geschichte dieser Anlage begann vor zwei Jahren. Damals hatten Christoph und ich dreimal hintereinander beim alljährlichen Kaltenberger Modellbahntreffen unser Schlachthof-Diorama (siehe Oktober-Journal 2014) gezeigt. Ein viertes Mal damit aufzukreuzen hatten wir keine Lust. Schließlich lebt ein solches Treffen ja davon, dass die Besucher immer wieder etwas Neues zu sehen bekommen. Doch was stattdessen bauen? Jeder von uns hatte damals eine praktisch fertig gebaute H0-Anlage im Keller, so dass es uns durchaus in den Fingern juckte, mal etwas Neues auszuprobieren.

Weil die Anlage im Auto transportabel sein musste, durfte sie nicht breiter als 100 Zentimeter und nicht länger als 160 Zentimeter werden. Auch der Maßstab 1:87 war klar, denn den waren wir gewohnt und außerdem wollten wir diverse Reste an Bau- und Gestaltungsmaterial nutzen. Nach einem recht produktiven Planungsabend (wieder unter Rotweineinfluss) stand fest: Wir probieren es mit H0e. Für uns beide als jahrzehntelange Wechselstromer war das doppelte Neuland, erstens weil Schmalspur und zweitens weil Gleichstrom.

Als Gleismaterial wählten wir das H0e-Material von Roco. Ausschlaggebend dafür war, dass auch EJ-Autor Karl Gebele die Schmalspurteile seiner Anlagen damit ausstattet, also nahmen wir an, dass es betriebssicher sein würde – und wurden nicht enttäuscht. Der einzige Nachteil stellte sich erst später heraus: Die Weichenantriebe stammen noch aus der Roco-Urzeit und sind ziemlich klobig. Beim von uns der besseren Wartung wegen gewählten Oberflurein-

bau musste kräftig getarnt werden, um ein einigermaßen akzeptables Aussehen zu erreichen.

Nach der Beschaffung der Gleise und Weichen folgte der Praxistest: Würde sich das geplante Gleisbild tatsächlich bauen lassen? Welche Radien sind mit dem ungewohnten Material praktikabel und optisch befriedigend? Wie lang müssen Bahnsteig- und Rangiergleise ausgelegt werden? Sind Steigungen nötig respektive: Schaffen die haftreifenlosen Winzloks diese überhaupt? Ein auf dem Wohnzimmerparkett zusammengestecktes Gleisoval beantwortete all diese Fragen, auch wenn die nicht zugeschnittenen Flexgleise keine Rundfahrt zuließen.

Langwieriger war die Planung der Ausstattung. Zwar waren wir uns schon im Vorfeld darüber einig, dass das Hauptmotiv ein Sägewerk sein sollte. Ich bin familiär vorbelastet (mein Großvater besaß eines) und Christophs Vorliebe für Holzladungen auf Güterwagen kam dem entgegen. Doch all die anderen Motive waren noch unklar.

ZWEI IM WECHSEL

Als Erstes lösten wir die Hintergrundfrage: Um den Ovalcharakter des Gleisplans zu verschleiern, wurde gut zehn Zentimeter vor der hinteren Kante eine Kulisse mit zwei Durchfahrten eingezogen. Sie verdeckt zwei lange Gleise, auf denen jeweils ein Zug beheimatet ist, um im Wechselverkehr die Strecke zu befahren. Außerdem fanden hinter der Kulisse noch das Fahrgerät (eine Mobile Station von Trix) sowie zwei Stellpulte für die Weichen Platz.



Blick über die Bahnhofsanlagen: Rechts das Durchgangsgleis, von dem im Hintergrund der Anschluss des Raiffeisenlagers abzweigt. Die Holzwagen werden gerade in das Ausziehgleis des Sägewerks gedrückt, von wo sie die blaue Diesellok in das gerade verlaufende Entladegleis ziehen wird. Das gebogene Gleis in der Mitte dient zum Umsetzen der Lok.





Der Bahnübergang zwischen Bushaltestelle und Tankstelle ist wenig frequentiert, da er nur die Zufahrt zur Kistenfabrik ermöglicht.

Linke Seite: Die Kistenfabrik ist ein verschachtelter Bau, der immer wieder erweitert wurde. Eine dieser Erweiterungen umschließt das Ausziehgleis des Sägewerks, auf dem gerade eine Lok steht. Dieses Gleis endet stumpf an einer Wand des Gebäudes.

Unten: Von der Laderampe der Fabrik werden deren Produkte in die Schmalspurbahn verladen. Lok und Wagen stehen auf dem Hauptgleis, das beidseitig von Bauten der Kistenfabrik flankiert wird. Rechts daneben zwei Blicke von der Anlagenkante auf das Ladetor sowie das Stumpfgleis des Lagerhauses.





Danach folgte die Arbeitsverteilung: Da die Anlage bei mir entstehen sollte, würde ich mich um Gleisverlegung und Landschaftsbau kümmern. Christophs Part wären die Gebäude und Fahrzeuge sowie deren Beladung und die Materialbeschaffung. Einig waren wir uns darin, keine Bausätze von der Stange auf die Anlage zu stellen. Kitbashing sowie selbstverständlich Alterung mussten sein. Bis auf die Bushaltestelle, den Trafoturm sowie zwei Schuppen haben wir diese Vorgabe auch eingehalten – bei diesen kleinen Gebäuden ließ sich sinnvoll einfach nichts ändern.

KEINE ANLAGE OHNE WASSER

Den Anlagenrahmen ließen wir von einer Schreinerei aus Tischlerplatten anfertigen. Zwei Querbretter an den Enden sowie eines in der Mitte stabilisieren den Rahmen und dienen als Auflage für den eigentlichen Landschaftsuntergrund. Zur Hälfte in diesen Rahmen versenkt wurden zweieinhalb sechs Zentimeter starke Dämmplatten aus Hartschaum. Sie wurden so zugeschnitten, dass sie am Rand auf dem Rahmen aufsitzen. So war es möglich, im linken vorderen Eck das Gelände leicht abzusenken und dort einen Bachlauf darzustellen. Der war nötig, weil wir sonst einen Löschteich auf dem Sägewerksgelände hätten unterbringen müssen, für den der Platz fehlte. Das Gelände zu modellieren und das Bachbett mit Bastelmesser und Raspel in der Hartschaumplatte zu versenken, war ein Kinderspiel.

Um einen möglichst gleichmäßigen Übergang zur Kulisse zu erreichen, sollte das Terrain nach hinten leicht ansteigen. Viel Platz dafür war allerdings nicht, da das Areal des Sägewerks eben sein musste. Deshalb habe ich nur im landschaftlich geprägten linken Anlagenteil mit Resten der Hartschaumplatten eine Böschung modelliert, während im mittleren Teil Lagerschuppen sowie das Büro des Sägewerks die Kante verdecken sollten. Rechts war ja ohnehin

ein größeres Industriegebäude geplant. Nachdem die Geländeelemente Bach und Böschung angelegt waren, habe ich die ganze Fläche überspachtelt, um die Spalten zwischen den Hartschaumplatten und den aufgeklebten Teilen zu verdecken und eine gleichmäßige Oberfläche herzustellen.

Als nicht ganz so einfach erwies sich das Verlegen der H0e-Gleise. Gewöhnt ans laschenlose C-System von Märklin übersahen wir immer wieder falsch sitzende Gleislaschen, was zu Unterbrechungen im Stromfluss oder Entgleisungen bei Probefahrten führte. Auch die Verlegung von Flexgleis mussten wir erst wieder üben, ein solches fehlt in der C-Welt ja leider von Anfang an. Gebettet wurden die Gleise auf Korkstreifen von Heki, die etwas schmaler geschnitten wurden. Weil die Anlage digital betrieben wird, gibt es keine elektrisch abtrennbaren Gleisabschnitte.

MATTEN, SAND, GIPS

Nach dem Verlegen der Gleise ging es an die eigentliche Landschaftsgestaltung. Für die Grünflächen habe ich vor allem Geländematten („Wiese Sommer“ 07403) von Noch eingesetzt. Das Sägewerksgelände wurde nach einer Grundierung in Umbra mit einer Mischung aus unterschiedlichen gesiebten Sanden (vor allem Mitbringsel aus diversen Urlauben) und Erde gestaltet. Die Büsche sind vor allem Filigranbüsche von MiniNatur, die schönen Bäume stammen aus der Hand Manfred Grünigs (Modellbaum-Manufaktur Grünig). Als Straßenfläche rechts vorne, wo ein Lagerhaus und eine Bushaltestelle Platz finden sollten, haben wir farblich etwas überarbeitete „Steinkunst“-Pflasterstreifen von Vollmer verwendet, mit denen sich schön eine in der Mitte leicht gewölbte und vorbildentsprechend unebene Straße nachbilden lässt (siehe auch Februar-Journal 2018). Aus eingegipsten Reststücken dieses Mate-



Für Bauern und Gewerbetreibende der Umgebung ist das genossenschaftliche Lagerhaus ein wichtiger Anlaufpunkt, auch wegen der angeschlossenen Bankfiliale (linke Seite). Daneben versorgt eine Tankstelle die Traktoren mit günstigem Sprit. Allerdings sind Tank und Zapfsäule so marode, dass sie bis zum Neubau durch eine Handpumpe ersetzt werden müssen (oben).



Der Setra-Bahnbus muss erst wenden, bevor die Bushaltestelle angefahren werden kann.

Neben der Bushaltestelle befindet sich eine Bierbude. Sie ist mit Inneneinrichtung und Beleuchtung ausgestattet.





Die Anlage im Überblick.

rials entstand die hinter dem Bahnübergang gelegene Zufahrt zum Fabrikgelände als teilasphaltierter und ausgebesserter Fahrweg. Ebenfalls mit Gips modelliert wurde hinten links die über eine Eisenbahnbrücke führende Hauptzufahrt des Sägewerks.

Bei den Gebäuden hat sich Christoph in den Sortimenten unterschiedlicher Hersteller bedient. Wie das Sägewerk aus einem Kibri-Bausatz entstand, war bereits in der Juni-Ausgabe des Eisenbahn-Journals nachzulesen. Auch die kleine Trinkhalle vorne neben der Bushaltestelle und das Raiffeisen-Lagerhaus sind regelmäßigen EJ-Lesern bereits bekannt (Ausgaben Mai/2018 beziehungsweise August/2017). Anbieter der Basismodelle sind Luetke Modellbau und Busch. Das Lagerhaus wurde noch um eine kleine Tankstelle ergänzt, an der die Mitglieder der Genossenschaft günstigen Diesel für ihre Traktoren zapfen können. Leider sind Tank und Zapfsäule (Brawa/Weinert) schon gewaltig in die Jahre gekommen, so dass bis zum überfälligen Neubau aus einer mobilen Zapfanlage (Busch) getankt werden muss.

GABELSTAPLER STATT KRAN

Relativ viel Fläche (im Vergleich mit dem Vorbild aber eher wenig) nimmt das Schnittholzlager des Sägewerks ein. Es befindet sich links vom Hauptgebäude, da die Zufuhr der Baumstämme rechts erfolgt. Hier haben wir auf einen Kran verzichtet und stattdessen einen Gabelstapler verwendet, wie es auch beim Vorbild ab den 60er-Jahren oft der Fall war. Die per Schmalspurbahn angefahrenen Baumstämme sind ja eher kurz, so dass sie sich durchaus mit einem Stapler bewegen lassen. Für die Stapel im Lager fanden vor allem feine lasergeschnittene Bretter aus den Noch-Packungen 14212 und 14214 Verwendung. Balken- und Bohlenstapel entstanden auch aus 0,2-mm-Balsaholz, langen Streichhölzern und Holzprofilen. Ein Teil dieser Stapel wurde in den Schuppen entlang der Hintergrundkulisse untergebracht (Noch 66710 und 66711), der andere im Freien gestapelt. Die Abdeckung aus Brettern und Wellblech haben wir uns bei Josef Brandl abgeschaut.

Ein größeres Werk war die Kistenfabrik rechts. Sie entstand gedachterweise aus einem kleinen Betrieb, der sich unmittelbar neben seinem Rohmateriallieferanten angesiedelt hat. Im Laufe der Jahrzehnte wurde die Fabrik immer wieder erweitert und erhielt so ihr verschachteltes und uneinheitliches Aussehen. Christoph

hat den Komplex, durch den die Bahnstrecke ins Nirwana führt, ohne Vorbild und rein intuitiv aus dem Bausatz „Heizhaus“ von Auhagen (11431) sowie Mauer-, Bretter- und Dachplatten diverser Hersteller hergestellt. Auch für die Straßenbrücke auf der anderen Anlagenseite bildete ein Auhagen-Bausatz die Basis (Blechträgerbrücke 11441).

Den Fahrzeugpark der kleinen Anlage bilden drei Diesellokomotiven und eine österreichische U-Dampflok von Liliput sowie Wagen von Liliput und Tillig. Leider haben wir es bisher noch nicht geschafft, sie mit neuen Anschriften zu versehen. Zwei der Dieselloks wurden von Christophs Miba-Kollegem Gerhard Peter digitalisiert und zu einer Doppellok verbunden, die nun über hervorragenden Stromkontakt und Bärenkräfte verfügt. Wie die U zu Licht und Sound kam, ist in einem Beitrag von Tobias Pütz in der aktuellen Digitalen Modellbahn (Ausgabe 3/2018) nachzulesen. Nur mit einem Decoder bestückt wurde die dritte Liliput-Diesellok. Sie ist für Verschiebeaufgaben im Einsatz.

Die Güterwagen sind durchweg mit Ladungen versehen, vor allem natürlich Baumstämmen. Es gibt einen Holzzug, einen gemischten Güterzug sowie einen Personenzug, denn natürlich soll der „Haltepunkt Sägewerk“ auch dann und wann bedient werden.

☛ Gelegenheit, die Anlage in natura zu betrachten, gibt es am 3. und 4. November im Gasthof Alter Wirt in Eresing (Kaspar-Ett-Straße 14), dem neuen Domizil der Kaltenberger Modellbahntage, jeweils von 10 bis 17 Uhr. Wir würden uns freuen, Sie dort zu sehen! □

Hersteller

- Gleise und Weichen: Roco
- Fahrzeuge: Liliput (Loks und Wagen), Tillig (Wagen)
- Gebäude: Auhagen, Busch, Faller, Kibri, Luetke Modellbau, Model Scene, Noch
- Begrünung: MiniNatur (Büsche), Modellbaum-Manufaktur Grünig (Bäume), Noch (Grasmatten)
- Straßenfahrzeuge: Brekina, Busch, Saller
- Sonstige: Brawa (Lampen, Dieseltank), Busch, Kotel (Kisten), Preiser (Figuren), Vollmer (Straßenpflaster) u.a.
- Wasserimitat: Langmesser Modellwelt

Ätztechnik

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

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

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

PAULO

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

Besuchen Sie www.paulo.de

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

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

1965 ____ 35 Jahre ____ 2000

ARNOLD • FALLER • FLEISCHMANN
ROCO • MÄRKLIN • TRIX

30 Jahre ASOA

www.asoa.de

Bäume und mehr
finden Sie in unserem Shop:

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

30 Jahre 1988 - 2018

www.modellbahn-schildhauer.de

Gebäudemodelle, Dioramen, Anlagenbau, Zubehör
Pl. 95-100 Zgierz 1 P.O. BOX 41 tel./fax 004842 716 81 60
Kirche Pinnow 003991

NEU 2018
Dorfkirche Rapphagen 0039902

DIE Buchhandlung mit Gleisanschluss
LUDWIG www.leben-mit-ludwig.de
Hbf • 50667 Köln • Tel.: 0221 / 16072-0
Besuchen Sie unsere sehr gut sortierte Fachabteilung für Eisenbahnliteratur im 1. Stock

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



Ihre VGB-Vertriebspartner in Mannheim

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

Überleitung made in Germany

SOMMERFELDT
Die SOMMERFELDT Aufbauanleitung
Besuchen Sie unseren Online-Shop - www.sommerfeldt.de

Sommerfeldt Überleitungen • Stromabnehmer GmbH
Friedenstraße 42 • 73110 Heidenheim
Tel. +49 (0) 7164/316 • Fax: +49 (0) 7164/316 • info@sommerfeldt.de

www.modellbau-kaufhaus.de

„Portofrei“

Vom 07.10. bis 11.10.2018

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



Filigran übers Tal

Fischbauchträgerbrücken spielten beim frühen Eisenbahnbau eine wichtige Rolle, sind heute aber verschwunden. Dieses N-Modul erinnert an die seinerzeit bahnbrechende Konstruktion

VON JÜRGEN BÜSER

Der Pfälzer Friedrich August von Pauli (1802–1883), zählt zu den hervorragenden Pionieren der Bautechnik in Deutschland. Zu seinen Werken gehört nicht nur die Trasse des Ludwig-Donau-Main-Kanals, sondern gehören auch alle wichtigen frühen Eisenbahnstrecken in Bayern, einschließlich der berühmten „Schiefen Ebene“. Ein Nebenprodukt dieses Wirkens war die Konstruktion eines Fischbauch-Brückentragers, der nach Pauli benannt wurde.

Die leider nicht mehr existente Firma Bavaria hatte Pauli-Träger als Bausätze aus geätztem Messing in den Maßstäben 1:160 und 1:87 im Programm. Diese Ätzplatinen konnte man bis vor einigen Jahren in sehr guter Qualität günstig im Handel erwerben. Ich habe mehrere Brücken ohne real existentes Vorbild mit diesen Trägern gebaut, unter anderen die hier vorgestellte eingleisige Brücke mit drei Pauli-Trägern.

Auf das Vorbild umgerechnet, überbrückt diese Brücke auf 114 Metern Länge eine etwa 35 Meter tiefe Schlucht, durch die ein kleiner Fluss und ein Feldweg verlaufen. Die Spannweite jedes Trägerelements entspricht etwa 38 Metern, wobei die fast zehn Meter breiten Pfeiler so bemessen sind, dass mit geänderten Gewölbeaufbauten auch eine zweigleisige Streckenführung denkbar wäre.

Das Modul ist in meine nach NEM gebaute Segmentanlage integriert, kann aber auch wegen der nach Fremo-Norm gebauten Übergänge in deren Modularangements eingebaut werden. Da keine Weichen verbaut sind, können sowohl Fine-Scale-Modelle als auch Fahrzeuge nach NEM die nur einen Millimeter hohen Code-40-Gleise befahren.

Code-40-Flexgleis mit Schwellenlage nach deutschem Vorbild ist im Handel nicht erhältlich. Also musste ich die Gleise selbst bauen. Dafür habe ich von Railcraft aus den USA bezogene Schienenstränge auf kupferkaschierte Pertinaxschwellen gelötet. Es reicht, das Gleis nur auf jeder vierten Schwelle zu befestigen und dazwischen Echtholzschwellen einzufügen. Da beim Lötgleis die Kleisen fehlen, ist es möglich, auch Fahrzeuge mit Rädern nach NEM darauf fahren zu lassen.

30 STUNDEN LÖTEN

Die Brücke besteht aus drei Pauli-Trägern, die ich aus Bavaria-Bausätzen gefertigt habe. Wegen der besseren Stabilität habe ich deren Teile verlötet, nicht geklebt. Trotz einiger Erfahrung im Lötten von Messingbausätzen dauerte der Bau eines einzigen Pauli-Trägers im Rohzustand fast zehn Stunden. Nach Lackierung in Mattgrau wurden die dem Bausatz beiliegenden Querbalken auf den Messingrost geklebt. Abweichend von der Bauanleitung habe ich an diesen Balken zusätzlich feine Geländer aus gefrästen Messingstützen von Petau und 0,3-mm-Bronzedraht befestigt. Auch die seitlich des Gleises verlaufenden Stege fehlten dem Bausatz. Sie mussten aus durchgeätztem Messingblech von Brawa zugeschnitten werden.

Selbst gebaut sind die Brückenpfeiler, da es für die Pauli-Träger keine passenden zu kaufen gibt. Bei ihrer Konstruktion habe ich mich an den um 1860 üblichen Baustil gehalten. Anhand einer Zeichnung wurden Urmodelle der verschiedenen Pfeilerelemente angefertigt und mittels Silikonformen in Gips gegossen. Die Urmodelle

Filigrane Konstruktion auf soliden Pfeilern: Aus der Talperspektive wirken Pauli-Träger besonders fein. Gut zu sehen ist hier die Verankerung in Aussparungen der Pfeilerköpfe.

Auch von der Seite wirken die Träger dieser Bauart besonders luftig. Verständlich jedoch, dass sie beim Vorbild oft gegen stärkere Konstruktionen ausgetauscht werden mussten.



Das Flüsschen im Talgrund zwängt sich zwischen Felswand und Brückenpfeiler hindurch.

Auf dem Modul wurde Code-40-Selbstbaugleis verlegt. Seine Schienenprofile sind zwar extrem filigran, doch fehlen die Kleineisen.



Das kleine Bahnwärterhaus ist das einzige Gebäude des Moduls. Seine Abstammung von einem Kibri-Bausatz ist nur noch zu erahnen.

Der rechte Brückenkopf ist wie alle gemauerten Elemente der Brücke aus unterschiedlichen selbstgegossenen Gipselementen zusammengesetzt.



der mächtigen Pfeiler selbst entstanden mit Hilfe von Kibri-Kunststoffplatten mit eingepprägter Steinquaderstruktur.

Die gut abgetrockneten Gipspfeiler wurden mit stark verdünnter matter Kunstharzfarbe sandfarben gestrichen und mit Wasserfarben in mehreren Arbeitsgängen patiniert. Dabei habe ich verdünnten lichten Ocker, gebrannte Siena und Paynesgrau nass in nass mit einem Pinsel aufgetupft, bis sich die für Sandstein typischen Schattierungen zeigten. Einzelne Steine oder Steingruppen wurden zusätzlich mit ganz leicht verdünnter Wasserfarbe gefärbt. Die Fugen sind mit stark verdünntem Deckweiß eingefärbt, das sich bei leichtem Betupfen des noch etwas feuchten Mauerwerks von alleine verteilt. Nachdem die Farbe gut getrocknet war, habe ich zudem Kalkausblühungen, Rostflecken, Moosbewuchs usw. mit Wasserfarbe oder Farbpigmenten angebracht.

MILLIMETERARBEIT

Im mit Hartschaumplatten vormodellierten Tal wurden die Brückenköpfe provisorisch ausgerichtet, wobei der zuvor ausgemessene Abstand genau einzuhalten war. Dann wurde mit Hilfe einer Wasserwaage der Mittelpfeiler eingepasst und die Höhe seines Fundaments festgelegt. Nachdem alle Elemente fluchtend ausgerichtet und ihre Position auf dem Plattenboden angezeichnet war, konnte ich sie eines nach dem anderen festkleben. Dabei mussten auch die Brückenträger gleich endgültig befestigt werden, weil sich ihre Untergurte später nicht mehr in die Bogenöffnungen einsetzen lassen. Erst nachdem alles abgeschlossen war, wurde der Gleisstrang auf die Querbalken der Pauli-Träger geklebt, bis an die Segmentenden geführt, elektrisch angeschlossen und schließlich außerhalb der Brücke geschottet.

Das wie erwähnt aus Hartschaumplatten grob vormodellierte Gelände wurde mit Gips verspachtelt. Im gleichen Arbeitsgang habe ich zuvor eingefärbte Gipsfelsen von Woodland Scenics mit eingearbeitet. Der übrige Geländeuntergrund wurde erdfarbig gestrichen. Anschließend habe ich ausgesiebtes Geröll aus Gipsabbrüchen sowie Brechsand auf die mit verdünntem Weißleim eingestrichene Geländehaut gestreut. Der kleine Bachlauf ist aus EZ-Water von Woodland gegossen, wobei ich die Wellenstruktur mit einer nicht zu heißen Lötspitze modelliert habe. Die Gischt im Bereich der Stromschnelle entstand aus weißem Mattlack, der mit einem Borstenpinsel aufgetupft wurde.

Nach diesen Vorarbeiten begann die Begrasung. Mein bevorzugtes Arbeitsmittel dafür ist der Heki-Flockstar in Verbindung mit Grasfasern von MiniNatur und Polak in den Längen 0,5, 1 und 2 Millimetern sowie Grasleim von Noch. Zur Darstellung von niederen Gewächsen und Zweigen beim Baumbau verwende ich auch 4,5-Millimeter-Fasern. Um eine möglichst lebendige Vegetation zu erhalten, werden stets nur kleine Flächen punktuell mit Leim betupft. Danach bringe ich in mehreren Arbeitsschritten die verschiedenen Grasfasern auf.

Auch beim Baumbau verwende ich den Elektrostaten zum Beflocken. Die Stämme und Äste werden aus Draht, Holzmehl sowie Farbe ebenfalls selbst hergestellt. Ihr Blatt- oder Nadelkleid erhalten sie mit Grasfasern und im Handel erhältlichem Blattwerk.

An Gebäuden belebt allein ein kleines farblich behandeltes und mit Zurüstteilen versehenes Wärterhäuschen von Kibri die Szene. Das Vorsignal habe ich aus einem Bausatz von Weinert gebaut. Telegrafmasten und Kilometersteine stammen aus der Produktion von Wiederhold und Petau. □

Im Rahmen des 12. Modellbau-Wettbewerbs erschienen bisher:

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

– Anzeige –

Wie eine digitale Märklin-Anlage entsteht



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

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

Best.-Nr. 581627 | € 15,–

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



www.facebook.de/vgbahn

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

Wege, Straßen, Steuerung



Fast ebenso wichtig wie die in den vorangegangenen Folgen behandelten Themen Landschaftsbau und Wassergestaltung ist der Bau von Fahrwegen, Plätzen und Bahnsteigen. Auch die Steuerung einer Anlage ist wichtig, denn die Zeiten, als Züge allein durch Freischalten der Gleise mit Strom versorgt wurden, sind längst vorbei

VON KARL GEBELE

Beim Anlagenbau gibt es immer wieder Phasen, in denen die eigentliche Arbeit ruht, weil Farbe, Klebstoff oder Spachtelmasse erst einmal gründlich durchtrocknen müssen. Manchmal hat man auch schlichtweg nicht genügend Zeit am Stück, um sich einem größeren Projekt zu widmen. Solche Lücken überbrückt man sinnvoll mit kleineren Basteltätigkeiten, die entweder schnell erledigt sind oder sich in kürzere Bauschritte aufteilen lassen. Die Gestaltung von Straßen und Wegen gehört dazu.

Sie sind neben Eisenbahngleisen und Wasser das dritte Element, das auf einer Anlage keinesfalls fehlen darf. Natürlich ist auch bei ihnen auf eine sinnvolle und realistische Trassierung zu achten. So führt auf dieser Anlage eine Zubringerstraße vom Bahnhof hinauf zum hinteren Anlagenrand und stellt so die Verbindung zur real nicht vorhandenen Ortschaft her.

Diese Straße wurde aus Panzerkarton zugeschnitten und mit Heißkleber passgenau in die Anlage eingebaut. Als Fahrbahnbelag verwendet habe ich die Bodenstrukturpaste Beton aus dem Set 60824 von Noch (Bild 1). Nach zweimaligem Auftrag bildet sie eine einwandfreie Deckschicht. Eine weitere farbliche Behandlung ist mit Ausnahme von etwas Patina (sehr stark verdünnte schwarzbraungrüne Farbe) nicht nötig (Bild 2).

SAND STATT BETON

Die Feld- und Wanderwege sowie die geschotterte Zufahrt zur Verladerampe entstanden auf gleiche Weise, jedoch mit der Strukturpaste Sand aus dem Noch-Set 60823. Ebenfalls von Noch stammen die aus Karton lasergeschnittenen Bordsteinkanten, mit denen der obere Bahnhofsvorplatz zum Gehweg beziehungsweise zum

Bahnsteig der Schmalspurbahn abgegrenzt ist (Bild 3).

Während Letzterer nur aus einem schmalen Kiesstreifen besteht, ist der Hausbahnsteig der Vollspurstrecke deutlich breiter und optisch dominanter. Da der Bahnhof nur direkt vor dem Empfangsgebäude mit einem Stückchen Bahnsteig ausgestattet ist, musste links und rechts angestückelt werden.

Den Kern des Eigenbau-Bahnsteigs bilden zugeschnittene Hartschaumplatten, die ich vorne mit der flexiblen Bahnsteigkante von Auhagen verkleidet habe (Bild 4). Wie immer bei einem solchen Bau war auf Profilvermeidung zu achten, damit keine Lok und kein Wagen an der Bahnsteigkante hängen bleibt oder sie streift. Anschließend wurde dick Strukturpaste „Erde“ (wieder aus dem Noch-Set 60823) aufgespachtelt, was für einen gleichmäßig ebenen Untergrund sorgt. Der endgültige Belag entstand nach







dem Trocknen der ersten Schicht aus einer Mischung der Strukturpasten „Beton“ und „Schlamm“, die ich mit einem Spachtel dünn aufgetragen habe (Bilder 5 und 6).

All diese Arbeiten wurden übrigens „nebenher“ ausgeführt, während die verwendeten Wasserimitate trockneten und kein Staub und keine Fasern aufgewirbelt werden durften. Ganz das Gegenteil fand später während der Begrasungsaktion statt. Auch hier gab es immer wieder Wartezeiten, bis ein Leimauftrag getrocknet war. Währenddessen habe ich entlang der Gleistrassen den Schotterbelag erweitert und ergänzt. Dabei wurde mit einem Pinsel zunächst entlang der Böschungen Weißleim aufgestrichen, dann Gleisschotter aufgestreut und dieser mit einem Pinsel gleichmäßig verteilt (Bilder 7 bis 9).

UNTEN DIGITAL, OBEN ANALOG

Ebenfalls in Trocknungspausen habe ich die Steuerungselemente installiert. Wie in einer früheren Folge erwähnt, plant mein Auftraggeber, die Anlage auf Ausstellungen vorzuführen. Dafür sollte sie mit einem automatischen Wechselbetrieb mit zwei Zugarnituren auf der H0-Gleisstrecke ausgestattet werden. Für das private Spielen wünschte er sich hingegen eine Handsteuerung.

Damit der Wechsel von Hand auf Automatik und zurück möglichst einfach ist, habe ich einen Kippschalter eingebaut. Die Steuerung der Weichen erfolgt analog über Drucktasten (Bild 10). Um beim Rangieren im Bahnhof mehr Spielraum zu bekommen, können die Zugarnituren im Tunnel auf zwei Ausweichgleisen abgestellt werden.

Der Fahrbetrieb auf Vollspurgeis erfolgt digital (DCC), im H0e-Bereich analog. Reed-Kontakte in den beiden Bahnhofsgleisen regeln über ein Viessmann-Relais den Wechselbetrieb (Bild 11). Ausgelöst werden

die Schaltimpulse über Magnete, die immer im letzten Wagen an dem Kulissenschacht angeklebt sind (Bild 12).

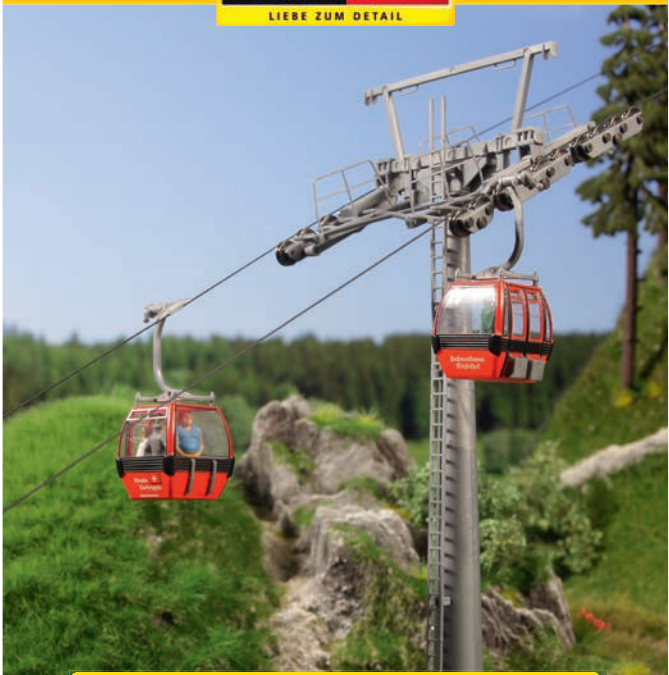
Da die H0e-Strecke wunschgemäß stets von Hand gesteuert wird, können die beiden Bahnsteiggleise als Haltebereiche mit Kippschaltern stromlos geschaltet werden. Somit ist auch auf schmaler Spur ein einfacher Zweizugbetrieb möglich. □

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, das August-Heft zeigte in Folge 4, wie Bäche und Teich entstanden. Die nächste Folge erscheint im November.

–Anzeige–



BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL



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

WWW.BRAWA.DE



Ein Plätzchen im Freien

In Stadt und Land, von Aachen bis Görlitz, von Oberstdorf bis Flensburg, findet man sie, die kleinen und größeren Gartenrestaurants oder Terrassencafés, die bei schönem Wetter zu Kaffee und Kuchen oder Größerem laden. Im Modell sind diese Erholungsoasen ein lohnendes Bastelmotiv

VON JENS BRAUN



Egal, ob es sich um eine Ausflugsgaststätte im Grünen, das Bahnhofsrrestaurant einer Kleinstadt oder das großstädtische Hipstercafé mit veganer Speisekarte handelt: Tische und Stühle sind sich meist ähnlich – und das schon seit Kaisers Zeiten.

Auf meinem Diorama sollte der Außenbereich einer kleineren Speisegaststätte bestückt werden. Schwere Biergartenbänke und -tische wären hier fehl am Platz und so fiel die Wahl auf feines Gestühl, bestehend aus Klappsitzen und Klapptischen der Firma Modellbau-Kaufhaus (Art. Nr. 500 137). Die Ludwigsburger haben ihre Wurzeln im



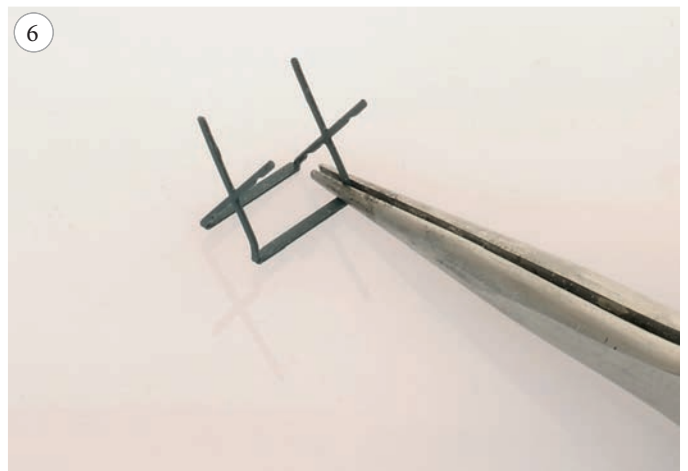
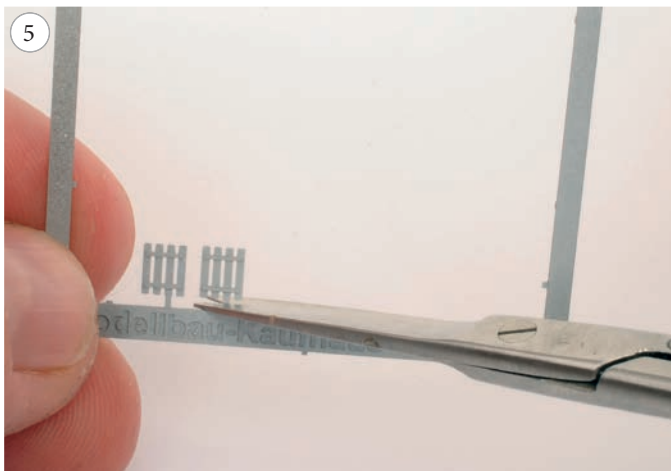
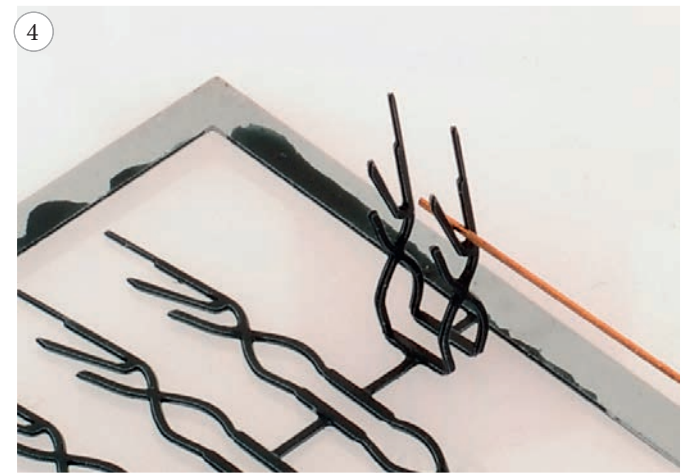
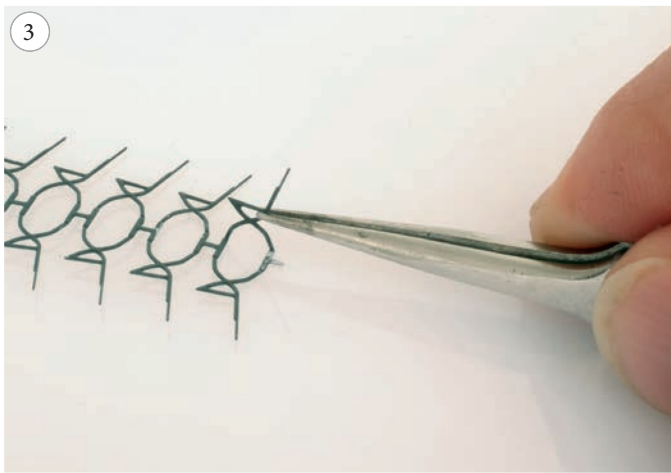
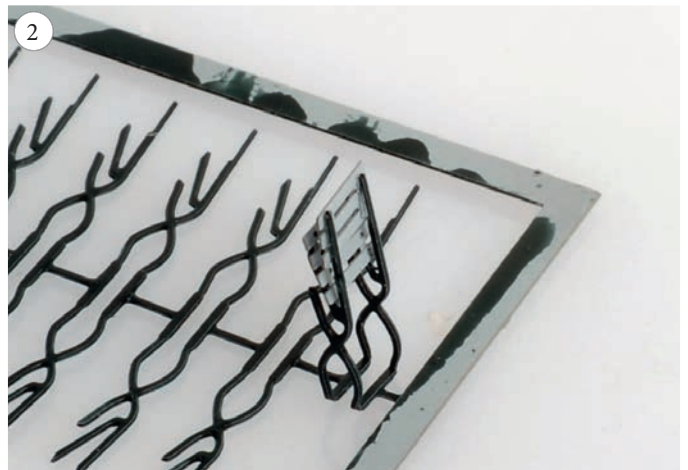
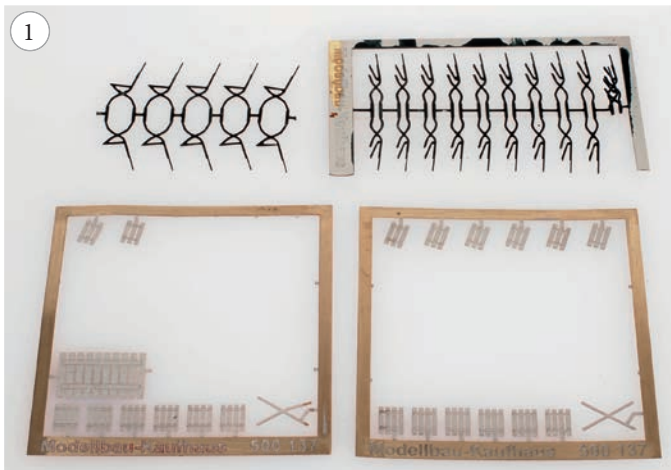
Bereich Schiffsmodellbau, bieten seit einigen Jahren aber auch sehr feine Ätzbausätze für den Eisenbahnmodellbau in H0 und Spur G an. Es gibt jede Menge nützliches Zubehör, vor allem für Gebäude, wie zum Beispiel Maueranker, Tore aller Art, geätzte Fenster- und Türgitter. Spitzenprodukt ist das nach Vorbild konstruierte Kübelbachviadukt, der Bausatz einer 40 cm lange Fachwerkträgerbrücke aus Messing. Ein Blick in den Online-Shop (<https://shop.modellbau-kaufhaus.de/>) lohnt sich.

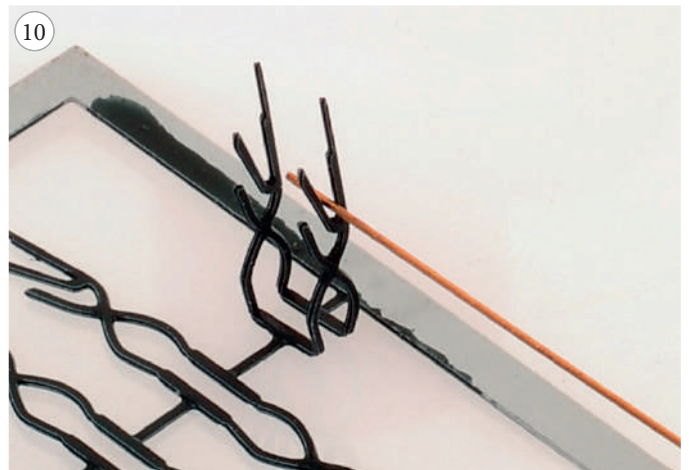
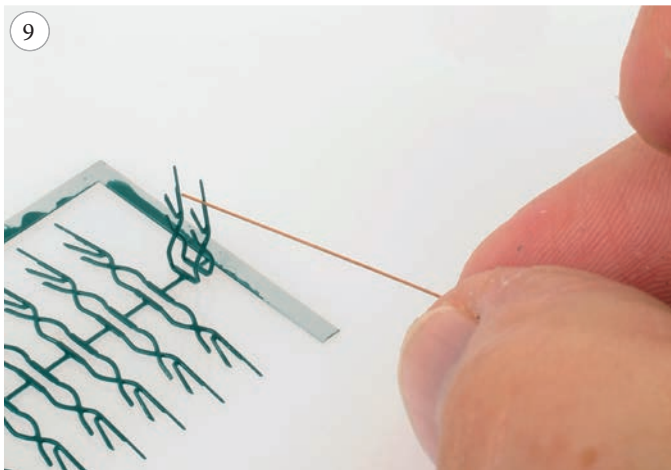
Der Bausatz enthält auf mehreren kleinen Ätzplatten die Tisch- und Stuhlgestelle sowie die Sitz- und Tischflächen (Bild 1).

Vom Material her eignen sich Ätzteile ja ideal für Lötverbindungen, aber das Gartengestühl ist sehr filigran und das Löten solcher Teile entsprechend mühsam. Zudem hätte man nach dem Verlöten das Problem der Lackierung. Zwar könnte man die Teile in einer Farbe spritzen, jedoch ist das Metallgestell von Stuhl oder Tisch in einer anderen Farbe als Sitzflächen, Lehnen oder Tischplatte zu lackieren. Nachträgliches Lackieren mit dem Pinsel wäre auf den bereits verlöteten Teilen ungleich mühsamer. Wesentlich einfacher ist es, den Teilen noch in der Platine vor dem eigentlichen Zusammenbau ihre Farbe zu geben. Danach schei-

det Lötens allerdings ohnehin aus, es muss geklebt werden.

Zum Lackieren bleiben die Teile in der Platine. Ob man Airbrush oder Pinsel verwendet, ist im Wesentlichen egal. Zu beachten ist nur, dass die Farbschicht möglichst dünn sein sollte, um die feinen Fugen zwischen den Brettern nicht zuzuschmieren. Bei diesem Beispiel habe ich erst eine Spritzlackierung mit hellgrauer Farbe durchgeführt, dann die Gestelle der Tische und Stühle mit einem feinen Pinsel dunkelgrau gestrichen (Bild 2). Von Schwarz ist für das Gestell eher abzuraten, da diese Farbe zu „hart“ auf der Anlage wirkt.





Nach dem Lackieren werden die Teile in der Platine belassen und dort gebogen. Würde man gleich das ganze Gestell des Stuhls ausschneiden, wäre das Biegen nur sehr schwer zu realisieren, da die Teile zum einen sehr klein sind und sich zum anderen immer wieder wegrehen würden, weil man schlicht keinen Punkt findet, an dem man das Gestell richtig festhalten kann. Deshalb wird die Platine zum Biegen auf eine plane Unterlage gelegt, festgehalten und dann ein freies Teil mit einer Pinzette in die gewünschte Richtung gebogen (Bilder 3 und 4). Erst danach können die Teile ausgeschnitten werden. Wer öfter mit solch filigranen Ätzteilen bastelt, dem sei die von Modellbau-Kaufhaus unter Art. Nr. 140 001 angebotene Spezialschere empfohlen (Bild 5).

Die Tischplatten bestehen aus einer beidseitig geätzten Platine. Auch die Fugen zwischen den Brettern sind durchbrochen, was der Tischplatte eine sehr filigrane Aussehen verleiht. Das Gestell der Tische wird vor dem Verkleben gebogen (Bild 6) und dann einfach von hinten auf die Tischplatte geklebt (Bild 7).

Zum Kleben der filigranen Teile eignet sich übrigens schnell aushärtender Zweikomponenten-Kleber (Bild 8) besser als Sekundenkleber. Seine doch etwas längere Abbindedauer verschafft einem gerade so viel Zeit, wie man meist benötigt, um die Klebeobjekte sauber auszurichten.

Zum Kleben nimmt man etwas Leim auf einen Draht und führt ihn an die zu verklebende Stelle (Bild 9). Der Leim zieht dort von selbst in die Ecken. Überschüssi-

ger Leim kann ebenfalls mit einem Draht aufgenommen werden, indem dieser an der zu verklebenden Stelle hin und her bewegt wird (Bild 10). Sind die Kontaktpunkte der Untergestelle mit Kleber bestrichen, können die Sitzflächen aufgesetzt und kurz ausgerichtet werden.

Weil die Stühle und Tische sehr leicht sind, werden sie gleich am Bastelplatz mit Figuren und Geschirr ausgestattet. Die Bierkrüge stammen von Busch (Set 7783). Bemalt man sie dunkel, erhält man Cola-Gläser. Außerdem bekommen die aus gelbem Kunststoff bestehenden Bierkrüge eine Blume aus weißer Farbe (Bild 11). Bemalt wurde alles mit Nitro-Acrylfarben von Weinert. Hat man auch die Figuren festgeklebt, können Tische und Stühle ihre Plätze auf der Anlage finden (Bild 12). □

Gratis!

Moderne Digitalkameras machen es einem anscheinend leicht: Abdrücken, Bild am Computer bearbeiten und schon schaut die eigene Anlage aus „wie bei Brandl“ – leider nein! Auch die Digitalfotografie hat ihre Tücken. Wer gute Fotos seiner Anlage schießen will – eventuell für eine Vorstellung im Eisenbahn-Journal –, sollte mit seiner Kamera umgehen können und die Fallen kennen. Unser

Leitfaden „Modellbahn digital fotografieren“

zeigt, wie. Einfach per Mail bestellen (c.kutter@eisenbahn-journal.de) oder aus dem Netz laden (https://shop.vgbahn.info/eisenbahn-journal/news/Modellbahn+digital+fotografieren_90.html).



DES SCHMUDEL-TRIOS DRITTER TEIL

Fast ohne Farben

In der August-Ausgabe war nachzuverfolgen, wie der erste Getreidesilowagen aus dem Märklin-Trio mit dem Airbrush patiniert wurde. Im September wurde das gleiche Ziel mit dem Pinsel erreicht. Nun erhält der dritte Wagen sein betriebsverschmutztes Aussehen durch Decals

VON ANDREAS MOCK

Für alle, die Vorbehalte irgendeiner Art gegenüber der Arbeit mit dem Airbrush haben und denen Erfahrung und vielleicht Geschicklichkeit im Umgang mit dem Pinsel fehlt, für die ist der Einsatz von Nassschiebebildern (Decals) eine erwägenswerte Alternative. Voraussetzung allerdings ist, dass die Wagen hell lackiert sind – weil beide hier verwendete Produkte nicht auf weißem Hintergrund gedruckt sind, kommen sie auf dunklen Waggonwänden kaum zur Geltung. Auf

Fahrzeugen wie den französischen Getreidesilowagen von Märklin aus dem Set 46344 (Bild 1) sind sie jedoch bestens geeignet.

Wie bei jeder Alterungsaktion werden Drehgestelle, Achsen und die Kupplungskinematiken demontiert. Dann klebt man den Wagenkörper mit doppelseitigem Klebeband auf ein Stück Hartschaum.

Um dem Wagen eine Art leichte „Grundverschmutzung“ zu geben, habe ich ihn als Erstes vollständig mit dem Washing „Starship Wash“ 1009 von AK Interactive

überzogen. Dafür habe ich einen Airbrush verwendet. Wer schnell pinselt, kann es auch von Hand machen. Sobald das Washing nach wenigen Minuten angetrocknet ist, werden alle Flächen des Waggons mit einem Pinsel der Größe 2 bis 4 und „White Spirit“ von AK Interactive wieder gesäubert (Bild 2). Dieser Bearbeitungsschritt muss nicht unbedingt sein, man kann auch auf ihn verzichten.

Unbedingt notwendig ist dagegen, den gesamten Wagenkörper mit glänzendem



8



9



10



Klarlack zu überziehen. Optimalerweise verwendet man auch hier einen Airbrush, doch auch Lack aus der Sprühdose geht. In jedem Fall sollte man in mehreren Gängen jeweils dünne Schichten auftragen. Hier wurde „ACL-600“ Aqua Gloss von Alclad 2 verwendet, ein für den Airbrush gebrauchsfertiger Lack, der nicht weiter verdünnt werden muss. Ich setze für diesen Schritt einen Airbrush mit Düsendurchmesser 0,4 Millimeter ein (Bild 3).

Wenn der Klarlack getrocknet ist, sollte der gesamte Wagenkörper einen gleichmäßigen Glanz aufweisen. So lassen sich die Decals auf einer glatten Oberfläche aufbringen, unter der sich keine Luftblasen mehr ansammeln können, die das typische „Silbern“ der Schiebebilder hervorrufen.

Zum besseren Vergleich habe ich die beiden Seiten des Wagens mit unterschiedlichen Produkten behandelt. Bei der einen waren es Decals der US-Firma Weathering Solutions (www.weatheringsolutions.com), die speziell für das Altern von H0-Güterwagen entwickelt wurden. Auf der anderen habe ich ein aus dem Militärmodellbau stammendes Set der Augsburgischen Firma Uschi van der Rosten verwendet (www.uschivdr.com). Es ist auch für Maßstäbe deutlich größer als 1:87 nutzbar, wie sie bei

den Kunststoffmodellbauern beliebt sind (Bilder 4 und 5).

Begonnen wurde mit den amerikanischen rostigen Triefspuren auf dem oberen Teil des Wagenkörpers. Es empfiehlt sich, die Schiebebilder immer nur in kleinen Stücken aufzubringen. Sie sind sehr dünn, was ihre Verarbeitung zwar nicht erleichtert, wodurch sie sich aber perfekt an das Modell schmiegen (Bild 6).

Wenn der obere Teil einer Wagenseite fertig ist, folgt der untere. Der Trennkante beider Teile folgend werden kleinere und kürzere Ablaufspuren angebracht – auch sie immer nur stückweise (Bild 7).

Das genau gleiche Vorgehen empfiehlt sich beim Decalbogen von Uschi van der Rosten (Bilder 8 und 9). Welche Abschnitte des Bogens verarbeitet werden, bleibt dem Nutzer überlassen. Auch wesentlich schwächere Rost- und Ablaufspuren sind damit darstellbar. Sind die Nassschiebebilder gut getrocknet, wird der gesamte Wagenkörper matt überlackiert, bis der Glanz auf dem Modell völlig verschwunden ist.

Als letzten Schritt der Alterung lackiere ich das Washing „Railroads Wash“ AK-7024 von AK Interactive über das gesamte Modell, um den Farbkontrast zwischen den Decals und dem Grundgrau des Modells etwas

abzuschwächen (Bild 10). Im Anschluss wird wieder mit Mattlack versiegelt. □

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
Schmuddel-Trio 1 (Airbrush):	EJ 8/2018
Schmuddel-Trio 2 (Pinsel):	EJ 9/2018

... und natürlich:

Erhältlich für 15 Euro bei
bestellung
@vgbahn.de





Das
Original
seit
2012

www.donnerbuechse.com

Onlineshop mit großem Neuwarensortiment

- ➔ **Exklusiv bei uns: Kres Spur TT-Beiwagen VB 998**
Limitierte neue Betriebs-Nr. 998 283-6, Ep. IV, Artikelnr. 9814 / Digital 9814D
- ➔ **Lokomotiven • Wagen • Startpackungen**
Neuware in: Z • N • TT • H0 • H0m • H0e
- ➔ **Elektrik • Decoder • Digitalzubehör**
- ➔ **Landschaftsbau • Ausgestaltung • Figuren**
- ➔ **Modellbahn Print-Medien • DVD's**
- ➔ **Wöchentlich neue Aktionen im Onlineshop**
- ➔ **Tiefpreis-Angebote bis zu 50% reduziert**
- ➔ **Ladenauflösungs-Artikel zu Sonderpreisen**
- ➔ **Restbestände der Spurgrößen TT • H0m • H0e**

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

E-Mail: info@donnerbuechse.com

Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)

➔ **5 hauseigene Kundenparkplätze**

Öffnungszeiten ➤

Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr – 18:30 Uhr
Sa.: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr *
* Sa. Nov. Dez.: 10:00 Uhr – 18.30 Uhr
>>>> Montag: Ruhetag <<<<

Thilo

Aufgaben

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

busch

ESU

FALLER

fischer-modell

FLEISCHMANN

hobby

Exact-train
CLASSICHOBBY

herpa

VOLLER

W

Uhlenbrack

TRIX

THULETTI

SOMMERFELD

Modelleisenbahn Schirmer

HOBBY

Roco

plint

Preiser

PIKO

NOCH

HOBBYTRAIN

JÄGERDORFER
COLLECTION

KATO

kibri

KRES
Modelle

vehn

LEMKE

Wald

L.S. Models
Exclusive

märklin

MINIS
Maßstab 1:160

Das Originalgebäude in Wasserburg. Aus dieser Perspektive nur schwach zu erkennen ist das erweiterte Tor rechts, bei dem zu Gunsten der Einfahrtshöhe das vergitterte Oberlicht entfernt wurde. Links angeschnitten der moderne Erweiterungsbau von 2001.

FOTO: NOCH



Wie beim Vorbild

Das Noch-Modell eines Dorffirewehrhauses nach einem Original in Wasserburg am Bodensee ist zwar attraktiv gestaltet, hat aber einen gravierenden Nachteil: Die Tore sind viel zu schmal, bestenfalls ein VW-Bus lässt sich unterbringen. Abhilfe bringt das Vorbild

VON CHRISTOPH KUTTER

Über die Motivation der Firma Noch, das Modell mit Toren aus der Entstehungszeit (1904) auszustatten, lässt sich rätseln. Gerade mal 24 Millimeter sind die Öffnungen breit. Freude der Epochen I und II kommen damit zurecht, doch schon ab der Epoche III wird es schwierig. Den Ausweg zeigt ein Blick ins Internet: Unter [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Feuerwehrhaus_in_Wasserburg_\(Bodensee\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Feuerwehrhaus_in_Wasserburg_(Bodensee).jpg) findet man

das Gebäude in Frontalansicht. Trotz eines davor stehenden Verkehrsschildes ist gut zu erkennen, dass beim Original das rechte Tor deutlich breiter ist als das linke. Offenbar wurde es zur Unterbringung eines neuen Fahrzeugs erweitert – vermutlich 1961, als die Wasserburger ihr erstes Feuerwehrauto bekamen (www.feuerwehr-wasserburg.com/ueberuns/Geschichte/). Dies ist auch

am Modell möglich, sogar für beide äußeren Tore.

Nach Plan beginnt der Bau des Modells mit der Vorderwand. Weil diese aber das Hauptobjekt des Umbaus ist, lässt man diesen Bauschritt erstmal links liegen und zieht die drei anderen Wände vor (Bilder 1 und 2).

Spätestens jetzt ist festzulegen, welche Fahrzeuge im Haus stationiert werden sol-



Großer Tag für die Freiwillige Feuerwehr: Das alte Spritzenhaus ist umgebaut, das Platzproblem bei der Unterbringung der neuen Fahrzeuge gelöst. Ein Fotograf von der Zeitung lichtet die stolze Mannschaft ab.



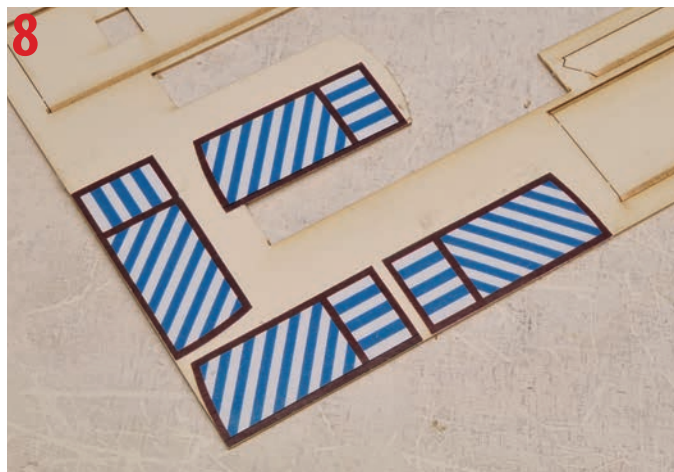
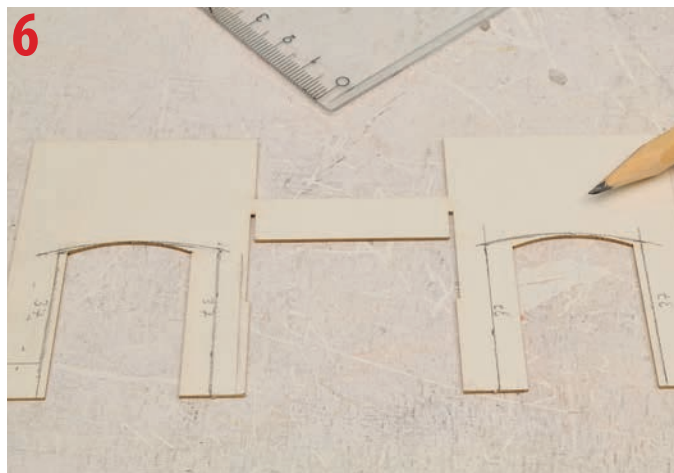
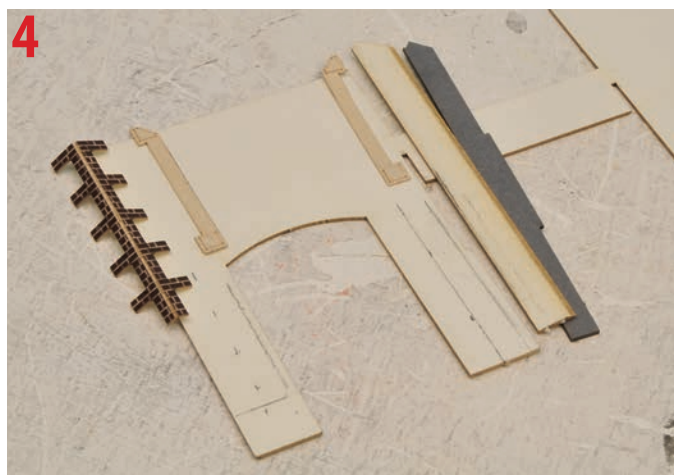
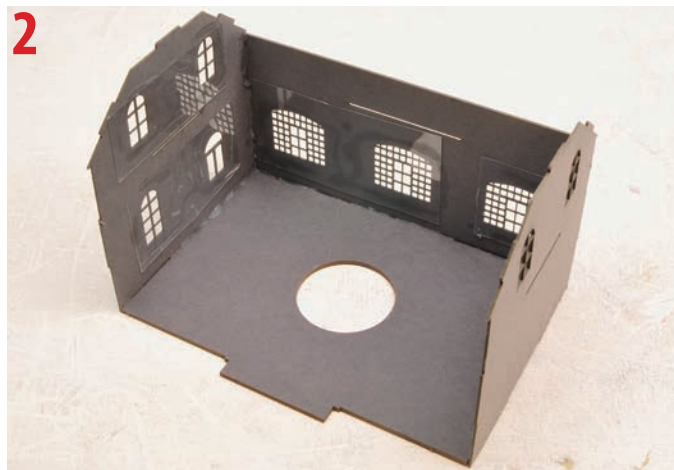
len und wie breit diese sind. Vorbildgerecht für die 60er- und 70er-Jahre wären in erster Linie ein kleineres Tanklöschfahrzeug (TLF 8), ein Löschfahrzeug (LF 8) sowie eine Ausschleubeiter als Anhänger. Letztere hat Busch im Sortiment, die Autos gibt es auf unterschiedlicher Basis von mehreren Anbietern. Während die Leiter gerade so durch das mittlere Tor passt, sind die beiden Löschfahrzeuge jeweils 29 Millimeter breit

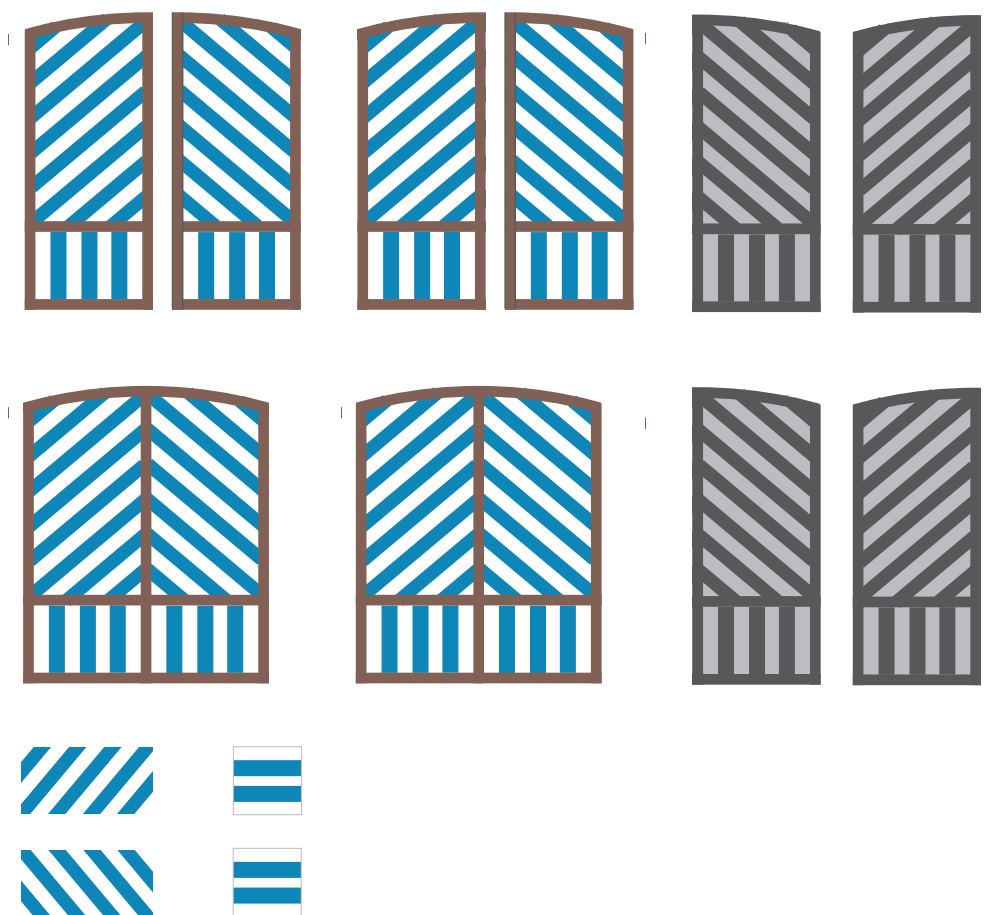
– deutliche fünf Millimeter zu viel (Bild 3). Rechnet man beidseitig noch zwei Millimeter „Luft“ dazu, kommt man auf eine Mindestbreite pro Tor von 33 Millimetern, die es zu schaffen gilt.

Leider lassen sich die Tore nicht symmetrisch vergrößern. Grund ist der architektonische Zierrat des Gebäudes. Er sollte erhalten bleiben, um das Aussehen des Modells nicht zu beeinträchtigen. Lässt man

also die Eckkisenen aus Klinker stehen und rückt die daneben zu verklebende Umrahmung so nahe wie möglich an sie heran, bleiben an den Außenkanten der zwei zu ändernden Tore je etwa 1,5 Millimeter Material übrig, das entnommen werden kann.

Deutlich besser die Ausbeute nach innen: Zieht man die Stärke der beiden hier zu verklebenden Wandteile des Schlauchturms sowie der Torumrahmung ab, bleiben sechs



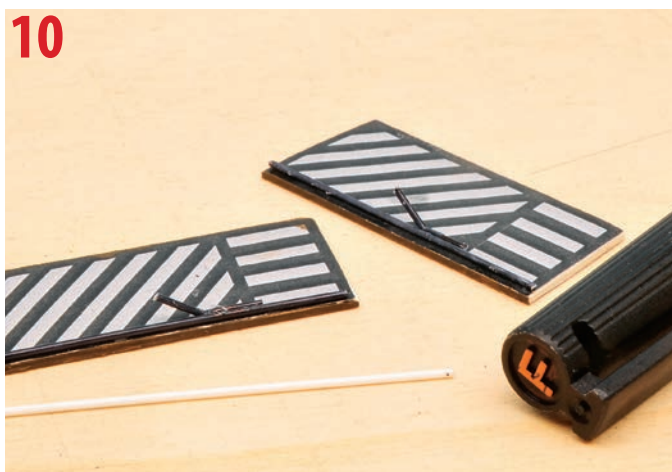


In Anlehnung an das Original gestaltete Torflügel für auf 33 Millimeter Breite erweiterte Fahrzeugstände. Die grauen Flügel sind als Innenseiten gedacht. Sie können kopiert oder eingescannt und ausgedruckt werden. Darunter farblich passende Füllflächen für das mittlere Tor.

9



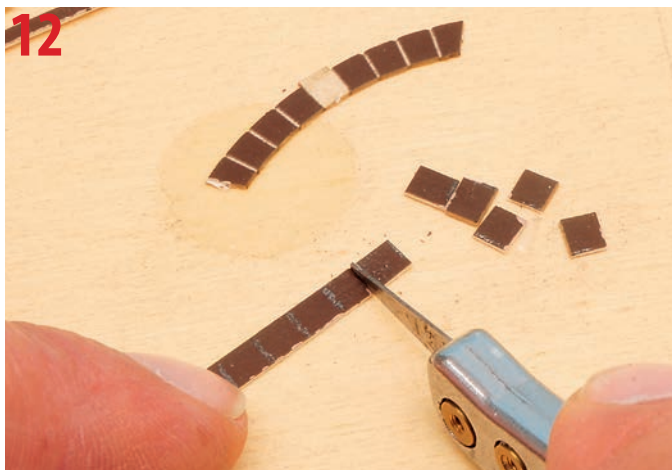
10

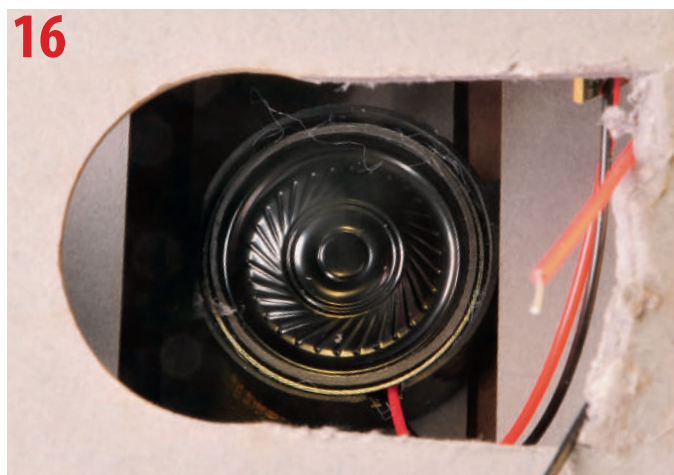


11



12





Millimeter entfernbare Wand übrig (Bild 4). Insgesamt lassen sich also die beiden äußeren Toröffnungen auf die angestrebten 33 Millimeter erweitern.

Wenn dieses Maß nicht reicht, gewinnt man zwei zusätzliche Millimeter, indem man die turmseitigen Torumrahmungen schmäler schneidet. Maße und Markierungen kann man übrigens ruhig mit Bleistift direkt auf den Fassadenteilen anbringen, ein guter Radiergummi bekommt sie rückstandsfrei wieder weg. Alternativ zeichnet man sie auf der Rückseite an.

Neu zu konstruieren ist wegen der Torerweiterung natürlich der Torbogen. Dazu braucht es keinen Zirkel und keine Mathekenntnisse, nur eine alte CD. Dann markiert man die zuvor aufgezeichneten senkrechten Schnittkanten in 37 Millimeter Höhe und legt die CD so auf, dass ihre Außenkante beide Markierungen berührt. Ein Bleistiftstrich entlang der Kante und fertig ist die Schnittnlinie für den Torbogen (Bilder 5 und 6).

Geschnitten wird anschließend mit einem Skalpell entlang eines Stahllineals. Führt man das Messer mit leichtem Druck, benötigt man drei oder vier Schnitte, um

den Karton sauber zu durchtrennen. An der Rundung kann man freihändig arbeiten, kleinere Unsauberkeiten lassen sich mit einer feinen Feile beheben. Nun ist die Einfahrt so groß, dass jeder H0-Feuerwehrenschein sein Epoche-III- oder -IV-TLF 8 oder -LF 8 ins Gebäude rangieren kann, ohne die Außenspiegel zu riskieren (Bild 7).

OFFEN ODER GESCHLOSSEN?

Weil man die zugeschnittene äußere Wand als Schablone für die graue Innenwand braucht, müssen beide übereinandergelinkt werden. Anschlagpunkte sind die Unterkante der beiden Wandteile sowie die Schnittkante der Aussparung für den Schlauchturm. Sie müssen exakt übereinanderliegen. Kleben die beiden Wandteile fest aneinander, wird wieder mit dem Skalpell sauber und behutsam ausgeschnitten. Das Ergebnis sind zwei Toröffnungen, die nun endlich groß genug sind, um vorbildentsprechende Einsatzfahrzeuge aufnehmen zu können. Will man die Tore des Gebäudes geschlossen darstellen, kann man auf diesen Bauschritt verzichten. Dann werden die auf der vorhergehenden Seite ausgedruck-

ten geschlossenen Torflügel direkt auf den grauen Innenkarton geklebt.

Besser wirkt das Feuerwehrhaus natürlich, wenn die Tore offen sind. Die hier abgedruckten Tore sind am PC gesetzt und dem vergrößerten Tor des Originalgebäudes nachempfunden. Wer sie verwenden will, braucht sie nur 1:1 zu kopieren oder einzuscannen und auszudrucken.

Die ausgeschnittenen Torflügel klebt man auf einen stabilen und nicht allzu dicken Karton. Gut geeignet ist beispielsweise der Trägerrahmen der Turmteile. Nutzt man dessen Außenkanten, kann man sich beim Ausschneiden der Torflügel einen Schnitt sparen (Bild 8). Ist dies geschehen, klebt man auch die hier grau/schwarz „lackierten“ Innenseiten der Torflügel auf. Die hellen Kanten lassen sich mit dick angerührter Wasser- oder Acrylfarbe (Umbra) anpassen (Bild 9).

Stellt man die Tore geöffnet dar, sollte auf der Innenseite jeweils eines Flügels pro Paar der Verriegelungsmechanismus nachgebildet werden. Dafür eignen sich feine Kunststoffprofile (Bild 10).

Sind schließlich noch die unverändert gebliebenen Flügel des mittleren Tors mit



Jetzt passt's! Das standesgemäße TLF 8 auf MAN-Eckhauber-Fahrgestell und das LF 8 auf Mercedes-Basis können in den äußeren Ständen untergebracht werden, die Leiter passt eben so durchs mittlere Tor. Hersteller der Fahrzeuge sind Preiser und Busch, die Figuren stammen ebenfalls von Preiser (Set 10342) und die Lampen finden sich bei Viessmann.

den dafür vorgesehenen Ausdrucken gefüllt, kann der Bausatz ab Schritt 5 nach Anleitung weitergebaut werden.

Eigeninitiative wird in minimalem Maß erst wieder nötig, wenn in Schritt 18 die Sockelstreifen angebracht wird. Dann sind die beiden Steine neben den erweiterten Toren passend zu kürzen.

Mehr zu tun gibt es zehn Bauschritte weiter, denn natürlich passen die Blendsteine über den Torbögen nicht mehr zu den neuen Öffnungen (Bild 11). Die entsprechenden Teile des Bausatzes müssen im Radius verändert und ergänzt werden. Dazu schneidet man sich erst aus dem dunkelbraunen Trägerrahmen einen vier Millimeter breiten Streifen. Der wird dann in Stücke von 3,5 Millimetern Länge geteilt. Zwar sind nur acht davon nötig, doch muss mit etwas Verschnitt gerechnet werden (Bild 12).

Den beiden ursprünglichen Blendstreifen trennt man beidseitig die äußeren Steine ab und schneidet sie dann in den Fugen von unten her so ein, dass der Streifen nicht ganz durchtrennt wird (Bild 13). Der Streifen wird danach genau mittig über die Toröffnung geklebt und passend zum neuen Radius etwas aufgebogen. Einen nach dem

anderen ergänzt man dann den Steinbogen bis zum Rand mit den zuvor zugeschnittenen Kartonstücken. Dabei ist auf eine möglichst gleichmäßige Größe und Fugenbreite zu achten (Bilder 14 und 15).

FINALE FALLE VERMEIDEN

Bevor in Bauschritt 31 das Dach geschlossen wird, ist zu überlegen, ob das Feuerwehrhaus auf seinem vorgesehenen Platz auf der Anlage überhaupt stehen kann. Eine weniger gelungene Konstruktionsidee ist nämlich leider die, das Soundmodul unter dem Gebäude unterzubringen. Dazu ist ein Loch von sieben Zentimetern Durchmesser in den Untergrund zu bohren. Baut man auf Hartschaumplatten, ist dies kein Problem. Doch was, wenn das Feuerwehrhaus nachträglich in eine gestaltete Anlage eingebaut wird – und der Untergrund in guter alter Manier aus Sperrholzplatten besteht? Was, wenn unterhalb des Gebäudes der Platz fehlt oder sich gerade da ein wichtiger Träger befindet?

In all diesen Fällen bietet sich eine Platzierung des Lautsprechers und des Decoders im Obergeschoss an. Die Kabel kann

man dann diskret entlang der Rückwand nach unten führen. Leider bin ich beim Zusammenbau (die Installation des Soundmoduls ist sinnigerweise der letzte Bauschritt) zu spät auf dieses Problem gestoßen. So musste die Öffnung in der Bodenplatte erweitert und durch sie das Modul ins Gebäude geschoben werden. Nun klebt es kopfüber unter dem Dach und produziert dort ein mindestens so realistisches Geheul wie im „Keller“ (Bild 16).

Leider nicht im Bausatz enthalten sind Lampen. Da Noch keine im Programm hat, muss man sich anderweitig bedienen. Hier wurden drei Viessmann-Wandlampen 6087 verwendet – wie beim Original je eine Lampe zur Beleuchtung der äußeren Tore und eine für den Seiteneingang. Die zur Befestigung und zum Anschluss der Kabel nötigen Löcher lassen sich problemlos mit einem kleinen Bohrer setzen, die Kabel führt man der Decke entlang nach hinten.

Hat man auch noch Regenrinnen und Fallrohre installiert (statt der recht weichen beiliegenden empfehlen sich die aus dem Auhagen-Set 41609), sind die Tore an der Reihe. Danach ist die Feuerwache bezugsfertig. □



Höchste Eisenbahn!

**NUR NOCH WENIGE TAGE BIS
ZUM EINSENDESCHLUSS FÜR DEN**

13. Modellbau- Wettbewerb

WAHREN SIE IHRE CHANCE AUF EINEN DIESER WERTVOLLEN PREISE!

- 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 Fürstenfeldbruck
- 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 Leserjury teil und haben die Chance, einen der Preise zu gewinnen. Mitarbeiter der VGBahn und deren Angehörige sind nicht zugelassen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Leipzig günstig genießen

Ungewohnterweise erst kurz nach dem Tag der Deutschen Einheit lädt die Messe Leipzig vom 5. bis 7. Oktober die Modellbahnfreunde zur „Modell Hobby Spiel“. Mit dabei ist natürlich die VGBahn mit nahezu dem kompletten aktuellen Sortiment an Zeitschriften, Videos und Büchern. Zu den Ausstellern zählt auch unser Miba-Kollege Franz Rittig, der in Leipzig seine wunderschöne H0-Anlage nach Mecklenburger Motiven präsentiert.

Damit Ihnen der Besuch in Leipzig noch mehr Vergnügen bereitet, bekommen EJ-Leser einen Rabatt von bis zu 4,60 Euro. Sie brauchen nur an der Kasse den Gutschein unten im Original vorzulegen (ausgeschnitten oder im Heft), um in den Genuss der Vergünstigung zu kommen.

Besonders viel sparen kann, wer online auf www.modell-hobby-spiel.de seine Eintrittskarte bestellt. Hier vertrödeln Sie nicht nur keine Zeit mit Schlangestehen, das Onlineticket ist ohnehin gegenüber dem Kassenspreis um zwei Euro billiger.

Doch es geht noch besser: Geben Sie beim Buchen einfach den Code

MHS18EJ

ein, dann sparen Sie zusätzlich bis zu 4,50 Euro. Journal-Lesen lohnt sich!

In Leipzig zu sehen: Die „Franzburger Heidebahn“ von Franz Rittig.



**modell
hobby
spiel**

05. – 07.10.2018

Ausstellung für Modellbau, Modelleisenbahn
kreatives Gestalten, Handarbeiten und Spiel

www.modell-hobby-spiel.de

**GUTSCHEIN
EINTRITTSKARTE***

Öffnungszeiten
Freitag bis Samstag von 10:00 bis 18:00 Uhr
Sonntag von 10:00 bis 17:00 Uhr

*Gegen Abgabe des Original-Gutscheins an den Tageskassen der Leipziger Messe GmbH erhalten Sie eine rabattierte Tageskarte zum Preis von € 9,90

**Eisenbahn
JOURNAL**

BIS ZU
€ 4,60
ERSPARNIS

Sparen mit dem Eisenbahn-Journal: Einfach diesen Gutschein am Eingang vorzeigen (keine Kopie!) und bis zu 4,60 Euro weniger zahlen.

**JETZT
€ 9,90**

Friedrichshafen billiger

Einen knappen Monat nach Leipzig lohnt sich die Reise an den schönen Bodensee: Vom 1. bis 4. November lädt die „Faszination Modellbau“ nach Friedrichshafen. Wie immer werden auch 2018 viele Anlagen unterschiedlicher Baugrößen und Herkunftsländer zu sehen sein. Dazu gehört beispielsweise auch die außergewöhnliche Anlage „Rittnerbahn“ nach dem bekannten Südtiroler Vorbild, die das

Eisenbahn-Journal in der Ausgabe April 2018 ausführlich vorgestellt hat.

Traditionell in Friedrichshafen dabei ist auch unsere Verlagsgruppe Bahn. Am Stand können Sie unser aktuelles Sortiment an Zeitschriften, Videos und Büchern ansehen und erwerben. Sollte ein Artikel vergriffen sein, schicken wir ihn Ihnen gerne nach Hause.

Damit Ihnen der Besuch in Friedrichs-

hafen noch mehr Vergnügen bereitet, gewährt die Messe den Lesern des Eisenbahn-Journals wie in den Vorjahren einen Rabatt von drei Euro. Sie brauchen nur an der Kasse den Gutschein unten im Original vorzulegen (ausgeschnitten oder im Heft), um in den Genuss der Vergünstigung zu kommen.

MESSE FRIEDRICHSHAFEN
ERMÄSSIGUNGSGUTSCHEIN*

**€ 3,-
GUTSCHEIN**

**Faszination
Modellbau**

01. Nov. – 04. Nov. 2018

Fr: 9 – 18 Uhr | Sa: 9 – 18 Uhr | So: 9 – 17 Uhr

Name:

Straße:

Land/PLZ/Ort:

statt € 15,-

€ 12,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

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

Sparen mit dem Eisenbahn-Journal: Einfach diesen Gutschein am Eingang vorzeigen (keine Kopie!) und drei Euro weniger zahlen.

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
modellbahneuler@aol.com
FH

67655 Kaiserslautern

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

04159 Leipzig

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

30159 Hannover

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

49078 Osnabrück

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

69214 Eppelheim/Heidelberg

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

10318 Berlin

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

31860 Emmerthal

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

52062 Aachen

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

70180 Stuttgart

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

10589 Berlin

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

33102 Paderborn

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

53111 Bonn

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

71334 Waiblingen

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

10789 Berlin

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

34379 Calden

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

58135 Hagen-Haspe

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

71638 Ludwigsburg

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

12105 Berlin

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

40217 Düsseldorf

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

63110 Rodgau

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

71720 Oberstenfeld

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

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-DOC MICHAEL WEVERING

Friedrich-Ebert-Str. 38
Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
www.lok-doc-wevering.de
simiwe@t-online.de

RW

83352 Altenmarkt/Alz

MODELL-EISENBAHNEN

B. Maier

Hauptstr. 27
Tel.: 08621 / 2834
Fax: 08621 / 7108

FH/RW EUROTRAIN®

90419 Nürnberg

RITZER MODELLBAHN

Inh. Knoch

Kirchenweg 16
Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
www.modellbahnritzer.de

FH/RW/A/B EUROTRAIN®

94474 Vilshofen an der Donau

GIERSTER

Fa. Gierster-Wittmann e.K.

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

Schweiggrstr. 5
Tel.: 0911 / 464927

EUROTRAIN®

95676 Wiesau

MODELLBAHN PÜRNER

Südweg 1

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

FH

CH-8712 Stäfa

OLD PULLMAN AG

P.O.Box 326 / Dorfstr. 2
Tel.: 0041 / 44 / 9261455
Fax: 0041 / 44 / 9264336
www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch

FH/H

NEU

Zweites Leben im Zwangs-Exil



Der Aderlass

Die Waffenstillstands-Lokomotiven
von 1918 und ihr Verbleib

Jean Buchmann
Jean-Marc Dupuy



VGB | KLARTEXT

Die Waffenstillstands-Loks 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 Staatseisenbahnen 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 Bilddokumente, 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.

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

Best.-Nr. 581823 | € 49,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:

VGB-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481-100 • bestellung@vgbahn.de • www.vgbahn.de • www.vgbahn.de/journal • www.vgbahn.de/vgbahn



BÖRSEN + MÄRKTE

Termine

www.modellbahnboerse-berlin.de
23.09.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. 14.10.: 01069 Dresden, Alte Mensa. 13.10.: 08056 Zwickau, Stadthalle. 28.10.: 08529 Plauen, Festhalle. Jeweils von 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

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

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

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

07.10.: 45. Regensburger Modellbahnbörse, 10–15 Uhr, Mehrzweckhalle Obertraubling, Walhallastr. 22, 93083 Obertraubling. Info: B. Heinrich, Tel.: 0157/76415997, info@rswe.de, www.rswe.de

07.10.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 11–16 Uhr, 22143 Hamburg, Rahlstedt



WORMSER
MODELLBAHNBOERSE
Sonntag, 04. November 2018, 11–16 Uhr
EWR Kesselhaus, Klosterstraße 23, 67547 Worms
An- und Verkauf / Tausch von überwiegend getauschten Modelleisenbahnen / Zubehör / Modellautos oder sonstigem technischen Spielzeug
Veranstalter: Günther Orth • Tel.: +49 176 7000 64 60
info@wormser-modellbahnboerse.de • www.wormser-modellbahnboerse.de

Center, Wariner Weg 1. Info-Tel.: 040/6482273.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.
07.10.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10. 21.10.: Fulda/Petersberg, Rathausplatz 1. Jeweils von 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de

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

13.10.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 11–16 Uhr, 28219 Bremen-Walle, Walle-Center, Waller Heerstr. 103. Info-Tel.: 040/6482273.

14.10.: Berliner Spielzeuggbörse, 10–14 Uhr, Loewe-Saal, Ludwig Loewe-Höfen, Wiebeinstr. 42, 10553 Berlin-Moabit. 030/7842346, 0173/3882000.

14.10.: 10. Modelleisenbahnbörse, 11–16 Uhr, im Hefehof in Hameln.

Spur Z bis G, neu und gebraucht. Eintritt und Parken frei. Mehr unter www.efhm.de

14.10.: 34. Modelleisenbahnbörse, 9–15 Uhr, Hans-Reif-Sportzentrum, Jahnstr. 16, 90522 Oberasbach. Info: Zirndorfer Eisenbahnfreunde e.V., Tel./Fax: 09103/2750.

14.10.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 10–15 Uhr, 25548 Kellinghausen, Wiesengrundhalle. Info-Tel.: 040/6482273.

20.10.: Große Modellbahn- und Spielzeuggbörse in 78315 Radolfzell, TKM-Milchwerk, 10–15 Uhr, Info: B. Allgaier, Tel.: 07551/831146.

21.10.: 45. Heusweiler Modellbahnmärkte, 10–16 Uhr, im Sport- und Kulturhaus, Im Dorf 11, 66265 Heusweiler/OT Wahlschied. Info: M.E.F. Heusweiler, Tel./Fax: 06806/83493 G. Ziegler.

www.adler-maerkte.de

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

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

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

28.10.: 5. Modellbahnbörse in 96355 Tettau. Info: Manfred Suffa, Tel.: 09269/9560 oder www.modellbahnflohmarkt-tettau.de

17.11.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeuggbörse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeuggbörse.de

17.11.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 11–18 Uhr, 82194 Gröbenzell, Freizeitzentrum Wildmooshalle, Wildmoosstr. 36. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

www.bv-messen.de

18.11.: Roßdorfer Modellbahn-, Auto-, Spielzeugmarkt in 64380 Roßdorf/DA, 10–15 Uhr, Rehberghalle. Ankauf, Verkauf, Tausch, Cafeteria. Info 06154/81388.

25.11.18 + 20.01.19: Modellbahnbörse Butzbach, Autos + Spielzeug, 10–16 Uhr, 35510 Butzbach, Bürgerhaus. Info: A. Baum, 06033/7483390.

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

Besuchen Sie uns

**05.10.–07.10.18
modell-hobby-spiel
in Leipzig**

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

Verkäufe Dies + Das

Verkäufe 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

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

Eisenbahn-Sammler-Börse EUST, 3.11.2018, 10 bis 17 Uhr im Bürgerhaus, 04509 Delitzsch mit Ausstellung „Königlich Preussische Eisenbahneruniformen“, 19 Uhr: Sammlerstammtisch. Info-Tel.: 034202/61361, E-Mail: schoettge@t-online.de.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Angebot für Eisenbahn-Fans. Grundstück 1284 m² im Thüringer Schiefergebirge mit EFH 120 m² Wohnfläche, Wintergarten, Sauna, LGB-Gartenbahn-Anlage und umfangreicher Eisenbahn-Bibliothek, freiwerdend ab 2019, altershalber zu verkaufen. VB € 160.000.–. Näheres unter granzitzberg@arcor.de.

Tischlerplatten 19 mm, Maße 1,85 m x 1,00 m, pro Platte € 4,50, an Selbstabholer zu verkaufen. 20 Platten auf Lager. Tel.: 05551/65986.

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

Südl. Piemont – Natur pur! Haus mit 200 m² Wfl., Garage + 60 m² Hobbyraum mit 26 m² Modellbahn H0, Epoche 1920–1960, Fleischmann, Roco, Röwa, Rivarossi, Liliput, Gützold, Piko, Hruska, Kato, Hamo, Trix, Tillig. Grdstck./Garten ca. 3200 m² f. Gartenbahn, auch Dampf geeignet. Auf Rentenbasis mit kompl. Inventar nach Entrichtung der Kaufsumme, Eintrag ins Grundbuch zu verk. Kein Teilverkauf! Tel.: 0039/0173827508.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

www.modellbau-chocholaty.de

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

www.spur-0.de

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

Märklin Spur 1 Lokomotiven digital, Dampflok 55901+55581+55282+5597+55961+54564+55942, Zeppelin 16075, E-Loks 5516+54292, D-Loks 55714, Echtdampflok 55004+55005. Alles orig. verp. u. unbespielt, mögl. zusammen VP 10 T€. 01522/3623164.

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

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

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

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

[illegible]

ANZEIGENSCHLUSS EJ 12/2018: 09.10.2018

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

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

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

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

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

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

— — — — |
IRAN

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

☐ Betrag liegt bar bei

Keine
Briefmarken
senden!

Verkäufe

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

www.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

www.modellbahn-keppeler.de

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

www.modelltom.com

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

www.augsburger-lokschuppen.de

www.modelleisenbahn.com

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

Fleischmann H0 Loks, Waggonen, Zubehör, Modellgleis. Privatverkauf zur Verkl. meines Bestandes. Info Liste und Bedingungen über E-Mail siebertdahmen98@gmail.com oder 01575/9326616 oder #dülkener trödelhaus bruchweg (Facebook).

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.modellbahnzentrum-uertdingen.de

Private Sammlungsauflösung H0 2-Leiter org. verpackt. DB, DRG, SBB, ÖBB, BLS, SNCF v. Roco, Liliput, Piko, Fleischmann, Kleinbahnmodelle. Bitte die Bestandsliste frei anfordern. Tel.: 0351/6538007. E-Mail: kledermann@gmx.de.

www.puerner.de

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

www.menzels-lokschuppen.de

Achtung Rarität Trix Express VT 08, techn. u. opt. einwandfrei, 4-teilig, in OVP, kaum bespielt, VB € 350,-. Tel.: 08131/85851.

www.modellbahn-pietsch.com

www.Modellbau-Gloekner.de

Verkaufe Epoche-II-Fahrzeugsammlung (DC/analog), bestehend aus 17 Dampfloks, 15 E-Loks, 20 Triebwagen (VT, ET, ETA, DT), 45 D-Zugwagen, 18 Personenwagen u. 23 Güterwagen. Alle Fahrzeuge im Originalkarton und nur probegefahren. Verkauf nicht an Börsenhändler. Preis: VB. Tel.: 030/6559108.

www.zuz-modellbahn.com

www.koelner-modell-manufaktur.de

Verk. Posten Schmalspurwagen der RhB von BEMO neu. 2-achs. Einzelverk. € 12,- ge. Posten € 10,- pro Wagen, 4-achs. € 25,- pro Wagen. Schnellzug der RhB mit 3 Personenwagen € 350,-. Glacier Express mit 4 Wagen € 390,-. Loks der Zugsets sind H0e. Grimmer, Tel.: 0351/2842245 (ab 19 Uhr).

www.modelltechnik-ziegler.de

www.modellbahnritzer.de

Biete neu OVP: Märklin/Trix DCC, 22428 Diesellok BR 132 (Ludmilla) € 160,-; Märklin/Trix DCC, 22918 Diesellok BR 218 € 160,-; Roco DC, 43330 Dampflokk BR 310, ÖBB, inkl. Konsortialzertifikat: Nr. 5066 € 450,-. Gebraucht in gutem Zustand: Roco DC: Dampflokk BR 23, DB € 100,-; E-Lok Ae 6/6 grün, SBB € 100,-. Alfred Denzer, Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

www.lokraritaetenstueben.de

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, Liliput, Jouef, MiniTrains, Roco. Riesensammlung BEMO. Anfragen bitte www.egger-bahn.nl, Ruud Wittekoek, Kade 2, NL-4715 AD Rucphen. 0031165342823, r.wittekoek@gmail.com.

www.suchundfind-stuttgart.de

www.carocar.com

www.modellbahnshop-remscheid.de

Aufgabe des Hobbys (altershalber). Biete H0-Anlage 4,4 m x 2,3 m x 0,8 m in 5 Ebenen + 2 Dioramen als Anbau, 90 Triebfahrzeuge, 340 Wagen, 10 Trafos, viel Zubehör, u.a. ca. 100 Straßenfahrzeuge, 200 Bäume, Standmodelle, Literatursammlung 150 St., Vitrine 0,7 m x 1,6 m, CD von der ME. Nur Gesamtangabe. Radzioch, Mail: franra@t-online.de. Tel.: 0176/41078488 o. 03305621665.

www.mbs-dd.com

www.moba-tech.de

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Umstände halber verkaufe ich meine große TT-Sammlung. Loks, Wagen, überwiegend neuwertig, da die Anlage nicht ganz fertig ist. Digital, 200 Kontakte, 90 Weichen. L-Form, 5 x 1,3 m + 1,2 x 1,3 m, 2 Schattenbhf. à 14 Gleise, Hbf. 7 Gl., im Rohbau Bw u. Abstellbhf. Anlage zerlegbar ca. 3,5 m x 0,6 m, Hbf., Schattenbhf. etc. Standort Dortmund. Info m. Angabe Loks o. Wagen o. Anlage: florian.1@t-online.de.

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

Verkäufe Fahrzeuge sonst.

30 Internat. E-Lok-Modelle 1:87 (nicht fahrfähig auf Schienensockel) € 360,- inkl. Versand. Tel.: 0201/8417649.

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-keppeler.de

Verkaufe Modellbahnvitrine, außen 2,04 m lang, 79 cm hoch mit 6 Fächern, je 7 cm tief, 11 cm hoch, Eiche, solide Tischlerarbeit mit 3 Glasschiebetüren an kräftigen Modellbahner, der den Abbau und Transport selbst übernimmt. Und 3 Stück Selbstbau-Bastlerglas-Röhren 2 m lang, innen 45 x 85 mm. Alles mit Piko-Schienen H0. Preis € 220,-. G. Reichert, 09456 Annaberg-Buchholz, Tel.: 03733/64814.

www.modellbahnservice-dr.de

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

Verkäufe Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de

Verschenke die Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“, ab 1956 bis 2009, von 1958–1987 gebunden, danach im Schuber, ab 2014–2018 lose, nur abzuholen. Rohrbach, Tel.: 034219686130.

www.modellbahn-keppeler.de

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.

Verk. Kursbücher DB, DR u.a. Verwaltungen 1977 bis 1992, Reprint DR 1940/41, Fahrpläne, Festschriften u.a., keine Dienstexemplare, fast alles neuwertig. Manfred Pechmann, Eichstr. 9, 25336 Elmshorn.

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

Gesuche Dies + Das

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.

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.

H0, TT, N, Z sowie Schmalspur, auch ganze Sammlung, von Modellbahner gesucht bei fairer Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, 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

LGB-Sammlung oder Anlage, auch Echtdampfmodelle, von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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

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

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

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

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.

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

Suche Sonderserie BR 182 DHL Art.-Nr. 63825 Roco Gleichstrom. Tel.: 0174/4048214.

Suche dringend Y-Schnellzugwagen von DR/CSD/MAV/CFR usw. von Tillig in H0. Angebote: michael dampf01@t-online.de.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 097011313, Fax: 097019079714.

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

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

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

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

Märklin, 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.

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

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

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

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

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

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

bimmelbahn24.de kauft zu Spitzenpreisen gepflegte Sammlungen aller Spurgrößen europaweit an. Seriöse Abwicklung und Barzahlung sind garantiert. Winfried Weiland 01738384894 oder ankauf@bimmelbahn24.de

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

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.

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.

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.

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@t-online.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.

Suche Fotos, auch Großaufnahmen, von Loks der Baureihe 22 DR. Tel.: 0175/7001890.

Liebe Inserenten!

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

Sonstiges

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.puerner.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: Verlötung von Fahrdrähten Sommerfeldt, Landschaftsbau, Schottern, Begrünung, Gleisbau, usw. Bitte Kurzvita per E-Mail: modelbahn.pf@bluewin.ch, bitte mit Telefonnr. rufe zurück.

www.menzels-lokschuppen.de

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

Welcher routinierte Modelleisenbahner, (im Umkreis von TRIER), kann mir (Honorar Verhandlungssache) beim Programmieren meiner Märklin Anlage helfen? Folgende Komponenten wurden verbaut: Tams SD 34, WD 34, Littfinski RM-88-N-O. Steuereinheit Train Controller gold (Freiwald) und Märklin Central St 2. Kontakt: Doc.liesch@t-online.de

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

www.modellbahnen-berlin.de

Urlaub, Reisen, Touristik

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

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, Handtü-

cher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,-, Endreinigung € 10,-, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

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.

Großer Traum auf kleinem Raum

Kompakt-Anlagen

Viel Modellbahn auf wenig Raum

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



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



176 Seiten, Format 24,5 x 29,2 cm, Hardcover-Einband, ca. 500 farbige Abbildungen

Best.-Nr. 581733 | € 29,95

ENTDECKEN SIE DIE FASZINATION DER Eisenbahn-Klassik

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



Die BahnEpoche dampft durch die schwarz-rot-goldenen Steinkohlejahre! Rußhaltige Luft, ineinanderfließende Orte und ein Panorama aus Zechen, Halden, Hütten, Kokereien, Gasometern, Kraftwerken, Kühltürmen, Gießereien, Stahl-, Walz-, Röhren-, Eisenwerken ... und Schlote über Schlote. Dazwischen verwirrende, miteinander verschlungen wirkende Schienenstränge von Bundesbahn, Zechen- und Werksbahnen mit Betriebsstellen. Die Bahn und das Ruhrgebiet – das war eine glückliche Jahrhundertehe! Glückauf!

NEU

BAHN*Epoche* 28 • Herbst 2018

Best.-Nr. 301804

- Mit Gratis-DVD „Dampfbumbos im Ruhrpott“ (ca. 58 min)
- 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm
- über 150 Abbildungen
- Klebebindung
- € 12,-



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

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

Nutzen Sie die Abovorteile

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

Und als exklusives Begrüßungsgeschenk schicken wir Ihnen entweder

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

oder

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



www.facebook.com/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



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

VORSCHAU NOVEMBER

Mit DVD!



VORBILD

Dampf-Historie

Baureihe 78 bei der Bundesbahn

Streckenporträt

Stille Idylle Lahntalbahn

Modernes Unternehmen – alte Loks

RailAdventure

MODELL

Lokstation vom Meister

Brandls Bw Viechtach

Gebäudebau

Bayrisches Einzelstück - Stellwerk Tutzing

Modelltechnik

Stadt im Dunklen - Häuserbeleuchtung

EJ 11/18 erscheint am 17. Oktober 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, Peter Glanert, Axel Johanßen, Wolfgang Pischek, Markus Müller, Jürgen Büser, Karl Gebele, Jens Braun, 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 Wilgermeier (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

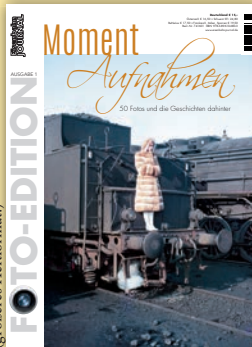
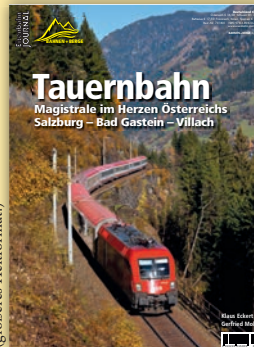
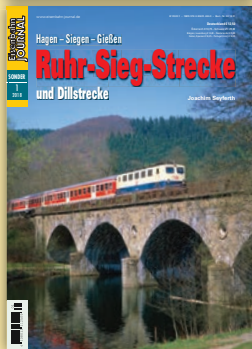
Fotolito Varesco, Südtirol

Druck

Vogel-Druck, Würzburg

EISENBAHN-JOURNAL-SONDERAUSGABEN

NEU!



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



Die Z21® - WLAN-MULTIMAUS

Das meistverkaufte Steuergerät ist jetzt per WLAN perfekt in die Z21-Welt integrierbar*:
Die **Z21® WLAN-MULTIMAUS** gewährt Ihnen neue Bewegungsfreiheit rund um Ihre Anlage.

Für vielseitigen Spielspaß mit mehr als einer Person, können mehrere **Z21® WLAN-MULTIMÄUSE**, **Tablets** und **Smartphones** zeitgleich im System betrieben werden.

Art. Nr. 10813

- ▶ Kabellose Freiheit, 29 Lokfunktionen
- ▶ Schalten von Weichenstraßen
- ▶ Schreiben und Lesen der CV-Werte
- ▶ Drehregler mit Nullpunktstellung und Fangfunktion
- ▶ Betrieben mit handelsüblichen Akkus oder Batterien
- ▶ Updates möglich

Die Z21® - APP



Überzeugen Sie sich selbst von der neuen **Z21®-App**

- ▶ Jetzt im Google Play Store oder im App Store downloaden!

 iOS ab 9.3
  Android ab 4.4.4



*Bei z21start nur mit WLAN Package, Art. Nr. 10814

Demnächst im neuen Design!
Mit vielen Infos und Anleitungen:

www.z21.eu



Eisenbahn-Romantik

seit mehr als 36 Jahren

Reisen

Unseren aktuellen Katalog können Sie kostenlos unter 09151/ 90 55 0 oder www.ige-erlebnisreisen.de anfordern.



EMPFOHLEN VON
HAGEN VON ORTLOFF



Advent und Sonderzüge in Wien und Niederösterreich

Vom 6. bis 10. Dezember 2018

Reisepreis pro Person Doppelzimmer € 1.290,- • Einzelzimmerzuschlag € 225,-

Freuen Sie sich auf schöne Landschaften, Adventsmärkte und besondere Eisenbahnerlebnisse, wie den Dampfzug der Mariazellerbahn, die Höllentalbahn und eine Fahrt zum Semmering. Eine Straßenbahn-Nostalgiefahrt in Wien und eine Heurigen-Bootsfahrt durch Wien ergänzen das Programm.



Eisenbahn-Adventsromantik Erzgebirge

Vom 14. bis 18. Dezember 2018

Reisepreis pro Person Doppelzimmer € 898,- • Einzelzimmerzuschlag € 130,-

Stimmungsvolle Gruppenreise durch das winterliche Erzgebirge mit Besuch von verschiedenen Eisenbahnmuseen, Fahrten mit unterschiedlichen Schmalspurbahnen und viel Dampfromantik. Zudem Besuche der schönsten Weihnachtsmärkte und ein zünftiger Hutzenabend.

Winterdampferlebnisse im Harz

Vom 25. bis 29. Januar 2019

Reisepreis pro Person Doppelzimmer € 895,- • Einzelzimmerzuschlag € 80,-

Erleben Sie den Harz in seiner winterlichen Atmosphäre. Wir befahren das Streckennetz der Harzer Schmalspurbahnen und erleben dabei Sonderzugfahrten mit der „99 6001“ (Dampfzug-Fotofahrt Selketalbahn) und der Rübelandbahn. Natürlich ist auch die Brockenbahn im Programm dabei.



Eisenbahn-Nostalgie in Thüringen

Vom 1. bis 6. Februar 2019

Reisepreis pro Person Doppelzimmer € 969,- • Einzelzimmerzuschlag € 170,-

Erleben Sie unvergessliche nostalgische Tage in Thüringen mit dem „Rodelblitz“-Dampfzug, der Oberweißbacher Bergbahn, Oldtimer Straßenbahnfahrten und Besichtigungen einzelner Bahndepots! Weitere Highlights sind die Städte Erfurt & Weimar, sowie die Wartburg und das Bergwerk Merkers.