

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

Eisenbahn
JOURNAL

Dezember
2018

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Dampflokporträt Baureihe 18.6



Frankenwaldbahn: Von der Wende wachgeküsst
Moderne Bahn: Notizen von der Innotrans
Anlagenporträt: Emsburg Hafen

Eisenbahn-Romantik Reisen 2019

Alle Reisen inklusive Fahrt im Komfortreisebus **ab/bis Dresden, Leipzig** bzw. **Chemnitz** und westwärts **Dortmund**, begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Hotelübernachtungen und Halbpension.
Frühbucherpreise bis 31.12.2018!

Dampfschneeschleuder in der Schweiz

08.02.-13.02. ab 1.698 €



- Dampfschneeschleuder Zugfahrt inkl. Mittagessen
- Zugfahrt Glacier Express im Panoramawagen
- Zugfahrt Wengernalpbahn
- Zugfahrt Arosa Bahn
- ausgeschriebene Zugfahrten mit Linienzügen
- Hotels in Tiefencastel und Interlaken

Furka-Dampfbahn Fotoerlebnis

04.09.-09.09. ab 1.898 €



- Exklusive Fahrt im für Sie gescharterten Foto - Dampfzug der Furkabahn
- Zahnradbahnfahrt von Alpnachstad - Pilatus
- Schifffahrt Vierwaldstättersee
- BLS mit Besuch des Lötschberg-Basistunnel
- Zugfahrt Schynige Platte
- Dampfbahn Brienz-Rothorn

Isle of Man Eisenbahnträume

03.09.-11.09. ab 1.898 €



- Dampfbahnfahrt Isle of Man Steam Railway
- Manx Electric Railway
- Bergbahn Snaefell Mountain
- Schmalspurbahn Groudle Glen Railway
- Eisenbahnmuseum Port Erin, Manx Electric Rlw Museum, Verkehrsmuseum Jurby, Eisenbahnmuseum York

Norwegen Dampfbahnen, Fjorde und Hurtigruten

10.08.-20.08. ab 2.498 €

- Dampfzugfahrt Gamle Vossebanen (Charter)
- Zugfahrten Krøderbanen, Bergenbahn Oslo - Myrdal, Flåmbahn Myrdal - Flåm, Åndalsnes - Lillehammer, Holandsbanen
- Stadtführungen Oslo, Bergen
- Schifffahrt mit Hurtigruten Ålesund - Geiranger
- Besuch Eisenbahnmuseum in Hamar

11. Dresdner Dampfloktreffen

Rahmenprogramm 11.04.-14.04. ab 398 €



- 3x ÜN/FR im First Class Hotel Pullman Dresden
- Fahrt Döllnitzalbahn Oschatz-Mügeln-Oschatz (Charter) inklusive Mittagsimbiss und Transfer
- 1 Tages-Eintrittskarte Dampfloktfest
- 1 Eintrittskarte Nachtfotoparade (Samstag)



Dampfbahnen in Schottland

22.07.-30.07. ab 1.898 €

- Dampfzugfahrten: Bo'ness and Kinnel Railway, The Jacobite, Strathspey Rlw, Royal Deeside Railway, Caledonian Rlw,
- Tanfield Railway Charter mit Dampflokt
- Zugfahrt Keith & Dufftown Railway
- Besuch Urquhart Castle
- Stadtführung in Edinburgh
- Schifffahrt auf dem Loch Ness

Auszug aus dem Reisekalender 2019:

- 13.03.-17.03. OnTraXS - Modellbahnausstellung der Spitzenklasse
- 11.05.-18.05. Schmalspurparadies Wales
- 14.05.-23.05. Waldbahnerlebnis in Rumänien
- 28.05.-03.06. Dänemark - Nostalgiebahnen und auf den Spuren der Olsenbande
- 24.08.-31.08. Großes Bahn-Panorama Schweiz
- 16.09.-24.09. Dampfbahnen und Gärten in Südengland & Queen Mary 2

Reisebüro Rainer Maertens

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden

Mo-Fr: 09.00-19.00 Uhr, Sa: 09.00-16.00 Uhr



☎ 0351 - 56 39 39 30

facebook.com/EisenbahnRomantikReisen

www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de

VORBILD



42 INNOTRANS 2018



16 BAUREIHE 18.6

4 Bild des Monats

Herbstfarben-Offensive

11 Jahrestage

„Tunnel-Held“ August Vochtel

12 Aartalbahn

Eine unendliche Geschichte

16 Baureihe 18.6

Ehre, wem Ehre gebührt

28 Momente

Laterne, Laterne...

30 Frankenwaldbahn 1989 – heute

Von der Wende wachgeküsst

40 Aktion „Rund um den Kirchturm“

EJ-Leser zeigen ihre Heimatbahn

42 InnoTrans 2018

Autonom in die Zukunft

47 Galerie

Bilder von Björn Ludwig



30
FRANKENWALD
1989–HEUTE

MODELL

60 Anlagenporträt Emsburg Hafen

Kleine Schwester

72 12. Modellbau-Wettbewerb, Folge 18

Doppel-Bahnhof

80 Diorama

Abwechslung an der Ladestraße

84 Landschaftsgestaltung

Aus Blau mach Grün

90 Anlagentechnik

Licht-Spiele mit Raffinesse



60 EMSBURG HAFEN



80 ABWECHSLUNG
AN DER LADESTRASSE

RUBRIKEN

6 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

56 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Leser-Post

98 Fachhändler

100 Mini-Markt & Börse

106 Vorschau und Impressum



72
DOPPEL-
BAHNHOF



*Wende? Welche Wende? 25 Jahre DB AG? Welche DB AG? – Lang lebe die DDR und ihre DR!
So könnte man diesen bemerkenswerten Fahnenschmuck interpretieren, der die 118 770 am 16. Oktober 2018 zierte, als die Lok mit Containertragwagen von Glauchau nach Hof zum Austausch von Schadwagen unterwegs war.*

FOTO: MICHAEL GIEGOLD



BAUREIHE 151

Veteranen-Tausch

Im Laufe des Sommers kam Bewegung in den 151-Bestand der DB AG. Der Lokvermieter Railpool, der im Sommer 2017 alle Lokomotiven dieser Baureihe von der DB AG übernahm und die Maschinen seither für die DB Cargo betreibt, überführte kurzfristig zehn Maschinen zur Abstellung nach Rostock-Seehafen. Darunter befinden sich auch einige verhältnismäßig neue Maschinen, so dass eine spätere Wiederinbetriebnahme zumindest möglich erscheint. Im Einzelnen handelt es sich um die Lokomotiven 151 055, 082, 125, 129, 130, 135, 140, 141, 146 und 150. Damit sind mit Stand 10. September 2018 noch 66 Loks der Baureihe 151 für die DB AG unterwegs, darunter auch nach wie vor die Prototyp-Lok 151 001.

Unterdessen trennte sich auch die DB AG-Tochter RBH von 151 038 (RBH-261). Die Maschine erhielt ihre grüne Ursprungslackierung zurück und verkehrt nun gemeinsam mit 151 119 für die Bayernbahn. Besonders interessant wirken die modernen Einholm-Pantographen in historisch korrektem Rot.

Axel Witzke



Im letzten Sonnenlicht des Tages zeigte sich der Bayernbahn-Neuzugang 151 038 am 12. September 2018 bei der Ausfahrt aus dem Gaildorfer Tunnel auf dem Weg nach Fichtenberg. FOTO: MAIK KOPKE

Die lange Trockenheit der Sommermonate bekamen auch die Rübenbauern zu spüren. Dennoch sind seit Ende September wieder Rübenzüge unterwegs, wenn auch weniger zahlreich als in den Vorjahren. Ziel vieler Leistungen sind Zuckerfabriken in der Schweiz. Am 25. September 2018 beförderten 185 637 und 482 048 eine Raildox-Leistung von Augsburg nach Frauenfeld bei Sulzbach (Murr). FOTO: MAIK KOPKE



Die Erfurter Bahnservice GmbH (EBS) spendierte ihrem jüngsten Flottenzugang ein besonderes Farbkleid. Als erste Ludmilla der EBS erhielt 232 083 die schwarz-rot-weißen Firmenfarben. Bis September 2017 war die 1974 gebaute Maschine noch in Diensten der DB Cargo unterwegs. Auf der Überführungsfahrt von Karsdorf nach Erfurt beförderte das schwarze Einzelstück am 26. September 2018 neben der Schwesterlok 232 334 auch eine Talgo-Garnitur (zur Verschrottung in Ehrang). Am Zugschluss war zudem 202 001 der EBS eingereiht. Der bunte Zug passiert soeben Bad Kösen.

FOTO: OLIVER WINNER



Fast wie neu: Seit wenigen Wochen ist die Bundesbahn-Veteranin 218 139 für die ELV (Eisenbahn Logistik Vienenburg Rainer Mühlberg) unterwegs. Noch bis Ende Januar 2018 stand die Lok in Diensten der DB. Nach einer kurzen Abstellzeit erhielt die Lok eine neue Revision samt frischen Farben. Fronten und Seiten ziert nun das ELV-Logo samt Flügelrad. Am 12. Oktober 2018 war die Lok mit einem leeren Autotransportzug im Auftrag von ARS Altmann auf dem Weg von Bremen Rbf nach Hannover-Hainholz, die Aufnahme entstand bei Dauelsen. Der erstklassige Sound des MTU TB 10-Motors entzückte nicht nur eingefleischte Bundesbahnfreunde.

FOTO: YANNICK KRUSE

Zu Testzwecken setzt das DB-Werk Nürnberg derzeit eine Maschine der Baureihe 247 (Vectron DE) in den Umlaufplänen der Baureihen 232/233 ein. Einige dieser Ludmilla-Leistungen wurden auch in Mischtraktion aus 247 und 232/233 gefahren. Am 14. September 2018 zog die auf den Namen „Manne“ getaufte 247 904 den EZ 51716 jedoch ohne fremde Unterstützung von Nürnberg nach Senftenberg. Das Bild entstand bei Kirchenlamitz.

FOTO: DANIEL UNGER



EISENBAHMUSEUM BOCHUM-DAHLHAUSEN

Abschied von der Zechenbahn



Die „D 5“ der Hespertalbahn stand oft für Führerstandsmitfahrten zur Verfügung, am 19. September beförderte sie jedoch einen Pendelzug aus Richtung S-Bahnhof Dahlhausen. FOTOS: JOACHIM STÜBBEN

Oben: Die RBH zeigte moderne Lokomotiven aus ihrem Betriebsbestand. Unten: Der aufwendige Transport der Gastlokomotiven (hier „Mevisen 4“) machte die Zechenbahntage zu einem einmaligen Spektakel.

Das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen nahm die Schließung des letzten deutschen Steinkohlebergwerks Prosper-Haniel zum 21. Dezember 2018 als Anlass, um mit den „Zechenbahntagen“ vom 14. bis 23. September 2018 an die enge Verbindung von Eisenbahn und Bergbau zu erinnern.

Die Veranstaltung begann am 14. September mit einem kurzen Festakt für geladene Gäste in der Wagenhalle. An den folgenden neun Veranstaltungstagen wurden Zechenbahnlokomotiven aller drei Traktionsarten in wechselnden Zusammenstellungen vor dem Ringlokschuppen präsentiert. Am 15./16. sowie am 18. und 20. September pendelten dampf- und dieselbespannte Sonderzüge zwischen dem Eisenbahnmuseum Dahlhausen und dem Weltkulturerbe Zeche Zollverein. Auf dem Museumsgelände wurden Führerstandsmitfahrten auf den beiden Gastlokomoti-

ven „Anna N. 6“, die endlich einmal ihre zulässige Höchstgeschwindigkeit ausfahren konnte, sowie der „D 5“ der Hespertalbahn angeboten. Außerdem konnten Besucher mit einer Draisine und Feldbahnzügen (teilweise mit Fahrzeugen für den Untertagebetrieb) fahren.

Für Fotografen bot das „Drehscheibenkarussell“ auf dem Museumsgelände reichlich Gelegenheit, die ausgestellten Zechenbahnfahrzeuge zu fotografieren. Im Ringlokschuppen wurde eine umfangreiche Fotoausstellung mit stimmungsvollen Schwarzweiß-Aufnahmen zum Thema Zechenbahnen gezeigt.

Zwischen dem Museumsgelände und dem S-Bahnhof Dahlhausen war ein dampf- und dieselbespannter Pendelzugdienst eingerichtet. Am Abschlusstag bestand die Möglichkeit, mit dem zweiachsigen Straßenbahnwagen Nr. 96 der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft

Bogestra von Bochum Hbf nach Dahlhausen und zurück zu reisen.

Den kostspieligen Transport dreier Zechenbahndampflokomotiven vom Museum „Zeche Zollern“ in Dortmund-Bövinghausen nach Bochum-Dahlhausen ermöglichte die RAG Stiftung. Die lange Zeit im grauen Fotografieranstrich gezeigte 80 030 wurde von den Museumsmitarbeitern in den Zustand versetzt, in dem sie einst für die RAG unterwegs war.

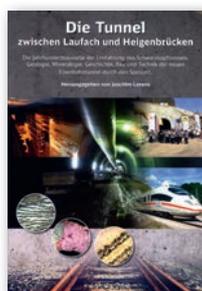
Zwar blieb der Besucherandrang wetterbedingt hinter den Erwartungen zurück, doch der unermüdliche Einsatz der zahlreichen Ehrenamtlichen ermöglichte gerade beim regnerisch-kalten Wetter am letzten Veranstaltungstag stimmungsvolle Bilder von Dampflokbelegungen und diversen Verscharbeiten. Deswegen vor allem ein Dank an alle, die das, was geboten wurde, auf die Beine gestellt haben!

Joachim Stübben

Tunnel-Blick

Er wurde alt und brüchig, der knapp einen Kilometer lange Schwarzkopftunnel bei Heigenbrücken inmitten des Spessarts. Zudem wollte sich die Deutsche Bahn endlich vom betriebshemmenden und teuren Schiebetrieb auf der so genannten Spessartrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken verabschieden. Seit der Streckeneröffnung im Jahr 1854 mussten auf diesem sieben Kilometer langen Abschnitt schwere Züge mit zusätzlichen Lokomotiven nachgeschoben werden – zuletzt von solchen der Baureihe 151. Dies erforderte zusätzliche Infrastruktur bei Gleisanlagen und auch mehr Personal. Pläne für einen Bypass lagen bereits seit 1970 in den Schubladen, doch erst 2017 konnten diese mit der „Umfahrung Schwarzkopftunnel“ verwirklicht werden. Joachim Lorenz,

in Karlstein am Main ansässiger Hobby-Geologe und aufgrund seiner jahrzehntelangen Passion in diesem Bereich eigentlich längst kompetenter Wissenschaftler, hat natürlich auch das Geschehen um den Neubau dieses Streckenabschnitts jahrelang begleitet und nun in Zusammenarbeit mit zahlreichen weiteren Autoren ein 458 Seiten starkes und mit fast zwei Kilogramm überaus gewichtiges Buch vorgelegt, bei dem sich fast alles um Projektierung, Bau und Technik der Neubaustrecke und insbesondere ihrer Tunnel dreht. Gleich einem Maulwurf ist er wie die Bahn- und Bauarbeiter unentwegt in die noch unfertigen Tunnelbauwerke gekrochen und hat vor allem das zu Tage geförderte Gestein erforscht, denn sein Lieblings-Sujet ist



die regionale Mineralogie mit all ihrer faszinierenden Geschichte, Ausformung und Farbe. Lorenz ist sozusagen der Herr der Spessart-Steine. Doch dieses Buch ist nicht nur ein Stein, dieses Buch ist ein Monolith. Man kann nur staunen, wie facetten- und abwechslungsreich diese aufwändig gestaltete und vorbildlich gedruckte Chronik trotz dieses Schwerpunkts ist, denn das jüngste Baugeschehen rund um Laufach, Hain und Heigenbrücken bietet natürlich auch

Anlass, in akribischer und profunder Form die Geschichte der gesamten Spessartstrecke und ihres neigungsstarken Abschnitts darzustellen. Mit diesem Buch werden gleichermaßen Historiker, Eisenbahnfreunde, Geologen, Heimatkundler, Verkehrsexperten

und Einheimische mit unzähligen Informationen und Fakten erhellt und erfreut. Die Leistung von Herausgeber und Autoren ist einer Doktorarbeit würdig. Die Thematik des Werkes wird freilich nahezu ausschließlich aus technisch-wissenschaftlicher Warte behandelt, ergo bleiben reisekulturelle, ästhetische sowie ganzheitliche Aspekte dieser „Jahrhundertbaustelle“ im Spessart hier unterrepräsentiert. Dies schmälert Anspruch und Inhalt dieses Buches aber in keiner Weise – es wird sich mit Sicherheit bereits in naher Zukunft als ein Standardwerk der Regional- und Eisenbahngeschichte im Spessart erweisen.

JS

Joachim Lorenz (Hrsg.): Die Tunnel zwischen Laufach und Heigenbrücken. Die Jahrhundertbaustelle der Umfahrung des Schwarzkopftunnels. Naturwissenschaftlicher Verein Aschaffenburg/Helga Lorenz Verlag, Karlstein am Main 2018. 458 Seiten, 1264 meist farbige Abbildungen, Format 21,5 x 30 cm, gebunden. 39,95 Euro.

Deutschlandreise

Am 3. Oktober 2018 fanden in Berlin die Feierlichkeiten zum „Tag der Deutschen Einheit“ statt. 28 Jahre nach der Unterzeichnung des Einigungsvertrags zeigt sich, dass noch lange nicht zusammengewachsen ist, was zusammengehört. Julius Tröger hat das passende Buch zum nach wie vor schwierigen deutsch-deutschen Verhältnis vorgelegt. „1000 Kilometer Deutschland“ ist das Protokoll einer statistisch fundierten Eisenbahnreise durch das Land. Während draußen Hügel und Täler vorüberziehen, macht sich der Journalist und Statistikexperte Tröger seine ganz eigenen Gedanken über das Land, das er durchquert: Die Bahnfahrt wird zum Aus-



gangspunkt einer unterhaltsamen Reise in das Reich der Zahlen und Diagramme. Neben ernsten Themen wie der Mietpreisexplosion in den Metropolen oder dem schleppenden Breitbandausbau geht der

Autor auch unterhaltsamen Fragen nach, von den liebsten Urlaubsorten der Deutschen bis zu den Wohnorten mit den meisten Helene-Fischer-Fans. Grafiken und Diagramme runden die insgesamt 31 kurzweilig geschriebenen Kapitel ab. So entsteht nicht nur ein überraschend vielschichtiges Bild der Republik, es wird auch deutlich, wie sehr unsere Herkunft unser Verhalten und unsere Vorlieben prägt. Ein Buch, wie geschaffen für eine lange Zugfahrt. *ke*

Julius Tröger: 1000 Kilometer Deutschland. Daten, Fakten, Gegensätze auf der längsten Bahnstrecke. Rowohlt, Reinbek bei Hamburg 2018. 224 Seiten, 61 Grafiken, 12,5 x 19 cm, kartoniert. 10,99 Euro.

Märklinmoderne

In der Nachkriegszeit zeigte sich die Welt der Modelleisenbahn erstaunlich modern. Neben Bundesbahn-Ikonen wie der V 200 sorgten insbesondere die Bausätze zeitgenössischer Gebäude für futuristisches Flair im Hobbykeller. Das deutsche Architekturmuseum in Frankfurt hat dieser ganz speziellen Form der Architekturmoderne gemeinsam mit den Machern des Online-Magazins „moderneREGIONAL“ eine eigene Ausstellung gewidmet. Der begleitende Ausstellungskatalog beschreibt anhand von acht ausgewählten Faller-Modellen wie der „Villa im Tessin“ oder dem „Bahnhof Neustadt“ den mitunter mühseligen Weg vom Original zum Modell. Dabei spüren die Autoren nicht nur



den historischen Vorbildern der bekannten Modellgebäude nach, auch die Faszination für das Hobby ist zwischen den Zeilen immer wieder zu spüren. Der Name Märklin dient allerdings nur als Synonym für

die Modelleisenbahn, Modelle der Göppinger findet man in dem reich bebilderten Band deshalb nur am Rande. Falls das Buch das Interesse für einen Ausstellungsbesuch weckt, lohnt ein Besuch in der bayerischen Landeshauptstadt: Vom 14. Dezember 2018 bis zum 4. Februar 2019 ist die Ausstellung „Märklinmoderne“ im Architektursalon München zu sehen. *ke*

Karin Berkemann, Daniel Bartetzko (Hrsg.): Märklinmoderne. Vom Bau zum Bausatz und zurück. Jovis, Berlin 2018. 136 Seiten, 89 Farb- und 11 Schwarzweißabbildungen, 17,5 x 24,5 cm, gebunden. 28,00 Euro.

Dezember 1958: Ein Programm für die Stilllegung von Nebenbahnen in den nächsten vier Jahren sieht die Einstellung des Gesamtverkehrs auf 44 Strecken mit 533 Kilo-



Dezember 1958: Der E 94-Einsatzbestand der DB beläuft sich nun auf 124 Maschinen.

meter Länge und die Umstellung des Reiseverkehrs auf Bus auf 22 Nebenbahnen mit 324 Kilometer vor +++ Zum Ende des Jahres sind bei der DB 124 Elektrolokomotiven der Baureihe E 94 im Einsatz, mit 21 bzw. 18 Maschinen weisen die Bahnbetriebswerke Kornwestheim und Aschaffenburg den höchsten Lokbestand dieser Baureihe auf +++ Auf der Strecke Osthofen – Westhofen („Gickelche“) wird nach Stilllegung des Personenverkehrs im April 1953 auch der Güterverkehr eingestellt +++ Der Bau einer Einschienenbahn (so genannte Alwegbahn) in Hamburg wird von einer Kommission aus technischen und städtebaulich-ästhetischen Gründen abgelehnt

Dezember 1968: Der Personalbestand der DB sinkt erstmals unter 400 000 und beträgt zum Jahresende 394 792 Personen +++ Die S-Bahn Düsseldorf wird um sechs Kilometer verlängert und für die Groß-



Dezember 1968: Die DB beschäftigt erstmals weniger als 400 000 Mitarbeiter.

räume Rhein/Main und Stuttgart werden Rahmenverträge zum Bau von S-Bahnen unterzeichnet +++ Bei einem Großbrand im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Cottbus werden zahlreiche Lokomotiven beschädigt +++ Die DB beschließt die Auf-

lösung von sechs Bundesbahndirektionen sowie die Errichtung eines Bundesbahn-Zentralamtes (BZA) in München, einer Zentralen Transportleitung in Mainz sowie eines Zentralen Tarifamtes in Frankfurt (M)

Dezember 1978: Der 300. S-Bahn-Triebzug der Baureihe 420 wird an die DB ausgeliefert +++ Der 1951

an die DB gelieferte Versuchs-Triebwagen der Baureihe VT 92 (spätere BR 692) für neu zu beschaffende schnelle Dieseltriebwagen wird nach seiner letzten Verwendung als Schlepptriebwagen im Ausbesserungswerk Nürnberg ausgemustert +++ Bei 210 008 bricht während der Durchfahrt in Eichenau (bei Fürstfeldbruck) ein Verdichterlaufrad in der Gasturbine und setzt den Turbinenraum in Brand. Das Feuer kann schnell gelöscht werden, doch dieser neuerliche Vorfall an den Gasturbinenloks der BR 210 führt dazu, dass die Gasturbinen in allen acht damit ausgerüsteten Maschinen (210 001 – 008) dauerhaft ausgebaut werden

Dezember 1988: Die Strecke Düsseldorf – Erkrath wird 150 Jahre alt +++ Zwischen der polnischen Staatsgrenze und dem Bahnhof Horka Gbf stoßen ein aus Polen kommender Güterzug und ein Dienstzug der DR frontal zusammen, fünf deutsche und drei polnische Eisenbahner kommen ums Leben +++ Die Strecke Eisenberg – Enkenbach wird zum Jahresende stillgelegt, nachdem in den letzten zwölf Jahren auf ihr nur noch Bedarfsgüter- sowie Ausflugszüge verkehrten +++ Zum Jahresende hat die DB noch 157 Schienenbus-Einheiten (157 Motorwagen und 260 Mittel- oder Steu-

erwagen) im Bestand; 47 Einheiten sollen für die Betriebsweise „Fahren ohne Zugbegleiter“ hergerichtet werden

Dezember 1998: Nach drei Anschlägen mittels Manipulationen am Gleis im Nordosten Deutschlands wird am 18. des Monats bekannt, dass die DB erpresst wird. Durch

Entgleisungen und Beschädigungen entstehen hohe Sach-, aber keine Personenschäden; die Täter werden kurz vor Weihnachten gefasst +++ Auf der Strecke von Neustadt (Dosse) nach Neuruppin wird der Personenverkehr von der Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) übernommen +++ Die DB beginnt mit den Vorplanungen für die Neubaustrecke Frankfurt (M) – Mannheim +++ Die Museumslokomotive 78 468 (vormals DB-Leihgabe an die FdE Hamburg) wird für 15 Jahre leihweise an die Historische Eisenbahn Oberhausen (HEO) abgegeben

Dezember 2008: Im Betriebs Hof Regensburg werden keine Loks der Baureihe 218 mehr beheimatet, da die meisten Leistungen auf Triebwagen der BR 628 und 648 übergehen, den Rest erbringen Kemptener 218 +++ Die Güterverkehrssparte „DB Schenker“ übernimmt die größte rumänische Spedition „Romtrans“ +++ Mit Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen Aachen West und Montzen werden die Einsätze der Baureihe 225 im Raum Aachen einschließlich der Leistungen nach Belgien beendet

AEG-TELEFUNKEN stellt vor:

Eine neue Generation elektrischer Triebfahrzeuge – S-Bahn-Triebzug der Baureihe 420.

Thyristorstromrichter und Maschinenabtriebmotoren sind die Kernstücke der neuen Triebfahrzeuggeneration. Ein besonders interessantes Merkmal dieser Triebfahrzeuge ist der Triebzug der Baureihe 420 der Deutschen Bundesbahn. AEG-TELEFUNKEN entwickelte die gesamte Steuer- und Leistungselektronik, die bei der Leistung und Montage der ersten 100 Triebzüge maßgeblich beteiligt war.

Hohe Anfahrtsbeschleunigung und hohe Bremsverzögerung, ein elektrischer Bremsstrom durch Antriebe aller Achsen ermöglicht die Leistungssteigerung. Die durch Thyristorstromrichter in Antriebsmotoren erzeugte Drehmomentübertragung ermöglicht rückwärts, Abwärts und Bremsen und damit hohen Fahrkomfort.

Der Triebzug ist einer Neuentwicklung von 240 kW/1000 bei 72 km/h erreicht seine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h in 46 Sekunden. Mit dem Triebzug 420 erhält die Deutsche Bundesbahn ein leistungsstarkes Triebfahrzeug für die Bedienung des Nahverkehrs in den Ballungsräumen. Die Vorkehrplanung, -offiziere mit diesem Wachstum Schritt halten. Insofern stellen unsere nächsten Baureihen unsere nächstgelegene Bahnverkehrsgeneration dar.

AEG-TELEFUNKEN
Fachbereich Eisenbahn
E-Betrieb 20, Höhenzollernstraße 150

AEG

Elektrische Bahnen von AEG-TELEFUNKEN

Dezember 1978: Die DB erhält den 300. ET 420.



Dezember 1988: Die DB verfügt noch über 157 Schienenbus-Motorwagen.

Der „Tunnel-Held“ August Vochtel

Die Acht als vierte Ziffer von 2018 hatte uns „Jubiläen“ und Gedenktage buchstäblich „zuhauf“ beschert! Ein eher ungewöhnlicher ist sicher der 22. November, an dem es vor 70 Jahren, im November 1948, mit dem mit 650 Reisenden besetzten D 21 um ein Haar zu einem folgenschweren Eisenbahnglück gekommen wäre, das dank der Besonnenheit und Tapferkeit des Trierer Lokführers August Vochtel aber verhindert werden konnte.

Weil an der planmäßigen 01 noch kurz vor der Übernahme in Trier ein Defekt festgestellt wurde, musste der 54-jährige Lokführer den D 21 aus Paris mit einer 50er übernehmen und sollte ihn auf der Moselstrecke bis Koblenz fahren. War es bei der 01 die Bremsluft, ereilte auch die 50er ein Defekt, aber hier war es (nur) die ausgefallene Beleuchtung auf dem Führerstand, wodurch die beiden bei ihrer Fahrt in die Nacht mit einer Karbidfunzel als Notbeleuchtung zurecht kommen mussten. Wir unterstellen, dass den Lesern zumindest vom „Hörensagen“ noch bekannt ist, wie mittels Karbid (eine besondere Art von „hygroskopisch-affinem Kohlenstoff“) und Wasser ein brennbares, Acetylen-ähnliches Gas hergestellt werden konnte, das nicht nur zum Autogenschweißen verwendet wurde, sondern viele Jahrzehnte auch als Leuchtgas in den Schaffnerlampen zum Einsatz kam.

Und exakt dieses Gas wurde den Mannen und der Lok bei der Durchfahrt durch den mehr als vier Kilometer langen „Kaiser-Wilhelm-Tunnel“ (vor Cochem) nach einer Kohlenstaubexplosion (fast) zum Verhängnis! Es wurde in allen Stellungnahmen als eine „Verkettung unglücklicher Umstände“ beschrieben, dass bei der Tunnelfahrt der Kohlenstaub in einer gerade „zündfähigen Mischung“ vom Tender in den Führerstand gewirbelt wurde, so dass er sich an dem Flämmchen der Funzel entzünden konnte und es so in Sekundenschnelle zu einer „lautlosen“ Explosion (Verpuffung) kam, die den Führerstand sogleich in ein Flammenmeer verwandelte. Wer würde angesichts eines solchen Ereignisses nicht sofort die Flucht ergreifen? Was für Vochtel und den Heizer Peter Felten hieß: Raus auf das schmale Trittbrett entlang des Führerstands. Da hingen die Mannen mit brennender Kleidung außen am Führerstand, wo auf sie die nur wenige Zentimeter entfernte Tunnelwand sicher noch bedrohlicher wirkte, als im (geschützten) Inneren eines Führerstands.

Bremsen, bremsen habe es Vochtel durchzuckt – hinten im Zug saßen hunderte von ahnungslosen Menschen. Während es Vochtel nicht gelang, von außen das hinter dem vorderen Glasfenster befindliche Führerbremssventil zu erreichen, machte sein Heizer Anstalten von der fahrenden Lok bei vielleicht 60 – 70 km/h zu springen! Vochtel brüllte den Heizer an, außen am Führerstand zu verharren, während er selbst nur noch eine Möglichkeit sah, den Zug zum Halten zu bringen, indem er die vordere Pufferbohle erreichen musste, wo sich die beiden Bremshähne befanden. Dass er beim (vergeblichen) Griff nach dem Bremsventil im Führerstand sich schwerste Verbrennungen zugezogen hatte, scheint für den Mann in diesem Augenblick kein Hinderungsgrund für das Vorklettern entlang des Kessels gewesen zu sein. Hier entpuppte sich der etwas „dünnere“ Kessel einer 50er gegenüber dem einer 01 vielleicht sogar als „kleiner Vorteil“. Wobei der Spalt zwischen (großem) Windleitblech und Kessel bestimmt die größte Hürde darstellte. Wo später sowohl Kleider- wie auch Hautfetzen gefunden wurden!

Der Illustrator des „Trierer Volksfreunds“ hat die Szene meisterlich aufgenommen und skizziert. So und nicht anders müssen wir uns August Vochtel vorstellen, als er „endlich“ die vordere Pufferbohle erreicht hatte und mit „letzter Kraft“ den Bremshahn niederdrückte. Wie gut muss ein Führer „seine“ Lok kennen, dass er unter den geschilderten Umständen und nach einem kurzzeitigen Bewusstseinsverlust den Hahn mit dem Fuß findet und niederdrücken kann? Das allein muss uns heutigen Amateuren und Fachleuten, gewaltigen Respekt abringen! Nicht zuletzt, als Vochtel wusste, dass zwischen Tunnelausgang und dem Bahnhof Cochem im Gefälle eine Kurve lag, durch die der dahinrasende Zug unter Umständen nicht heil durchgekommen wäre!

Das „Ende“ ist „rasch“ berichtet. Die Notbremsung wurde vom Zugführer sofort bemerkt, der durch den offenbar immer noch wabernden Feuerschein auf dem Führerstand sofort ahnte, was da vorgefallen sein musste. Er verständigte per Streckentelefon den Bahnhof Cochem und unterhakte zusammen mit dem weniger versehrt gebliebenen Heizer den schwer verletzten Lokführer, dem der einige hundert Meter lange Fußmarsch bis zum Bahnhof Cochem nicht erspart werden konnte.

Der als Fahrgast im Zug mitfahrende Oberinspektor Helmut Unnold rannte zur Lok und sah es als „Ehrenpflicht“, auf dem verwaisten Führerstand das Nötigste zu tun, nämlich mit dem Nasseschlauch die glühenden



In Festtagskleidung und noch mit reichlich Wundverbänden versehen war die Stimmung bei einem Zusammentreffen mit Führungskräften der Dienststelle in Trier offensichtlich sehr gelöst. Vochtel hatte überlebt!

Unten: Die Französische Tapferkeitsmedaille für Mécanicien Vochtel! Die Bezeichnung „Mécanicien“ bedeutet im Französischen sowohl Maschinist wie auch Lokomotivführer.

SAMMLUNG FAMILIE VOCHTEL (2)

Hebel zu kühlen und zu löschen. In Anbetracht des Gefälles ab Tunnelmitte schien der Regler glücklicherweise bereits vor dem Unfall geschlossen worden zu sein. Dann konnte er Lok und Zug in Schrittgeschwindigkeit bis zum Bahnhof Cochem fahren. Die Hitze auf dem Führerstand blieb auch für ihn nicht ohne Folgen. Seine Kleidung – salopp gesagt – war „im Eimer“! Die ihm die Bahn nachweislich großzügig ersetzte!

Man darf davon ausgehen, dass die vielen Passagiere des Zuges wahrscheinlich erst peu-à-peu begriffen, dass sie da von einem stillen Helden vor einem großen Unglück bewahrt wurden. Unter den vielen Fahrgästen seien zirka 200 französischen Soldaten gewesen, die von ihrem Heimaturlaub wieder auf dem Weg in ihre Kasernen gewesen waren.

August Vochtel musste einen langen Krankenhausaufenthalt über sich ergehen lassen. Mit Hartnäckigkeit hatte er sich gegen eine ärztlich geplante Amputation des linken Armes gewehrt. Auch das lange verlorene geglaubte linke Auge konnte doch noch gerettet werden. August Vochtel war nach der (Fast-) Genesung nicht mehr dienstfähig. Für seine Heldentat wurde ihm Jahre später das Bundesverdienstkreuz am Band verliehen. Auch Lokrevisor Unnold sei mit dem Bundesverdienstkreuz 1. Klasse geehrt worden.

Mental aber haben wir die Geste des französischen Gouverneurs als die größte Ehrung zu sehen, als dieser für Vochtel in der Staatlichen Münze Paris die Prägung einer speziellen Tapferkeitsmedaille veranlasste, die „Eisenbahntypischer“ gar nicht hätte gestaltet werden können! „Hommage au Courage“! Ehre dem Mut! Vielleicht sogar ein (bescheidener) Vorläufer der deutsch-französischen Freundschaft (Adenauer-Schuman), die bereits Monate später (Anfang Mai 1950) mit dem bekannten Angebot von Robert Schuman ihren offiziellen Anfang nahm!

Die späteren Untersuchungen hätten ergeben, dass die bei der Explosion herrschenden Temperaturen wahrscheinlich um die 1000 Grad betragen haben müssen, denn sowohl von der Karbidlampe wie den Armaturen und Manometern seien nur noch kleine Metall- und Glasklumpen zu finden gewesen! Nachdenkliches: Wir Heutige können uns bei all diesen Rückblicken nur auf Berichte stützen, die damals in aller Hektik zusammengestellt und geschrieben wurden. Der amtliche Untersuchungsbericht der Bahn scheint nie an die Öffentlichkeit gekommen zu sein. „Kein Wunder“, dass in den wenigen Medien auch noch andere Ursachen diskutiert wurden, die bei näherem Besehen aber wohl nicht zuträfen. Fraglich auch die Meldung, dass Vochtel zunächst versucht haben soll, mit seinem Taschenmesser den Luftschlauch zwischen Lok und Tender zu durchschneiden. Ja, es wurden von Nicht-Eisenbahnern sogar Diskussionen „angezettelt“, welche Ordnungsnummer die 50er hatte.

Auch nicht ganz erfreulich, dass sowohl zum 50. Jahrestag wie auch nun 2018 zum 70. es von politischer Seite kein Interesse gab, den „Helden“ posthum mit einem Straßennamen in Trier zu ehren! Apropos „Tunnel-Held“: Statt eines Straßennamens gelang der Heldentat sogar der Sprung in die Schulbücher der Region, wo unter der Überschrift „Der Held vom Cochemer Tunnel“ ausführlich über das verantwortungsbewusste Handeln des Trierer Lokführers berichtet wurde. Der „Held“ zeigte nicht nur während des Unfalls und der langwierigen Genesung Zähigkeit, sondern sie muss ihn trotz der Behinderung auch später nicht verlassen haben. August Vochtel durfte das stattliche Alter von 83 Jahren erreichen und starb 1977.



Siegfried Baum

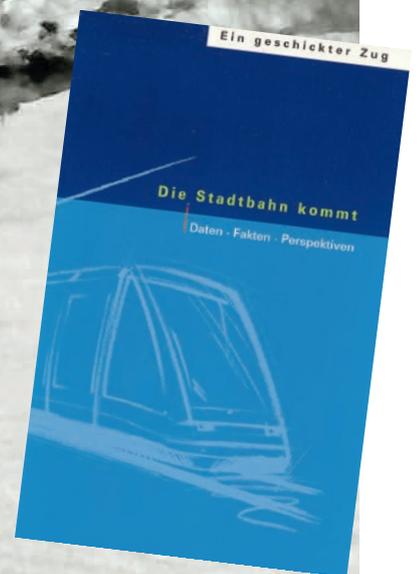


AARTALBAHN

Eine unendliche Geschichte

Viel und dennoch gleichzeitig wenig hat sich nach der Stilllegung der rund 54 Kilometer langen Aartalbahn Wiesbaden–Diez durch die Deutsche Bundesbahn getan, Erfreuliches und Unerfreuliches sind seither im ständigen Duell

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH



Die Schienenbus-Idylle wird auf der Aartalbahn gewiss nie mehr wiederkehren, ein modernes Konzept für die Strecke wurde jedoch bis heute auch nicht umgesetzt.

Bekanntlich wurde der Abschnitt Wiesbaden – Bad Schwalbach mit Ende des Sommerfahrplans 1983 stillgelegt, der Abschnitt Bad Schwalbach – Diez folgte drei Jahre später am 28. September 1986. Nachdem im Abschnitt Wiesbaden-Dotzheim – Bad Schwalbach im Winter 1985/86 erste Museumsfahrten stattfanden und zur Gründung des Vereins „Nassauische Touristikbahn“ (NTB) führten, wurde die Strecke im Jahre 1987 auf dem hessischen Abschnitt bis Rückershausen unter Denkmalschutz gestellt, was jedoch den Abbau z. B. der Telegrafmasten nicht verhinderte. Im Frühjahr 1987 fand wegen Straßenbauarbeiten auf der B 54 in den Zeiten des Berufsverkehrs sogar ein Straßenersatzverkehr zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hahn-Wehen statt, gefahren wurde mit einer V 60 sowie einem 815-„Anhängen“ der DB.

Die Museums- bzw. Touristikfahrten an Wochenenden wurden dann zeitweise sogar bis Hohenstein verlängert, ab Mitte der 1990er Jahre sorgten mangelnde Unterstützung vor allem der Stadt Wiesbaden für die NTB und die mehrmalige Beschädigung einer Eisenbahnbrücke bei Wiesbaden-Dotzheim durch den Straßenverkehr (missglückte Durchfahrt von zu hohen Lkw) aber für eine bis heute andauernde Unterbrechung des Touristikbetriebes. Zwischenzeitlich führte der „Arbeitskreis Aartalbahn“ im unteren Aartal zwischen Diez und Michelbach gut besuchte Draisinenfahrten durch und möchte für die Zukunft weitere Angebote dieser Art sowie „richtige“ Zugfahrten anbieten.

Im rheinland-pfälzischen Abschnitt zwischen Diez und Hahnstätten (Landesgrenze hinter Zollhaus) strebt das Land seit mehreren Jahren eine Reaktivierung des Personenverkehrs an, hierzu wurde die Infrastruktur dieser Strecke von den Gemeinden Diez und Hahnstätten erworben. Ursprünglich sollte der Betrieb in den Jahren 2017 oder 2018 aufgenommen werden, zurzeit prüft der Landesrechnungshof jedoch eine neue und weitere Nutzen/Kosten-Untersuchung (NKU) für diese Strecke, bis zu deren Abschluss keine weiteren Maßnahmen zur Reaktivierung vorgenommen werden.

Auf dem oberen Abschnitt der Aartalbahn zwischen Wiesbaden und Bad Schwalbach setzte Ende des letzten Jahrtausends eine hoffnungsvolle (politische) Bewegung ein, welche die Aartalbahn als Teil der Lösung für zunehmende Verkehrsprobleme in Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis sah. Sie ähnelte programmatisch der „Interessengemeinschaft S-Bahn Wiesbaden – Bad Schwalbach“, die ab 1982 seinerzeit die Stilllegung der Strecke durch die DB abwenden wollte. In Diskussion war nun eine



Stadtbahn nach dem Karlsruher Vorbild, die am 24. September 1998 zum Grundsatzbeschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Wiesbaden führte, ein Stadtbahnsystem für Wiesbaden und die Region einzuführen. Im Mai 1999 wurde die Einführung einer Stadtbahnlinie Bad Schwalbach – Wiesbaden – Mainz einschließlich Gründung einer Stadtbahngesellschaft beschlossen. Baubeginn sollte in 2003, die Inbetriebnahme zumindest zwischen Bad Schwalbach und Wiesbaden in 2005 erfolgen.

Da das verkehrspolitische Klima in Wiesbaden jedoch traditionell eher schienenfeindlich ist (sehr frühe Umstellung von Straßenbahn- auf Busbetrieb zwischen 1929 und 1955), wurden diese Stadtbahn-Pläne sehr kontrovers diskutiert und gelangten als „Zankapfel“ auch in den kommunalen Wahlkampf, was im Jahre 2001 zu einem Stopp dieses Vorhabens vor allem durch die Fraktion der FDP führte. Stattdessen machte man sich jetzt für einen „Spurbus“ zwischen Wiesbaden und Taunusstein (Hahn-Wehen) stark, doch auch dieses mehrheitlich als Ablenkungsmanöver gedachte Ansinnen verlief schließlich im Sande.

Danach wurde es für über ein Jahrzehnt sehr ruhig um die Aartalbahn; die Diskussion um eine Reaktivierung flammte erst wieder einige Jahre vor der anstehenden Landesgartenschau 2018 in Bad Schwalbach auf. Da man in Wiesbaden mehrheitlich keine Schienen mag, konnte jedoch auch dieser erneute Anlauf „erfolgreich“ boykottiert werden: Mit großer Mehrheit entschied der Kreistag im Mai 2017, die Idee, zur Landesgartenschau in Bad Schwalbach zumindest einen touristischen Verkehr auf der Aartalbahn zu ermöglichen, nicht weiter zu verfolgen. Stattdessen soll nun geprüft werden, ob eine Verlagerung des Museumsverkehrs auf den Abschnitt von Bad Schwalbach in Richtung Hohenstein und Zollhaus möglich sei, dieser würde dann dort auch einer späteren City-Bahn zwischen Wiesbaden und Bad Schwalbach nicht im Wege stehen.

Diese City-Bahn, die aktuell insbesondere seitens der Stadt Mainz und auch latent vom Rheingau-Taunus-Kreis propagiert wird, ist prinzipiell nichts anderes als die Wiedergeburt der alten Stadtbahn-Pläne, doch soll sie nun bereits in Mainz beginnen,



Widerstand von Anwohnern entlang der Strecke wäre bei einer City-Bahn im Straßenbahn-Format möglicherweise nicht so groß wie bei der Reaktivierung für eine richtige Eisenbahn. Immerhin wohnten auch in Taunusstein inzwischen viele Menschen direkt an der Trasse, für sie könnte ein Zug der „Horror“ sein ...

Jetzt wird weiter diskutiert, geplant und gerechnet: Allein die Planungskosten für das Wiesbadener Stadtgebiet betragen beispielsweise rund 1,1 Millionen Euro, die Baukosten nur für die Trasse ab Wiesbadener Stadtgrenze bis Bad Schwalbach rund 110 Millionen Euro. Wesentliche Baumaßnahmen sind demnach die Erneuerung des Oberbaus, die Elektrifizierung, die Erneuerung der Bahnübergänge und die Ertüchtigung zahlreicher Brücken. Zudem durchquert die Trasse zwei Wasserschutzgebiete, Ausnahmegenehmigungen zu deren Durchquerung könnten Auflagen wie etwa den Bau einer „Festen Fahrbahn“ enthalten. Dies und mehr beflügelt wiederum die mehrheitlich



dann wie die ehemals geplante Stadtbahn durch die Wiesbadener Innenstadt und ihre nordwestlichen Außenbezirke führen und schließlich am Ortsrand von Wiesbaden auf die Trasse der Aartalbahn gelangen und dort bis Bad Schwalbach weiterführen. Und all dies wie die Mainzer Straßenbahn natürlich in Meterspur.

So wurde jüngst mit den Stimmen von CDU und SPD ein Antrag beschlossen, nach dem der Kreis die Realisierung der City-Bahn bis nach Bad Schwalbach befürwortet. FDP, Freie Wählergemeinschaft (FWG), Linke und AfD lehnen die City-Bahn ab: Die FDP setzt auf andere Verkehrssysteme wie beispielsweise das selbst fahrende Auto und die FWG hält eine Festlegung zum jetzigen Zeitpunkt für verfrüht. Die Linke und die Grünen favorisieren eine Reaktivierung der bestehenden Strecke mit Normalspur, so könne das Zeitfenster bis zum möglichen Bau einer City-Bahn überbrückt werden. Der kürzlich aus dem Amt ausgeschiedene Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises, Burkhard Albers, malte bei dieser Diskussion indes kürzlich noch ein populistisches Schreckgespenst an die Wand: Der mögliche

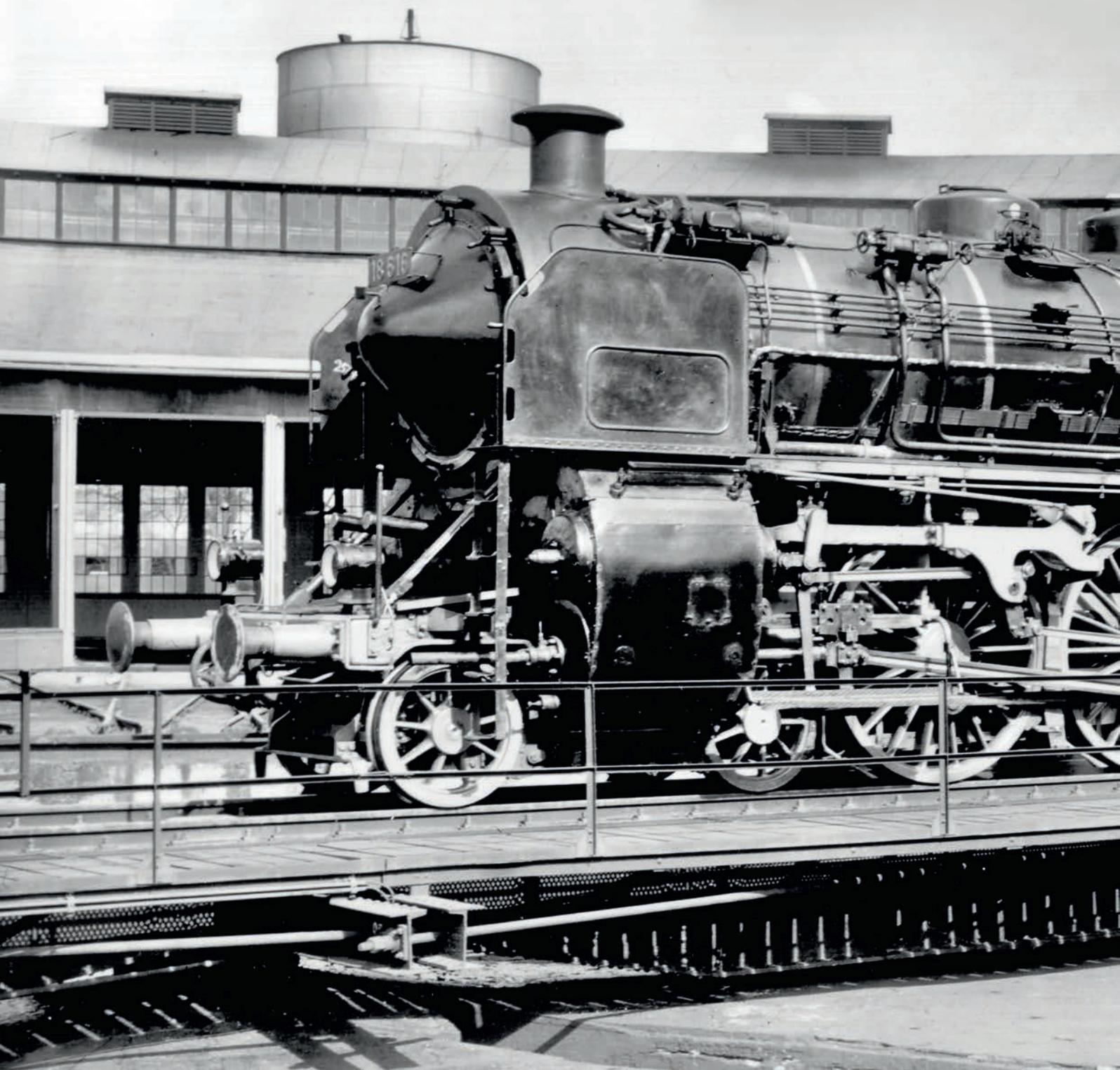


Kaum zu glauben, dass auf der Aartalbahn einst die damals hochmodernen Vorseerien-628.1 erprobt wurden (großes Bild, Wiesbaden Hbf, 1. Dezember 1982).

Widerstand gegen den Stadtbahnähnlichen Ausbau der Aartalbahn gab es schon vor Jahren von längst bedeutungslosen Parteien (Bild oben) – aber auch heute steht die regionale Politik dem Projekt uneins gegenüber. Und weil sich nichts bewegt hat, ist die Strecke auch aktuell zwischen Laufenselden und Michelbach noch immer unterbrochen (Bild rechts).

vorhandenen Bedenkenträger: Mögliche Auflagen bei der Bauausführung könnten die Kosten erheblich in die Höhe treiben, zudem müsse man Betriebsdefizite und Folgekosten berücksichtigen. Viele Stimmen stehen dem Projekt daher gewohnt kritisch gegenüber: Die Zahlen seien mit Vorsicht zu genießen, zu viele Fragezeichen und Unwägbarkeiten seien in den Schätzungen enthalten, zudem könnten sich die Prognosen im Zuge der mehrjährigen Projektlaufzeit noch um bis zu 40 Prozent erhöhen.

Und während sich in Wiesbaden und dessen „Speckgürtel“ derweil die Einwohnerzahlen immer mehr erhöhen und sich parallel hierzu die Verkehrssituation immer mehr verschärft, besteht nach wie vor der Eindruck, dass in Sachen Aartalbahn weiterhin nur geprüft, hingehalten oder taktiert wird, um eine Reaktivierung elegant und langfristig zu verhindern. Wiesbaden hat eben traditionell keine Schienenlobby, die Hoffnungen liegen derzeit jenseits des Rheins, bei Rheinland-Pfalz statt Hessen und bei Mainz statt Wiesbaden, das nichts gegen die Expansion seiner Schienenwege hat ... □

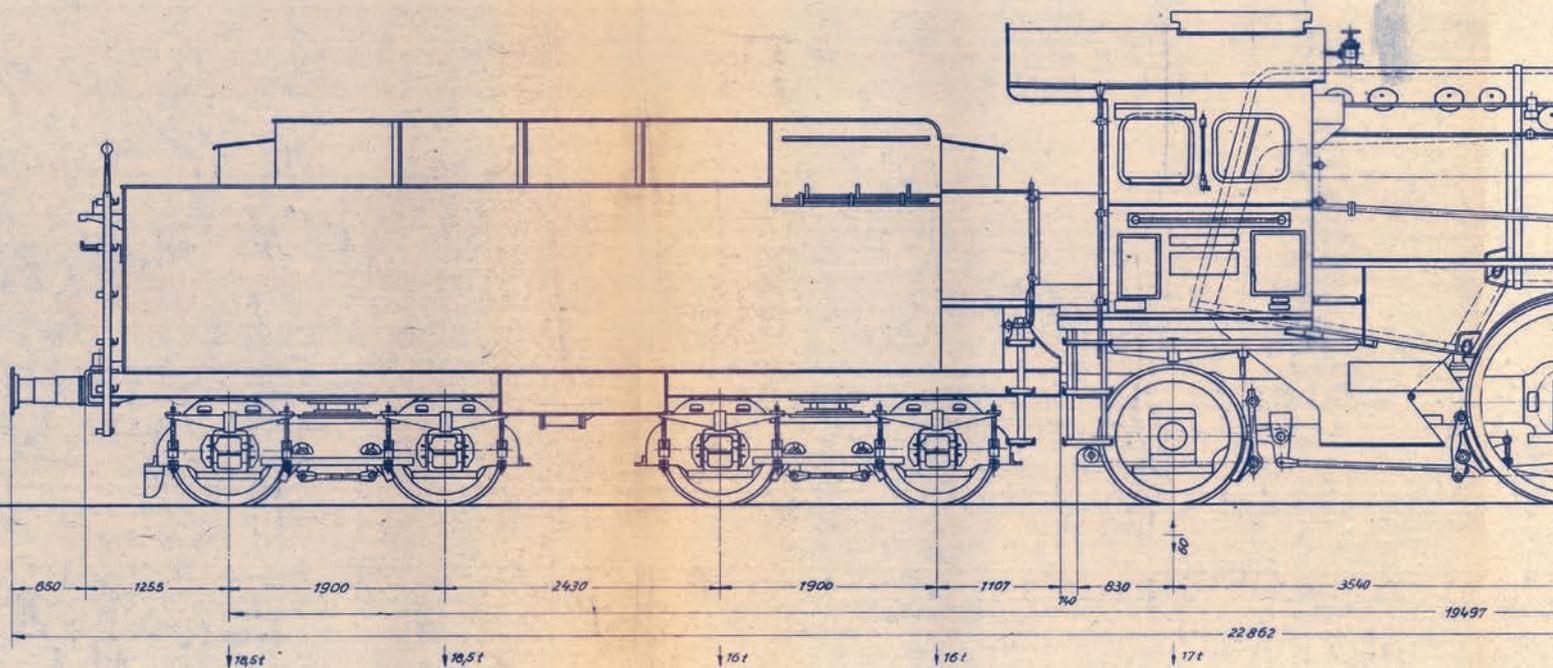


In voller Pracht: 18 616 in ihrem Heimat-Bw Nürnberg Hbf, bereit zum Einrücken in den Lokschuppen. Nur wenige Jahre, von 1955 bis 1958, war die 18.6 hier heimisch, doch es waren gute Jahre und man erinnerte sich gern an sie.
FOTO: CARL BELLINGRODT

Ehre, wem Ehre gebührt



Schon früh hatte die junge Bundesbahn entschieden, die S3/6 mit nach neuen Baugrundsätzen konstruierten Neubaukesseln auszurüsten. Das Autoren-Duo **Hendrik Bloem** und **Fritz Wolff** zeichnet nach, warum dies nicht ohne Schwierigkeiten gelang, die dann aber mit Feinarbeit ertüchtigte und schlussendlich überragende Konstruktion sich die Ehre der zur Reichsbahnzeit geschmähten Vierzylinder-Verbund-Bauart zurückeroberte. Dass sie aber bereits nach kurzer Zeit in den Strudel von Strukturwandel und ablehnender Haltung gegenüber der Dampflok insgesamt geriet, ist allein der Tragik einer symptomatischen Entwicklung ab Mitte der 1950er Jahre geschuldet



Krauss-Maffei A-G	Tog	Name	Deutsche Bundesbahn	KRAUSS-MAFFEI A-G
bearbeitet	24.4.51	Stecher	Eisenbahn-Zentralamt München (M) den 1. 2. 1952	München-Allach
geprüft	17.4.52	Witzke	Witzke	
normgeprüft	11.5.52	Witzke		
Maßstab	1:40	Entwurf einer 2'-C-1'h4v-Schnellzuglokomotive Baureihe 18 ^e mit geschweißtem Ersatzkessel 1900 ⁴		Fld 1.01 Bl.036
Film vorhanden bei Lb 31				

Hochdruck-Zyl.-Durchmesser	440 mm	Dampf
Niederdruck-Zyl.-Durchmesser	650 mm	Roßfl
Kolbenhub	HD = 670 mm ND	Heizfl
Treibrad Durchmesser	1870 mm	Heizfl
Lauftraddurchmesser	h = 1205 mm v. = 950 mm	Heizfl
Zugkraft 0,38 p. d. Zyl.	9200 kg	Verdamp
Zul. Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	Überhitz
Kleinster Kurvenhalbmesser	180 m	Wassers
		Dampftr
		Verdamp

Jahresende 1949: Die von den Fesseln des Krieges und der unmittelbaren Nachkriegszeit, aber auch von gewissen Doktrinen des Bauartdezernenten R. P. Wagner befreiten Maschinentechniker der jungen DB hatten begonnen, sich über Modernisierung und Ertüchtigung des vorhandenen Dampflok-Bestands Gedanken zu machen. Nicht ohne Grund war dabei die bayrische S 3/6, Baureihe 18.4-5, schnell in den Fokus gerückt, unbestritten eine in Leistung, Verlässlichkeit und Wirtschaftlichkeit hervorragend gelungene Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglok. So war bereits 1950 entschieden worden, die S 3/6 mit nach den sogenannten neuen Baugrundsätzen im Dampflokbau konstruierten Ersatzkesseln zu versehen (vollständig geschweißt, Verbrennungskammer und dadurch vergrößerte Strahlungsheizfläche). Die Anzahl der umzubauenden Lokomotiven war dabei vorerst noch offengeblieben. Konsens hatte allerdings von vornherein darüber bestanden, dass nur Maschinen aus den jüngeren Bauserien für einen Umbau in Betracht kommen sollten.

BESCHWERLICHER WEG ZUR 18 601

Im Juni 1950 erteilte die DB, nach Abschluss der Konstruktionsarbeiten, Krauss-Maffei den Auftrag zum Bau von zunächst fünf neuen Kesseln. Diese wurden im Verlauf

des Jahres 1951 fertiggestellt, wobei der erste im Sommer 1951 bei Krauss-Maffei auf die Lokomotive 18 521 gesetzt wurde. Der beabsichtigte Serienumbau konnte gleichwohl noch nicht beginnen, denn unerwartet stellten sich technische Probleme ein, weswegen es zu einer Abnahme von 18 521 im DB-Ausbesserungswerk München-Freimann erst am 16. März 1953 kommen konnte. Kurz vor der Abnahme war die Lok, entsprechend einer HVB-Entscheidung, den umgebauten S 3/6 eine eigene Baureihenbezeichnung zuzugestehen, dann in 18 601 umgezeichnet worden.

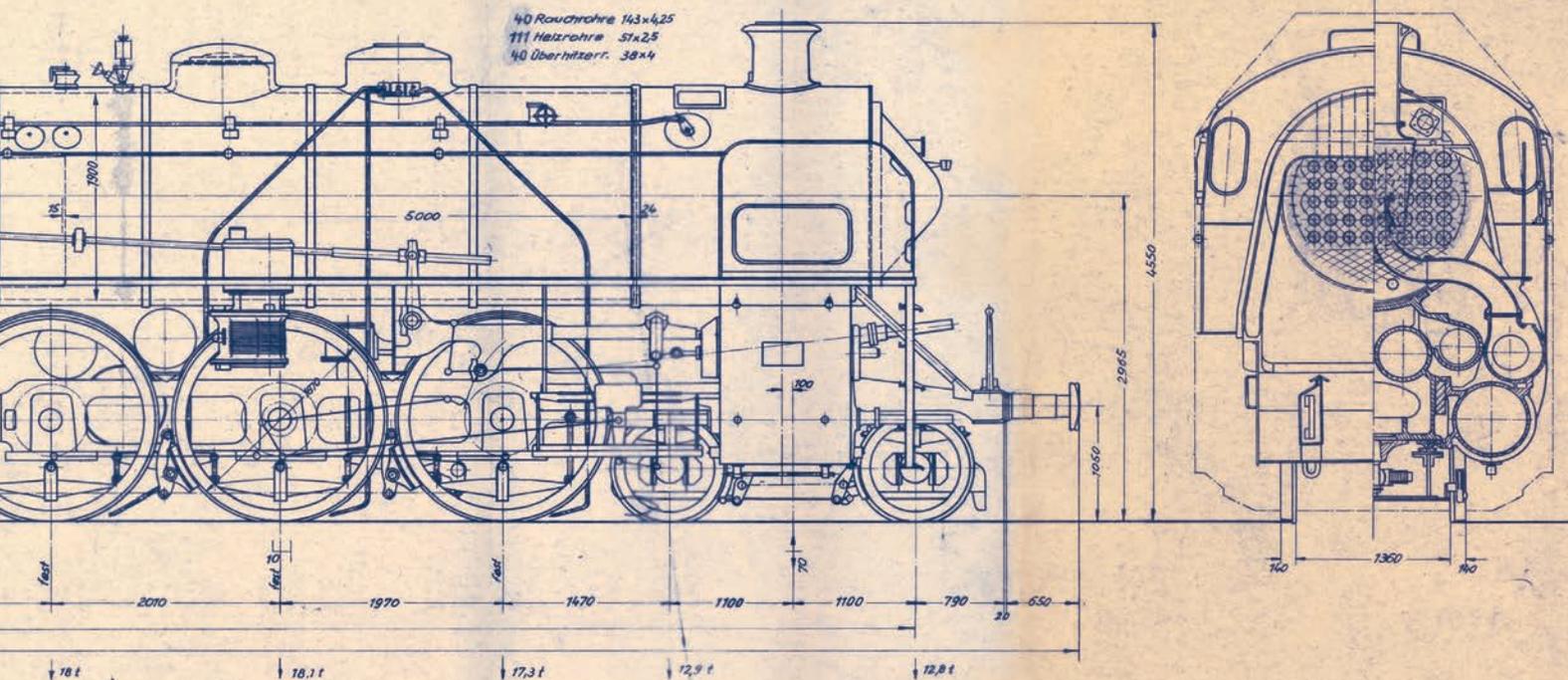
Lok 18 601, bei Krauss-Maffei ja bereits vollständig fertiggestellt, ging vom Abnahmewerk Freimann direkt zum Lok-Versuchsammt des Bundesbahnzentralamts (BZA) Minden zwecks Untersuchung und Erprobung. Ihr offizielles Heimat-Bw: Darmstadt. Alle Folgelokomotiven gingen unmittelbar zum Betriebseinsatz den für sie festgelegten Heimatdienststellen zu. Ihre Kessel stammten gleichfalls von Krauss-Maffei, montiert wurden sie dann aber im Rahmen von L4-Hauptuntersuchungen in den DB-Ausbesserungswerken München-Freimann (bis 18 604) und Ingolstadt (ab 18 605).

Auch 18 602 und alle weiteren ertüchtigten S 3/6 bis 18 610 (Abnahme am 29. Mai 1954) begannen ihr zweites Leben in Darmstadt, wo sie Leistungen übernahmen,

die bisher von der Muttertype 18.4-5 erbracht worden waren: Schnell- und Eilzugleistungen in der Relation Frankfurt/Wiesbaden – Heidelberg/Mannheim – Karlsruhe – Offenburg

Am 15. August 1953 war auch 18 601 in Darmstadt eingetroffen und sofort in den regulären Betriebsdienst eingeschleust worden. Untersuchung und Erprobung der Maschine durch das Versuchsammt hatten wegen des immensen Bedarfs an Schnellzug-Dampflokomotiven im normalen Zugdienst vorzeitig abgebrochen werden müssen. Immerhin aber hatte Minden dem neuen Kessel schon ein glänzendes Zeugnis ausgestellt und dabei besonders die hohe Verdampfungsleistung von 80 kg Dampf pro qm Heizfläche und Stunde hervorgehoben, die ohne irgendwelche Materialschäden erzielt worden war. Im Bereich der Verbrennungsqualität hatte man hingegen Nachholbedarf gesehen und Überprüfung sowie Änderung der Saugzuganlage angefragt. Und auch die Laufruhe war als noch nicht befriedigend angesprochen worden, selbstredend unter Hinweis auf das Fahrwerk und nicht auf das Triebwerk. Schließlich war die Anregung zu einer begrenzten Erhöhung der Heißdampfentemperatur zwecks weiterer Steigerung der Wirtschaftlichkeit gekommen.

Im März 1954 war 18 601 dann erneut zur unter Mindener Obhut stehender Ver-



Hauptabmessungen

Druck	16 kg/cm ²	Fester Radstand	3980 mm
Wasserkessel	4,1 m ³	Ganzer Radstand	11190 mm
Wasserkessel	20,4 m ³	Grösste Länge m. Tender ü. Puffer	22862 mm
Wasserkessel	84,5 m ³	Grösste Breite	3130 mm
Wasserkessel	80,1 m ³	Grösste Höhe	4550 mm
Wasserkessel	185,0 m ³	Leergewicht etwa	≈ 85,7 t
Wasserkessel	84,0 m ³	Dienstgewicht etwa	≈ 97,0 t
Wasserkessel	9,33 m ³	Spurweite	1435 mm
Wasserkessel	4,3 m ³		
Wasserkessel	13,37 m ³		

Seitenansicht nebst Schnittzeichnungen in Querrichtung im Maßstab 1:40: Der Dampfdom des Neubaukessels ist nach hinten gerückt und befindet sich nicht mehr vor, sondern hinter dem Sanddom. Auf dem Rahmen, zwischen den Kuppelradsätzen B und C, der an alter Stelle verbliebene Speisewasservorwärmer, von dem aus, auch insoweit kein Unterschied zur Ursprungsbauart, unmittelbar ohne Umweg über einen Speisedom in den Kessel eingespeist wird. Gut zu erkennen auch die Betätigung des Heißdampfreglers, die auf Höhe des Heißdampfsammelkastens in der Rauchkammer verschwindet. Es fehlen der Fahrzeugmagnet der Indusi (mit der alle 18.6 von Anfang an ausgerüstet waren) und weitere Teile der elektrischen Ausrüstung.

suchs- und Erprobungslokomotive geworden, diesmal mit dem Ziel einer Optimierung der Saugzuganlage. Die vom Versuchsamt ergriffenen Maßnahmen führten zum vollen Erfolg und waren richtungweisend für die Änderung der Saugzuganlagen einer Vielzahl anderer Lokbaureihen.

Unterdessen waren der Firma Krauss-Maffei bereits die nächsten zwei Bauaufträge für jeweils zehn weitere Neubaukessel erteilt worden. Dabei bestand bei der HVB vorerst noch die Absicht, sämtliche 38 Maschinen der Baujahre 1926 bis 1930 (18 509 – 548, reduziert um die beiden kriegsbedingt aus-

geschiedenen Lokomotiven 18 515 und 533) zu ertüchtigen, wohingegen der aus dem Betrieb kommende Wunsch, auch die Maschinen 18 479 – 508 in das Umbauprogramm einzubeziehen, nicht die Zustimmung der HVB gefunden hatte.

Am 4. Dezember 1954 verließ 18 611, versehen mit dem ersten der 20 weiteren Neubaukessel, das AW Ingolstadt. Entsprechend der Mindener Anregung, mittels einer Erhöhung der Heißdampf Temperatur die Wirtschaftlichkeit der Verbundlokomotive zu verbessern, wiesen diese Kessel bei leichter Verringerung der Verdampfungsheiz-

fläche der Rohre eine deutliche Steigerung der Überhitzerheizfläche auf.

Noch im Dezember 1954 folgte 18 612, die wie 18 611 dem Bw Hof zugewiesen wurde. Zu einem zahlenmäßig bedeutsamen 18.6-Standort sollte sich das Bw Hof allerdings nicht entwickeln, mehr als vier Exemplare der Baureihe gleichzeitig sollten dort nie anzutreffen sein. Es blieb bei der Dominanz der Hofer 01, wenn auch die durchgeführten Vergleichsfahrten von 01 und 18.6 eine leistungsmäßige Unterlegenheit Letzterer in keinsten Weise erkennbar werden ließen.

- 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

Zu einem herausragenden 18.6-Heimort sollte sich aber das Bw Regensburg entwickeln, das im Januar 1955 mit 18 613 seine erste 18.6 erhielt. Nach und nach wurde der Bestand auf acht Lokomotiven aufgestockt. Haupteinsatzgebiet war die international bedeutsame Magistrale Regensburg – Passau (117 km), auf der bei nicht unerheblichen Kilometerleistungen rund um die Uhr hochwertige und schwere Fernreisezüge, wie der „Donau-Kurier“ oder der „Wien-Holland-Express“, befördert wurden.

Nach 18 614 (ging nach Darmstadt) und 18 615 (ging nach Hof) war es 18 616 vergönnt, eine ganz neue Ära einzuleiten: Sie wurde am 26. März 1955 abgenommen und dem Bw Nürnberg Hbf zugewiesen. Dabei war es in Nürnberg, im Gegensatz zu den Verhältnissen in Darmstadt, Hof und Regensburg, nicht etwa so, dass es Leistungen zu übernehmen galt, die bisher von der alten S 3/6 (18.4-5) erbracht worden waren. Vielmehr stand beim Bw Nürnberg Hbf wegen Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Würzburg der komplette Weggang der Baureihe 01 bevor, für deren Leistungen außerhalb vorgenannter Strecke nun die Baureihe 18.6 einspringen sollte. Sie tat das mit Bravour und zeigte, bei einem auch hier nach und nach ansteigenden Bestand (1. Juni 1955: sechs Maschinen), auf den Strecken nach Neuenmarkt-Wirsberg, Hof und Stuttgart eindrucksvoll ihre Ebenbürtigkeit mit ihrer vermeintlich leistungsfähigeren Vorgängerin der Baureihe 01.

Es erscheint angesichts der festgestellten Ebenbürtigkeit merkwürdig, dass die HVB durch Verfügung vom 5. April 1956 anordnete, bei den Fahrzeitberechnungen für die 18.6 das sV-Diagramm der 01, jedoch mit um 100 t verringerter Last (!)

Technische Daten Baureihe 18.6

Bauart	2'C1' h 4v	
Betriebsgattung	S 36.18	
Höchstgeschwindigkeit vor-/rückwärts	km/h	120/50
Indizierte Leistung bei mittlerer Belastung	PSi	1950
Zylinderdurchmesser Hochdruckzylinder	mm	440
Zylinderdurchmesser Niederdruckzylinder	mm	650
Kolbenhub Hochdruckzylinder	mm	610
Kolbenhub Niederdruckzylinder	mm	670
Treib- und Kuppelraddurchmesser	mm	1870
Laufreddurchmesser vorn/hinten	mm	950/1206
Kesseldruck	kg/cm ²	16 (vgl. Text)
Anzahl der Heizrohre	Stck.	139 ² /111 ³
Heizrohrdurchmesser	mm	51
Anzahl der Rauchrohre	Stck.	35 ² /40 ³
Rauchrohrdurchmesser	mm	143
Rohrlänge zw. den Rohrwänden	mm	5055
Überhitzerrohrdurchmesser	mm	38
Rostfläche	m ²	4,10
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	20,40
Heizfläche der Heiz- und Rauchrohre	m ²	175,00 ² /164,60 ³
Verdampfungsheizfläche gesamt	m ²	195,40 ² /185,00 ³
Überhitzerheizfläche	m ²	72,00 ² /84,00 ³
Achsstand Lok mit Tender 2'2' T 31,7	mm	19497
Länge über Puffer Lok mit Tender 2'2' T 31,7	mm	22842
Leergewicht Lok	t	85,7
Reibungsgewicht	t	53,3
Dienstgewicht Lok	t	96,1

² = 18 601 – 610, ³ = 18 611 – 630

zu verwenden. Wenn auch der zuvor aus Kostengründen, wohl aber auch aufgrund der sich abzeichnenden generellen Abkehr von der Dampflok beschlossene Verzicht auf die Aufstellung eines eigenen sV-Diagramms für die 18.6 hier möglicherweise Unsicherheiten hatte aufkommen lassen, ist doch die in der Anordnung zum Ausdruck kommende Übervorsichtigkeit kaum zu verstehen.

Im April 1956, mittlerweile waren 18 601 – 628 ausgeliefert und bei den Bw Darmstadt, Hof, Regensburg und Nürnberg Hbf im Einsatz, fand sich noch einmal eine 18.6 beim Lok-Versuchsam in Minden ein: die Hofer 18 627, abgenommen am 28. März 1956. Untersucht werden sollte der Einfluss der oben erwähnten neuen Heizflächenaufteilung auf Heißdampf Temperatur und Dampfverbrauch. Das Untersuchungser-



Draußen vor der Halle:
18 606 vom Bw Darmstadt hat sich in Frankfurt Hbf an ihren Zug gesetzt und wird gleich ihre Fahrt nach Süden beginnen, (April 1956).

FOTO: OESTERLING

S3/6-Parade im Bw Ulm: Als am 5. September 1958 diese illustre Runde zusammenkommt, bestehend aus (v.l.n.r.) 18 601, 607, 478 und 629, sind bereits acht 18.6 in Ulm heimisch. Entsprechend geschrumpft ist der Bestand an der Muttertype 18.4-5, von der nur noch zwei betriebsfähige Exemplare vorhanden sind: außer 18 478 noch 18 495.

FOTO: KRONAWITTER



gebnis war positiv und eine klare Bestätigung des eingeschlagenen Weges.

Vermutlich aufgrund persönlicher Initiative des Versuchsamtsleiters, Dipl.-Ing. Theodor Düring, widmete sich das Amt auch noch einmal den Themen Saugzuganlage und Laufruhe, was im Ergebnis zu Bauartänderungen führte, denen voller Erfolg beschieden sein sollte.

ERSTE ALARMZEICHEN

Allerdings war derweil eine Entscheidung gefallen, die nachdenklich machte: Einen

weiteren Bauauftrag für neue S 3/6-Kessel würde es nicht mehr geben. Der immer greifbarer werdende Strukturwandel warf seine Schatten voraus und so verwundert es nicht, dass eine vergleichsweise alte und jedenfalls von einigen Maschinentechnikern als Sonderling betrachtete Dampflokomotive von umfassenden Modernisierungsmaßnahmen zu einem recht frühen Zeitpunkt ausgeschlossen wurde. Die Hoffnung auf 38 ertüchtigte S 3/6 hatte sich zerschlagen, es würde bei 30 Maschinen bleiben.

Ein weiteres Ereignis aus dem Jahr 1956 verhiess nichts Gutes: Es traten bei mehre-

ren 18.6 Risse am Langkessel im Bereich der eingeschweißten Träger von Luft- und Speisepumpe sowie der eingeschweißten Pendelblechhalter auf. Untersuchungen durch das BZA Minden hatten das (den Autoren in höchstem Maße zweifelhaft erscheinende) Ergebnis, dass das Herstellerwerk beim Langkessel „nicht bedingungsgemäßen Werkstoff“ verwendet habe. Jedenfalls wurden die Lokomotiven mit äußerlich erkennbaren Schäden sofort außer Betrieb gesetzt und zwecks Reparatur dem AW Ingolstadt zugeführt. Zusätzlich ordnete die HVB an, nach und nach auch die Maschinen ohne

- ANZEIGE -

www.modellbau-kaufhaus.de

**10%
Rabatt**

Vom 05.12. bis 08.12.2018

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

Oberleitung made in Germany

Besuchen Sie uns auch auf Facebook!

www.sommerfeldt.de

Die SOMMERFELDT Aufbauanleitung

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

Sommerfeldt Oberleitungen • Stromabnehmer GmbH
Erdstr. 42 • 23110 Hasenbrunn
Tel. +49 (0) 7164/6155 • Fax +49 (0) 7161/5786 • info@sommerfeldt.de

Alltag einer Schnellzuglok: 18 606 aus Lindau, besetzt mit Personal aus Kempten, verlässt den Bahnhof Buchloe mit D 94, den sie von Augsburg bis Lindau zu bringen hat (13. September 1960). Hier in Buchloe wurde eine (als D 194) aus München kommende Wagengruppe samt Speisewagen beigeestellt und die Fahrt an den Bodensee wird für Lok, Lokführer und Heizer zur Entspannungstour wohl eher nicht werden.

FOTO: CLAUDIUS



äußerlich erkennbare Schäden dem AW Ingolstadt zuzuführen, zunächst zwecks vorsorglicher Ultraschall-Untersuchung. Im Juli 1956 wurde ferner angeordnet, den maximalen Kesseldruck der gesamten Baureihe von 16 auf 14 atü herabzusetzen (Weisbrod-Müller-Petznick, Dampflokomotiv-Archiv Bd. 1, berichten fälschlich von einer Herabsetzung auf 12 atü). Eine solche Maßnahme musste eine Verbundlok naturgemäß besonders hart treffen. Die in Ingolstadt sowohl an den erkennbar schadhaften als auch an den Lokomotiven ohne erkennbare Schäden ausgeführten Arbeiten bestanden im Wesentlichen aus einem Ersatz der bisherigen Schweiß- durch Nietverbindungen (und damit letztlich aus der Korrektur eines Konstruktionsfehlers, der die wahre Ursache der Schäden gewesen sein dürfte). Die

Arbeiten waren im vierten Quartal 1957 abgeschlossen.

In der Zwischenzeit hatte sich manches ereignet. Am 24. August 1956 war 18 629 abgenommen und dem Bw Regensburg zugewiesen worden. Am 10. April 1957 war nach langer Pause auch 18 630, als Letzte, gefolgt. Gleichzeitig war sie die erste 18.6 des Bw Lindau, das sich dann nach und nach zum wichtigsten 18.6-Bw der DB entwickeln sollte (allerdings durch Umbeheimatungen, nicht mehr durch Zuweisung neuer 18.6).

Neu in den Kreis der 18.6-Standorte kam im Januar 1957 auch das Bw Ulm, das gleichfalls für mehrere Jahre (zunächst mit aus Darmstadt zugegangenen Maschinen) mit Einsätzen schwerpunktmäßig auf der Südbahn nach Friedrichshafen, aber auch nach Aalen und, durchs Donautal dem

Schwarzwald entgegen, nach Donaueschingen zu einer festen Größe unter den Heimatdienststellen der 18.6 werden sollte.

Am 27. Mai 1957 hatte die ein gutes Jahr zuvor auf der Rollbahn gastierende 18 627 Hof in Richtung Regensburg verlassen. Bis Oktober 1957 waren die anderen drei Hofer 18.6 ebenfalls von dort abgezogen worden.

Auch das Bw Darmstadt hatte, bedingt durch die elektrische Befahrbarkeit der Relation Frankfurt/Wiesbaden – Heidelberg/Mannheim – Karlsruhe – Offenburg, bis Oktober 1957 seine 18.6 verloren.

Am 17. Dezember 1957 regte die BD Nürnberg beim BZA die Wiedereinführung des ursprünglichen Kesseldrucks von 16 atü an. Aus Gründen, über die nur spekuliert werden kann, kam das BZA dieser Anregung, jedenfalls vorerst, aber nicht nach.



Dicke Luft im Bw Frankfurt 1:
Wendelok 18 610 aus Darmstadt
ergänzt ihre Wasservorräte für die
gewiss bald beginnende Rücklei-
stung, links neben ihr 38 3440
(1. Mai 1957).

FOTO: OESTERLING

1958 zeichneten sich beim Bw Nürnberg Hbf Entwicklungen ab, die sich dann letztlich als „Rolle rückwärts“ darstellen sollten: Die beim gleichfalls zur BD Nürnberg gehörenden Bw Würzburg heimischen 01 hatten durch Elektrifizierung der Strecke Würzburg – Frankfurt empfindliche Leistungseinbußen hinnehmen müssen und standen für neue Aufgaben zur Verfügung. Der DB-weite Bedarf an Schnellzug-Dampflokomotiven war aufgrund des im Strukturwandel erreichten Stadiums wieder gesunken, weshalb man von einer weiträumigen Umsetzung von Würzburger 01 absehen und die Maschinen bei der BD Nürnberg belassen wollte. Man mag es fast als Rückkehr Wagner'schen (der Einfachheit der Konstruktion eine überragende Rolle beimessenden) Gedankengutes betrachten, wenn ab Februar 1958 in Würzburg überzählig gewordene 01 zwecks Ablösung der 18.6 beim Bw Nürnberg Hbf erschienen.

Drei Jahre zuvor war es bekanntlich genau umgekehrt gewesen ...

Im Sommerfahrplan 1958 teilten sich 01 und 18.6 noch das Nürnberger Geschäft: Im Winterfahrplan 1958/59 war es dann nur noch die 01. Fast alle der bei Jahresbeginn 1958 in Nürnberg Hbf versammelten acht 18.6 wechselten zum Bw Lindau (18 611, 612, 613, 616, 617, 618, 621), nur eine verstärkte den Regensburger Bestand (18 602).

Dort, in Regensburg, wurde nach wie vor in hochwertigstem Fernreisezugdienst voll gefahren und die Welt der 18.6 schien in Ordnung. Aber die Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Passau war bereits in vollem Gange. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1959 wurde der elektrische Betrieb aufgenommen, wodurch die 18.6 über Nacht ihre Daseinsberechtigung in Regensburg verlor. Auch hier waren es acht Maschinen. Man verteilte sie auf Lindau (18 602, 624, 625, 626, 627) und Ulm (18

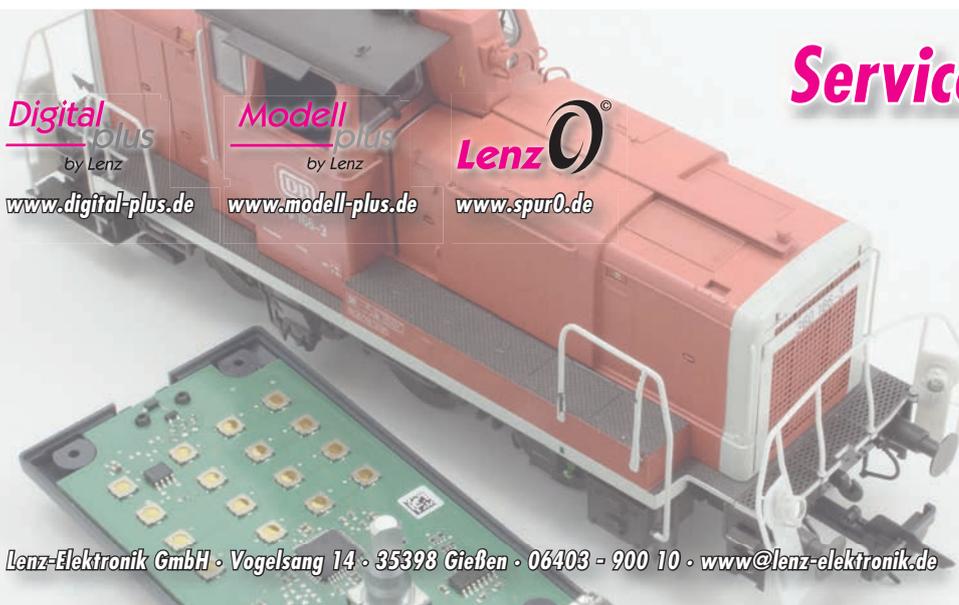
614, 619, 623), die nunmehr einzigen Refugien dieser Lokgattung. Zum Jahresende 1959 war sie mit 19 Exemplaren in Lindau und 11 Exemplaren in Ulm präsent und noch immer gab es gut zu tun für sie. Auch hochwertige Reisezüge standen noch auf dem Programm, so etwa der „Vorarlberg-Express“ für die Ulmer und der „Bavaria-Express“ für die Lindeur Lokomotiven.

ES WIRD ENG

Noch am 2. Oktober 1960 befanden sich alle 30 Maschinen mit voller Unterhaltung im Unterhaltungsbestand der DB. Von daher konnte die Verfügung des BZA Minden vom 7. Dezember 1960, wonach der Kessel- druck der Lokomotiven wieder auf 16 atü anzuheben war, zunächst eigentlich nur insofern erstaunen, als sie viel zu spät kam. Dass man hinter den Kulissen aber bereits

- ANZEIGE -

Service - Fälle:



Digital
plus
by Lenz

www.digital-plus.de

Modell
plus
by Lenz

www.modell-plus.de

Lenz

www.spur0.de

Lenz-Elektronik GmbH • Vogelsang 14 • 35398 Gießen • 06403 - 900 10 • www@lenz-elektronik.de

Das sagen unsere Kunden z.B. über unseren Service (wegen Platzmangel nur eine kleine Auswahl):

... einen besseren Service habe ich noch nie gesehen • Egal was ist, hier wird geholfen • Danke für den exzellenten und schnellen Service • wirklich toller Kundenservice • der Service ist einfach Klasse • wenn man dahin kommt mit Reparaturen, wird man wie ein König behandelt • Kundendienst ist erstklassig • Telefon- und Ersatzteilservice sind hervorragend • ist der Service der Firma Lenz unerreichbar • hat man bei Lenz immer ein offenes Ohr • Dank an Herrn ... für seine geduligen Antworten auf meine Fragen • so ein Service ist die beste Werbung.

Vielen Dank, liebe Kunden. Das machen wir gerne so. Auch in Zukunft.



Schnellzug Genf – München: 18 603 vom Bw Lindau hat D 91 am Haken, mit dem sie Lindau um 9:33 Uhr verlassen hat. Hier beim Durcheilen von Schlachters, wo noch über 200 Kilometer bis München vor ihr liegen (Sommer 1960).

FOTO: GOTTFRIED TURNWALD

dabei war, den Stab über die 18.6 zu brechen, illustriert einmal mehr, wie sehr der Strukturwandel von gegenläufigen, widersprüchlichen und vom Freund der Dampflok als tragisch zu empfindenden Abläufen gekennzeichnet war.

Im Januar 1961 wurde dem Bw Ulm die Lok 03 222 zugeteilt. Hintergrund war die von der HVB quasi vorgegebene Entscheidung der Oberbetriebsleitung Süd, die Ulmer 18.6 durch 03 zu ersetzen. Letztlich wiederholte sich hier das Schicksal der durch 01 ersetzten Nürnberger 18.6. In rascher Folge erschienen in Ulm nun weitere 03 und in gleich rascher Folge nahmen die 18.6 Abschied von Ulm. Auch bei ihnen (letzte waren die im Oktober 1961 umbeheimateten 18 614, 619 und 629) hieß das neue Heimat-Bw Lindau. Einziger Ausnahmefall war 18 628, die im Mai 1961 in Ulm z-gestellt wurde und somit als einzige 18.6 nie in Lindau beheimatet war.

Die zu Grunde liegende schicksalhafte Entscheidung hatte die HVB im Dezember 1960 getroffen: Die 18.6 war mit Wirkung vom 1. Januar 1961 aus der vollen Unterhaltung herauszunehmen, durfte also keine

Hauptuntersuchungen L3 (= Fahrgestelluntersuchung L2 + Kesseluntersuchung H2) mehr bekommen. L2 waren nur noch zulässig, wenn es bei den bestehenden Rest-Kesselfristen wirtschaftlich vertretbar war. Folge dieser Regelung war ein Beginn der Bestandsreduzierung bereits im Januar 1961. Erste auf z gehende 18.6 war am 11. Januar 1961 die Lindauer 18 625.

Letzte hauptuntersuchte (L3-untersuchte) 18.6 war mit Untersuchungsdatum 20. März 1961 die Lindauer 18 612, deren Untersuchung bereits Ende 1960 begonnen hatte.

Der nun unübersehbar in Gang gekommene Auslaufprozess führte leider auch dazu, dass die am 7. Dezember 1960 verfügte Anhebung des Kesseldrucks auf die ursprünglichen 16 atü (die nur anlässlich von AW-Aufenthalten erfolgen konnte) nicht mehr bei allen Lokomotiven zum Tragen kam. Immerhin einige von ihnen durften aber an ihrem Lebensabend dann doch wieder unter der Dampfspannung stehen, die ihnen als Verbundlokomotiven mit leistungsfähigem Kessel zukam. Beispielfhaft seien hier 18 603 (ab 20. Feb-

ruar 1962), 607 (ab 13. August 1962), 608 (ab 9. Oktober 1962) und 612 (ab 20. März 1961) genannt.

SCHWANENGESANG

1962 im Frühjahr erschienen beim Bw Kempten Diesellokomotiven der Baureihe V 200.0, die den Lindauer 18.6 – ihr Bestand war schon auf 19 betriebsfähige Exemplare geschrumpft – insbesondere hochwertige Leistungen auf der Allgäustrecke nach München und Augsburg nahmen. Im Dezember 1962 begann die Beheimatung der verstärkten Baureihe V 200.1 in Kempten mit der Folge des kompletten Ausscheidens der 18.6 aus dem planmäßigen Schnellzugdienst am 1. März 1963 und einer auch im Übrigen kontinuierlich fortschreitenden Leistungsreduzierung der 18.6.

Letztmalig für den am 31. Mai 1964 beginnenden Sommerfahrplan 1964 wurde ein (dreitägiger) Umlaufplan für unsere Baureihe aufgestellt, von der am 31. Mai 1964 noch sechs Maschinen betriebsfähig waren.



Ihr zweites Leben hat gerade begonnen: 18 626, ehemals 18 546, war am 8. Februar 1956 im AW Ingolstadt abgenommen und sogleich dem Bw Regensburg zugewiesen worden. Von dort hat sie soeben einen Schnellzug nach Passau gebracht und setzt jetzt zurück ins Bw (18. März 1956).

FOTO: CARL BELLINGRODT



Und nochmals D 91 (Genf – München), hier kurz vor der Abfahrt in Lindau Hbf mit 18 612, der letzten hauptuntersuchten S 3/6 (27. September 1962).

FOTO: REED

- ANZEIGE -

» LICHTWOCHEN BEI BUSCH «

RABATT
10%

Aktion: 10 % Rabatt beim Kauf
von Busch-Leuchten im Zeitraum
15.11.2018 bis 31.12.2018!



Busch-Leuchten nach Originalvorbildern. Vorbildgetreue und filigrane Ausführung der Leuchtenkörper. Masten im Durchmesser maßstäblich und im Modell vorbildgetreu dünn. Leuchtdioden mit weißem Licht von Quecksilberdampflampen oder gelbem Licht von Natriumdampflampen. Rabattaktion nur bei teilnehmenden Fachhändlern. Weitere Informationen:

<http://www.busch-model.com>
facebook.com/busch-model





Abschied: 18 622 sagt „auf Wiedersehen“ mit einer Sonderzug-Rundfahrt aus Augsburg und zurück am 29. Mai 1965. Ihre kraftvolle Ausfahrt aus Treuchtlingen wird unvergesslich bleiben.
FOTO: ECKERT

Mit Beginn des Winterfahrplans 1964/65, 27. September 1964, war der planmäßige Dienst der bayrischen S 3/6 in ihrer letzten, modernsten und, nach dem Empfinden der Autoren, schönsten Form Vergangenheit. Was vorerst blieb, waren oftmals anspruchsvolle Gelegenheitseinsätze auf der Allgäustrecke, bis mit der z-Stellung von 18 622 als letzter Vertreterin ihrer Gattung am 9. September 1965 der Vorhang endgültig fiel (Ausmusterung am 6. Januar 1966).

Eine offizielle Abschiedsfahrt hatte 18 622 am 29. Mai 1965 aus Anlass der BDEF-Jahrestagung 1965 in Augsburg von Augsburg über Donauwörth – Treuchtlingen – Ingolstadt nach Augsburg unternommen.

Was, und das nicht nur vorerst, ebenfalls blieb, ist das durchweg positive Urteil, das die Baureihe 18.6 in der Fachwelt und nicht zuletzt bei den an und auf ihr tätigen Personalen genoss und selbst heute noch genießt. Hier von einem großen Wurf im deut-

schen Lokomotivbau zu sprechen, erscheint nicht übertrieben. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang an Folgendes: Zu Beginn des Sommerfahrplans 1963 wurden die Fahrzeiten der Allgäu-Schnellzüge im Hinblick auf den Einsatz der großen V 200 (V 200.1) drastisch gekürzt. Bei dem immer wieder notwendig werdenden Einspringen der in den Strudel des Strukturwandels geratenen 18.6 gab es mit der Einhaltung dieser Fahrzeiten nicht die geringsten Schwierigkeiten.

Wir verabschieden uns mit Beifall. □

DIE DAMPFLOK-LEGENDE

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



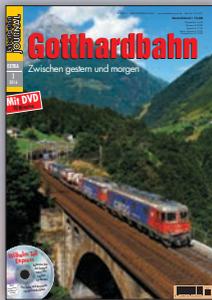
DB in den 80ern
Best.-Nr. 701402



DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



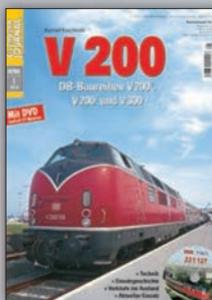
E 44
Best.-Nr. 701602



DB und DR
Best.-Nr. 701701



Baureihe 218
Best.-Nr. 701702



V 200
Best.-Nr. 701801

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



NEU

Über Jahrzehnte hinweg war die Baureihe 01 der Inbegriff für die schwere Schnellzugdampflok schlechthin in Deutschland. Zwischen 1926 und 1938 wurden 231 Exemplare in Dienst gestellt, dazu kamen zehn Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Baureihe 02, die ab 1937 in Zwillingsloks der Baureihe 01 umgebaut wurden. Bei der Deutschen Bundesbahn standen die letzten 01er bis 1973 im Planeinsatz, bei der Reichsbahn in der DDR sogar bis 1982. Im neuen EJ-Extra wird die Geschichte der „Klassiker“ der Einheitsbauart 1925 nachgezeichnet und auch die Neubekesselung durch die DB sowie die Rekonstruktion durch die Reichsbahn zur Baureihe 01.5 beschrieben.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, rund 150 Abbildungen, mit DVD „Die Baureihe 01 – Die berühmte deutsche Schnellzugdampflok“ (Laufzeit 42 Minuten)

Best.-Nr. 701802 | € 15,-



www.facebook.de/vgbahn

MOMENTE

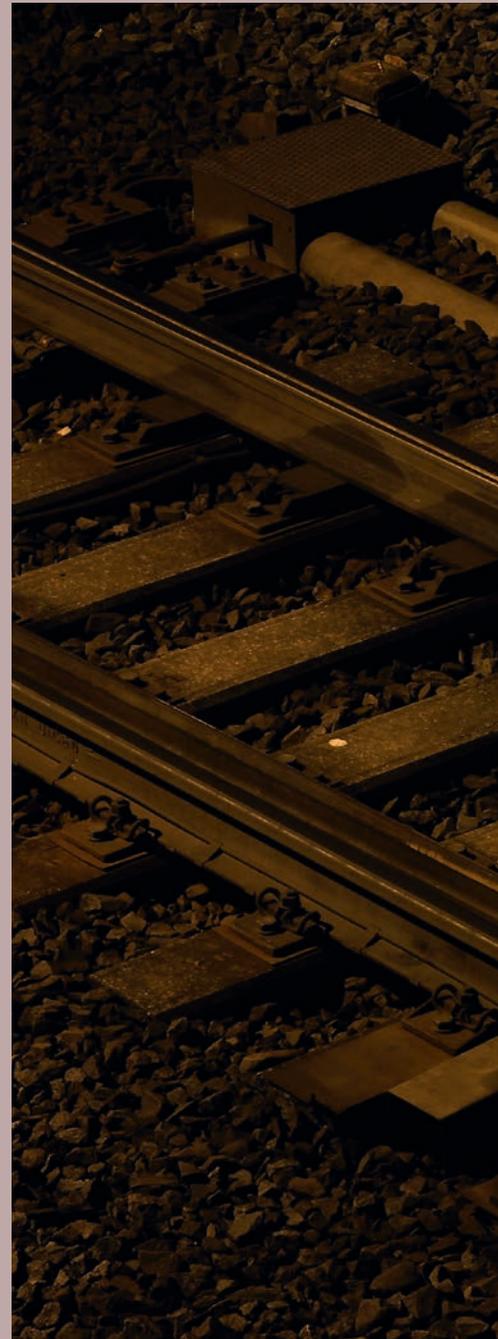
Laterne, Laterne...

TEXT UND FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Nächtliche Illuminationen gibt es in der Metropole Oberhessens derlei viele. Zwar wird in der Universitätsstadt Gießen noch nicht die Nacht zum Tag gemacht, aber kritische Beobachter und Beschützer natürlicher Lebensgewohnheiten würden auch hier durchaus von Lichtverschmutzung sprechen, der zusätzlichen und unterschätzten Vermüllung der jeweils sonnenabgewandten Erdhälfte. Ein immer intensiveres Licht von Straßenlaternen, penetrante Industrie-Leuchtreklamen, Flutbeleuchtung von Sportanlagen oder aus Bewegungsmeldern, ja selbst die optische Aufrüstung von Autoscheinwerfern lassen den Sternenhimmel über größeren Agglomerationen immer mehr verblassen und tauchen den nächtlichen Horizont in einen milchigen Lichtdunst, der hier in Gießen in südlicher Richtung schon beinahe nahtlos mit jenem des gar nicht so entfernten Pulsars Frankfurt am Main verschmilzt.

Auch der mehrgleisige Trennungsbahnhof Gießen-Bergwald südlich des Hauptbahnhofs ist von kräftigen und orangefarbenen Leuchten flankiert, weil hier bei Güterzügen mit längerem Laufweg auch des Nachts planmäßige Personalwechsel stattfinden oder zur Wagenabstellung mitunter rangiert wird. Zwei besetzte und schwach beleuchtete elektromechanische Stellwerke („Gvf“ sowie „Gs“), ein Aufenthaltscontainer für die Lokführer sowie Signale verschiedener Art tragen zur weiteren Illumination der Örtlichkeit bei. Doch zu aller Überraschung gibt es hier am Schnittpunkt zweier Hauptabfuhrstrecken doch tatsächlich auch noch die Glühwürmchen unter den Eisenbahn-Leuchtkörpern – beleuchtete Weichenlaternen! Eine Insel alter Lichtromantik sozusagen, denn außer Gießen-Bergwald und Teilen des Gießener Güterbahnhofs werden alle Bahnanlagen in diesem Bereich einschließlich des Hauptbahnhofs seit 2004 per örtlichem Elektronischem Stellwerk von der Betriebszentrale in Frankfurt aus ferngesteuert.

Auch Weiche 237 am durchgehenden Hauptgleis der Main-Weser-Bahn für die Fahrtrichtung von Gießen Hbf nach Großen-Linden besitzt ein solches Glühwürmchen und



kann von der breiten Straßenüberführung „Brandweg“, die hier die mehrgleisige Bahnanlage überspannt, sorglos und bequem abgelichtet werden. Nachts wundern sich allenfalls nur noch ein paar Radfahrer, die hier von einem Gießener Stadtteil zum anderen gelangen, über das seltsame und seltene fotografische Treiben; Autoverkehr findet hier auch tagsüber gottlob so gut wie gar nicht statt. So kann am Rande dieser Großstadt zwischen den Zügen dennoch die Ruhe der Nacht goutiert werden und plötzlich wird man neben den Weichen-Glühwürmchen weiterer und unerwarteter Romantik gewahr:

Es ist die Nachtigall und nicht die Lerche, die hier zu mitternächtlicher Stunde unverdrossen und aus voller Kehle ihre sorgsam komponierte Melodei trällert. Und da der Betriebsbahnhof Gießen-Bergwald beidseits von hohen Bäumen umsäumt ist, hallen ihre Rufe nahezu wie von einem Echo verstärkt durch diesen langen Einschnitt und übertönen sogar vorbeirauschende Reisezüge, die entgegen allen Unkenrufen von „Bahnlärm“-Gegnern in den letzten Jahren tatsächlich deutlich leiser geworden sind. Doch auch mit dem



Drehstrom-Geheule einiger nachfolgender 152er und ihrer Containerzüge singt das nachtmuntere Kerlchen unbeirrt im Duett, gleichwohl der ferne Erwiderns-Ruf einer potenziellen Partnerin dann wohl doch eher unbemerkt bleibt. Doch die Zugpausen sind lang genug, um die akustische Hoheit über diese Nacht zu behalten und hoffnungsvoll in die Ferne zu lauschen. Dass es die Stille nebenbei so vornehm schmückt, ist dem Tierchen vermutlich ziemlich schnuppe.

Doch die Stille bekommt weiteren Besuch. Mit schnarrendem Elektromotor und rasseln dem Gestänge stellt sich Weiche 237 plötzlich in den ablenkenden Strang um und unsere Weichenlaterne dreht sich mit – nun liegt das Glühwürmchen sozusagen auf der Seite oder gar auf dem Rücken! Was nun nach immerhin mitternächtlicher Stunde wohl kommen mag? Eine Überholung? Eine Drehfahrt in Richtung Dutenhofen? Der Nachtigall ist's egal – sie flötet, trillert und zwitschert unverdrossen ihr betörendes Konzert in den klaren Sternenhimmel.

Aus Richtung Gießen Hauptbahnhof wird's über den Gleisen hell und in Langsamfahrt heult die nächste 152 – auch ein Nachtarbeiter – mit einem weiteren Containerzug heran und

zieht sich und vor allem die nachfolgenden leicht schwankenden Waggons über die „krumme“ Weiche, doch weiter hinten steht auch schon die grün-gelb leuchtende Hp 2-Ausfahrt und so bummelt der ganze Zug ohne Halt durch Gießen-Bergwald. Und warum nicht mit vollem Tempo übers durchgehende Hauptgleis, so wie die anderen Züge auch? Eigentlich kann das nur eine so genannte „Rostfahrt“ gewesen sein, um längere Zeit nicht befahrene Schienen (insbesondere auch nach Regen) blank zu fahren und somit Gleisbesetzanzeigen und andere Kontakte voll funktionsfähig zu erhalten. Das ist im Bahnhofsbuch sogar vorgeschrieben und macht dem Fahrdienstleiter nur wenig Arbeit, den Lokführer erfreut's wegen unvermuteter Bremserei dagegen eher weniger.

Es kehrt wieder Stille ein, das Vögelchen hat ein weiteres Notenblatt ausgepackt und Weiche 237 streckt sich mitsamt Laterne wieder gerade. Am Aufenthaltscontainer der Lokführer wendet ein Auto, Zeichen für einen demnächst wieder einfahrenden Zug mit Personalwechsel. Die Weichenlaterne und wir schauen zu, ohne Sonne, ohne Mond, aber mit viel Sternen. □





DIE FRANKENWALDBAHN 1989 BIS HEUTE

Mit dem Fall der Mauer erwachte die Franken-waldbahn aus ihrem Dornröschenschlaf. Sie wurde zweigleisig ausgebaut und die anschließende Strecke von Probstzella bis Camburg elektrifiziert. Ab Dezember 2006 fuhren die ICE-Züge im Stundentakt. Seit Inbetriebnahme der NBS Ebensfeld – Erfurt Ende 2017 ist der Fernverkehr auf ein IC-Paar reduziert, dafür boomt der Güterverkehr

Von der Wende wachgeküsst

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Mit einem schweren Güterzug nach Nürnberg rollen 151 031 und 032 im 27-Promille-Gefälle zwischen Steinbach a. Wald und Förtchendorf die Südrampe der Franken-waldbahn hinab (19. Oktober 2017).

FOTO: KONRAD KOSCHINSKI

Am 10. November 1989 kündigt der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Probstzella seinem Kollegen in Ludwigsstadt per BASA-Telefon an, dass am Folgetag drei Viertel der Einwohner von Probstzella mit dem Zug nach Oberfranken kommen. In einer ersten Reaktion auf die überraschende Reisefreiheit für DDR-Bürger haben Bundes- und Reichsbahn auf zentraler Ebene vereinbart: ab 11. November ein neues tägliches Zugpaar E 2003/2006 Saalfeld – Lichtenfels und zurück, in gegenläufiger Zeitlage zum nun ebenfalls täglich (statt nur an Wochenenden für westdeutsche Touristen) angebotenen Zugpaar E 2002/2007.

Spontan setzte die DR bereits in der Nacht zum 11. November den Sonderzug D 12301 Saalfeld – Nürnberg ein. Am Morgen schickte die DB einen ad hoc aus zwei V 100 (den 211 018 und 023) und neun „Silberlingen“ gebildeten Zug über die Grenze nach Saalfeld. Von dort kehrte er als E 2003 zurück, etwa 400 der 713 Reisenden stiegen in Ludwigsstadt aus. Zwar wurde sehr rasch der Straßengrenzübergang am Falkenstein eingerichtet, am 12. November für Fußgänger und tags darauf auch für Autos geöffnet. Doch weiterhin reichten die regulären Eilzüge und die ab 16./17. November eingelegten D 1101/1100 Berlin-Lichtenberg – München sowie D 1103/1102 Leipzig – Stuttgart nicht aus, um den Massenansturm auf die Bahn zu bewältigen.

So ungewöhnlich die 211er auf dem Streckenabschnitt bis Saalfeld waren, so exotisch muteten die in Sonderzügen bis Nürnberg eingesetzten Doppelstockwagen im Westen an. Erst als zu Weihnachten die Auszahlung des „Begrüßungsgeldes“ für DDR-Bürger entfiel, ebte der Besu-

cherstrom von Ost nach West deutlich ab. Andererseits belebte die Aufhebung der Visapflicht für BRD-Bürger per 24. Dezember 1989 jenen von West nach Ost.

Ab dem Fahrplanwechsel am 27. Mai 1990 befuhren erstmals Interregios die Frankenwaldbahn, in der Relation Nürnberg – Leipzig völlig neu die IR 400/401 und zu Interregios hochgestuft die auf den Laufweg München – Leipzig verlängerten IR 402/403. Teils neu verkehrten nun regulär einige D-Zug-Paare, unter anderem D 1400/1401 in der Relation München – Berlin-Lichtenberg. Nur für ein Jahr nahm das Zugpaar D 404/405 München – Warschau und zurück den Weg via Ludwigsstadt statt Hof. Unverändert blieb mit drei täglichen D-Zug-Paaren zwischen München bzw. Nürnberg und Berlin Friedrichstraße das Angebot im „Berlin-Transit“, wobei diese Züge freilich ab 1. Juli 1990 (Beginn der Währungsunion) außer in Probstzella weitere Verkehrshalte in der noch existierenden DDR einlegten. Wie gehabt fuhr einmal wöchentlich das Zugpaar D 1306/1307 München Ost – Berlin-Wannsee – Berlin Friedrichstraße (und zurück) mit Schlaf- und Liegewagen sowie Autobeförderung (saisonal mit Zugteil ab/bis Innsbruck und Villach).

Kaum änderte sich vorerst das Angebot im Nahverkehr, erst 1991 wurden die Zugläufe größtenteils über Ludwigsstadt hinaus bis Probstzella verlängert. Fernzüge hielten ab 2. Juni 1991 nicht mehr in Ludwigsstadt. Einen Qualitätssprung im Fernverkehr bedeutete die zum Fahrplanwechsel am 31. Mai 1992 eingerichtete, im Zwei-Stunden-Takt bediente Intercity-Linie 8 München – Leipzig – Berlin (mit jeweils einem IC-Paar ab/bis Garmisch-Par-

tenkirchen und Zell am See). Dafür entfielen die beiden IR-Paare. Als einzige Fernzüge hielten noch in Kronach die schon seit Juni 1991 angebotenen Nachtschnellzüge D 1904/1905 der Relation (Kons-tanz –)Stuttgart – Berlin.

Nach einem Jahr Pause befuhr ab 23. Mai 1993 wieder ein Interregio-Paar die Frankenwaldbahn: die IR 2202/2203 Nürnberg – Halle – Berlin-Lichtenberg hielten auch in Kronach, wurden jedoch zum Sommerfahrplan 1996 gestrichen. Ebenfalls ab 23. Mai 1993 verlängerte man den Laufweg des EC-Paars 10/11 „Mimara“ Zagreb – München bis bzw. ab Leipzig. Ab 2. Juni 1996 verband der Eurocity „Mimara“ die Hauptstadt Kroatiens mit Berlin, wobei es bis zur Aufnahme des ICE-Verkehrs München – Berlin zum Sommerfahrplan 2000 blieb.

WIEDER KOMPLETT ZWEIFLEISIG

Der Ausbau der Frankenwaldbahn erfolgte im Rahmen des von einer deutsch-deutschen Regierungskommission erarbeiteten und im Juli 1990 beschlossenen „Lückenschlussprogramms“. Die Maßnahmen beinhalteten

- die Modernisierung und den Ausbau der 146 Kilometer langen Strecke Hochstadt-Marktzeuln – Camburg (Saale) unter anderem zur Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 bis 140 km/h, in Abschnitten mit engen Gleisbögen möglichst auf 90 km/h
- die Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit zwischen Hochstadt-Marktzeuln und Saalfeld
- die Elektrifizierung von Probstzella bis Camburg (Saale).



Nach dem Wiederaufblühen des Reisezugverkehrs ab 1989 zwischen Süddeutschland und Berlin West bzw. Ost sowie anderen Städten in der Noch-DDR wurden die D-, IR- und IC-Züge auf der Frankenwaldbahn mit verschiedenen E-Lok-Baureihen von Bundes- und Reichsbahn bis/von Probstzella befördert, u.a. mit 111ern (unten, IR nach Leipzig im Grenzgebiet bei Probstzella, 13. August 1990) sowie auch mit DR-Reihe 250 bzw. ab 1992 Reihe 155 (links, D 303 aus Berlin nahe Steinbach a. Wald, 24. Januar 1992).



FOTOS: B. SCHMITT (LINKS), D. KEMPF



Umgespannt in Probstzella: Vor der Elektrifizierung bis Camburg fand bei durchgehenden Zügen nach bzw. aus Berlin im vormaligen Grenzbahnhof der Wechsel von DB- oder DR-E-Lok auf DR-Diesel der Baureihe 132 bzw. umgekehrt statt, wie hier bei einem IC nach Berlin (15. Mai 1991).

FOTO: GERHARD ZIMMERMANN

Im Herbst 1991 begannen die Bauarbeiten. Der zweigleisige Ausbau erwies sich wegen des geforderten neuen Gleismittenabstandes von vier Metern stellenweise als schwierig, so musste man Dammabschnitte erweitern und in Geländeeinschnitten Hänge abtragen. Außerdem waren entfernte Brückenhälften für das zweite Gleis, auch einige Brücken völlig neu zu errichten. Auf der Frankenwaldbahn wurde im

Mai 1993 das zweite Gleis in den Streckenabschnitten Stockheim – Pressig-Rothentkirchen – Förtschendorf sowie Küps – Kronach in Betrieb genommen, im März 1994 folgte die Inbetriebnahme der Abschnitte Kronach – Stockheim und Redwitz – Küps, dann im Dezember 1994 die des Abschnitts Hochstadt-Marktzeuln – Redwitz.

Auf der Strecke Probstzella – Saalfeld ging im Juli 1994 das zweite Gleis zu-

nächst zwischen Kaulsdorf und Saalfeld in Betrieb, schließlich im Mai 1995 auch zwischen Probstzella und Kaulsdorf. Vorerst eingleisig blieb der Abschnitt Ludwigstadt – Probstzella. Wieder mal wurde der Bau eines Tunnels unter dem Falkenstein erwogen, dieses „Loquitz-Tunnel“ genannte Projekt aber zugunsten der Schnellfahrstrecke Erfurt – Ebensfeld verworfen.



Seit Mitte 2000 rollten auch ICE-Züge verschiedener Typen durch den Frankenwald, wie hier ein ICE 1 im Oktober 2017.

FOTO: KONRAD KOSCHINSKI

Die Baumaßnahmen betrafen natürlich auch Bahnhöfe. So musste man an kleineren Stationen abgetragene Bahnsteige für das zweite Gleis neu errichten. Auf der Frankenwaldbahn waren in Redwitz, Küps und Ludwigsstadt die schienengleichen Bahnsteigzugänge durch schienenfreie zu ersetzen. In fast allen Bahnhöfen wurden nicht mehr benötigte Gleise abgebaut, die Bahnhöfe Redwitz, Neuses und

Stockheim in Haltepunkte umgewandelt. Den schwach frequentierten Haltepunkt Oberlangenstadt ließ die DB zum 31. Mai 1992 auf.

In Kronach ging am 7. Mai 1995 ein Elektronisches Stellwerk (ESTW) in Betrieb, was das Aus für die dortigen Formsignale und zwei elektromechanische Stellwerke bedeutete. Zugleich wurde das erst 1978 in Betrieb genommene Drucktasten-

stellwerk in Stockheim stillgelegt. Ende August 1997 legte DB Netz auch das Dr-Stellwerk in Steinbach am Wald still und schloss das Dr-Stellwerk in Ludwigsstadt über einen „Bedienanpassrechner“ an das ESTW Kronach an. Ebenfalls Ende August 1997 wurden die mechanischen Stellwerke in Probstzella stillgelegt und durch einen vom ESTW Saalfeld aus gesteuerten Bereichsstellrechner ersetzt. Seit Stilllegung

auch der Drucktastenstellwerke in Hochstadt-Marktzeuln und Pressig-Rothenkirchen im Jahr 2012 wird der Betrieb auf der Frankenwaldbahn bis zur bayerisch-thüringischen Landesgrenze vom ESTW Kronach gesteuert. Dieses ist seit 2013 von der Betriebszentrale München aus fernbedient, im Dezember 2017 aber wieder mit örtlichem Personal besetzt worden.

Zurück zu den Baumaßnahmen des Lückenschlussprogramms: Am 28. Mai 1995 begann regulär der elektrische Betrieb zwischen Probstzella und Camburg (Saale), mithin war die wieder aufgeblühte Magistrale München – Nürnberg – Berlin endlich lückenlos elektrifiziert! Doch die Arbeiten zur Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf den sieben Kilometern zwischen Ludwigsstadt und Probstzella zogen sich hin. Die teilweise Höherlegung der parallel zur Bahn verlaufenden Bundesstraße 85 erforderte den Bau von Stützmauern, der Wegfall der Bahnübergänge bei der Fischbachsmühle und am Falkenstein den Bau einer großen Straßenbrücke nahe der Fischbachsmühle. Erst zum Fahrplanwechsel am 1. Juni 1997 erfolgte offiziell die Inbetriebnahme des zweiten Gleises im Abschnitt Ludwigsstadt – Probstzella.

GESTEIGERTE ATTRAKTIVITÄT

Zwei Jahre nach Einführung der IC-Linie 8 hob die DB ab 29. Mai 1994 auch im Nachtreiseverkehr München – Berlin den Qualitätsstandard deutlich an: Die D 1900/1901 wurden in aus Talgo-Wagen gebildete ICN-Züge (InterCityNight) umgewandelt, die zwischen München Ost und Berlin-Wannsee Autotransportwagen führten. Die

Traktion oblag bis/ab Probstzella anfangs 103ern, die man nach kurzer Zeit durch 113er (ex E 10.12 bzw. 112er) ersetzte. Ab 28. Mai 1995 beförderten auf dem gesamten Laufweg Lokomotiven der Baureihe 155 (ex 250 der DR) die ICN 1900/1901, Ende Mai 1999 übernahmen 101er die Traktion der schließlich bis Dezember 2009 als CNL 1200/1201 „Capella“ über die Frankenwaldbahn geleiteten Talgo-Züge.

Mit Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Probstzella und Camburg (Saale) zum Sommerfahrplan 1995 wurden die nun in Probstzella durchrauschenden Intercitys deutlich beschleunigt. So verkürzte sich die Reisezeit München Hbf – Berlin Zoo von 7 Stunden 57 Minuten auf meist 7 Stunden 21 Minuten, fast genauso in der Gegenrichtung. Im Sommer 1989 hatte der Tageszug D 302 von München Hbf bis Berlin Zoologischer Garten noch 9 Stunden 54 Minuten gebraucht.

Auch im Nahverkehr brachte der Fahrplanwechsel am 28. Mai 1995 wesentliche Verbesserungen. Die Züge auf der Frankenwaldbahn begannen und endeten nicht mehr meist in Probstzella, sondern sie fuhren (jetzt als RB oder RE) bis/ab Saalfeld, teils reichten ihre Laufwege darüber hinaus. Die Leistungen teilten sich Lokomotiven der Baureihen 141 und 143, wobei Letztere dominierten und meist mit Doppelstock-Garnituren zum Einsatz kamen. Weiterhin mit 141ern und (Ex-),„Silberlingen“ fuhren einige RB-Züge zwischen Lichtenfels und Kronach bzw. Ludwigsstadt. Grundlegend neu gestaltet wurde das Angebot dann zum Sommerfahrplan 1996: Nun verkehrten jeweils im annähernden Zwei-Stunden-Takt Regio-

nalbahnen alternierend in den Relationen Bamberg – Jena – Großheringen und Lichtenfels – Ludwigsstadt.

GROSSE TYPENVIELFALT

Bereits 1991 waren auf der Frankenwaldbahn neben den DB-Maschinen der Baureihen 110, 111, 140, 141, 150 und 151 regulär Elloks der Deutschen Reichsbahn eingesetzt. Von April bis September 1991 an das Bw Probstzella verliehene 243er beförderten meist in Doppeltraktion Güterzüge des „Programm-Verkehrs“. Diese Lokomotiven wurden von an die Bundesbahn vermieteten Sechssachsern der Baureihe 250 abgelöst; dem Bw Nürnberg Rbf zugeteilt, kamen sie (umgezeichnet in 155er) ab Ende September 1991 planmäßig auch auf der Frankenwaldbahn zum Einsatz. Im Schubdienst halfen gelegentlich DR-Dieselloks der Baureihen 119 und 132 aus, ab 1992 beförderten 119er sporadisch Güterzüge bis Nürnberg. Mitte der 1990er Jahre kamen Saalfelder 219 (ex 119) häufig mit Kesselwagenzügen bis Lichtenfels.

Die 1992 eingeführten Intercitys wurden mit Lokomotiven der Baureihen 103, 120.0 und 120.1 bespannt. Im Jahresfahrplan 1994/95 gaben bemerkenswerterweise 1044 der ÖBB ein Gastspiel im IC-, IR- und Eilzugdienst auf der Frankenwaldbahn; ein sonntäglicher Umlauf enthielt die IR 2202 Nürnberg – Probstzella und IC 805 Probstzella – Nürnberg, als Zwischenleistungen ein Eilzugpaar Probstzella – Lichtenfels – Probstzella. Ebenfalls 1994/95 spannte die im „Talگو-Plan“ eingesetzte 113er als Zwischenleistungen ein Nahverkehrszugpaar Probstzella – Lichtenfels – Probstzella

Mit dem bunten Wagenpark des EC 11 „Mimara“ (Leipzig – Zagreb) ist 120 106 am 15. Mai 1995 – kurz vor Eröffnung des durchgehend elektrischen Betriebs nördlich von Probstzella – oberhalb von Ludwigsstadt unterwegs (unten). Den IR 403 aus Leipzig hat 114 488 im noch eingleisigen Abschnitt bei Pressig-Rothenkirchen am Haken (rechts, 17. Mai 1992).

FOTOS: M. HAHMANN (UNTEN),
B. SCHMITT



sowie die IC 701/700 Probstzella – Nürnberg – Probstzella.

Ab 29. September 1996 wurde die IC-Linie 8 über Berlin hinaus bis Hamburg verlängert und überwiegend auf Wendezugbetrieb mit IC-Steuerwagen umgestellt. Fortan beförderten 120.1 die nach und von Hamburg durchlaufenden Züge, schon ab Juni 1997 auch 101er. Den 103ern verblieben in der Relation Berlin – München der EC 11 „Mimara“ und der IC 703. Übrigens befuhren mit dem saisonalen Autoreisezugpaar KA 13786/13787 Rosenheim – Berlin-Wannsee (und zurück) im Sommer 1996 und 1997 wieder Loks der Baureihe 110 die Strecke via Probstzella.

Im Güterzugverkehr herrschte ab Mitte der 1990er Jahre die Baureihe 155 vor. Den Schubdienst übernahmen zum Sommerfahrplan 1995 vorher nur gelegentlich dafür verwendete Maschinen der Baureihe 150, da man die 151er dringend anderweitig benötigte. Zwischen 1995 und dem Fristablauf im Jahr 2001 beglückte der Einsatz der E 94 056 auf der Frankenwaldbahn die Fans: Sporadisch beförderte die DB-Museumslok Plangüterzüge von Leipzig-Engelsdorf nach Nürnberg Rbf und zurück.

DIE ICE-ÄRA

Eine markante Neuerung im Fernreiseverkehr München – Berlin brachte der Fahrplanwechsel am 28. Mai 2000: ICE-Züge mit Neigetechnik „legten sich in die Kurven“ der Frankenwaldbahn und der Saalebahn. Noch ohne aktive Neigetechnik übernahmen ICE-T der Baureihe 411 schon am 30. Januar 2000 das Zugpaar IC 812/813. Zum Sommerfahrplan 2000 wurde die bisherige IC-Linie 8 zunächst im Abschnitt Mün-

chen – Berlin zur ICE-Linie aufgewertet. Die 411er, teils auch zusammen mit 415ern gebildete Doppereinheiten, lösten die lokbespannten Intercitys ab. Nur zu stark nachgefragten Zeiten (so als Wochenend-Verstärker) verkehrten weiterhin einzelne von 101ern oder 120ern beförderte IC-Züge. Regulär den Lokomotiven der Baureihe 101 verblieben außerdem Autoreisezüge in diversen Relationen Berlin – Österreich/Italien sowie bis Dezember 2008 das EuroNight-Zugpaar „Donau-Spree-Kurier“ bzw. „Spree-Donau-Kurier“ Wien – Nürnberg – Berlin (und zurück) und bis Dezember 2009 das zuletzt als CityNightLine qualifizierte Talgo-Zugpaar in der Relation München – Berlin.

Die ICE-T brauchten nach nochmaligen Fahrzeitkürzungen im Jahresfahrplan 2001/2002 von Berlin Ostbahnhof bis München Hbf meist 6 Stunden 42 Minuten, ergo 53 Minuten weniger als 1999/2000 die Intercitys (jeweils auf der damaligen Route über den Berliner Außenring, bei gleicher Wendezeit im Kopfbahnhof Leipzig Hbf und für die ICE nach Wegfall nur des Zwischenhaltes in Bitterfeld). Der Reisezeitgewinn von 53 Minuten auf der insgesamt 705 Kilometer langen Strecke war allerdings größtenteils Resultat des Streckenausbaus zwischen Berlin und Leipzig, auf dem für die Neigetechnik relevanten 173 Kilometer langen Abschnitt Naumburg – Lichtenfels betrug er nur 16 Minuten.

Ab 10. Dezember 2006 verkehrten die Züge der mittlerweile so bezeichneten ICE-Linie 28 Hamburg – Berlin – München annähernd im Stundentakt; infolge Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt verkürzte sich die Reisezeit der

schnellsten Züge von Berlin Hbf nach München Hbf auf 5 Stunden 42 Minuten!

Nachdem man Risse an Radsatzwellen entdeckt hatte, durften die ICE-T ab 23. Oktober 2008 nur noch ohne aktive Neigetechnik fahren, zwei Tage später wurden fast alle ICE-T aus dem Verkehr gezogen. Maschinen der Baureihen 101 und 120 beförderten Ersatzzüge, einige Wochen lang bespannte auch die Münchner „Edelreservistin“ 103 145 Ersatz-IC zwischen München und Nürnberg, manchmal kam sie bis Leipzig. Sukzessive übernahmen bis Mitte April 2009 wieder ICE-T die Leistungen, jedoch blieb ihre Neigetechnik stillgelegt (was sich nur geringfügig auf die Fahrzeiten auswirkte). Im Winter 2009/2010 häuften sich Ausfälle der Fahrmotoren. Deshalb spannte man „schwächelnden“ ICE-T auf den Steilrampen zunächst die auch im Schiebedienst verwendete 151er vor, später in Probstzella bereitgehaltene Maschinen der Baureihe 139/140 und schließlich bis Sommer 2014 der Baureihe 101.

Ab 12. Dezember 2010 kamen als ICE 914/915 täglich ICE 1 zum Einsatz, vorher waren ICE der ersten und zweiten Generation nur an einzelnen Tagen im Frankenwald anzutreffen. Ab 20. März 2011 fuhr jedoch eine mit 101er bespannte METROPOLITAN-Garnitur als ICE 914/915. Ab 9. Dezember 2012 wurden beide MET-Garnituren auf der ICE-Linie 28 zwischen Berlin und München eingesetzt (als ICE 1001/1008 und ICE 1005/1004, tageweise mit abweichenden Zugnummern). Im Fahrplanjahr 2017 verkehrte nur noch eine MET-Garnitur (als ICE 1005/1000 bzw. ICE 1002). Einige ICE-Leistungen wurden mit Triebzügen der Baureihen 401 und 402 gefahren, ansonsten mit 411ern (teils in der Kombination



Schublokdienste sind seit jeher auf den Rampen der Frankenwaldbahn obligatorisch. Eine Zeitlang schob die rüstige Veteranin 194 580 ab November 2004 private Güterzüge nach, hier am 19. August 2005 (links). Seit Dezember 2012 wird der Regionalverkehr mit der Baureihe 442 durchgeführt, wie hier mit 442 777, der in Probstzella neben Schubloks der Baureihe 151 auf die Abfahrt wartet (31. Mai 2017).

FOTOS: B. SCHMITT (LINKS), R. STEGER





Eine 143 mit Regionalbahnzug bei der Ausfahrt aus Förtschendorf (17. Februar 2010).
FOTO: GERALD HOCH

411/415). In den ungefähren Stundentakt waren nun drei von 101ern oder 120ern beförderte IC-Paare integriert.

Seit 10. Dezember 2017 fahren alle ICE-Züge der Relation Berlin – Halle/Leipzig – München über die Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld. Damit hat die Frankenwaldbahn ihre Funktion für den Fernreiseverkehr fast völlig verloren. Die klassische Route durch das Saaletal und den Frankenwald

nimmt seither ein IC-Paar Leipzig – Nürnberg – Karlsruhe und zurück (alternierend als IC 2060/2063 bzw. 2068/2161). Diese Züge halten, wie einzelne Intercitys zuletzt bis Dezember 2007, auch in Kronach. Im Rahmen ihrer „Fernverkehrsoffensive“ hat die Deutsche Bahn in Aussicht gestellt, die IC-Linie Leipzig – Nürnberg – Karlsruhe ab Dezember 2023 zweistündlich zu bedienen, dann auch mit Halt in Ludwigsstadt.

Den Regionalverkehr auf der Frankenwaldbahn erledigen seit Dezember 2012 regulär Triebwagen der Baureihe 442 (Typ „Talent 2“). Jeweils im Zweistundentakt bedienen sie die RE-Linie Jena – Nürnberg und die RB-Linie Saalfeld – Bamberg. Von April 2002 bis Dezember 2011 waren als RegionalExpress in der Relation Saalfeld – Lichtenfels, dann ein Jahr lang Jena – Lichtenfels Neigezüge der Baureihe



Die Ex-DB-Lok 140 772 vom Erfurter Bahnservice ist eine von vielen Privatbahnloks, die im boomenden Güterverkehr heute auf der Frankenwaldbahn anzutreffen sind – hier mit Leerzug nahe Förtschendorf (Oktober 2017).

Grenzlasten ausgewählter Baureihen

für die Bergfahrt mit einer Lokomotive ohne Schub, jeweils bei freier Durchfahrt

Streckenabschnitt/Baureihe	101	140	151	152	155	182	185	187	189	193	232	Class 66
Probstzella–Steinbach a.W.	845 t	580 t	845 t	845 t	810 t	840 t	840 t	905 t	840 t	915 t	595 t	1020 t
Pressig-Rothenk.–Steinbach a.W.	865 t	595 t	870 t	865 t	830 t	860 t	860 t	930 t	860 t	935 t	605 t	1035 t

Quelle: Grenzlastanzeiger GretA der DB Netz AG (www.dbnetze.com/greta)



612 eingesetzt. Abgesehen von einzelnen ebenfalls mit 612ern gefahrenen Leistungen (und dem zeitweiligen 628er-Einsatz zwischen Lichtenfels und Kronach), wurden die RB-Züge nach dem Ausscheiden der Baureihe 141 (im Jahr 2001) wie teils schon vorher mit 143ern bespannt, ab Dezember 2007 auch mit 111ern. Schließlich oblag im Fahrplanjahr 2012 der gesamte RB-Verkehr zwischen Bamberg und Kronach bzw. Saalfeld regulär Lokomotiven der Baureihe 111. Wenn es an „ET 442“ mangelte, kamen auch danach 111er mit n-Wagen zum Einsatz, außerdem wieder 143er mit n-Wagen oder Doppelstock-Garnituren.

WEITER WICHTIGE FRACHTROUTE

Absehbar kaum geschmälert durch Verlagerung von Transporten auf die Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld, behält die Frankenwaldbahn ihre Bedeutung für den Güterverkehr. Sie ist Teil der Achse Ostsee – Berlin – München – Italien; beispielsweise rollen auf ihr Züge des Kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) in der Relation Rostock Seehafen – Verona. Eine wichtige Rolle spielt sie auch als Frachtroute zwischen Mittel- und Süddeutschland, unter anderem für Kesselwagenzüge zwischen den Chemiezentren Leuna und Ingolstadt sowie dem südostbayerischen Chemiedreieck (mit dem Wackerwerk Burghausen).

DB Cargo setzt aktuell Maschinen der Baureihen 145, 151, 152, 155, 185, 187 und 189 ein. Auch „private“ 145er, 151er, 185er, 187er und 189er sind im Frankenwald anzutreffen, zudem bereichern diverse Eisenbahnverkehrsunternehmen die Typenvielfalt um Loks der Baureihen 182 (Typ „Taurus“) und 193 (Typ „Vectron“), aber auch um „Oldtimer“ der Baureihen 139 und 140 sowie Diesellokomotiven der „Class

66“ (Baureihe 266). Notabene „Oldtimer“: Erinnerung sei an den im Zeitraum November 2004 bis September 2006 geleisteten Schiebedienst mit der 194 580 des Vereins „IG 58 3047 Glauchau“. DB Cargo stellt für die bei schweren Güterzügen nötige Schubhilfe immer noch eine Lok der Baureihe 151, die fleißig zwischen Pressig-Rothenkirchen und Probstzella pendelt.

Für den Gütertransport zu Betrieben in ihrem Umfeld spielt die Frankenwaldbahn längst keine Rolle mehr. Güterverladung findet derzeit (Stand Februar 2018) nur noch im Raum Kronach statt: Ein mit Diesellok bespannter Übergabezug von DB Cargo bedient regelmäßig die zwischen Küps und Neuses gelegene Müllumladestation, gelegentlich befördern auch private Güterzüge im Bahnhof Kronach verladenes Holz.

Die in Steinbach am Wald ansässige Firma Wiegand-Glas schickte bis Ende 2015 in pro Woche mehreren Ganzzügen Paletten mit Flaschen nach Kehl und Ehrang sowie Champigneulles (nahe Metz), in letzterer Relation direkt zu einer Brauerei mit Werksanschluss. Elektrolokomotiven von DB Cargo beförderten die Züge nach Kehl, Elloks der Captrain GmbH die Züge nach Ehrang und Champigneulles, auf dem Werksgelände in Steinbach am Wald rangierten Dieselloks der Erfurter Bahnservice GmbH (EBS) oder an die EBS vermietete Maschinen. Weil der Streckenabschnitt Lichtenfels – Bamberg wegen Einbindung der Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld vom 11. Januar bis 4. September 2016 gesperrt war, entfielen die Züge. Danach blieb der Werksanschluss in Steinbach am Wald wegen eines festgestellten Brückenschadens gesperrt, jedoch strebt die Firma Wiegand-Glas die Wiederaufnahme des Ganzzugverkehrs an. □

Die TRAXX-Lok 187 073 F160 AC3 von RheinCargo (unten, mit einem Kesselwagenzug auf dem Ludwigsstädter Viadukt Richtung Probstzella, 20. Oktober 2017) und eine Voith-Maxima-Diesellok von STOCK Transport (rechts, ebenfalls mit einem Kesselwagenzug bergwärts bei Steinbach a. Wald, 19. Oktober 2017) sind weitere Beispiele der bunten Privatbahn-Lokwelt im ebenso bunt-herbstlichen Frankenwald.

FOTOS: KONRAD KOSCHINSKI (3)



Schicken auch Sie uns Fotos und Text zu Ihrer Heimateisenbahn, riefen wir unsere Leser nach dem Beitrag „Rund um den Kirchturm – Eisenbahnstreifzüge in der Heimat“ von Joachim Seyferth in der August-Ausgabe des Eisenbahn-Journals auf. Daraufhin erhielten wir zahlreiche Zusendungen von EJ-Lesern aus unterschiedlichen Regionen, die wir nun seit dem November-Journal in kompakter Form präsentieren. Diesmal von

Reiner Müller, Werdohl

Werdohl ist eine schöne kleine Stadt, am Rande des Sauerlands an der Ruhr-Sieg Strecke gelegen, die ich hier eisenbahnbezogen vorstelle. Leider hat der Güterverkehr hier längst nicht mehr den Umfang wie in den 1960er und 1970er Jahren. Aktuell fahren aber wieder mehr Güterzüge, wobei ich vermute, dass die „Rheinschiene“ entlastet werden soll. Seit 2007 betreibt das Eisenbahn-Verkehrsunternehmen Abellio den Personennahverkehr, Fernverkehr gibt es bereits seit InterRgeiozeiten nicht mehr – und damals war Werdohl aber der einzige Halt im Märkischen Kreis.

Mein Fazit lautet dennoch: Warum zur Eisenbahn in die Ferne schweifen, denn das Gute liegt so nah!





Bunter Bilderbogen aus Werdohl: Blick auf den Bahnhofsvorplatz (linke Seite oben), ausfahrender Containerzug (linke Seite unten), weitere Güterzugleistungen mit einer 155 (links unten) und Re 4/4-Loks von SBB Cargo (oben) sowie einer privaten Lok aus der V 160-Familie (links oben). Den Nahverkehr bestreiten Abellio-Triebwagen (ganz oben rechts).

- 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,-

INNOTRANS 2018

Autonom in die Zukunft

Seit 1996 zählt die „InnoTrans“ zu den Pflichtterminen im Eisenbahnkalender. Die zwölfte Auflage der Weltleitmesse für den Schienenverkehr brachte neben zahlreichen Innovationen auch einen neuen Besucherrekord

VON RICHARD OED

Vom 18. bis 23. September 2018 stand die Bundeshauptstadt Berlin ganz im Zeichen der Eisenbahn. 3062 Aussteller aus 61 Ländern präsentierten auf der zwölften Schienenverkehrs-Fachmesse „InnoTrans“ ihre Produkte. Zugleich brachten die mehr als 160 000 Besucher aus über 110 Ländern das Berliner Messegelände an den Rand seiner Kapazität. Um die 155 Exponate noch unterbringen zu können, mussten die Zweigefahrzeuge erstmals auf der Straße präsentiert werden. Die Deutsche Bahn zeigte ihren Ideenzug gleich ganz außerhalb des Messegeländes.

Die Digitalisierung gilt in der Branche gleichermaßen als Chance und als Notwendigkeit, beispielhaft im Konzept „Stellwerk in der Cloud“ von Siemens. Mit intelligenten Komponenten an der Strecke, wie über das Internet angesteuerten Signalen und Weichenantrieben, wäre es vorstellbar, das ganze Land von einem einzigen zentralen

Stellwerk in der Cloud

Stellwerk – statt tausender lokaler Stellwerke – aus zu betreiben. Man verspricht sich davon eine größere Unabhängigkeit von längst nicht mehr erhältlichen Ersatzteilen

in den Stellwerken, wie Relais oder Prozessoren der ersten Generationen.

Uneinigkeit herrschte bei der Verwendung der Begriffe „autonomes Fahren“ und „automatisiertes Fahren“. Einig ist man sich jedoch darin, dass abgesehen von einigen Ausnahmen, bei denen der Betrieb in einem sehr geschützten Umfeld abgewickelt wird (etwa bei U-Bahnen), der Lokführer weiterhin seinen Platz im Fahrzeug behalten wird – allein schon, um die automatisierte Technik zu überwachen.

Autonomes Fahren ist nicht gleich autonomes Fahren. Die Anwendungsfälle reichen von der vollautomatischen Zugbereit-





Mehr als 3000 Aussteller präsentierten auf der „InnoTrans“ 2018 ihre Produkte, darunter auch Siemens mit dem Desiro HC. FOTO: STEFAN KARKOWSKI

stellung bis zur Möglichkeit, Züge virtuell zu kuppeln, um diese ohne physische Verbindung zur Kapazitätserhöhung auf der Strecke eng hintereinander fahren zu lassen. Bis es zu großflächigen Einsätzen kommt,

Fahren auf Radar: Autonome Fahrzeuge

ist noch viel Forschungsarbeit nötig. Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) und Thales arbeiten gemeinsam daran, eine autonom fahrende Stadtbahn auf den Weg zu bringen.

Was auf Fahrzeugseite möglich ist, demonstrierte Thales ferner auf seinem mit Radar und weiteren Sensoren ausgestatteten „Lucy Train“ im Freigelände, während Siemens seine autonom fahrende Stadtbahn vom Typ Combino vier Tage lang testweise auf einem sechs Kilometer langen Teilstück der Verkehrsbetriebe Potsdam einsetzte.

Der bereits auf der letzten „InnoTrans“ begonnene Trend zur Ablösung des Dieselmotors durch alternative Antriebe hat sich in diesem Jahr weiter verstärkt. Stadler zeigte etwa seine Zweikraftlokomotive „EuroDual“ für die Havelländische Eisen-

bahn (HVLE). Mit dem im Projektstadium befindlichen Vectron Dual Mode stellte auch Siemens eine Zweikraftlokomotive vor. Aufgebaut wird dabei auf einem weitgehend unveränderten Vectron DE, dessen Tank auf 2500 Liter verkleinert wurde, um Platz für den Transformator zu schaffen, und dessen E-Block erweitert sowie mit einem Umschaltgerüst versehen wurde. Gedacht ist die in beiden Modi 2000 kW am Rad leistende Lokomotive für den Einsatz vor Güterzügen in Deutschland.

Premiere feierten zudem zwei elektrische Triebzüge mit zusätzlichem Batterieantrieb. Siemens und die ÖBB präsentier-



Die 155 ausgestellten Schienenfahrzeuge brachten das Messegelände an den Rand seiner Kapazität.
FOTO: INNOTRANS/
GORDON RÄCK

ten den auf einem Desiro ML basierenden Cityjet eco, der in den nächsten Wochen ausgiebig erprobt werden soll. Bombardier führte bereits im Vorfeld in Hennigsdorf seinen mit vier Traktionsbatterien ausgerüsteten Batterie-Talent 3 vor.

Auch bei den Lokomotiven waren neue Hybridfahrzeuge zu sehen. So stellte die Türkische Staatsbahn TCDD zusammen mit Tülomsaş und Aselsan die HSL-700 vor, einen Umbau auf Basis der in den

Hybridantrieb für alt und neu

1980er-Jahren von Krauss-Maffei konstruierten dieselelektrischen Baureihe DE 11 der TCDD. Von den Spenderfahrzeugen werden die Drehgestelle und der Rahmen

weiterverwendet; Aufbauten, Führerstand und die Batteriesätze mit einer Kapazität von insgesamt 184 kWh wurden neu gebaut. Geplant ist der Umbau von weiteren zehn Lokomotiven.

Große Aufmerksamkeit erhielt die beim chinesischen Hersteller CRRC gefertigte Hybridlokomotive für die S-Bahn Hamburg. Die DB AG hat vier Exemplare des Typs AWC1010494 für Rangier-, Bau- und Abschleppdienste in der Hansestadt bestellt. Die mit einer Lithium-Titanat-Batterie mit einer Kapazität von 250 kWh ausgerüstete vierachsige Lok liefert eine Leistung von 250 kW am Rad im Dieselmotorbetrieb, 150 kW im Batteriebetrieb und 400 kW im kombinierten Betrieb. Sie verfügt über einen Schnelllademodus, der die Batterie nach Herstellerangaben innerhalb von 30 Minuten auf 80 Prozent auflädt.

Vossloh wird in Zukunft ebenfalls Zweikraft- und Hybridlokomotiven anbieten. Die als Grafik gezeigte Dual-Mode-Lokomotive DM 20 soll im Oberleitungsbetrieb über eine Leistung von 2100 kW am Rad verfügen, im Dieselmotorbetrieb über 900 kW. Zur „DE 18 SmartHybrid“ weiterentwickelt wird die bisherige DE 18. Dabei wird der 1800 kW starke Dieselmotor um ein bis zu 150 kWh leistendes Batteriepaket ergänzt, um während Tunnelfahrten oder in Hallen emissionsfrei fahren zu können. Diese Option soll auch für Bestandslokomotiven verfügbar sein.

Auch MTU zeigte ein Power-Pack, mit dem existierende Triebwagen nachgerüstet werden können. Hier findet ein permanent-erregter Synchronmotor Anwendung, der aufgrund seiner kompakten Bauweise wenig Raum benötigt.

Mit den Hybrid-Rangierlokomotiven des Typs AWC1010494 beschafft die DB AG erstmals Fahrzeuge eines chinesischen Herstellers. Vier Exemplare sind für die Hamburger S-Bahn bestellt. FOTOS: STEFAN KARKOWSKI (2)



Stadler zeigte seine mächtige sechsachsige Zweikraftlokomotive des Typs „EuroDual“. Die Havelländische Eisenbahn (HVLE) soll insgesamt zehn dieser in Valencia gebauten Maschinen erhalten.





Prominentestes Exponat unter den herkömmlichen Schienenfahrzeugen war der neue Berliner S-Bahn-Zug der Bau-

Viel Neuheiten mit klassischen Antrieben

reihe 484. Das Gemeinschaftsprodukt von Siemens und Stadler soll ab 2021 zunächst auf den beiden Ringlinien in der Hauptstadt eingesetzt werden.

Ein innovatives Konzept für S-Bahn-Fahrzeuge stellte CRRC mit dem Cetrovo

vor. Bei diesem Fahrzeug bestehen Front, Wagenkasten und Drehgestellrahmen zu großen Teilen aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK). Gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen ließ sich so eine Gewichtsersparnis von bis zu 40 Prozent erzielen. Entwickelt wurden die CFK-Teile von CG Rail in Dresden, einem chinesisch-deutschen Gemeinschaftsprojekt.

Skoda stellte wiederum eine Lok der Baureihe 102 zusammen mit den Doppelstockwagen für den München-Nürnberg-Express aus, die auch von innen zu besichtigen waren. □



Siemens und die ÖBB präsentierten gemeinsam den auf einem Desiro ML basierenden „Cityjet eco“ (rechts). Skoda liefert neben den Lokomotiven (Baureihe 102) auch die neuen für Tempo 200 ausgelegten Doppelstockwagen für den München-Nürnberg-Express. FOTOS: STEFAN KARKOWSKI (2)



Profitipps

für die Praxis



Auf Modellbahn-Anlagen wird bevorzugt der Sommer dargestellt – in saftigem Grün, mit hohem Wiesengras und üppig belaubten Bäumen. Da die Modellbahn jedoch, wie auch ihr großes Vorbild, zu jeder Jahreszeit fahren sollte, zeigt Helge Scholz in der neuesten Ausgabe aus der MIBA-Praxis-Reihe die Darstellung der wichtigsten, saisonal typischen Ausstattungsmerkmale und den Einsatz des entsprechenden Materials der Zubehörindustrie. Das fängt im Frühling an mit erstem zarten Grün, farnefrohen Blumenwiesen und blühenden Obstbäumen und führt hin bis zu typischer Sommervegetation. Während sich der Herbst mit Windbruch nach einem Sturm oder einfach „golden“ mit leuchtenden Lärchen präsentiert, legt „Väterchen Frost“ die Modellbahnanlage in eine märchenhafte Winterlandschaft. Nicht weniger als zehn Schaustücke entstanden eigens für diesen praxisnahen Ratgeber!

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

Best.-Nr. 15087456 | € 12,-

Erscheint Ende November 2018

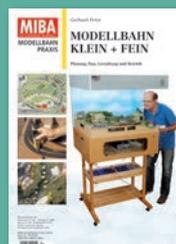
Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Best.-Nr. 150 87445



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447



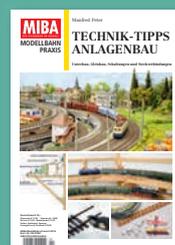
Best.-Nr. 150 87448



Best.-Nr. 150 87449



Best.-Nr. 150 87450



Best.-Nr. 150 87451



Best.-Nr. 150 87452



Best.-Nr. 150 87454



Best.-Nr. 150 87455

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



Jetzt als eBook verfügbar!



Best.-Nr. 150 87432-e

Best.-Nr. 150 87427-e

Je eBook € 8,99

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



www.facebook.de/vgbahn

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



Eisenbahner, Lokführer – seit ich mich erinnere, war es Faszination und Berufswunsch. Die Fotografie ist deshalb seit meiner Kindheit ein fester Bestandteil, die Eisenbahn zu erleben und diese Eindrücke festzuhalten. Mein Vater unterstützte mich, lehrte mich den Umgang mit der Kamera und coachte meinen Fotostil im Sinne des Meisters Bellingrodt, insbesondere beim Lokporträt. Das Motiv: der Zug in der Landschaft oder die Lok alleingestellt und formatfüllend, keine Masten im Hintergrund, keine Personen, Kuppelstangen unten und, ganz entscheidend, der Aufnahmewinkel zwischen 30 und 60 Grad, zur Beleuchtung vorzugsweise tiefstehendes Vorderlicht. Wesentlich andere Aufnahmebedingungen hätten die anfänglich genutzte Pocketkamera und wenig später eine Kompaktkamera mit manuellen Einstellmöglichkeiten überfordert. Bald unternahm ich eigene Exkursionen in die naheliegende Hansestadt und getreu dem Motto „Wenn die Sonne lacht, nimm Blende acht“ entstanden in Hamburger Bahnhöfen und Betriebswerken unzählige Aufnahmen jener Lokomotiven, deren Fan ich war. Parallel studierte ich diverse Eisenbahnliteratur und blieb dabei immer wieder an Bildern von Rotthowe, Hollnagel, Nelkenbrecher, Seyferth und auch Schneiders hängen. Bilder, die ganz anders waren als meine eigenen, Bilder die Ausdruck vermittelten, mit Linienführung, Perspektive und Licht spielten. Vorwiegend in Schwarz-Weiß gehalten, besaßen diese Bilder einen künstlerischen, einen kreativen Effekt, sie transportierten die Stimmung, das Flair, das mich an der Eisenbahn faszinierte. Fortan, nun mit einer Spiegelreflexkamera ausgestattet, näherte ich mich der Eisenbahn mehr von der fotografischen denn der dokumentarischen Seite. Lange Zeit entsprachen die Ergebnisse nicht meinen Vorstellungen. Erst mit der Lektüre von Fotofachliteratur, dem Wechsel auf Diafilm, Anfang der 90er kam ein SW-Diafilm auf den Markt, gelangen mir zufriedenstellende Ergebnisse. Und noch etwas brachten die 90er: den Fall der Mauer und Plandampf. Bisher kannte ich die Dampflokomotive nur als C- oder D-Kuppler aus einem relativ künstlichen Rahmenprogramm und wenig authentischer Umgebung der einen oder anderen Museumsbahn. 1976 geboren, hatte ich die Dampflokomotive nie unter realen Betriebsbedingungen erleben können. Schlüsselerlebnis, bei einem Besuch in der DDR, blieb in diesem Fall die aus einem Bahnhof der Magdeburger Börde heraus beschleunigende 50.35 mit einem Planpersonenzug – so war sie also wirklich, die Dampflokomotive. Zahlreiche Plandampfveranstaltungen boten mir in den darauf folgenden Jahren die Möglichkeit, die Dampftaktion in einem authentischen Umfeld unter nahezu realistischen Betriebsbedingungen zu erleben und zu fotografieren. Anfangs fotografierte ich mit vier verschiedenen Kameramodellen aus dem Pentaxsystem, um, je nach Situation, unterschiedliche Filmtypen und Empfindlichkeiten nutzen zu können. Mein erstes Eisenbah-



Björn Ludwig

nergehalt erlaubte mir dann die Anschaffung einer gebrauchten Hasselblad-Mittelformatkamera. Durch einige Bildveröffentlichungen in der Fachliteratur und Werbeaufnahmen für eine Eisenbahngesellschaft finanziert, konnte ich das System konsequent ausbauen. Die Nutzung setzte ein präzises handwerkliches Arbeiten mit Handbelichtungsmesser, Farbfiltern und Schärfetiefenskala voraus; so war es bei schwierigen Lichtsituationen erforderlich, das Motiv zur Kontrast-, Objekt- oder Lichtmessung abzuschreiten. Dies in einer Zeit, in der die Kameras bereits piepsend die korrekte Einstellung signalisieren konnten. Die handwerkliche Arbeit, diese Vorbereitung der Aufnahme vermisste ich heute.

Mehr aus der Verlegenheit, eine nächtliche Militäruzugleistung fotografieren zu wollen, kam ich an die Blitzfotografie. Mit mehreren parallel geschalteten Blitzgeräten unternahm ich Versuche, Motive bei Nacht zu beleuchten. Als sich eines Abends bei einem dieser Versuche der Fotograf Zwingenberger neben mir aufbaute, erkannte ich, dass zu wirklich professioneller Umsetzung des Themas umfangreichere Mittel und Kenntnisse gehören. Nach einigen Misserfolgen gelang mir das eine oder andere ansehnliche Ergebnis dieser faszinierenden Fotodimension.

Die Blitzfotografie bietet die Möglichkeit, gezielt Elemente in das Bild einzubeziehen, auszuschließen oder zu betonen und die Lichtwirkung zu bestimmen. Insbesondere verleiht sie der Dampftaktion eine besondere Mystik.

Heute fotografiere ich digital und habe mich aufgrund der schwindenden Möglichkeiten, die Dampflokomotive unter authentischen Bedingungen zu fotografieren, mehr auf Industrie- und Landschaftsfotografie verlegt.

Darüber hat jedoch das Interesse für die Eisenbahn nicht nachgelassen, beruflich hat sich mein Kindheitswunsch erfüllt und die Beschäftigung mit der Modellbahn versucht, die selten werdende Dampftaktion zu kompensieren.





Bergauf: Die Wartburg bildet die klassische Kulisse für den „Rodelblitz“, der sich an einem Februarmorgen 2018 die Steigung nach Förtha hinaufarbeitet. Die Aufnahme steht bereits im Zeichen der Vorfreude auf die Mitfahrt am nächsten Tag.

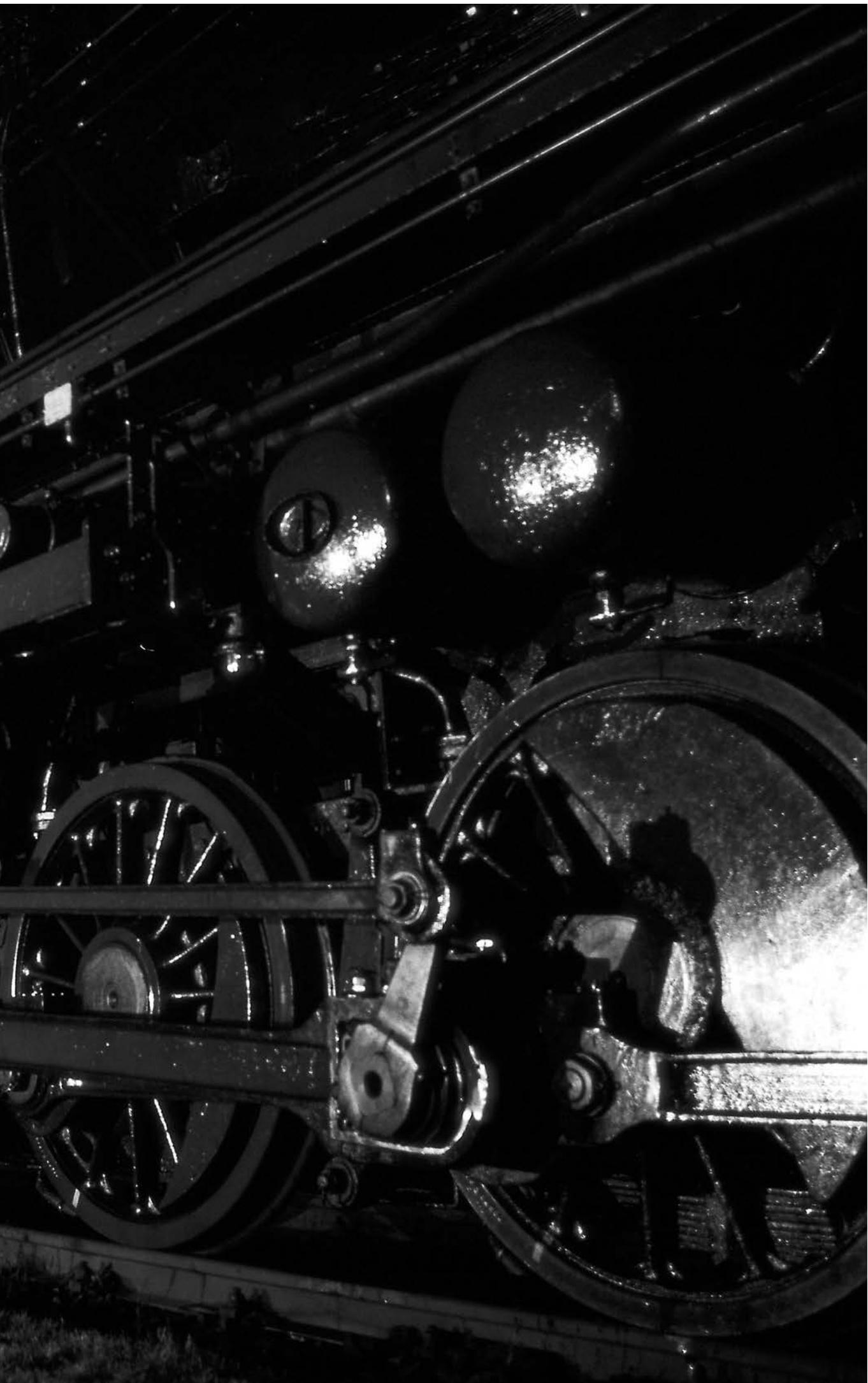
Linke Seite:
 Dampfschnellzug: Außenkurve, Auflicht, Mädchen an der Schranke, klassische Eisenbahnsicherungstechnik. Durch dieses Ensemble an Gestaltungsmitteln eilt 01 1100 bei Lunden mit dem „Schimmelreiter“ Westerland entgegen.

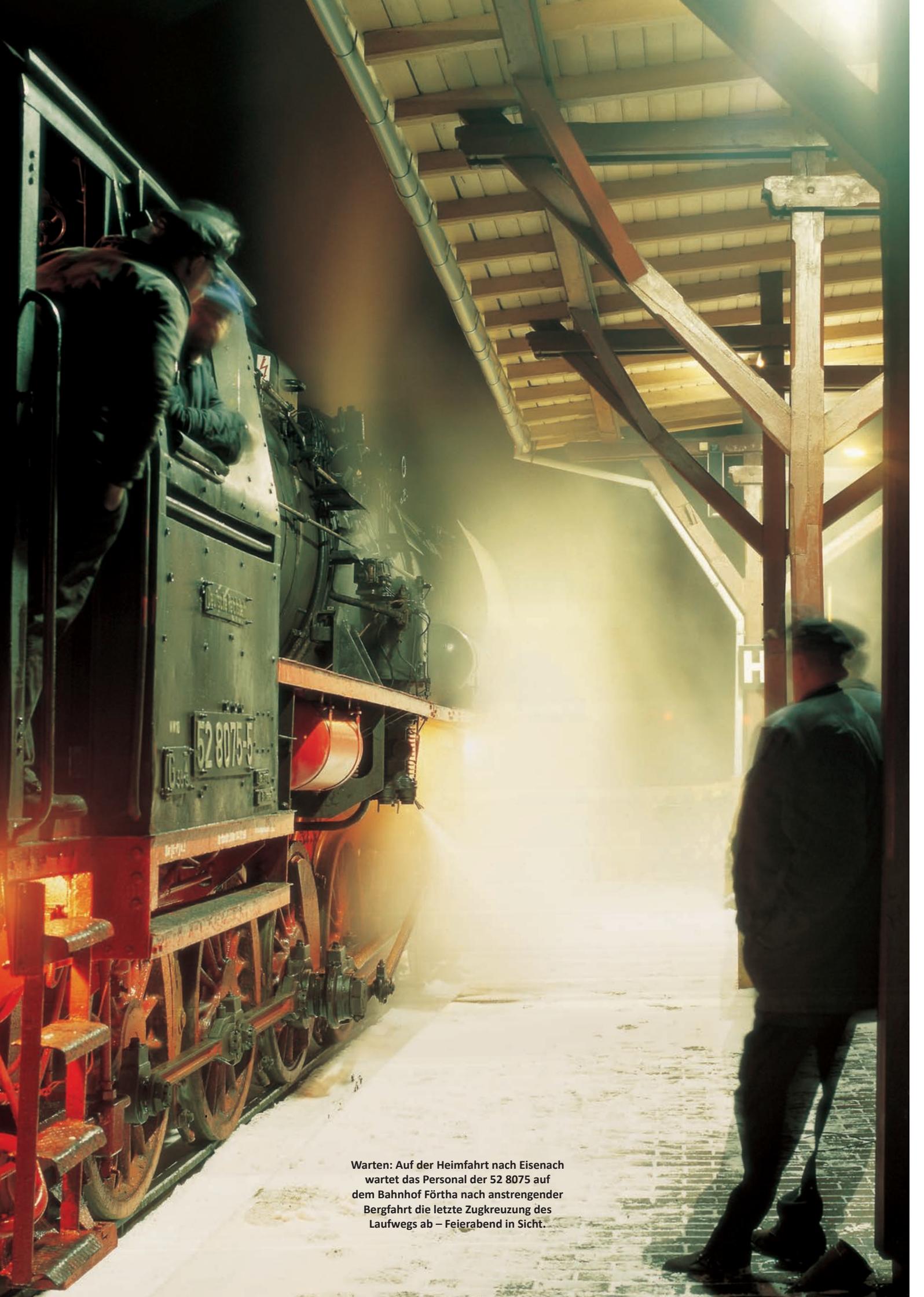


Vorbeifahrt: Eine 52 pendelt bei Führerstandsmitfahrten mehrmals an diesem Weichensignal vorbei. Gelegenheit, mehrere Varianten des Stilllebens aufzunehmen.

Nachtruhe: Nach einem ereignisreichen Tag stehen sich 44 1093 und 44 225 im Bw Eisenach gegenüber. In wenigen Stunden beginnt ihr zweiter Einsatztag beim Kali-Plandampf. Die Szene ist durch mehrere parallel geschaltete Blitzgeräte beleuchtet.





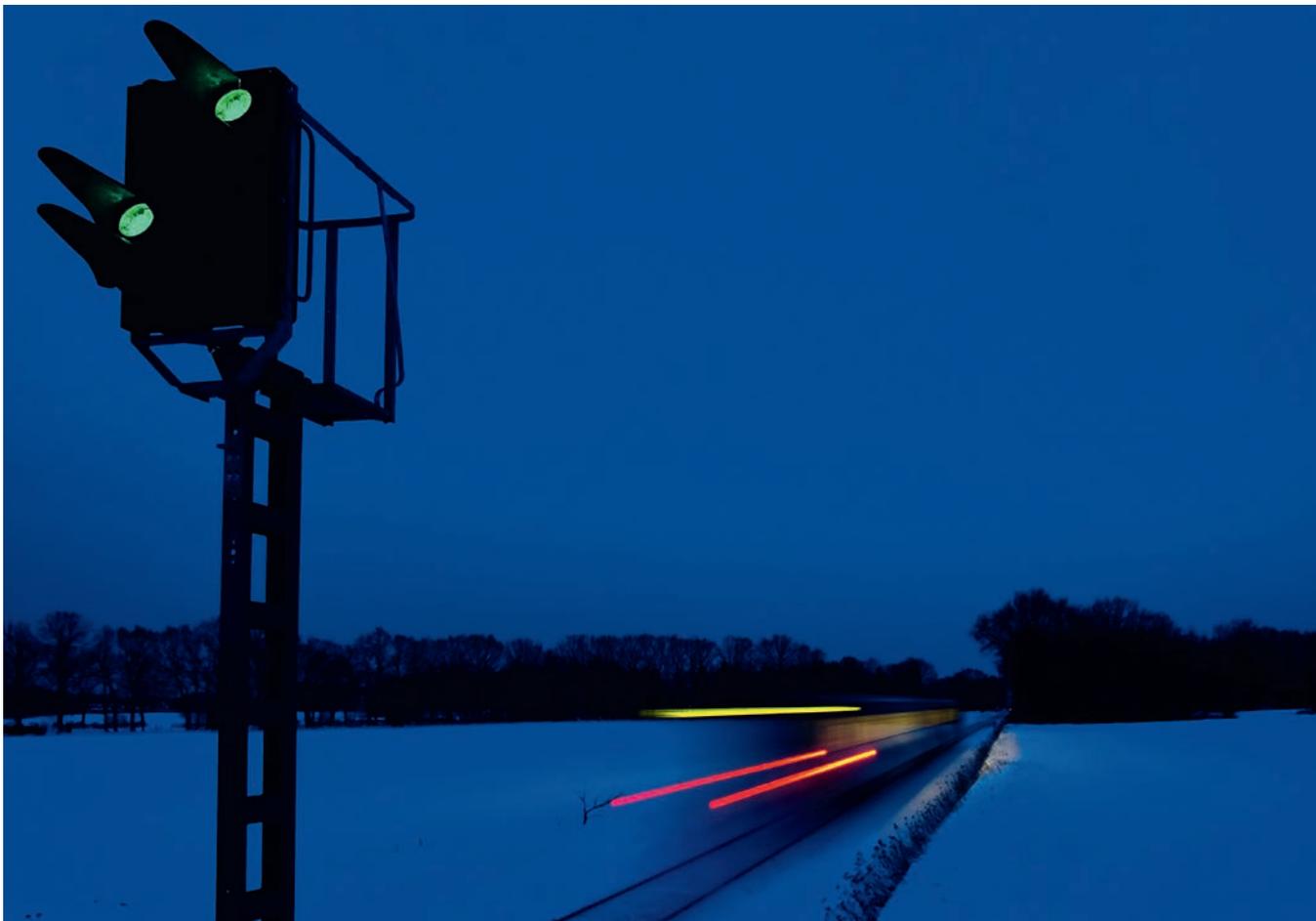


Warten: Auf der Heimfahrt nach Eisenach wartet das Personal der 52 8075 auf dem Bahnhof Förtha nach anstrengender Bergfahrt die letzte Zugkreuzung des Laufwegs ab – Feierabend in Sicht.



Morgens: Kurz nachdem sich der Morgennebel lichtete, kündigte sich 50 3682 mit charakteristischen Auspuffschlägen bei Hoppenrade an. Die Dampf- wolken standen minutenlang über dem Streckenverlauf.

Blaue Stunde: Ein Triebwagen der AKN Eisenbahn bringt die letzten Berufspendler des Abends an ihren Wohnort. Nur ein Zug erfüllte die Voraussetzungen für diese Mischlichtsituation.



Zu schade zum Umblättern

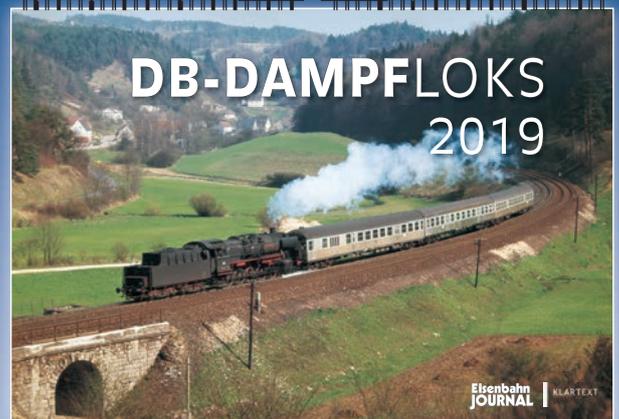
Mit unseren tollen großformatigen Begleitern durch das Jahr 2019



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

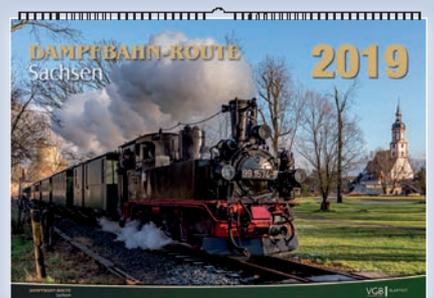


Lokomotiven mit Geschichte

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

Format 59,5 x 48 cm

Best.-Nr. 581813 · € 24,99



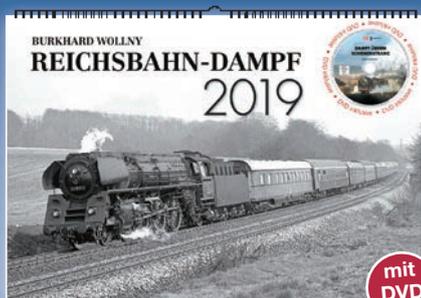
Dampfbahn-Route Sachsen

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
DVD



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

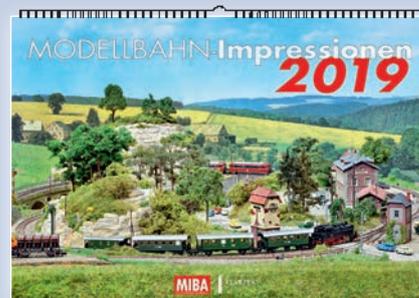
Best.-Nr. 951801 · € 14,99



Modellbahn-Träume

Von Josef Brandl

Best.-Nr. 551802 · € 16,95



Modellbahn-Impressionen

Modellbahn vom Feinsten

Best.-Nr. 16284178 · € 9,95

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



PIKO

Güterzug-Ellok 151 der DB AG. H0, Variante, Epoche V. Die Serienausführung des sechsachsigen Kraftpakets mit vorbildgerechten Form- und anderen Änderungen gegenüber dem grünen Erstling. Lieferbar in AC und DC. UVP: 205 bzw. 165 Euro*)



PROFI MODELL THYROW

99.5 der DR in Prignitz-Ausführung. H0e, Variante, Epoche III. Modell einer Halbreko-IV K, vorbildgerecht mit Pulsometer und Halter für Körtlingbremse. Überarbeiteter Antrieb, Glockenankermotor, Schwungmasse, Besatzung. UVP: 540 Euro



NOCH

Heuernte-Set. H0, Neuentwicklung, bis Epoche III. Heukarre, Sense, Schleifstein und Sichel, sagenhaft filigran 3D-gedruckt. UVP: 15 Euro



FLEISCHMANN

Leig-Einheit Gllh 12 der DB. H0, Variante, Epoche IIIb. Erstes Modell eines aus zwei Gl 11-Wagen bestehenden Pärchens, sehr sauber bedruckt, aber leider ohne Endfeldverstärkungen. UVP: 47 Euro



BRAWA

Arbeitswagen Xr 35 der DB. H0, Formneuheit, Epoche IIIb. Modell eines auf dem Fahrgestell eines kriegsbeschädigten Gms 30 gebauten Wagens. Viele angesetzte Details, vor allem der Bremse, saubere Lackierung. UVP: 42 Euro



TILLIG

Schmalspur-Rungenwagen der DR. H0e, Formneuheit, Epoche III. Schönes Modell mit filigranen Drehgestellen und feinem Sprengwerk. Rungen feststehend. Auch für H0m erhältlich. UVP: 42 Euro

BRAWA

98.10 der DRG. H0, Variante, Epoche IIb. Modell der ersten Serie der Nachbau-Lokalbahnlok „GtL 4/5“ von 1929, lackiert in den Farben der Gruppenverwaltung Bayern. Sehr detailreich und dank Pufferkondensatoren sehr gut laufend. Ausgestattet mit Sound und Rauchgenerator, aber anders als angekündigt wieder haftreifenlos, daher zugschwach. Erhältlich für Gleich- und Wechselstrom. UVP: 475 Euro, soundlos 360 bzw. 400 Euro.



PIKO

Mittleinstiegswagen der DB. H0, Formneuheit, Epoche IIIb. Lupenrein bedruckte Modelle von Wagen 1./2. und 2. Klasse sowie des Steuerwagens im Längenmaßstab 1:87. Steuerwagen mit Lichtwechsel Weiß/Rot. UVP: 50 bzw. 65 Euro



NPE

Traktor Schlüter S 350 mit Frontlader und Kabine. H0, Teil-Formneuheit, Epoche III. Handarbeitsmodell aus Resin mit vielen feinen Details. UVP: 40 Euro

BUSCH

Schankwirtschaft „Martinsklause“. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Bausatz aus lasergeschnittenem Holz und Kunststoff nach einem Original im Freilichtmuseum Hessenpark. Bereits fertig koloriert. UVP: 65 Euro



BICYC-LED

Beleuchtete Zweiräder und Figuren. H0, Neuentwicklungen, Epoche III/IV. Modelle einer Vespa mit Fahrer, eines Radlers sowie eines Hercules-Motorrads mit Fahrer und Beifahrerin, alle mit Vorder- und Rückbeleuchtung. Dazu Vopo mit Leuchtkelle. UVP: 14 (Vopo) bzw. 20 Euro. E-Mail: BICYC-LED@arcor.de



BRAWA

Schwenkdachwagen Ktmms 69 der DB. H0, Formneuheit, Epoche IIIb. Sehr aufwändig gestaltetes Modell mit vielen angesetzten Details. Dach beweglich, Innenraum hellgrau lackiert, ebenso Schütten und Bremserbühne. Lupenreine Bedruckung. Erhältlich im Dreier-Set auch in Epoche-IV-Version sowie einzeln als Wagen der DB AG, DB Cargo, DSB, ÖBB, NS und SNCB. UVP: 150 (Sets) bzw. 50 Euro (Einzelwagen)



TILLIG

Lok 1 der NKB. H0e, Variante, Epoche III. Die „Spreewald-Lok“ mit neuem Fahrwerk, neuer Steuerung, LED-Beleuchtung und Schnittstelle Next18. Gut laufend. UVP: 221 Euro



PROFI MODELL THYROW (PMT)

Personenwagen der DR. H0, Variante, Epoche III. Der vierte zum Prignitz-Zug, Dach neu, Inneneinrichtung vorbildentsprechend geändert. UVP: 69 Euro



MÜLLERS BRUCHBUDEN

Häuser Ostendstraße 1 und 2. H0, Neuentwicklungen, ab Epoche II. Resinbausätze typischer Stadthäuser, Vorderseite verputzt, Rückseite Ziegelmauerwerk. Müssen bemalt werden. Preis: 39,90 bzw. 37,90 Euro. www.muellers-bruchbuden.de



BRAWA

Gms 30 der Bizone-DR. H0, Variante, Epoche IIIa. Wagen mit Werbung der Firma Eheim, Hersteller der von Brawa übernommenen Trolleybusse und Seilbahnen. UVP: 40 Euro



NOCH

Tomatenstauden. H0, Neuentwicklung, ohne Epoche. Sechseinbaufertige Pflanzen im Beet mit Früchten. UVP: 7 Euro

PIKO

110 176 der DB. H0, Variante, Epoche IVb. Modell einer Kasten-E 10 vom Bw Stuttgart, die um 1980 mit unterschiedlichen Stirnseiten fuhr:

Führerstand 1 mit großen Einfachlampen, Führerstand 2 mit Doppellampen. Gut detailliertes Modell mit ebensolchen Fahreigenschaften und PluX22-Schnittstelle. Erhältlich in Gleich- und Wechselstromausführung. UVP: 160 bzw. 200 Euro



BUSCH

Opel Rekord C beleuchtet. H0, Variante, Epoche III/IV. Mit weißen und roten LEDs ausgestattet, anschlussfertig an Gleich- und Wechselspannung. UVP: 28 Euro



Christoph Kutter,
Redakteur

MEINE LIEBLINGSNEUHEIT

Bunte Fantasie-Bierwagen mag ich genauso gerne wie beim Bier das lacke „Noagerl“ im Glas. Dagegen erfrischt der Aldersbacher wie ein Weißbier aus dem Kühlschrank: Bis auf winzige Details entspricht er genau seinem Vorbild. Zum Wohl!



BRAWA

Bierwagen, eingestellt bei der DB. H0, Variante, Epoche IIIa. Nachbildung eines Wagens der bayrischen Privatbrauerei Aldersbach, detailreich und lupenrein bedruckt. UVP: 40 Euro



FLEISCHMANN

Preußische Personenwagen der DRG. H0, Variante, Epoche II. Die guten alten Ex-Röwa-Wagen in zwei Dreiersets aus je einem Wagen 3. Klasse mit gewölbtem und flachem Dach sowie einem Packwagen beziehungsweise einem Dreiachser 2./3. Klasse. Formtechnisch nicht mehr so ganz auf der Höhe der Zeit, aber immer noch ordentlich detailliert und sehr sauber bedruckt. UVP: je 105 Euro



Kleine Schwester

Die „Emsland-Veenbaan“ des niederländischen Vereins MSC Spijkspoor gehört seit Jahren zu den bekanntesten H0-Anlagen Europas. „Emsburg Hafen“ stammt von den gleichen Erbauern, hat ein ähnliches Thema – und ist doch völlig anders

VON GUY VAN MEROYE (TEXT) UND GERARD TOMBROEK (FOTOS)



Im linken Hafenteil, der von Silos und Geschäftshäusern unterschiedlicher Art umgeben ist, liegt der Getreidefrachter „Willem“ am Kai. Eine V 100 stellt Getreidewagen bereit, um die Fracht des Schiffs gleich weiterbefördern zu können.





Eine große Fabrik bildet die Kulisse im rechten Anlagenteil (großes Bild). Für die Hafensbahn ist im Gebäude ein Durchschlupf vorhanden, der fleißig genutzt wird. Sehr vielseitig ist die Anlage nicht nur bei der Ausstattung mit Straßen-, sondern auch mit Wasserfahrzeugen (rechts).



Lange vernachlässigt, scheinen Hafenthemen unter den Modellbahnanlagenbauern derzeit „en vogue“ zu sein. Zumindest sieht man auf Ausstellungen immer öfter Motive, die sich mit dem Güterumschlag zwischen Wasser und Land beschäftigen oder auch mal einen Fährhafen nachbilden. Sicher eine der bekanntesten Anlagen dieser Art ist die „Emsland-Veenbahn“ des niederländischen Klubs MSC Spijkspoor, die auch in Deutschland schon mehrfach gezeigt wurde (siehe Eisenbahn-Journal Juli 2013). Bei dieser Anlage, die im vergangenen Jahr auf der Intermodellbau in Dortmund vorgestellt wurde, handelt es sich quasi um die „kleine Schwester“ der „Emsland-Veenbahn“. Wie diese zeigt sie für die Vor-Containerzeit typische Hafenmotive. Neben den Zügen sorgen unterschiedliche Funktionsmodelle für Bewegung auf der Anlage, deren aufsehenerregendstes sicher die von einem Anlagenteil zum anderen verkehrende Eisenbahnfähre ist.

Nicht von ungefähr erinnert der Anlagenname „Emsburg Hafen“ an die „Emsland-Veenbahn“. Diese Anlage hat nämlich einen gewichtigen Nachteil: Sie ist so groß, dass jeder Transport zu einer Ausstellung einen enormen Aufwand an Personal und Fahrzeugen bedeutet. Also beschloss der MSC Spijkspoor, eine kleinere Anlage zu bauen, die aus drei leicht zu transportierenden und montierenden Segmenten besteht: „Emsburg Hafen“.

Wegen der begrenzten Fläche konnte zwar kein echter Hafen nachgebildet werden, dennoch ist die dargestellte Atmosphäre sehr realistisch. Als Inspiration dienten Fotos deutscher Häfen zu einer Zeit, als für das Be- und Entladen von Schiffen noch viel Zeit und viele fleißige Hände nötig waren.

BAHN AM KAI

Den Vordergrund der Anlage bildet das Hafenbecken, hinter dem die Kaimauer verläuft. Am Kai sind mehrere Schiffe und Leichter vertäut, darunter als größtes der Frachter „Willem“. Auf dem Kai verlaufen parallel zum Wasser die Gleise der Hafensbahn. Etwa in der Mitte trennt ein schräg nach rechts in den Anlagenhintergrund führender Wasserweg die Kaianlagen. Er wird von Bahn und Straße auf einer Klappbrücke gequert, die funktionsfähig ist.

Im kleinen Hafenbecken hinter der Brücke befindet sich ein fest vertäuter Ponton, der die Anlegestelle der Fähre trägt. Diese wurde aus dem Resinmodell der Fähre „Fehmarn“ umgebaut, die früher von Artitec/Artmaster auch in H0 erhältlich war (jetzt nur noch in N). Ihr einst in der Ostsee verkehrendes Original war für den Transport von kurzen Zügen ausgestattet.

Spijkspoor-Tüftler Peter den Hartigh hat das Modell motorisiert und eine Funksteuerung eingebaut. Kontakte unter dem Schiffsrumpf versorgen die an Bord befindlichen Schienen mit



Die Klappbrücke ist ein Eigenbau-Modell nach einem Vorbild in Bremerhaven. Sie ist nicht nur selbst beweglich, sondern kann in horizontaler Lage von Zügen (oben) und Car-System-Autos befahren werden. Ist die Brücke aufgeklappt (rechts), warten Straßen- und Schienenfahrzeuge automatisch vor Schranken.





Blick das Kai entlang. Auf der Hafensbahn rangiert eine Köf II ein paar Wagen und ist gerade dabei, mit ihrem kurzen Zug die Klappbrücke zu überqueren.



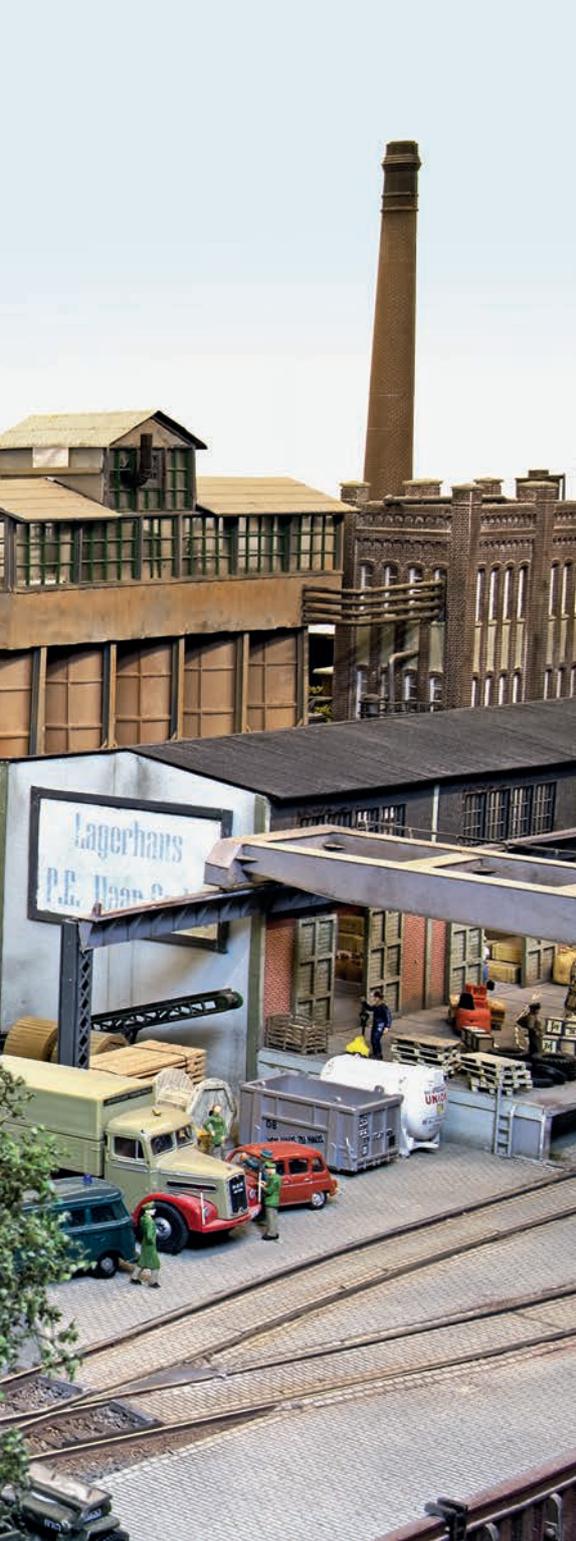
Strom, so dass Eisenbahnfahrzeuge auf das Schiff fahren und es auch wieder verlassen können. Auf diese Weise ist ein raffiniert verdeckter Rundkurs möglich, der mit einem einzelnen MAN-Schienenbus oder einer kurzen Rangiergarnitur (Köf und zwei zweiachsigen Güterwagen) gefahren wird: Aus der rechten Kulisse, einer Fabrikdurchfahrt, rollt der Zug das Kai entlang nach links. Nach dem Passieren der Brücke sowie einer Weiche stoppt er. Die Weiche wird umgelegt, der Zug ändert die Fahrtrichtung und rollt langsam zum Fähranleger und auf das Schiff.

Nach einer Weile legt die Fähre ab und verschwindet nach kurzer Fahrt auf dem nach rechts führenden Kanal hinter der Gebäudekulisse, die hier aus einer Batterie Silos besteht. Unsichtbar für die vor der Anlage stehenden Zuschauer wird das Schiff dort entladen und Schienenbus oder Rangiergarnitur treten nach einer gewissen Zeit zu einer neuen Runde über die Anlage an. Alternativ können sie auch auf der Fähre wieder zurück zur Hafensbahn gelangen.

Eine dritte Fahrmöglichkeit ist für längere Rangiergruppen vorgesehen, die beispielsweise von einer V 100 gezogen werden: Sie starten ebenfalls in der Kulissenfabrik auf der rechten Seite (alternativ auf dem Ladegleis unter den Portalkränen davor) und fahren über die Klappbrücke nach links. Hinter der Weiche gibt es für sie aber keinen Stopp, vielmehr führt die Fahrt an Lager- und Kontorhäusern vorbei in die linksseitige Kulisse. Natürlich ist auch hier Betrieb in Gegenrichtung möglich.

Um leichter rangieren zu können, sind alle Schienenfahrzeuge mit Kadee-Kupplungen bestückt. Die digital gesteuerten Lokomotiven sind mit Sound ausgestattet, was für eine Ausstellungsanlage heutzutage unverzichtbar ist.

Gestalterisch ist die Anlage zweigeteilt: Links von Brücke und Kanal befindet sich ein Bereich mit alten Lager- und Geschäftshäusern. Um beim Bau Zeit zu sparen, hat der Verein hier einige Modelle aus früherer Anlagen verwendet. Dazu gehören zum Beispiel



Hinter der Klappbrücke befindet sich die Anlegestelle der Fähre, die auch Eisenbahnfahrzeuge transportieren kann. Ihre Fahrt führt nach kurzer Strecke hinter die Kulisse.

Ein Leichter wird von einem der beiden großen Portalkräne entladen. Seine Fracht besteht vornehmlich aus würfelförmigen Kisten, die alle von Hand in große Netze verpackt werden, um sie an Land hieven zu können.





Das Lagerhaus am Hafen ist Umschlagplatz für Waren aller Art. Sogar zwei Wechselbehälter warten dort auf Abholung.

Unverzichtbare Wirtschaftsbetriebe im Hafen sind Bordelle und Kneipen. Die Nachbildung jeweils eines solchen Etablissements genügt bereits, um eine authentisch wirkende Atmosphäre zu erzeugen.





-Anzeige-



 **NOCH**

... wie im Original

O Tannenbaum ...

Ob weiße oder grüne Weihnacht: beide können mit den neuen, beleuchteten Weihnachtsbäumen von NOCH in Szene gesetzt werden. Beide Bäume sind in den Höhen 5 cm, 8 cm und 12 cm mit je 10, 20 bzw. 30 LEDs erhältlich.



22120

Beleuchteter Weihnachtsbaum

verschneit, mit 20 LEDs
8 cm hoch € 27,99



22131

Beleuchteter Weihnachtsbaum

grün, mit 30 LEDs
12 cm hoch € 29,99

www.noch.de • [YouTube](https://www.youtube.com/watch?v=...) [www.noch.de/youtube](https://www.youtube.com/watch?v=...)

NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-88239 Wangen, Allgäu



An der Laderampe werden Ölfässer in einen Lkw verladen. Wie die Spuren auf dem Pflaster zeigen, ist der dazu verwendete Gabelstapler fahrfähig und ständig zwischen Rampe und Lastwagen unterwegs.

die Fabrik entlang der linken Seitenwand, das Lagerhaus und die städtischen Häuser. Die unvermeidlichen „Damen“ nebst einschlägigem Etablissement sind hier ebenso zu finden wie die Hafenkneipe. Zwischen den Gebäuden und dem Kai liegen die Gleise der Hafenbahn sowie eine Straße.

Im Vordergrund zieht die „Willem“ die Blicke auf sich. Der Küstenfrachter wurde nach einer Skizze der Nederlandse Vereniging voor Modelbouwers im Maßstab 1:87 vor allem aus Holz gebaut. Er hat eine Ladung Getreide an Bord, das mit Hilfe einer Sauganlage entladen wird. Ein Rohrnetz befördert das Getreide dann in die Silos am Kai oder direkt in Getreidewagen.

Die beide Teile der Hafenanlagen verbindende Klappbrücke ist einem Vorbild in Bremerhaven nachgebaut. Sie ist aus Kunststoffplatten und -profilen gefertigt und motorisiert. Von Zeit zu Zeit wird sie angehoben, um imaginären Schiffsverkehr passieren zu lassen. Solange die Brücke senkrecht steht, warten Züge und Autoverkehr davor.

Die rechte Seite der Anlage dominiert ein großes Lagerhaus mit vorgebauter Rampe. Hier wird allerlei Stückgut umgeschlagen beziehungsweise gelagert. Die Gleise der Hafenbahn sind in diesem Bereich im Straßenpflaster verlegt. Überspannt werden sie und die Laderampe von zwei großen Portalkränen. Eines der Hafenbahngleise verschwindet in der Folge (wie oben erwähnt) unter einem ausladenden Fabrikgebäude, das die rechte Kulisse der Szenerie bildet. Verdeckt führt es zur ebenso für Betrachter unsichtbaren zweiten „Anlegestelle“ der Fähre und schließt damit die Strecke, auf der Schienenbus & Co. verkehren können.

Die beiden Portalkräne stammen ebenso aus dem MKB-Sortiment wie das dazugehörige Lagerhaus. Sie bestehen aus lasergeschnittenem Karton und wurden farblich überarbeitet. Spijkspoor-Mitglieder haben sie mit einer Mikromotorisierung aus Servomotoren ausgestattet, um sie zu drehen und Lasten heben zu können: echte Show!

Eine attraktive Ausstellungsanlage muss heutzutage nicht nur eine sehr gute Detailgestaltung bieten, sondern auch alle möglichen Bewegungsfunktionen. Dazu zählt neben Fähre, Brücke und Krä-

nen auch der Straßenverkehr. Deshalb ist auf der Anlage das Falter Car System eingebaut, das das Fahren von Transportern und Lastwagen auf den Straßen ermöglicht. Dazu gehört auch das Befahren der Klappbrücke: Liegt sie horizontal, rollen die Kraftfahrzeuge über sie wie auf einer Straße. Ist sie für den Schiffsverkehr geöffnet, halten sie vorbildgerecht vor den die Brücke sichernden Schranken. Im verdeckten Anlagenteil befinden sich Kehrschleifen, so dass die Fahrzeuge automatisch im Pendelbetrieb verkehren können. Besonderes Highlight ist hier ein Gabelstapler, der eine Palette von Ölfässern auf der Laderampe anhebt, zurückstößt und sie in einem Lkw absetzt.

Mit der Anlage „Emsburg Hafen“ beweist der MSC Spijkspoor, dass es auch auf kleinem Raum durchaus möglich ist, eine attraktive Ausstellungsanlage zu bauen und mit Funktionselementen auszustatten, ohne dadurch ins Spielzeughafte abzurutschen. □

Jetzt neu im Handel

EJ-Exklusiv „Hafen-Bahn“ porträtiert den Güterumschlag zwischen Schiff und Zug in den deutschen Seehäfen, wie er einmal war und wie er heute ist. Lesenswert! bestellung@vgbahn.de für nur 15 Euro



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, Ausführender nach Ihrer Zeichnung u. informativer 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-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

SYSTEM-Vitrinen
Ideen mit Profil

www.system-vitrinen-paape.de

Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin

MODELLBAHN UMSCHAU

BahnWelt TV

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

U.SAUER

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

1965 ____ 35 Jahre ____ 2000

ARNOLD • FALLER • FLEISCHMANN
ROCO • MÄRKLIN • TRIX

30 Jahre ASOA

www.asoa.de

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

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr vieles mehr

seit 1977 **www.lohag.de**

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

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

Modellbaum Manufaktur Grünig www.modellbaum.de
Wir beGRÜNIGen ihre Landschaften 089-31881600



Auhagen
MODELLBAHNZUBEHÖR

Meine kleine Welt
WWW.AUHAGEN.DE



Airbrush-Kurse für Modellbahner mit Fachbuchautor Mathias Faber

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

mazero® Tel.: 0176/70849199
Kirchgasse 1
73113 Ottenbach
info@mazero.de

Rollenprüfstände ohne Kugellager

www.mazero.de

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



Der Schienenreiniger
Für kontaktfreudige Schienen

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

PRESE & BUCH
IM BAHNHOF

Bahnhofsbuchhandlung Karl Schmitt & Co.

Eine große Auswahl an Eisenbahn-Journal- und MIBA-Publikationen finden Sie u.a. in unseren Filialen in Nürnberg, Mannheim, Frankfurt, Kassel, Baden-Baden/Oos und Göttingen.

www.buchhandlung-schmitt.de

Modellbahnprofis

Weihnachtsshoppen
mit Gutscheincode:

€ 5 ab 50€* Code: EJ5	€ 10 ab 75€* Code: EJ10	€ 20 ab 100€* Code: EJ20
------------------------------------	--------------------------------------	---------------------------------------

gültig in unserem Onlineshop

* pro Bestellung kann ein Gutschein eingelöst werden. Gültig bis 16.12.2018 für lagernde nicht preisgebundene Produkte in unserem Onlineshop!

www.modellbahnprofis.de

Feldmochinger Str.35 • 80992 München • Tel: 089/1403031

Dipl.-Ing. Michael Bahn

BahnDesign
Ingenieurbüro für IT- und Modellbau-Systemlösungen

Anlagenplanung
Modellbahntechnik
Schaltungsentwicklung

Auf der Heide 80 • 52249 Eschweiler • Tel.: 02403/507592
info@bahndesign.de • <http://www.bahndesign.de>





Die hier gezeigte Anlage mit dem fiktiven Bahnhof „Bad Colberg“ an einer eingleisigen Strecke ist aus den noch brauchbaren Teilen einer etwas größeren Vorgängerin nach deren Abbau entstanden. Lediglich die Gleise im sichtbaren Bereich sind neu (Peco Code 55), im versteckten Bereich wurde das Arnold-Gleismaterial wiederverwen-

det. Von den ursprünglich zwei Segmenten des Unterbaus wurde nur noch das größte gebraucht. Es wurde allerdings um zehn Zentimeter gekürzt auf nun 1,90 Meter Länge bei einer unveränderten Breite von 0,65 Meter.

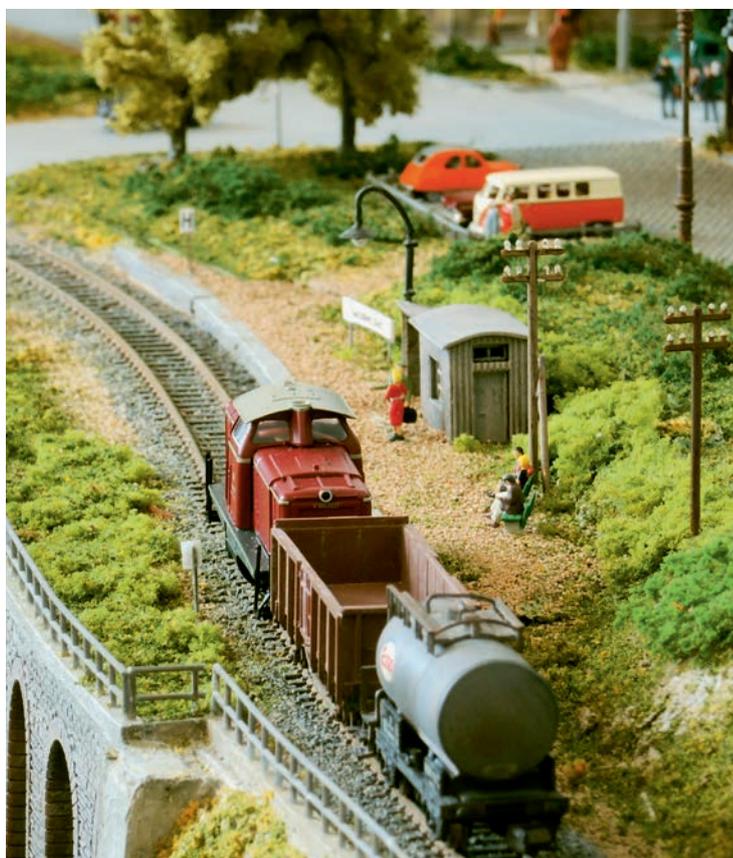
Der Segmentkasten besteht aus 16-Millimeter-Tischlerplatte für Seitenteile und Spanten sowie einer Deckplatte aus acht

Millimeter starkem Sperrholz. Auch von unten wurde eine Acht-Millimeter-Sperrholzplatte aufgeleimt. Anschließend wurden aus der unteren Platte mit einer Stichsäge die Flächen zwischen den Spanten so ausgesägt, dass nur noch etwa sechs Zentimeter breite Stege übrig blieben. Zusätzlich wurden alle Verleimungen durch eingeleimte Holzdübel mit sechs Millimetern



Wer nach Bad Colberg fährt, muss aufpassen, wo der Zug ankommt: Im Bahnhof der Hauptbahn (großes Bild) oder am Haltepunkt der Nebenbahn (rechts oben). Beide liegen zwar direkt nebeneinander, doch der verbindende Fußweg ist steil.

12. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 18



Doppel- Bahnhof

Lange Fahrstrecken und rangierintensive Anschlussgleise auf einer Modellbahn schließen sich platzbedingt meist aus. Bei dieser N-Anlage gelang die Verbindung beider Bereiche durch einen gestalterischen Kniff und einen Kompromiss

VON JÜRGEN PFEIFFER



Blick über das Bahnhofsgelände von Bad Colberg. Links der kleine Haltepunkt, der gerade von einem Schienenbus angefahren wird.

Durchmesser verstärkt. Dies ergibt einen sehr verwindungssteifen Unterbau.

Der Gleisplan sollte möglichst einfach gehalten werden. Somit beschränkt sich das Thema auf einen relativ bescheidenen Durchgangsbahnhof mit Kreuzungsmöglichkeit plus etwas Rangierbetrieb am Ortsgüterschuppen und am Freiladegleis. Zusätzlich gibt es noch ein weiteres Abstellgleis und ein Lokbehandlungsgleis mit kleiner Bekohlung, Wasserkran und Dieseltank. Die beiden Bahnhofsausfahrten führen im Oval zum Schattenbahnhof mit zwei durchgehenden Gleisen und drei Stumpfgleisen.

Als zusätzliche Betriebsmöglichkeit befindet sich auf Ebene der höhergelegten

Stadt eine weitere Strecke mit verdeckten Abstellmöglichkeiten links und rechts sowie einem Fabrikanschluss. Außerdem liegt hier der Haltepunkt „Bad Colberg Stadt“, direkt oberhalb des Durchgangsbahnhofs. Auf dieser Strecke, die keine Verbindung zur Ringstrecke darunter hat, werden hauptsächlich Güterwagen zu den vielen Betrieben im Umfeld der Stadt befördert. Für die dort Beschäftigten verkehrt ein Schienenbus, um sie an ihre Arbeitsstätten zu bringen.

Als Geräuschdämmung wurde eine zwei Millimeter starke Korkunterlage mit wasserfestem Leim auf den Unterbau geklebt. Danach wurden die Gleise im Bahn-

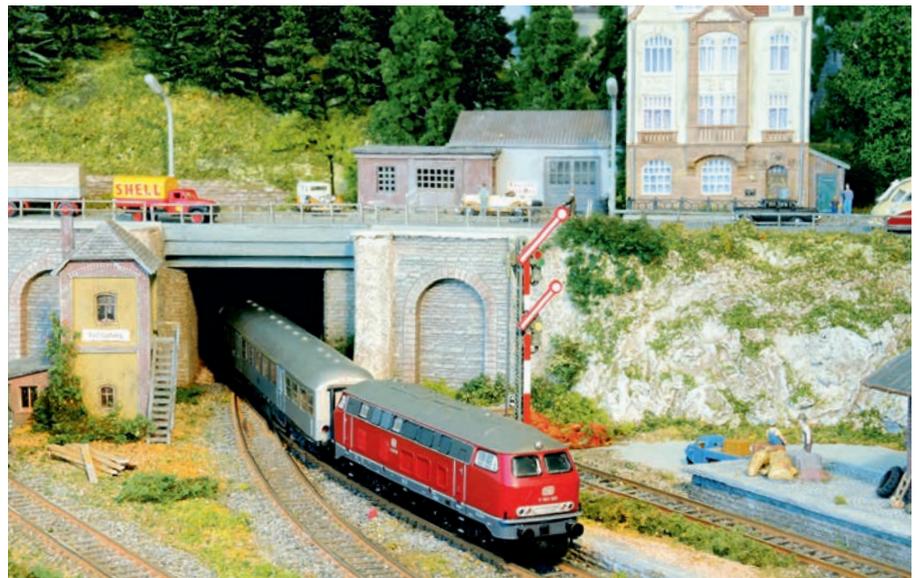
hofsbereich verlegt. Flexgleise und Weichen wurden so lange verschoben, bis sich ein gefälliges Gleisbild ergab. Dann wurden zunächst die Stromanschlüsse von unten an die Schienenprofile gelötet, anschließend die Gleise mit feinen Nägeln befestigt. Beim Bau des Schattenbahnhofs mussten am Übergang zwischen Peco- und Arnold-Gleismaterial Schienenhöhe und -verbinde etwas angepasst werden.

Nachdem die Ringstrecke geschlossen war, wurden die elektrischen Verbindungen provisorisch hergestellt und erste Probefahrten durchgeführt. Danach folgten das Patinieren der Gleise mit Acrylfarben und das Einschottern. Schließlich wurde alles



Eine 64er rastet am Güterschuppen. Darüber ein Güterzug auf der Nebenbahn.

Das vom Bahnhof aus gesehen linke Tunnelportal. Eine V 160 hat gerade ihren Wendezug in Fahrt gebracht.



-Anzeige -

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT
 Biegelwiesenstr. 31
 71334 Waiblingen
 Telefon: 07151 93 79 30
 Fax: 07151 3 40 76
 E-Mail: ets@modelleisenbahn.com

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

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

Öffnungszeiten:
 Montag - Samstag
 von 09:00 - 19:00 Uhr
 Homepage:
www.modelleisenbahn.com

Termine Dezember

7.12.2018 Märklin
 Digital-Infotag

WICHTIG!

Wir haben am 24.12.18
 bis 12 Uhr und ab dem
 28.12.18 von 09:00 - 19:00
 Uhr geöffnet!



Oberhalb der Nebenbahn dominiert die Farbe Grün das Landschaftsbild, unterbrochen nur von wenigen Gebäuden.

Das „Empfangsgebäude“ des Haltepunkts: eine Wellblechbaracke.

Wanderausflug ins Grüne. Solche feinen Szenen sind auch in N möglich!





Ausfahrt einer Lok der Baureihe 62 mit einem Personenzug. Die Laderampe im Hintergrund ist mit einem sehr leistungsfähigen Kran ausgestattet.

-Anzeige -



HO 39565
Bahnsteighalle Bonn
 UVP 63,50 €

kibri®
 Eine Marke von **viessmann®**



NEU
 99904
 Katalog 2018/19 DE/EN



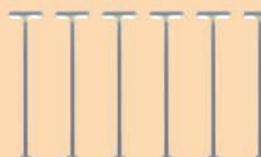
viessmann Modelltechnik GmbH
 Bahnhofstraße 2a
 35116 Hatzfeld
 +49 6452 93400
 info@viessmann-modell.com
 www.viessmann-modell.de

TIPP:

HO 1397
 Zugzielanzeiger mit LED-Beleuchtung
 UVP 13,90 €



HO 63646
 Bahnsteigleuchte,
 2 LEDs weiß 5+1
 UVP 61,95 €





Gezogen von einer V 200, rollt ein schwerer Kohlen-Ganzzug durch den Bahnhof.

mit Leim-Wasser-Spülmittel-Gemisch fixiert. Nachdem alles durchgetrocknet war, konnten die Schienennägel vorsichtig wieder entfernt werden.

Als Unterbau für die obere Strecke wurden Hartschaumplatten verwendet. Die Deckschicht bilden passend zugeschnittene Streifen aus Drei-Millimeter-Hartfaserplatte. Die Geländeteile über dem Schattenbahnhof bestehen aus dem gleichen Material mit aufgeklebten Hartholzleisten zur Versteifung. Sie sind abnehmbar. Die Grundform aller Geländeerhebungen wurde aus Hartschaumplatten geformt.

WOHLÜBERLEGT POSITIONIERT

Alle Gebäude sind mit Acrylfarben patiniert. Sie entstanden aus Bausätzen der bekannten Hersteller und wurden teilweise etwas verändert. Kleine Schuppen sind aus Restteilen entstanden. In ausgiebigen Stellproben wurden die Standorte festgelegt. Dabei wurde teilweise schon weiteres Zubehör wie Zäune und Straßenlampen mit einbezogen. So zeigte sich manchmal sehr deutlich, dass kleine Änderungen des Standorts oder eine leichte Höhenstaffelung eine Verbesserung des optischen Eindrucks bewirken können.

Für die Erstellung der Geländestrukturen wurde der zuvor schon grob modellierte Hartschaum mit Geländespachtel überzogen. Felsen wurde teilweise aus dem fast trockenen Spachtel herausgearbeitet oder aus Bruchstücken zusammengesetzt. Nach dem Trocknen wurde mit stark verdünnter Acrylfarbe in mehreren Arbeitsschritten eine naturgetreue Färbung vorgenommen. Zur Begrünung wurde der grün-braun bemalte Untergrund mit verdünntem Leim eingestrichen. Darauf wurden verschiedene Flocken und diverses Streumaterial gestreut und zusätzlich mit dem Wasser-Leim-Gemisch beträufelt. Zur Darstellung von Bü-

schen dient Foliage-Material, das teilweise in mehreren Schichten aufgeklebt wurde. Die Bäume sind meist Fertigprodukte, die mit etwas Foliage und Farbe verbessert wurden. Einige Bäume sind auch aus Meerscham entstanden.

Abschließend erfolgte das Ausgestalten mit Figuren, Lampen und sonstigen Details. Sehr gut wirken die schönen Epoche-III-Kraftfahrzeuge, die meist von Markstammen.

ETWAS ELEKTRIK

Sehr viel Zeit kostete die Steuerung der Anlage. Sie erfolgt analog über ein separates Stellpult. Es ist über einen 37-poligen Sub-D-Stecker mit der Anlage verbunden und enthält den Fahrtrafo, einen weiteren Trafo für die Versorgung der Weichenantriebe, Signale, LEDs etc. sowie eine Diodenmatrix für die Fahrstraßensteuerung im Schattenbahnhof. Nur die Weichen im Schattenbahnhof werden elektrisch gestellt, die im sichtbaren Bereich von Hand. Dafür sollen noch Stellstangen unter der Platte eingebaut werden.

Im Schattenbahnhof melden die Weichen ihre Stellung mit gelben LEDs zurück. Besetzte Gleise werden mit einer roten LED markiert. Zusätzliche Dioden verhindern, dass Züge in die falsche Richtung fahren oder gegen Prellböcke. So ist ein hohes Sicherheitsniveau im Schattenbahnhof mit wenig Aufwand erreicht worden. Im sichtbaren Bereich sind viele Gleisabschnitte abschaltbar.

Alle Bedienelemente sitzen in der aufklappbaren Platte des Stellpults. Insgesamt mutet die Verkabelung zwar etwas chaotisch an, aber durch entsprechende Dokumentation (Schaltpläne, Steckerbelegung) konnten die sehr selten aufgetretenen Fehler bisher schnell lokalisiert und behoben werden. □

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
- 17) „Filigran übers Tal“ von Jürgen Büser in EJ 10/2017



Mit dieser, der 18. vorgestellten Anlage endet der 12. Modellbau-Wettbewerb. In unserer Ausgabe Januar 2019 veröffentlichen wir eine kleine Retrospektive aller teilnehmenden Anlagen sowie den Jurybogen, mit dem unsere Leser die Sieger des Wettbewerbs küren. Nicht verpassen!

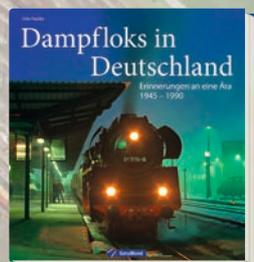
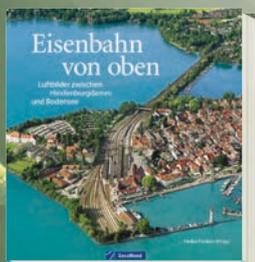
Neue Perspektiven



Einzigartig: atemberaubende Ansichten aus der Vogelperspektive von Bahnhöfen in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

192 Seiten · ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-95613-066-3
€ (D) 39,99

NEU



Weitere Eisenbahntitel finden Sie unter WWW.GERAMOND.DE

JETZT BEI AMAZON, IM BUCHHANDEL
ODER UNTER GERAMOND.DE

GeraMond



Abwechslung an der Ladestraße

Schüttgüter der verschiedensten Art waren wichtige Bahnfrachten. Oft gab es dafür extra Verladestationen. Die Firma Vampisol hat den Bausatz einer solchen Schüttgutrutsche im Programm

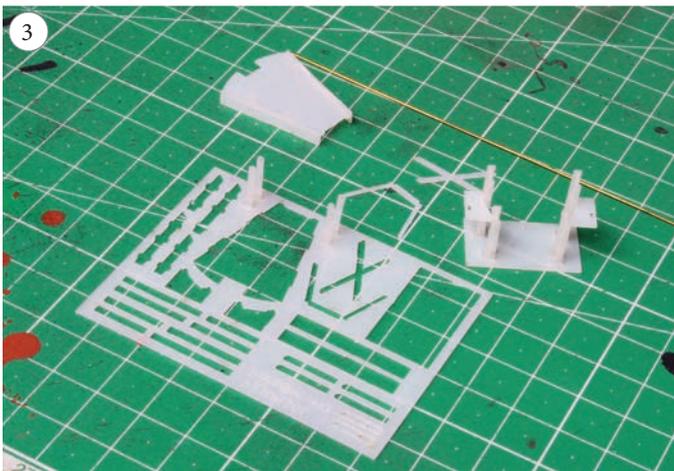
VON ARNOLD HUMER

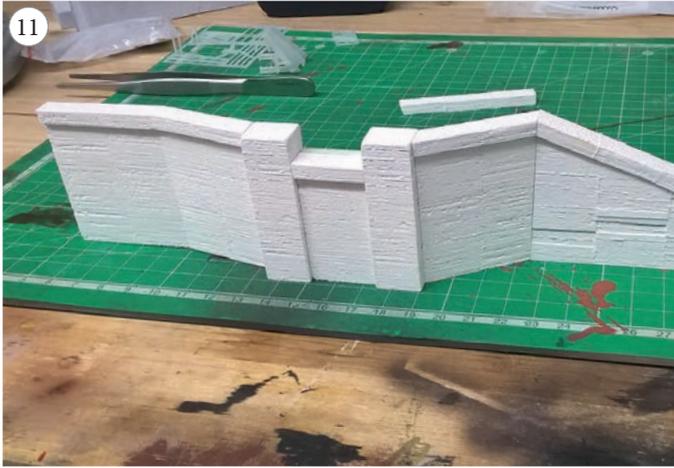
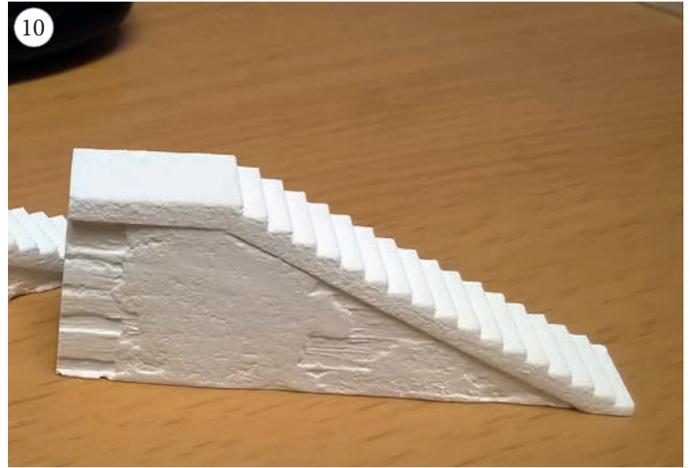
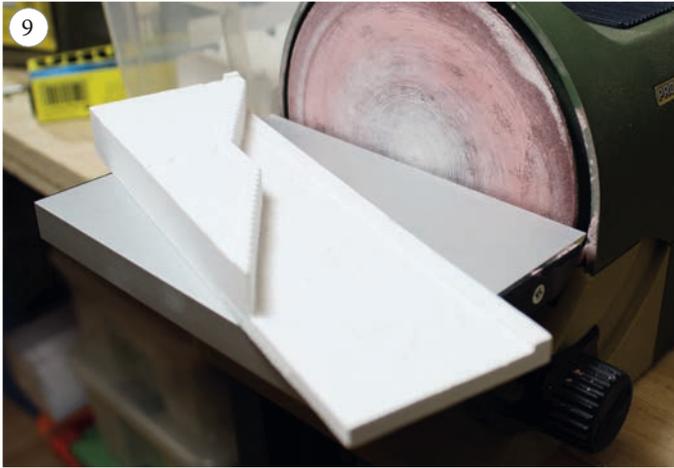
Als Bühne für Modellfotos benötigte ich ein kleines Diorama. Außerdem brauchte ich ein Ausstellungsstück für kleinere Messen. Was lag näher, als das Diorama etwas umfangreicher zu gestalten, so dass es für beide Zwecke verwendbar wäre?

Schon länger warteten in meiner Bastelkiste eine Holzbrücke von Modellbahn-Fridolin, eine Schüttgutrutsche von Vampisol, ein paar gipserne Mauerabgüsse und Wegplatten aus Langmesser-Silikonformen sowie ein Prellbock von Bergswerk auf ihren Einsatz. Vor allem die Rutsche und die

Brücke sollten auf dem Diorama attraktiv in Szene gesetzt werden.

Sieht man die Vampisol-Rutsche auf Anlagen, ist sie oft Bestandteil einer Verladesezene vom Eisenbahnwaggon in einen Lkw. Ich wollte das Motiv genau andersherum darstellen, also dass Laster Schütt-





gut auf die Schiene bringen. Grund dafür war die dazu nötige hohe Rampe, in die die Schüttgutrutsche eingepasst wird. Sie bildet einen Blickfang und sorgt gleichzeitig für einen Abschluss der Szene nach hinten. Damit waren die meisten Elemente auf dem linken Teil des Dioramas festgelegt: ein Durchgangsgleis, ein kleiner Ladeplatz an einem Stumpfgleis mit Rampe sowie eben die Verladeanlage. Des Weiteren eine Treppe als Verbindung zwischen Gleis und Verladeanlage sowie der Betonprellbock, der das Gleisende sichert.

LEICHT UND STABIL

Für den Unterbau des Dioramas wurden Hartschaumplatten verwendet, die für die zu erwartenden Transporte durch eine daruntergeklebte Mdf-Platte zusätzlich verstärkt wurden. Geklebt habe ich mit Tesa rot, der sich wie ein Kontaktkleber verwenden lässt. Längere Trockenzeiten entfallen dadurch, so dass man den Untergrund zügig aufbauen kann. Um mir beim Bau und später beim Fotografieren das Leben etwas zu erleichtern, habe ich das Diorama geteilt: in eine kleinere Brückenhälfte und den größeren Teil mit der Rutsche.

Mit einem Stanley-Cuttermesser und einer Raspel wurde die Landschaft in Form gebracht. Den ganzen krümeligen Abfall kann man problemlos mit dem Staubsauger verschwinden lassen. Abschließend – nachdem die Landschaft die gewünschte Form hatte – wurden Ecken und Kanten durch Abschleifen mit gröberem Sandpapier beseitigt.

GELASERT UND GEGOSSEN

Die Vampisol-Rutsche besteht aus gelaserten Kunststoffteilen für die Schütte sowie drei Mauerteilen aus Dentalgips. Wie immer bei diesem Hersteller erhält man zudem eine vorbildlich gestaltete Bauanleitung sowie etwas Gips zum Verspachteln der Gussteile (Bild 1).

Mit einem Skalpell lassen sich die Stege des Trägerrahmens für die Rutschenteile sauber durchtrennen. Zusammengeklebt werden sie mit Sekundenkleber. Dank der ausführlichen Bauanleitung gelingt der Zusammenbau ohne Probleme (Bilder 2 und 3).

Die könnte es allerdings beim Lackieren geben, da der Kunststoff ziemlich glatt ist. Daher habe ich die Rutsche vor der Grundierung sandgestrahlt. So haftet der Grundierlack viel besser (Bild 4).

Mit unterschiedlichen grünen Acrylfarben von AK Interactive (AK-029 bis AK-034) erhielt die Rutsche eine realistisch wirkende ausgebleicht-grüne Farbgebung.

Dabei habe ich mit den dunklen Tönen begonnen und die größeren Flächen nach und nach mit helleren Farbtönen ausgebleicht. Danach habe ich mit Pulverfarben Rost aufgetragen, bevor das Ganze mit mattem Klarlack fixiert wurde (Bild 5).

HART UND NICHT SAUGEND

Die Betonwand an der Laderampe links und rechts der Rutsche besteht aus Gipsabgüssen aus Silikonformen von Langmesser. Für dieses Projekt wurden die Formen Silfo 012, Silfo 019 und Silfo 023 verwendet. Der Kauf solcher Formen lohnt sich immer dann, wenn man sie öfter benötigt, beispielsweise für den Dioramenbau (Bild 6).

Im Verhältnis von eins zu drei mischt man Wasser und Gips, wobei ich keinen normalen Gips verwende, sondern den deutlich härteren Dentalgips oder Zellan. Letzteres ist eine Keramikgießmasse, die im Künstlerbedarf erhältlich ist. Sie ist doppelt so hart wie Gips. Außerdem saugt Zellan nicht wie Gips die Farbe auf und kann deshalb wesentlich einfacher koloriert werden.

Wichtig ist, den Gips in das Wasser zu geben und nicht umgekehrt. Danach wartet man ein bis zwei Minuten, damit das Wasser in den Gips einziehen kann. Anschließend wird der Gips solange gerührt, bis alle Klumpen verschwunden sind und die Masse eine milchähnliche Konsistenz hat. Besonders ist darauf zu achten, dass beim Rühren keine Luftblasen erzeugt werden. Damit sich auch beim Füllen der Formen möglichst keine Blasen bilden, sollte man die Gipsbrühe sehr sparsam eingießen und den Strahl immer bewegen (Bild 7).

Für die spätere Verarbeitung von Vorteil ist es, wenn alle Gussteile gleich dick sind. Dies erreicht man, wenn man die Formen mit Plexiglasplatten abdeckt und so überflüssiges Material herauspresst (Bild 8).

TREPPENSCHLIFF

Weil es im Langmesser-Sortiment keine passenden Formen für meine Treppe gibt, musste ich mir eine selber anfertigen. Dazu habe ich einen großen Abguss mit einer Schleifmaschine so lange bearbeitet, bis eine Treppe in der richtigen Größe vor mir lag (Bilder 9 und 10). Ebenfalls mit der Schleifmaschine wurden Kanten und Ecken geglättet, bis alle Betonwand-Abgüsse lückenlos nebeneinander passten. Nach einer Stellprobe habe ich die Einzelteile der Wand miteinander verklebt, so dass bei der Montage auf dem Diorama nichts mehr verrutschen konnte (Bild 11).

Von hinten habe ich die Betonwand durch Hartschaumstücke gestützt, die mit dem Heißdrahtschneider von Proxxon zer-

kleinert wurden. Die Feinarbeiten habe ich mit dem Cuttermesser erledigt (Bild 12).

Bemalt wurde die Mauer mit stark verdünnten Farben von Vallejo. Sie wurden in fünf Durchgängen aufgetragen, zwischen denen die Mauer jeweils einen Tag lang Zeit bekam, um wieder zu trocknen. Im ersten Auftrag habe ich Silver Grey 152 als Basisfarbe verwendet, im zweiten Yellow Green 112, um Flechten und Moose darzustellen. Die durch die Korrosion der Armierisen im Beton unvermeidlichen Rostflecken und -spuren entstanden durch Mahagony 139 beziehungsweise Sepia Wash. Schließlich erfolgte noch ein fast Washing mit einer Mischung aus Sepia Wash und Black Wash. Granieren der Kanten mit White Grey 151 schloss die Farbgebung ab.

SICHER TREPPEN STEIGEN

Natürlich benötigten die hohe Betonmauer beidseitig der Rutsche und die Stiege dort hinauf ein Geländer als seitlichen Schutz. Wie schon bei anderen Projekten habe ich dafür das Geländer 6520 von Heki verwendet. Seine Pfosten sind aus Messing geätzt, für die Handläufe liegt ausreichend Messingdraht bei (Bild 13). Mit einer feinen Zange oder mit dem Skalpell werden die Stützen aus der Ätzplatin gelöst. Dann bohrt man eins nach dem anderen Löcher für die Pfosten in die Decksteine der Gipsmauern.

Am einfachsten lässt sich das Geländer montieren, wenn man zunächst nur den ersten und den letzten Pfosten in ihre Bohrlöcher klebt. Dann zieht man mit einer Biegezange den Draht ein und fädelt die restlichen Pfosten darauf. Diese werden anschließend ebenfalls verklebt. Zu guter Letzt verlötet man Draht und Pfosten, was mit der richtigen Temperatur und Flussmittel problemlos gelingt. Natürlich kann auch Sekundenkleber verwendet werden. Wo die Laderutsche ihren Platz finden sollte, wurde natürlich kein Geländer montiert (Bild 14).

Weil bereits lackierte Pfosten und Drähte beim Ineinanderfädeln ohnehin zerkratzt würden, habe ich das Geländer erst nach dem Einbau lackiert. Dazu musste ich das umgebende Gelände großzügig mit Zeitungspapier abdecken, um nichts zu verschmutzen. Verwendet habe ich dieselben Farben wie bei der Laderutsche, auch die Arbeitsweise von dunkel nach hell war gleich (Bilder 15 und 16).

Wie die Landschaft dieses Dioramas begrünt wurde, lesen Sie in der nächsten EJ-Ausgabe. □

Aus Blau mach Grün

**Teure Lokmodelle
umgeben von Billig-
Bewuchs passt nicht
zusammen. Soll
eine Anlage wirken,
muss auch die
Landschaftsgestaltung
stimmen. Selbstbau
hilft, damit die Kosten
fürs Grünzeug nicht ins
Kraut schießen**

VON MANFRED GRÜNIG





Bodendeckermatten sind ein wesentliches Mittel zur naturgetreuen Landschaftsgestaltung. Mit ihnen kann man Kraut und Gebüsch vielfältigster Art nachbilden, so wie es in der Natur überall vorkommt. Die einschlägigen Zubehörerhersteller bieten deshalb auch eine breite Auswahl solcher Matten an. Bei aller Vielfalt haben diese Produkte eines gemeinsam: Sie kosten – denn Bequemlichkeit ist teuer.

Viel Geld lässt sich sparen, wenn man Bodendeckermatten und Büsche selbst her-

stellt. Dazu benötigt man nur wenig Material, etwas Zeit (fürs Trocknen), jedoch praktisch keine Vorkenntnisse.

Ausgangsmaterial ist eine blaue Faser, die in Aquarien und Schwimmbädern zum Filtern des Wassers verwendet wird. Weitere Materialien sind Modellbaukleber, mattbraune Sprühfarbe, Basteldraht in der Stärke 0,35 Millimeter oder dünner, Laubmischungen und Grasfasern in Längen von zwei und sechs Millimetern (Bild 1). Alle sind in meinem Webshop erhältlich (<http://www.modellbaum-manufaktur.de>).

Zur Herstellung einer Bodendeckermatte wird die blaue Faser in luftige Stücke von etwa 20 mal 20 Zentimetern Größe gerupft. In diesem Format lassen sich die Matten später gut be- und verarbeiten. Anschließend lackiert man die Fasern mit Farbe aus der Sprühdose mattbraun (Bild 2). Viel Farbe braucht man nicht, da die Faser sie sehr schnell aufnimmt.

Nach kurzer Trocknungszeit wird die nun braune Matte mit Modellbaukleber eingesprüht (Bild 3) und mit Laub- oder Fasermischung bestreut (Bild 4). Verwendet man





mehrere Laubsorten, lassen sich mit dieser Technik mehrere Matten herstellen, die alle unterschiedliche Pflanzenarten und damit vielfältigen Bewuchs nachbilden, wie er in der Natur die Regel ist (Bild 5).

Dieses Bodendeckervlies kann nach 24 Stunden Trocknungszeit, in kleine Stücke zerrupft oder zerschnitten, für die Land-

schaftsgestaltung verwendet werden. Andere Anwendungen sind der Einsatz als Rankpflanze an Häusern, Mauern oder Felsen sowie zur Belaubung eines Baumrohlings (siehe unten). In beiden Fällen empfiehlt sich zum Verkleben der Alleskleber Flinke Flasche von Uhu, den man dünn aufträgt und dann einen Streifen Vlies locker andrückt.

Besonders attraktive Gestaltungsmöglichkeiten eröffnet die Selbstbau-Methode, wenn man statt oder zusätzlich zu grünem Laubwerk andersfarbiges aufstreut (Bild 6). In kleine Stücke geschnitten, entstehen so eine Rosenhecke entlang der Straße, ein blühender Busch im Vorgarten oder auch eine Blumenrabatte (Bilder 7 bis 9).

-Anzeige -

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

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



WEITERE INFOS ERHALTEN SIE IM
 FACHHANDEL UND AUF UNSERER WEBSITE:

WWW.BRAWA.DE

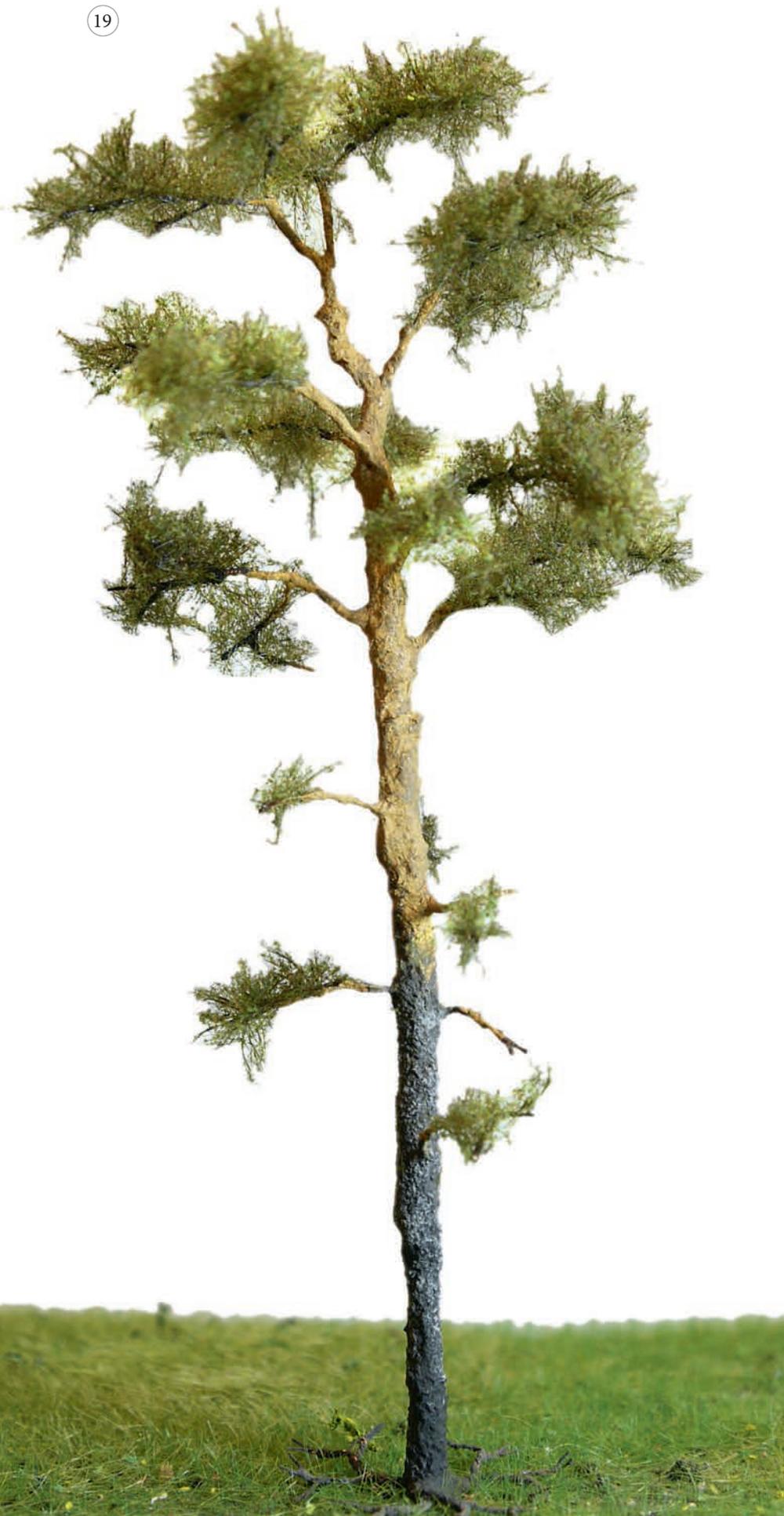


H0: ab 299,90 €
 N: ab 174,90 €*
 HO N



Abb. zeigt H0-Modell (Handmuster)

*Unverbindliche Preisempfehlung



Für einzeln stehende Büsche oder besonders gestutzte Exemplare für Gärten und Parks muss man etwas anders vorgehen. Dann wird die blaue Faser nicht in großen Flächen verarbeitet, sondern zunächst in kleine Stücke gerissen. Die faltet man mittig zusammen und umwickelt ein Ende mit Bastdraht (Bild 10). Anschließend zwickt man den Draht ab und bringt die Buschrohlinge mit einer Schere in die gewünschte Form (Bild 11). Zu dichte Büsche sollten ausgelichtet werden, ebenso sind unterschiedliche Größen sinnvoll. Das Belauben erfolgt wie beschrieben (Bild 12).

Nach dem Lackieren mit Mattbraun kann man einen weiteren Arbeitsschritt einfügen, muss man aber nicht: Die Büsche werden mit sechs Millimeter langen Fasern (Sommergras) beschossen, um noch feinere Verästelung zu erhalten. Dazu besprüht man den braunen Buschrohling mit Modellbaukleber und schießt die Faser elektrostatisch auf (Bilder 13 und 14). Nach dem Trocknen werden die Büsche wie beschrieben fertig belaubt. Die Trocknungsphasen sollten jeweils einen Tag dauern. Im Vergleich mit Artgenossen ohne zusätzliche Elektrostatische-Behandlung haben diese Büsche sichtlich mehr Volumen (Bild 15).

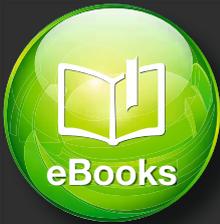
Natürlich macht dieser Aufwand nur Sinn, wenn man 20 oder mehr Büsche auf einmal produziert. Die sind aber auch schnell wieder verbraucht, denn wer mit offenen Augen durch die Natur geht, sieht, an wie vielen Stellen dort solche unscheinbaren Pflanzen wachsen. Wer viele verschiedenfarbige Laubmischungen verwendet, erhält eine reichhaltige Zusammenstellung an Büschen, wie die Natur selbst sie bietet.

Wer Bäume selber fertigt – egal ob mit gekauften Rohlingen oder Eigenbau-Stämmen –, kann das Vlies ebenfalls verwenden, sogar für Nadelgewächse. Dann jedoch sollte man statt Laub mit Hilfe eines Elektrostateräts die Fasermischung „Moorboden“ aufschießen. Das fertige Vlies wird in kleine Stücke geschnitten, die man an den Astenden auflegt (Bilder 16 und 17). Um den Ast gestrichener Alleskleber fixiert das Vlies. Zwar werden viele kleine Stücke Vlies benötigt, doch geht die Arbeit leicht von der Hand. Schon nach kurzer Bastelzeit ist ein Baumrohling fertig behängt (Bild 18). Vor allem Kiefern mit ihren langen und kräftigen Nadeln gelingen durch die Selbstbaumethode deutlich besser als die meisten käuflichen Produkte (Bild 19). □

☛ Bezugsquellen:

Alle aufgeführten Artikel (außer dem Uhu-Kleber) sind im Webshop des Autors erhältlich: www.modellbaum-manufaktur.de

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



eBOOK-ABO PLUS⁺

12 Monatsausgaben + 2 x Modellbahnschule

Ihr Eisenbahn-Journal ist jetzt auch als eBook-Abo erhältlich. Sie erhalten jede Ausgabe am Erscheinungstag bequem in Ihren persönlichen Download-Bereich.*



- » Sie sparen **€ 38,-** gegenüber den gedruckten Ausgaben
- » pünktlich am Erscheinungstag in Ihrem Download-Bereich
- » einheitliche Preise im In- und Ausland
- » keine langen Postlaufzeiten in das Ausland
- » bezahlen Sie bequem per Kreditkarte, auf Rechnung oder mit PayPal
- » geräteunabhängig, überall und jederzeit verfügbar

nur
€ 74,80

12 x Eisenbahn Journal
+ 2 x Modellbahnschule

* Gratis-DVD-Beilagen der Print-Ausgaben können aus technischen Gründen bei dem eBook-Abo leider nicht angeboten werden

UNSERE VGB-MEDIATHEK

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

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

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



www.facebook.de/vgbahn



08141-53481142



ebookabo@vgbahn.de



www.vgbahn.de/ebookabo



Licht-Spiele mit Raffinesse

In der vorigen Ausgabe des Eisenbahn-Journals haben wir gezeigt, wie moderne Beleuchtungssysteme für Modellhäuser funktionieren und welche Gestaltungsmöglichkeiten sie eröffnen. Richtig raffiniert wird das nächtliche Vergnügen aber erst durch eine Steuerelektronik

VON SUSANNE (FOTOS) UND MAIK (TEXT) MÖRITZ



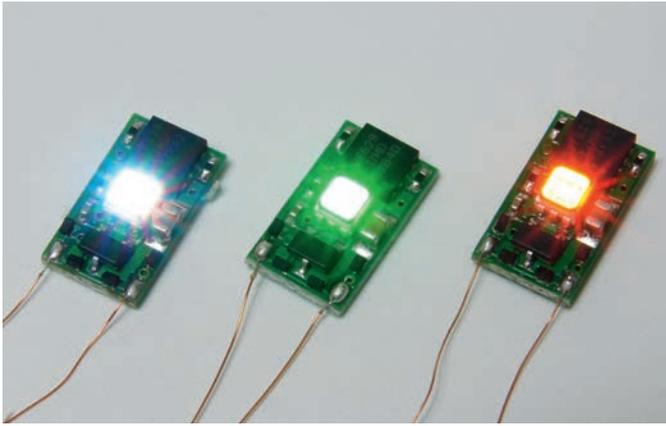
Warm, kalt, neutral – Modellbahn-Licht ist heutzutage ebenso vielfältig wie in der Realität. Raffinierte elektronische Steuerungen nähern die Modellbahn-Nacht weiter der Wirklichkeit an.

Eine stimmungsvolle Beleuchtung kann den Reiz einer Modellbahnanlage deutlich steigern. Lichteffekte mittels Ablauf- und Zufallssteuerungen bringen beim staunenden Betrachter zusätzliche Punkte. Sie sind einfach anzuschließen und kommen meist ohne aufwändige Programmierung aus.

Schon einfache Steuerungen erzeugen verblüffend realistische Effekte. Wenn beispielsweise die Leuchtstofflampen im Treppenhaus beim Einschalten leicht flackern oder blau/rotes Flackern hinter dem Fenster eines Modellhauses auf einen Fernsehabend hindeutet, wirken die beleuchteten Gebäude wesentlich lebendiger. Für solche

einzelnen Lichteffekte reichen meist kleine Elektronikbausteine aus, beispielsweise die kleinen Lichtcomputer von Tams oder die Mini-Lichteffekte von Faller.

Für jeweils 14,79 € bietet der Schwarzwälder Häuselbauer seine kleinen Lichtsteuerungen an. Jedes Modul ist für eine spezielle Verwendung ausgelegt, zum Bei-



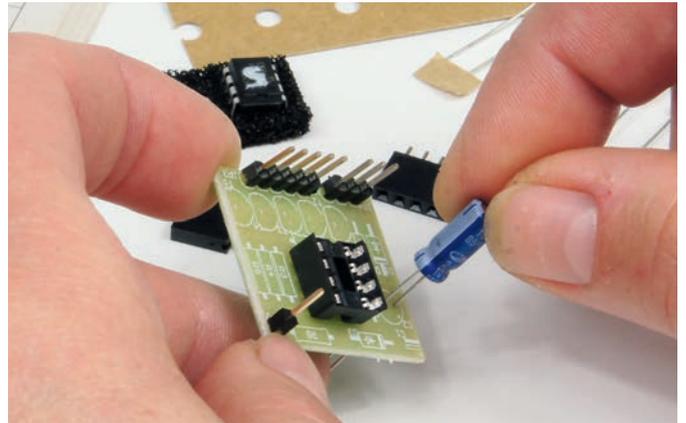
Bei Fallers „Mini-Lichteffekt“ sind die LEDs in Platinen integriert.



Der Faller-Baustein „Mini-Lichteffekt 180695“ harmlos als Kaminfeuer ...



... und als Ursache eines Feuerwehreinsatzes.



Die Lichtsteuerungen von Tams gibt es als Bausatz zum Selberlöten ...



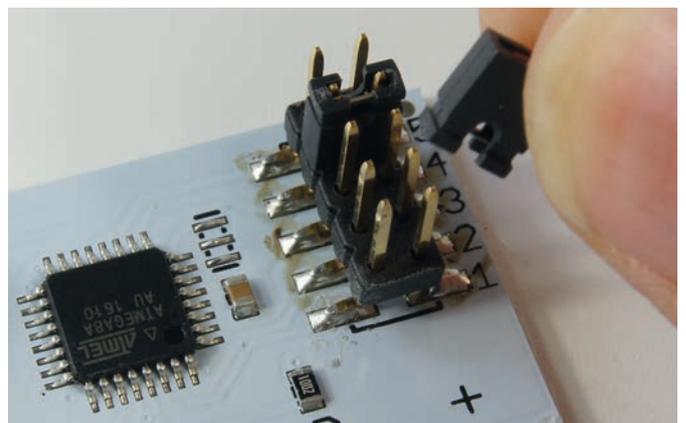
... als montiertes und geprüftes Modul ...



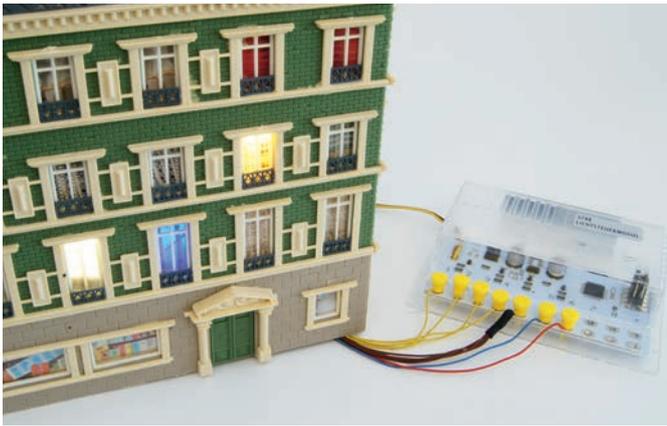
... sowie mit Gehäuse, hier innerhalb eines Gebäudes eingebaut.



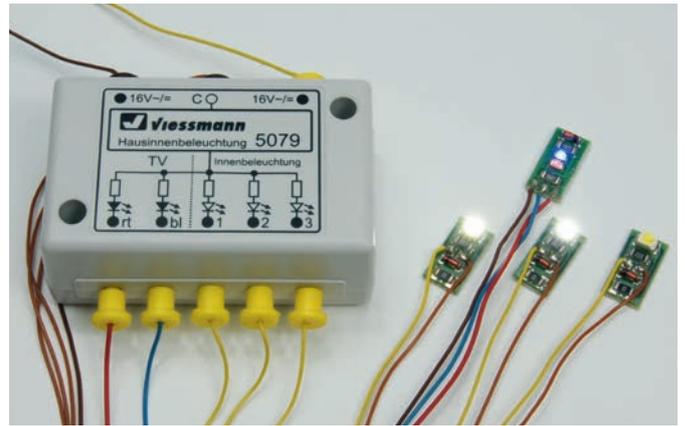
Das Modul 5748 von Busch ermöglicht diverse interessante Lichteffekte.



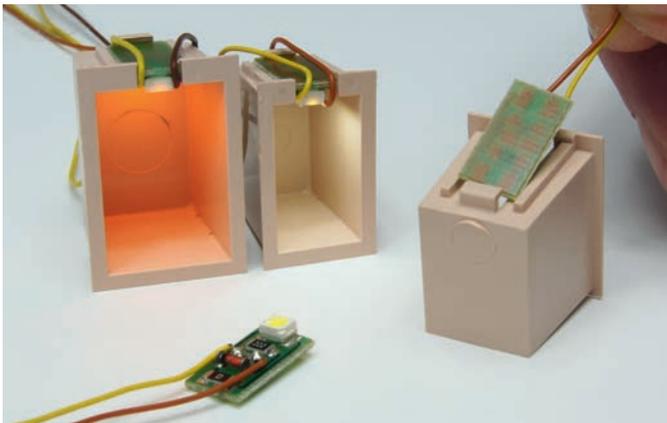
Programmiert wird das Busch-Produkt über Steckbrücken.



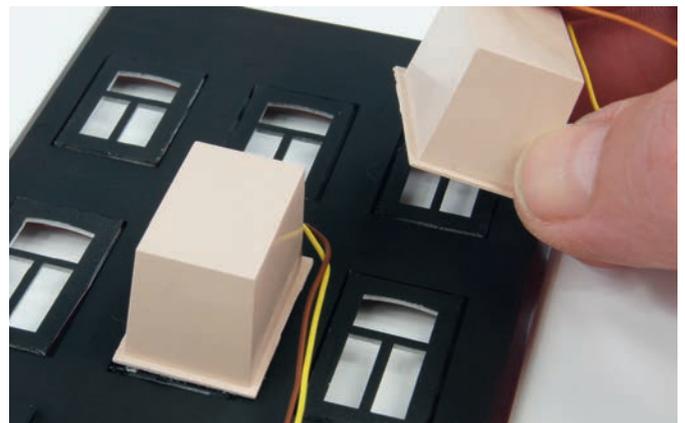
Zur Kühlung sollte das Busch-Modul nicht in Gebäude eingebaut werden.



Viessmanns Set 5079 enthält die Elektronik sowie LEDs und Lichtboxen.



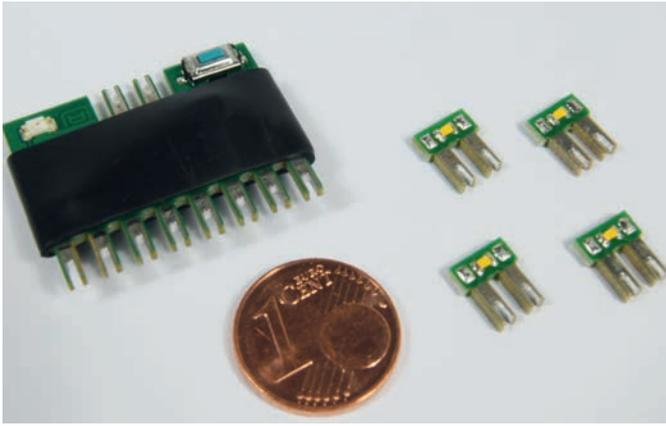
Die LEDs werden in die Lichtboxen gesetzt und sind sofort nutzbar.



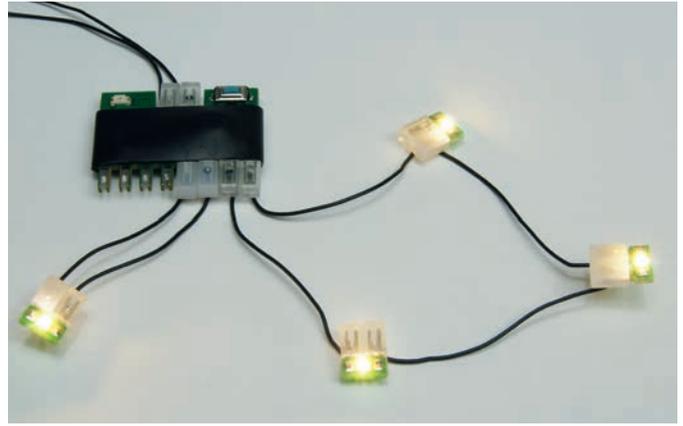
Die Lichtboxen verhindern, dass Licht seitlich und nach hinten ausstrahlt.



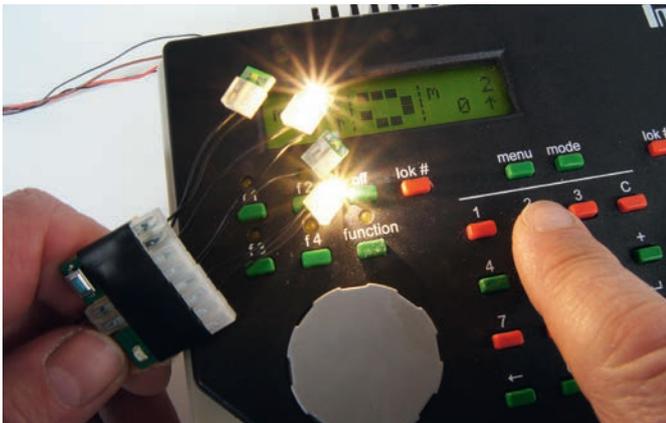
Sooo lange nicht mehr gesehen! Ohne die Laterne an richtiger Stelle fiel diese nette Szene kaum auf.



Uhlenbrocks 67400 ist zwar winzig, aber sehr flexibel einstellbar.



An jedem Ausgang können mehrere LEDs in Reihe geschaltet werden.



Die Uhlenbrock-Lichtsteuerung kann man digital, aber auch analog schalten.



Programmieren lässt sie sich über CVs mit Hilfe einer Digitalzentrale.



Eine flackernde Lampe wird repariert: Lichteffekte sind nicht nur selbst interessant anzusehen, sondern motivieren manchmal auch zu neuen Motiven.

spiel das unterschiedliche Flackern von Leuchtröhren, Feuer oder Fernsehgeräten. Andere Module bilden eine Discobeleuchtung oder den Fotoblitz eines Fotografen nach. Sie werden direkt an den Modellbahntrafo angeschlossen und sind sofort betriebsbereit. Dank der nur 12 x 7 mm großen Platine lassen sich die Mini-Lichteffekte von Faller überall problemlos verstecken. Unser Beispiel zeigt ein offenes Kaminfeuer in einem Stadthaus. Für Feuerschein sorgt das Modul 180695 (Mini-Lichteffekt Brandflackern).

KLEIN UND SCHLAU

Gleich fünf oder sechs Lichtausgänge bringen die Lichtcomputer der Firma Tams mit. Die Module sind in 23 verschiedenen Ausführungen jeweils als Bausatz zum Selberlöten (UVP 9,95 €), als Fertigbaustein (UVP 14,95 €) sowie als LC-Box im Gehäuse (UVP 19,95 €) erhältlich (www.tams-online.de). An jedem Lichtausgang lassen sich Glühlampen oder LEDs mit Vorwiderstand bis maximal 100 mA betreiben – genügend für ein kleines Lichtermeer.

Die Lichteffekte reichen von den auch bei Faller gebotenen über verschiedene Reklame- und Kirmesbeleuchtungen bis zur Ablaufsteuerung eines belebten Hau-

ses. Der dafür verwendbare Lichtcomputer LC-11 ist mit zwei Programmen ausgestattet, die über eine Drahtbrücke am Modul ausgewählt werden. Das erste Programm steuert nach und nach die einzelnen Fenster eines Wohnhauses an und bietet zudem einen eigenen Ausgang zur Simulation eines Fernsehgeräts. Das zweite Steuerprogramm ist für Bürogebäude und Ähnliches gedacht: Erst wird das Licht im Treppenhaus eingeschaltet, dann in den Büroräumen. Nach etwa 15 Minuten verlöschen nacheinander die Lichter in den Büros und das Licht im Treppenhaus wird jeweils kurz eingeschaltet. Beide Programme wiederholen sich nach einer kurzen Pause automatisch.

MULTIFUNKTIONAL

Unter der Artikelnummer 5748 bietet die Firma Busch ein universell einsetzbares Lichtsteuermodul an. An die 16 paarweise geschalteten Ausgänge können LEDs auch ohne Vorwiderstand angeschlossen werden. Pro Ausgang liefert das Modul 10 mA. Über Steckbrücken lassen sich die Lichtfunktionen zentral einstellen. Auch Ampeln, Baustellenblitze, die Warnblinkanlage am Bahnübergang lassen sich mit dem Busch-Produkt steuern. Zum direkten Anschluss bietet Busch LED-Beleuchtungen an



Leuchten nicht immer gleichmäßig: Viessmanns Simulator 5067 ahmt unter Anderem das Flackern von Leuchtstoffröhren beim Einschalten nach.

(5998, im Zweierset 6,99 €), die man direkt anschließen kann. Seinen Strom erhält das Lichtsteuermodul vom Modellbahntrafo (Wechselspannung) oder einem Gleichspannungsnetzteil. Da das Lichtsteuermodul im Dauerbetrieb warm wird, ist für eine gute Luftzirkulation zu sorgen.

Wer für Viessmanns Licht- und Ablaufsteuerung 5079 den Preis von 41,95 € zahlt, erhält neben dem eigentlichen Steuermodul vier Beleuchtungsplatinen mit LEDs sowie zwölf Lichtboxen. Damit lassen sich mehrere Fenster eines Hauses unabhängig voneinander beleuchten. Je ein Ausgang und eine LED-Platine sind dabei für eine TV-Simulation reserviert. Bis zu 24 LED-Platinen (sechs pro Ausgang) können an das Viessmann-Modul angeschlossen werden. Zum Einsatz der Lichtboxen siehe den ersten Teil dieses Beitrags im Novemberheft.

Auch die LED-Effektbeleuchtung 67400 von Uhlenbrock eignet sich für komplette Häuser oder einzelne Fenster. Ihre Steuerelektronik erlaubt an jedem der vier Ausgänge den Anschluss von bis zu fünf LEDs in Reihe. Geliefert wird das Uhlenbrock-Gerät (UVP 21,90 €) mit vier warmweißen LEDs, weitere sind in den Lichtfarben Warmweiß, Weiß, Blau und Rot in Vierersets erhältlich. Ihr Anschluss an das Steuermodul erfolgt durch ein einfaches Steck-

system. Für Analogbetrieb ist ab Werk ein Zufallsgenerator für alle Ausgänge aktiviert.

Eine Besonderheit bei Uhlenbrock ist der eingebaute Decoder für DCC und Motorola. Alle übrigen Systeme benötigen auf digital gesteuerten Modellbahnanlagen einen separaten Decoder zum Ein- und Ausschalten. Im Digitalbetrieb besteht bei Uhlenbrock die Wahl, entweder alle vier Ausgänge über eine Magnetartikeladresse gemeinsam zu schalten oder jedem Ausgang seine eigene Adresse zuzuteilen. Außerdem können an jeden Ausgang mehrere Lichteffekte angeschlossen werden.

Dank des Decoders ist die Uhlenbrock-Steuerung besonders flexibel. Neben zwei Blinkgebern mit einstellbarer Blinkrate stehen Feuersimulation, Schweißlicht und Leuchtstofflampeneffekt zur Auswahl. Die Ausgänge können per Zufallsgenerator oder programmiert gesteuert werden. Dabei umfasst die Ablaufsteuerung 43 Schritte, für die Zeitdauer und geschaltete Ausgänge individuell eingestellt werden können.

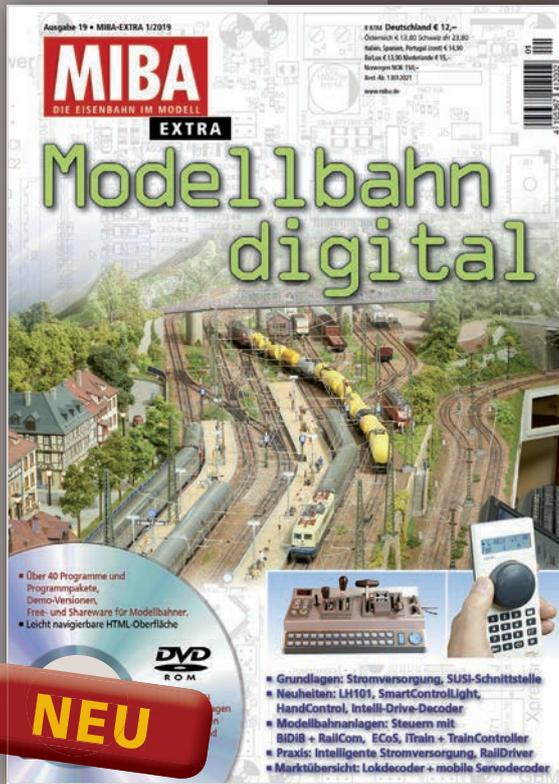
STRASSEN-EFFEKTE

Auch bei Straßenleuchten ermöglicht die elektrische Ansteuerung raffinierte Effekte. So eignet sich der Leuchtstoffröhren-Simulator 5067 von Viessmann (25,95 €) beson-

ders für die Kombination mit Peitschenleuchten: Verbindet man den Schalteingang nur kurz mit Masse, flackern die einzelnen Röhren vorbildgerecht eine Zeit lang, bis sie nach und nach alle strahlen. Dabei ist jedes Zündmuster ein wenig anders. Wird der Eingang nochmals kurz mit Masse verbunden, erlöschen die Lichter.

Verbindet man den Schalteingang dagegen dauerhaft mit Masse, wird an Ausgang 1 eine defekte Leuchtstoffröhre simuliert. Sie flackert in unregelmäßigen Abständen kurz auf, wobei sie mal schnell und mal langsam hell wird.

Das Verhalten von Gaslaternen simuliert dagegen der Lichtcomputer LC-9 „Gaslaternen-Zündmodul“ von Tams (UVP 14,95 € bzw. 19,95 €): Nach dem Einschalten beginnen die Laternen zunächst zu flackern, dann werden sie langsam heller. Nach fünf Sekunden erreichen sie die volle Leuchtkraft. Auch kurzes Flackern durch Schwankungen im Gasdruck ahmt die Elektronik nach. Nach dem Ausschalten glimmen die Laternen knapp zwei Sekunden weiter, bis sie vollends verlöschen. Das Modul ist mit fünf einzelnen Ausgängen mit unterschiedlichen Zündmustern ausgestattet. Jeder Ausgang ist mit ca. 100 mA belastbar und erlaubt daher den parallelen Anschluss von mehreren Leuchten. □



Durchblick im digitalen Dschungel

Die aktuelle Extra-Ausgabe der MIBA-Redaktion stellt zwei digital gesteuerte Anlagen vor: klassisch digital mit EcoS und Train-Controller sowie gesteuert mit BiDiB-Modulen RailCom und iTrain. Weitere Themen sind: Ausbau eines Digital-Start-Sets, Modernisierung durch Antriebs- und Decodertausch und Digitalisierung eines Wendezuges sowie Grundlagen zu SUSI. Marktübersichten ergänzen diese Extra-Ausgabe der MIBA-Redaktion zusammen mit der Gratis-DVD-ROM.

116 Seiten im DIN-A4-Format, mehr als 250 Abbildungen, Klammerheftung, inkl. Begleit-DVD-ROM

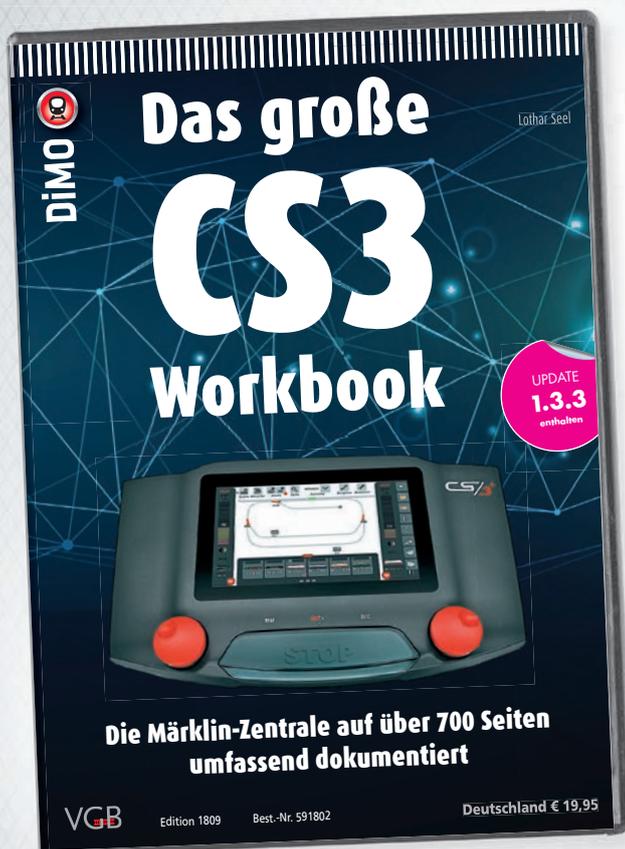
Best.-Nr. 13012022 | € 12,-



www.facebook.de/vgbahn



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



Digitale Modellbahn

www.vgbahn.de/dimo

DIE KOMPLETT-DOKU AUF ÜBER 700 SEITEN:

ALLES ÜBER DIE MÄRKLIN CS3

In seinem großen CS3-Workbook fasst Lothar Seel nicht nur das verstreute Fachwissen zur CS3 und zum Märklin-Digitalsystem zusammen. Das Workbook soll vor allem als Nachschlagewerk und Ratgeber dienen. Anhand einer C-Gleis-Anlage wird Schritt für Schritt erklärt, wie Züge digital fahren und elektronisches Zubehör bedient wird – mit starkem Praxisbezug, da der Autor das Workbook parallel zum Bau seiner Anlage auch für sich selbst als Dokumentation erstellte. Ganz nebenbei enthält das Kompendium eine vollständige Märklin-digital-Produkttour mit Stand vom August 2018 – inklusive Übersichten und Tabellen zu alle digitalen Informationen und Adresseinstellungen. Ein umfangreiches Stichwortverzeichnis führt bei auftretenden Fragen direkt zur Problemlösung. Der Ausdruck einzelner Seiten oder auch des Gesamtwerks ist jederzeit möglich, ebenso die Volltextsuche im gesamten Workbook.

CD-ROM mit über 750 Seiten pdf-Dokumentation für alle Computer mit pdf-Lesesoftware » **Best.-Nr. 591802 · € 19,95**

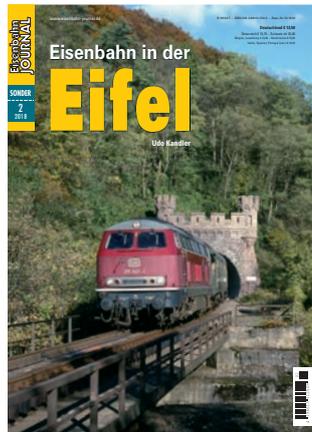
Als eBook-Download unter www.vgbahn.de/ebook » **Best.-Nr. 591802-e · € 17,45**

LESERPOST

Betr. EJ Sonderheft 2/2018 „Eisenbahn in der Eifel“

Das Heft gefällt mir sehr gut. Mir sind allerdings ein paar Fehler bei den Fotos aufgefallen. (...)

1. Das Foto auf Seite 6/7 von Herr Säuberlich:



Dieses Foto kann nicht bei Blankenheim (Wald) aufgenommen worden sein. Ich wohne in Blankenheimerdorf und kenne die Umgebung sehr gut.

Die P 10

rollt zwar durch das Urfttal, allerdings müsste das Foto bei Urft (Steinfeld) entstanden sein. Mehrere Hinweise sprechen dafür: Im Hintergrund sieht man am Ende des Zuges eine unbewaldete Geländestruktur. Hierbei handelt es sich um die Urftschleife bei Gut Neuwerk. Das Gut selbst ist im Ansatz über dem Führerstand der 39 229 zu erahnen. Auch die Wegesituation spricht für Urft und gegen Blankenheim (Wald).

2. Foto mit einer preußischen T 14 bei Dümpelfeld von 1935: Dieses Foto (...) müsste auf der Ei-

felquerbahn zwischen Hohenfels und Betteldorf aufgenommen worden sein. Dafür sprechen die weitläufige Landschaft, die Vulkankuppen im Hintergrund sowie die Straße im Vordergrund (heutige B 410). Alex Oeliger, Blankenheim



Betr. EJ 8/2018 „Die Aufholjagd der Bundesbahn“

Eine kleine Korrektur zu „Tempo und Rekorde“: Der aktuelle Schienen-Geschwindigkeitsrekord der SNCF beträgt nicht „nur“ 515,3 km/h, sondern seit 2007 574,8 km/h. Ehre, wem Ehre gebührt. Und wo wir gerade bei den Franzosen sind: So innovativ der Schnellverkehr der DB zur IVA 1965 auch war, es handelte sich dabei – wie erwähnt – um Sonderzüge. Den ersten tatsächlichen 200-km/h-Regelverkehr in Europa führte ab 1967 die SNCF mit den Planzügen „Le Capitole“ zwischen Paris und Toulouse durch.

Udo Schneider, per Mail



Ihre Majestät

Druckbild aus dem 1. bis 3. Teil der Regenerzeitung 1933 des Dampflokvereins Neumarkts-Witzling, festgehalten mit einer Leica-Kamera aus dem Jahr 1930 auf Schwarzweißpapier.

Während der Regenerzeitung 1933 des Dampflokvereins Neumarkts-Witzling, festgehalten mit einer Leica-Kamera aus dem Jahr 1930 auf Schwarzweißpapier.

Betr. EJ 9/2018 „Ihre Majestät“ und „Momente“

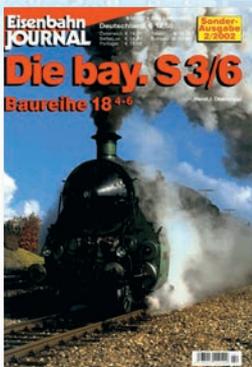
Nur wenige Artikel im Eisenbahn-Journal haben mich emotional so berührt wie die zwei Geschichten um die Leica von 1936. Einfach wunderbar, wie der Autor das Fotografieren mit analogen Kameras in Erinnerung ruft. Genau so war es, als man maximal 36 „Schuss“ hatte, die man überlegt einsetzen musste, um berechtigte Hoffnung hegen zu können, dass nach einer Warte-Woche für die Entwicklung im Labor ausreichend zufriedenstellende Dias oder Abzüge in der Abholttüte lägen. Für Handyknipser ist der Umgang mit Blenden- und Verschlusszeiteinstellungen völlig unbekannt, ebenso die Kunst, in der Dunkelkammer Filme selbst zu entwickeln und Abzüge herzustellen. Dabei weiß keiner, ob digitale Datenträger ihre Informationen auch nur im Entferntesten so lange bewahren können wie das gute alte Fotopapier.

Karl Gichtler, per Mail



JETZT ZUM KENNENLERNEN! Unsere digitalen Bibliotheken

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



EISENBAHN JOURNAL
Die bay. S3/6

Best.-Nr. 530202-e
für je €6,99

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

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



neu +++ neu

VGB MEDIATHEK

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

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

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



Kompetenz aus Leidenschaft. Magazine, Bücher, DVDs, Kalender
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck · Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



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

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

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

77948 Friesenheim

Blaulichtmodelle
FEUER1.de

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

86199 Augsburg

AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH

Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW

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

Diese Anzeige kostet nur

€ 13,- pro Ausgabe

Infos unter Tel.: 081 41/53481-153
Fax: 081 41/53481-150
e-mail: anzeigen@vgbahn.de

94161 Ruderting bei Passau

MODELLBAHNHAUS
Rocktäschel GdB

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

Neues für Ihre **EISENBAHN-BIBLIOTHEK**

NEU



Plettenberger Kleinbahn

Auf Schiene und Straße

Eine der schönsten deutschen Kleinbahnen

Die Geschichte dieses interessanten lokalen Verkehrsunternehmens, das bis zur Stilllegung in den 1960er-Jahren noch Kastendampfloks einsetzte, wird in dem neuen Buch von Wolf Dietrich Groote umfassend dargestellt. Auf 256 Seiten mit rund 626 vielfach bisher unveröffentlichten Abbildungen werden sowohl der Betrieb der meterspurigen Bahn wie auch der Omnibus- und Straßengüterverkehr ausführlich dokumentiert.

272 Seiten, gebunden mit Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm,
mit 626 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581808 | € 49,95



Die Plettenberger Kleinbahn in bewegten Bildern

Eine DVD mit einmaligen Filmszenen dieser längst verschwundenen Kleinbahnherrlichkeit. Tolle Geschichten zu den heute noch vorhandenen Relikten wie der Lok „Plettenberg“ runden diesen Film ab.



Laufzeit ca. 60 Minuten
Best.-Nr. 3031 | € 22,95

Paket Best.-Nr. 5/2018: Buch + DVD | € 59,95



www.facebook.de/vgbahn

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

Verkäufe Dies + Das

N-Anlage in U-Form digital, 2-gl. Hauptstrecke + Umfahrung + SB. 15 Peco-Weichen, 8 Formsignale, alles mit Servos. Bilder und weitere Infos: kg.borchert@web.de.

58 Heki Steuermodule 9110, 9115, 9127, 9129, 9130, 9132, 9156, 9157 + Bild- und Funktionsbausteine für Heki-Gleisbildstellwerk 1150 Stck. zu verkaufen, einzeln oder gesamt. Liste Tel.: 0041/71/6220337, E-Mail: ytic.europa@gmail.com.

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert

LGB-Anlagenauflösung: 11 Tfz. (analog), 18 Wagen, Gleismaterial. TT-Sammlungsauflösung: 40 Tfz. (analog), 76 Wagen in 3 Kibri-Wandvitrinen. Info und Fotos/Liste unter: geripre@t-online.de.

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Einmalige Gelgenheit! Spur Z
Hobbyauflösung. 2 Anlagen in hochwertigen Möbeln, vom Schreiner angefertigt, eingebaut, hinter Glas, nicht verstaubt. 1x Winter mit 10 Zügen, 1x SBB Sommer mit 8 Zügen, mit oder ohne Rollmaterial. Keine Baustelle, komplett fertig, mit Schreibtisch ums Eck. 2 Schaukästen 100 x 60 cm mit 25 m Gleis. Vitrine mit Gleise + Drehscheibe + Regal, alles in gleichem Holzdekor, also ein komplettes Zimmer. Alles hier zu beschreiben würde den Rahmen sprengen. Handy 01745910220 in 73540 Heubach, Tel.: 07173/8264. Bilder + Maße per E-Mail: lindner.didi@web.de.

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

www.lok-doc-wevering.de

Generator von englischer Dampflok Marke J. Stone London, Tachograf Bronze von französischer SNCF-Dampflok mit Warnpfeife, Marke Ateliers Naucanson Paris. Beide pro Stück € 250,-. Kollektion Eisenbahn-Petroleumlampen, hauptsächlich englisch. Preis nach Vereinbarung. Tel. Holland: 0031/527/201923, E-Mail: m.j.brinksma@kpnmail.nl.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Modellbahnen in allen Spurweiten www.modellbahn-weber.com

Profi H0 – Modellbahnanlage: Ca. 25 qm groß und von einem Modellbau-fachmann gebaut. Faller-Car-System, Oberleitungen, H0e-Bahn, Seilbahn usw. NP: € 120.000,-, Preis: VB. Tel.: 0251/624444.

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

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

www.modellbau-chocholaty.de

Auflösung einer Modellbau-Anlage (Gleichstrom). Die Anlage ist ca. 4 x 3 m. Verkauft Peco Gleismaterial, Weichen, Antriebe, Signale usw. Es ist auch neues Gleismaterial dabei (nicht eingebaut). Auch eine große Anzahl an Figuren und Ausstattungsmaterial ist noch vorhanden. Preis auf Anfrage. Kontakt: Heim, Tel.: 089/879384 oder heim-walter@web.de.

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

Württembergischer Nebenbahnzug Spur IIm (Nagol-Altensteig), Lok TS3 Nr. 9, inkl. 2 Wagen Nr. 31 + 32, Epoche I, (VB) € 4.200,-. Hochwertiges Metall, Handarbeitsmodell, Analogbetrieb. Tel.: 030/4111166.

Spur-0-Bausatz Gebauer 03 = 1.300,-; FM-Gebauer 4-achs. Schwertransp.-Wg. = € 300,-; Bausatz Gebauer/Dingler 50 = € 1.350,-; FM-Fulgurex 64 = € 1.850,-. M. Behr, Tel.: 03304/253171.

LGB-Anlagenauflösung: Starter-Sets, Einzelfahrzeuge, Gleise, Figuren, Gebäude (aus Bausätzen sowie z.T. aufwändige Eigenbauten). Bitte fordern Sie eine detaillierte Liste inkl. Fotos an, jeweile@web.de.

Spur 1, KM1, BR 010503-1 DR, Boxpok, Bw Pasewalk, Art.-Nr. 100157, spitze Rauchkammer, wunderschöne Lok. Tel.: 0170/2873205.

Verkaufe gegen Gebot: Märklin Spur 1 Lok BR T9³, Art. 55910, Württemberg grün, wenig gelaufen. Länderwagen-set Epoche 1, Art. 58312, ungelaufen. Tel.: 09831/9432.

www.spur-0.de

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

Verkaufe 0e Kleinserienmodelle, Loks und Wagen in 1:45. E-Mail: lutz.haberditzl@vodafone.de. Tel.: 030/6743453.

US Spur 0 Bw Anlage zerlegbar 5,10 (6,80) x 2,10 m auf 90 cm reduz. 80 cm Drehscheibe, 15 Abgänge, 3 Zufahrten, 6 Anlagengebäude, Anlage zu 90% fertig. Tel.: 0043/2782/82018, herberthadek@gmx.at.

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.Modellbau-Gloekner.de

Komplette schöne H0-Roco-Gleisanlage, 120 x 200 cm, 16 elek. Weichen, 12 Lok mit 25 div. Wagen, alles im besten Zustand mit Bahnhöfen und Häusern. VB: € 1200,-. Tel.: 089/1410990.

www.carocar.com

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

Privater H0 Nachlass-Verkauf: Loks Sondermodelle, Raritäten, Waggons, Gleise, Gebäude, Zubehör usw., fast alles neu, Bilder-Info, Kontakt: www.modellbahn-verkauf.de, Tel.: 02932/33884.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahn-pietsch.com

Einzel- oder Komplettverkauf (stark rabattiert) von Trix-, Roco-, Fleischmann-, Liliput-H0-Fahrzeugen 2L-DC und 2-DCC, Funktionsmodellen, Fertiggebäuden, Lkw, Pkw, aus Altersgründen. Liste (1,-) sendet Link, Zalfenstr. 16, 41352 Korschenbroich. Tel.: 02161/641724 (auch AB).

www.suchundfind-stuttgart.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

Fleischmann H0 Loks, Waggons, Zubehör, Modellgleis. Privatverkauf zur Verkl. meines Bestandes. Info Liste und Bedingungen über E-Mail siegbertdahmen98@gmail.com oder 01575/9326616 oder #dülkener trödelhaus bruchweg (Facebook).

BEMO-Modelle fertig zugerüstet! rm-modellbahn.de/zurüstservice

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahn-kepler.de

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

www.modellbahnritzer.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.modelltom.com

www.modelltechnik-ziegler.de

www.moba-tech.de

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

www.augsburger-lokschuppen.de

www.mbs-dd.com

www.modelleisenbahn.com

Gleichstrom-Loks u. Wagen (Roco, Fleischm. u. andere), Zubehör, Liste gegen Rückumschlag € 0,85 oder per E-Mail. Michael Forsbach, Luxemburger Str. 374, 50937 Köln. mi.fors@nexgo.de.

www.jbmodellbahnservice.de

www.zuz-modellbahn.com

Verk. H0 2L= Roco Ae 6/6, Elok DR BR 140 grün, ÖBB Elok BR1110 rot, je € 85 zzgl. Vers. Aufenthalts- u. Gerätew., 4 Niederbordw. DB 2-achs. € 35 zzgl. Vers. Piko Doppelstockgliederzug, 5-tlg. € 300 zzgl. Vers. Brawa NC BR 216 € 80 + Vers. 0175/1682651.

www.koelner-modell-manufaktur.de

Verkaufe Märklin H0 Museumswagen von 1987 bis 2018, 1987 2x, 32 Stück, 2 Museumsloks BR 80 33043 + BR 78 83307 digital, 8 Museumssonderwg. 48676 4x, 46842 4x, 6- und 2-achsige, Preisvorstellung € 1000,-. Tel.: 07231/51242.

www.Modellbahnen-Berlin.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.puerner.de

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin Z, Mini Club, 1:220, Modellbahnsammlung. Auflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden. Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

Kleinanzeigencoupon anfordern unter Tel.: 08141 / 53481-152, Fax: 08141 / 53481-150.

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

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-kepler.de

Gleise Peco-H0-Code 75, 110 Flexgleise, 45 Weichen, Peco-W.-Antriebe bzw. Conrad-W.-motoren von abgebauter Anlage. Restbestände Sommerfeldt. Bei Abholung (Raum Ulm) für € 200,- abzugeben. Anfrage Tel.: 01525/1506802.

www.modellbahnservice-dr.de

Verk. Roco 8x 10030 je € 7,50; 30x Kuppl. 40270 je € 0,60; 3x Lenz LS150 je € 27,-; 120 Stck. Bügelkupplungen neu H0 je € 0,50. A. Ebersbach, Tel.: 0162/2760325.

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

Verkäufe Literatur, Video, DVD

Moderne Eisenbahn/Eisenbahnmagazin Heft 1/1963 bis Heft 12/1995 nur komplett abzugeben. Selbstabholung (Gewicht) in 06667 Weissenfels. Kohlsche, Tel.: 03443/3419223.

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

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.

www.bahnundbuch.de

Bibliotheksauflösung: über 300 Titel EB-Literatur von 1920 bis in die Gegenwart namhafter Verlage aus D, A u. CH. Viel Schmalspurliteratur, Baureihen- u. Streckenbeschreibungen. Dazu ein Konvolut mit über 100 Broschüren u. informellen Schriften. Bitte per Mail oder tel. Listen anfordern: info@modellbau-monert.de, Tel.: 035975/80521.

www.modellbahn-kepler.de

Moderne Eisenbahn/Eisenbahnmagazin Heft 1/1963 bis Heft 12/2011 mit Messesonderheften, teils in Sammelmappen, nur komplett abzugeben bei Selbstabholung (Gewicht) in 06667 Weissenfels. W. Kohlsche, Tel.: 03443/3419223.

Gesuche Dies + Das

Historische Wertpapiere, alte Aktien, Anleihen, Anteilscheine von deutschen Klein- u. Privatbahnen kauft privater DB-Beamter zu Höchstpreisen, besonders um 1800 und 1900 Jahrhundert. Zahle für seltene Stücke € 500,- und mehr. 04103/89829.

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 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

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

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.

Billier-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Billier 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 Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413

oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

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

Suche Zahnradlok 975 Honau-Lichtenstein von Schnabel und Westmodell. Tel.: 07667/9113803.

Suche unverglaste H0-Modellautos der Fa. Roco-Peetzy, wie Henschel Tieflader/Langholz Anhänger, Magirus FW-Leiterwagen, Ford Koffler Anhängerzug. Keine Militärmodelle! Modelle wurden ca. 1962 auch in der DDR verkauft. R. Rost, Tel.: 03621/705235.

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

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.

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

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

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. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

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

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

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.

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

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

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

Spur N: Suche Pkw Kleintransporter und Lkw mit Beleuchtung. Tel.: 0172/5640422.

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/HO, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

www.vgbahn.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@modellbahnerfstadt.eu.

Gesuche Fotos + Bilder

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

Sonstiges

Suche Interessierte, die Interesse an der Gründung eines Stammtisches „Reichsbahn Ost“ im Raum Dortmund/Bochum haben. Zwanglose Treffen mit Austausch von Informationen und Ideen ggf. Unternehmungen und gemeinsamen Fahrten im Bereich Vorbild und Modell. Bei Interesse bitte Mail an: markus.engelberg41@gmail.com.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

WER HAT ZEIT und Lust, mit und bei mir eine größere Modellbahn-Anlage zu bauen? Märklin H0, K-Gleis, Digital, ca. 12 qm. Raum Bergisch Gladbach / Leverkusen / Köln. Bezahlung nach Vereinbarung. Tel.: 02202/81634 (abends).

www.puerner.de

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

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

www.menzels-lokschuppen.de

Modellbahnausstellung des MBBK Backnang-Heiningen am 09./16./30.12.2018. Öffnungszeiten von 10–16 Uhr, Tübingerstr. 25, in 71522 BK-Heiningen. Info-Tel.: 07195/580418. Am 14.02.2019 Jubiläumsausstellung 10 Jahre Modellbahner Backnang e.V.

www.modellbahnen-berlin.de

Urlaub, Reisen, Touristik

Romantische FERIENWOHNUNG an der Bahnlinie in Brandenburg, www.die-bahnwarter.de.

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

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

Eisenbahnromantik Mallorca: Orangen-Finca mit Pool im Tal von Soller. Tel.: 02732/2221, www.schoe-neferien.info.

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

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

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

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

Börsen, Auktionen, Märkte

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

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

www.modellbahnboerse-berlin.de
24.11./29.12.: 08056 Zwickau, Stadthalle. 08.12.: 01069 Dresden, Alte Mensa. 09.12.: 09009 Chemnitz, Stadthalle. 16.12.: 08529 Plauen, Festhalle. Jeweils von 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

Besuchen Sie uns

**30.01.–03.02.19
Intern. Spielwarenmesse
in Nürnberg**

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges • Börsen

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

25.11.18 + 24.02.19: Britzer Modellbahn- und Spielzeugbörse, von 10–13 Uhr, im Gemeinschaftshaus am Lichtenrader Damm 198–212, 12305 Berlin, Eingang Barnetstr. Info unter Tel. 030/6858650 (ab 20 Uhr).

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

02.12.: Börse des Modell-Auto-Club Franken e.V., 10–14 Uhr, im Arvena Park Hotel, Görlitzer Str. 51, 90473 Nürnberg. Eintritt frei! Info-Tel.: 0911/555658, udo.koestler@mac-franken.de, www.mac-franken.de

02.12.: Modelleisenbahn- und Autobörse, 10–16 Uhr, Stadthalle, Dillingen/Saar. www.eisenbahnfreunde-dillingen.de

02.12.: **Berliner Spielzeugbörse**, 10–14 Uhr, Loewe-Saal, Ludwig Loewe-Höfen, Wiebestr. 42, 10553 Berlin-Moabit. 030/7842346, 0173/3882000.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse. 02.12.: Bad Hersfeld, Stadthalle, Wittastr. 5. 08.12.: Erfurt, Alte Par-teischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. 09.12.: Kassel/Vellmar, Mehr-zweckhalle Frommershausen, Pfad-wiese 10. 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

08.12.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16 Uhr, 82383 Hohenpeißenberg, Haus der Vereine, Nordstr. 3. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

08.12.: Modellbahnausstellung und Börse, 10–16 Uhr, Sankt Georg Halle in 73479 Ellwangen-Schrezheim. Info: www.mefe-ellwangen.de oder 07961/54101.

08.12.: Tauschbörse für Eisenbahn, Modellauto, Spielzeug, 9–16 Uhr, Oberschwabenhalle, 88212 Ravensburg. Info-Tel.: 0751/42485. www.eisenbahnfreunde-rv.de

08.12.2018 bis 24.02.2019: Blechbahnräume. Deutschlands größte mobile Spur-S-Ausstellung histor. Modelleisenb. aus 9 Ländern, ca. 1000 Modelle u. 3 Anl. ca. 1959, viele Eigenb., im Brandenburg. Textilmuseum, 03149 Forst. Tel.: 03562/97356.

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

09.12.: Modell- und Eisenbahnbörse, ab 10 Uhr, in der Dr.-Maria-Probst-Halle, Am Friedhof, 97535 Wasserlosen. Info: info@msg-hammelburg.de.

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

27.12.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr, 87484 Nesselwang, Alpstizhalle, Von-Lingg-Str. 30. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

27.01.2019: Modellbahn- und Spielzeugbörse, 10–15 Uhr, in 88696 Owingen, kultur/O, Mühlenstr. 10. Info: Linzgaubörsen, Tel.: 07557/719.

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

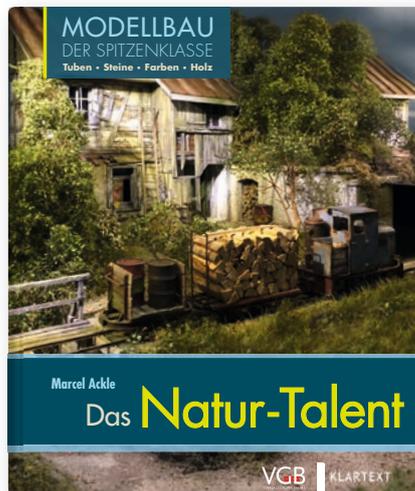
FÜR PERFEKTIONISTEN

Modellbau als Kunst

– Marcel Ackle –

Marcel Ackle betreibt Modellbau von einem anderen Stern. In diesem Buch zeigt er, wie seine einzigartigen Dioramen, seine Gebäudemodelle und Landschaftsminiaturen entstehen. Am Anfang steht die ausgetüftelte Planung. Bei Wanderungen in der Natur entdeckt er seine Anregungen für die Nachbildung der Vegetation und lässt sich für den Nachbau seiner Gebäude inspirieren. Dort sammelt er auch einen bedeutenden Teil seines Baumaterials. Die Eisenbahn, die stets in Form einer lautstarken Feldbahn durch die Schaustücke tuckert, steht zwar nicht im Mittelpunkt seines Schaffens, aber sie darf als belebendes Element nicht fehlen. Geduld, ein sagenhaftes Gespür für Farben und ganz viel Talent machen aus dem sympathischen Schweizer einen Modellbauer der Extraklasse. Bis zu 1000 Arbeitsstunden stecken in jedem seiner kleinen Meisterwerke – wer genau hinsieht, glaubt dies sofort.

192 Seiten, 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 550 Abbildungen
Best.-Nr. 581801 | € 39,95



Bäume und mehr
finden Sie in unserem Shop:
MODELBahn-SCHILDHAUER
Würzburger Str.81
01187 Dresden
Tel: 0351 27979215
www.mbs-dd.com

30 Jahre 1988 - 2018
KLUB
www.modellbahnschildhauer.de

Böttcher Modellbahntechnik
Modelleisenbahnen und Zubehör
Landschaftsgestaltung
Gleisbettungen
Ladegutprofile
Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher
Am Hechtenfeld 9 • 86568 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2859960 • Fax: 08443-2859962
Info@boettcher-modellbahntechnik.de
www.boettcher-modellbahntechnik.de

Gebäudemodelle, Dioramen, Anlagenbau, Zubehör
PL 95-100 Zglerz 1 P.O. BOX 41 Tel./Fax 004942 716 81 60
Kirche Pinnow HO/09/91
Dorfkirche Rapsahagen HO/09/02
NEU 2018
www.stange.pl

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

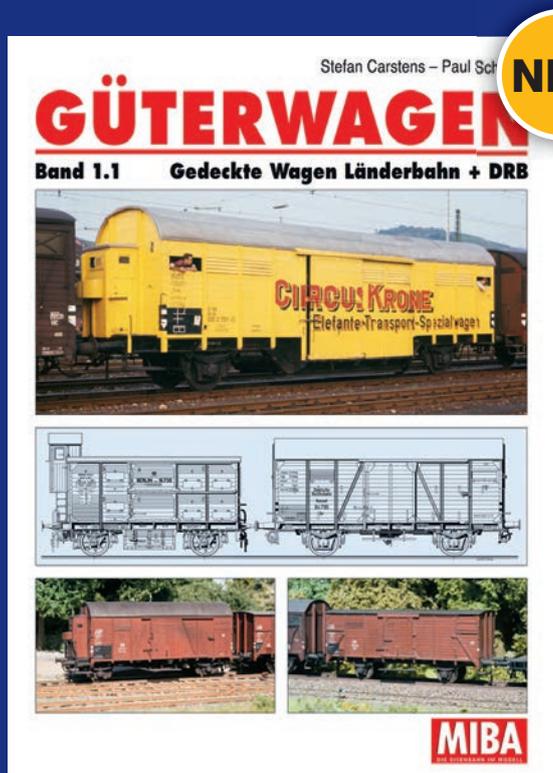
Haben Sie einen speziellen Anlagenwunsch?
Dann könnte dies hier die richtige Adresse für Sie sein:
Modellbahn-Anlagenbau
J. Brandl
Fronfischer-gasse 6
93333 Neustadt
Tel.: 0 94 45 / 83 93 oder 410
Fax: 0 94 45 / 2 19 48



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

Güterwagen-Klassiker in Neuausgabe

Das Warten hat ein Ende



Vor 30 Jahren stellte Stefan Carstens das Manuskript für „Güterwagen Band 1“ über gedeckte Wagen fertig. Ein Standardwerk der Eisenbahnliteratur, das seit geraumer Zeit vergriffen ist. Aber nicht mehr lange, denn im Oktober 2018 erscheint die zweiteilige Neuausgabe dieses Klassikers. „Güterwagen Band 1.1“ beinhaltet alle von den Länder- und Staatsbahnen sowie der Deutschen Reichsbahn bis 1945 beschafften gedeckten Wagen sowie die nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland verbliebenen Fremdwagen. Vorgestellt werden zudem über 50 Modelle aus verschiedenen Entwicklungsjahrzehnten, die namhafte Modellbauer verbessert haben.

208 Seiten, Format 21,8 x 29,7 cm, Hardcover-Einband, mit über 600 Fotos und 157 detaillierten Typenzeichnungen

Best.-Nr. 15088144 | 45,-



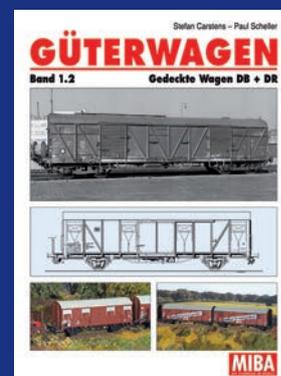
Ein sinnvolles und lange erwartetes „Update“,
ich räume schon mal Platz im Bücherregal frei ...
Herr Woditsch aus Rosengarten
www.vgbahn.de/testleser

Angenehm übersichtlich gestaltet. Sehr gute Mischung
aus Vorbild- und Modellinformationen. Klasse, dass es
Zeichnungen mit Maßangaben gibt!
Herr Schuster aus Gütersloh
www.vgbahn.de/testleser

„Güterwagen Band 1.2“ folgt im Frühjahr 2019 und stellt alle gedeckten Güterwagenbauarten vor, die die Eisenbahnen in den Besatzungszonen bzw. die DB und DR nach 1945 beschafft haben, sowie alle Wagen, die man bei beiden Bahnverwaltungen aus Vorkriegswagen umbaute, modernisierte und rekonstruierte. Plus mehr als 35 Modelle von umgebauten oder farblich nachbehandelten Güterwagen der DB und DR.

192 Seiten, Format 21,8 x 29,7 cm, Hardcover-Einband, mit ca. 550 Fotos und 135 detaillierten Typenzeichnungen

Best.-Nr. 15088145 | 40,-



Erscheint im Frühjahr 2019



Noch Fragen zu Güterwagen? Unser 480-Seiten-Lexikon beantwortet sie!

520 Beschreibungen aller Güterwagen- und Tiefladewagen-Bauarten, die seit 1994 im Bestand der DB AG sowie von DB Cargo, Railion und DB Schenker Rail waren oder sind – mit vielen bislang unveröffentlichten Fotos, allen wesentlichen technischen Daten und Eigenschaften, Wagennummernbereichen und Bestandszahlen, Infos zu häufigen Drehgestelltypen und Anschriften an Güterwagen.

480 Seiten im Format 17 x 24 cm, Hardcovereinband, 900 Farbfotos

Best.-Nr. 15088128 | nur € 49,95



Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 081 41/5 34 81-0, Fax 081 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de



www.facebook.de/vgbahn

VORSCHAU JANUAR



VORBILD

Vor 25 Jahren

DB und DR werden zur DB AG

Wintereinbruch

Wenn die Kälte kommt

Dampfhistorie

BR 78 bei der Bundesbahn, Folge 2

MODELL

Dioramenporträt

Als die Winter noch weiß waren: Schneetraum und Traum-Schnee in Epoche IV

Basteln für Anspruchsvolle

Gammelige Regenfallrohre von Nouaillier

Neues Modell

V 200 der DR von Piko

EJ 1/19 erscheint am 19. Dezember 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, Björn Ludwig,

Reiner Müller, Hendrik Bloem, Fritz Wolff,

Guy van Meroye, Gerard Tombroek, Jürgen Pfeiffer,

Arnold Humer, Manfred Grünig, Susanne und Maik Möriz

Redaktionssekretariat

Claudia Klausnitzer (-227), Tanja Baranowski (-202)



Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck

Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung

Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner

Verlagsleitung

Thomas Hilge

Anzeigenleitung

Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout

Evelyn Freimann (-152)

Vertrieb und Auftragsannahme

Petra Schwarzendorfer (-105), Angelika Höfer (-104)

Marketing

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

Außendienst, Messen

Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Vertrieb Pressegrosso und Bahnhofsbuchhandel

MZV GmbH & Co. KG,

Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,

Postfach 12.32, 85702 Unterschleißheim,

Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo-Service

FUNKE direkt GmbH & Co. KG,

Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,

Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

Erscheinungsweise und Bezug

Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80

Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)

Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit

gekündigt werden.

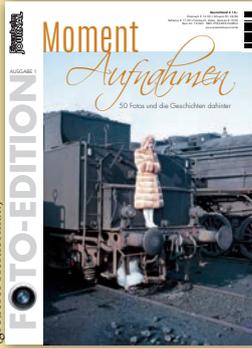
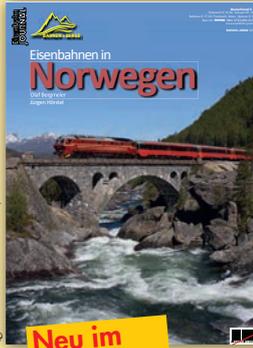
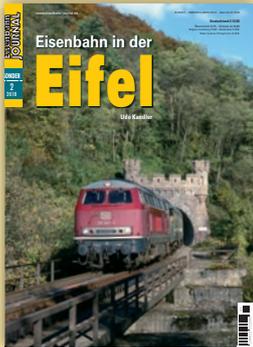
Bildbearbeitung

Fotolito Varesco, Südtirol

Druck

Vogel-Druck, Würzburg

EISENBAHN-JOURNAL-SONDERAUSGABEN



Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. 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. 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. Generell stellen Leserbriefe die Meinung der jeweiligen Verfasser da, entsprechen aber nicht zwangsläufig auch der Meinung der Redaktion. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28 vom 1.1.2018. Gerichtsstand: Fürstfeldbruck.

ISSN 0720-051X 44. Jahrgang

www.donnerbuechse.com

Frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr 2019 wünschen wir unseren Kunden, Handelspartnern und allen Mitbewerbern!

**Ihr Donnerbüchsen Team
F. Halsig, E. Helm, M. Simon**



Neuwaren-Geschäft: 0221 / 121 654 - Gebrauchtwaren-Geschäft: 0221 / 37 999 008
info@donnerbuechse.com - Vogteistr. 18 - 50670 Köln - 5 Kundenparkplätze

Öffnungszeiten:

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

© Bild Vollmer

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-



PIKO

PIKO SmartControl^{light} – der ideale Einstieg in die digitale Modellbahnwelt



Übersichtliches Display

Bis zu 20 Loks gleichzeitig
individuell steuerbar

Ergonomischer
Handregler

Einfache
Bedienbarkeit



Scannen Sie den
nebenstehenden
QR-Code für weitere
Informationen.



Entdecken Sie das PIKO SmartControl^{light} System
einzeln oder als Teil unserer preiswerten Start-Sets!



59004 SmartControl^{light} Start-Set DB AG Güterzug BR 185 mit 3 Wagen Ep. VI 229,99 €*



* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis