

Mit
DVD
Film in Vollversion

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

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

Februar
2019



Mitmachen, wählen, gewinnen!
Ihre Top-Neuheiten 2018



Mit Preisen im Wert von 5000 Euro



E 94 bei der DR

Das unverwüstliche „Eisenschwein“

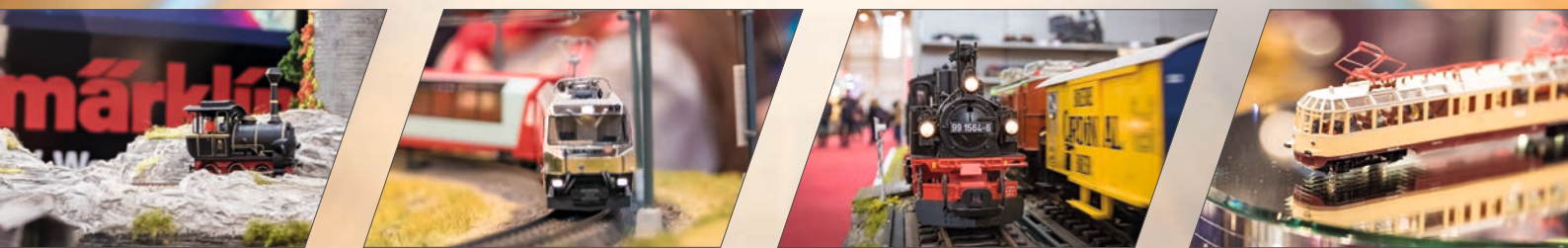
Dampf Baureihe 96 | H0-Anlage „Saubähnchen“ | Modellauto Bellingrods Laster

FASZINATION MODELLBAHN

AB 2019 IN
MANNHEIM

*Internationale Messe für
Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör*

15.-17. März 2019
MAIMARKTHALLE
MANNHEIM



Öffnungszeiten: Freitag – Sonntag: 9.00–17.00 Uhr

Neuheiten des Jahres, erstmals öffentlich präsentiert! • Internationaler Treffpunkt der Modellbahner
• Spezialisten vor Ort • Liebe zum Detail • Nostalgie und Moderne • Begeisterte Familien • Leuchtende
Kinderaugen • Extravagante Modellbahn-Anlagen • Alle Spuren • Alle Größen • **Herzlich Willkommen.**

www.faszination-modellbahn.com



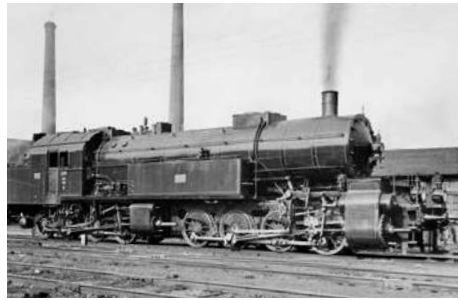
facebook.com/FaszinationModellbahn



youtu.be/4b-imu1mW5o



16 E 94 BEI DER DR



28 MALLET-GIGANTEN FÜR DIE FRANKENWALDBAHN

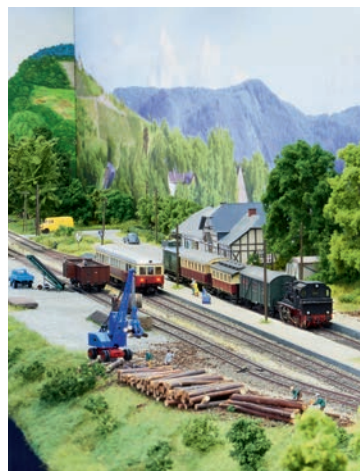


34

SCHIFFSMOTOREN
AUF DER SCHIENE:
KÜBLER KANN DAS,
DIE DB NICHT



54 ANLAGE ELVA IM DIENST DER FORSCHUNG



62 H0-ANLAGE MOSEL-„SAUFBÄHNCHEN“



82 LKW-MODELL FÜR EPOCHE 2: BELLINGRODTS LASTER

2 - 2019

VORBILD

4 Bild des Monats

Zwei Tage schaufeln

12 Hans-Dieter Jahr | Aus meinem Archiv

Winterträume

16 E 94 bei der DR

Das unverwüstliche „Eisenschwein“

26 Momente

Mit der Bahn zur Ampel

28 Baureihe 96

Mallet-Giganten für die Frankenwaldbahn

34 Schwertransporte

Wenn Schiffsmotoren *nicht* schwimmen

38 Frankfurt a. Main – Limburg a.d. Lahn

Die Bahn im goldenen Grund

47 Galerie

Bilder von Udo Kandler

MODELL

54 Antiverspätungsanlage ELVA

Im Dienst der Forschung

60 Neues Top-Modell

Baureihe 65 in H0 von Märklin

62 H0-Anlage Mosel-„Saufbähnchen“

Im Mittelpunkt

72 Neue Viessmann-Formsignale

Drunter ohne

76 Anlagengestaltung

Hölzerne Brücken

82 Lkw-Modell für Epoche 2

Bellingrodts kleiner Laster

88 Beladungstipp

Resteverwertung

90 Goldenes Gleis

Mitmachen, wählen, gewinnen!

RUBRIKEN

6 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

56 Neuheiten

Modelle des Monats

99 Messe-Vorschau und Leser-Post

100 Fachhändler

102 Mini-Markt & Börse

106 Vorschau und Impressum

TITEL: Lange Zeit unentbehrlich:
E 94 bei der DR (Lobstädt, 1988).
FOTO: R. LÜDERITZ



Zwei Tage schaufeln

Auf der Strecke Neustadt (Waldnaab) – Eslarn blieb die 64 270 im Januar 1963 mit einem Personenzug im Schnee stecken. Die Lokalbahnlok 98 1032 (Baujahr 1932) sollte helfen, fuhr sich aber selbst im Schnee fest. Bundeswehrsoldaten benötigten zwei Tage, um die Loks auszuschaufeln.

FOTO: WALTHER ZEITLER/ARCHIV EJ



KEOLIS/EUROBAHN

Retro-Ersatzverkehr auf der Natobahn

Unfallschäden an einigen Planfahrzeugen (nach Angaben des Betreibers fielen zeitweilig 20 Prozent der Fahrzeuge unfallbedingt aus) sowie krankheitsbedingte Ausfälle der eigenen Lokführer sorgen bei der Eurobahn derzeit auf dem Nordast der Linie RE 78 Bielefeld – Nienburg für ein Ku-

riosum, das so manches Eisenbahnerherz höher schlagen lassen dürfte: Die Centralbahn aus Basel bedient die Strecke zwischen Nienburg und Minden (Natobahn) bis auf Weiteres im Auftrag der Eurobahn mit einer Garnitur wie aus Bundesbahn-Zeiten. Neben der blauen 110 278 (führt

in Richtung Minden) kommt die blau-beigefarbene Bügelfalte 110 383 (führt in Richtung Nienburg) mit vier passend lackierten Personenwagen im Sandwich auf der Strecke zum Einsatz.

Die Eurobahn rechnet damit, dass Ende Januar mit der Rückkehr des ET 4.03 in den Planbetrieb, wieder mit unternehmenseigenen Fahrzeugen gefahren werden kann. Bis dahin fährt die von der Centralbahn angemietete Garnitur weiterhin wochentags im Zweistundentakt zwischen Minden und Nienburg. *red*



Reisen wie in der Epoche IV: Blick in einen der Centralbahn-Wagen. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Links: Am 30. November 2018 führt 110 278 den RE 78-Ersatzzug nach Minden, hier bei Leese. FOTO: YANNICK KRUSE

LEIPZIG-ENGELSDORF

Ausrangiert

Neben zahlreichen prominenten Änderungen brachte der Fahrplanwechsel im Dezember 2018 eher unbemerkt auch das Ende des traditionsreichen Güterbahnhofs Leipzig-Engelsdorf mitsamt des be-

nachbarten Bahnbetriebwerks. Mit der Inbetriebnahme von Europas modernster Zugbildungsanlage in Halle im Juni 2018 war zugleich das Ende der beiden Rangierbahnhöfe Leipzig-Engelsdorf und Dres-

den-Friedrichstadt besiegelt. Nach einer letzten mehrmonatigen Gnadenfrist wurde der Betrieb in der alten Leipziger Zugbildungsanlage nun am 8. Dezember 2018 endgültig eingestellt. *red*



Oben: Ein Plakat schmückte am 8. Dezember 2018 den letzten in Leipzig-Engelsdorf rangierten Wagen. FOTO: FRANK BÖHME

Im Februar 2017 prägten noch die Güterzugloks der Baureihe 155 das Bild im Bw Leipzig-Engelsdorf. FOTO: STEFAN KARKOWSKI



Nachdem die DB AG zum Fahrplanwechsel 2017 alle Triebzüge der Baureihe 605 abstellte, übernahm DB Systemtechnik zum 1. September 2018 die beiden Fahrzeuge 605 017 und 019. Die Züge sollen im Rahmen des europäischen Forschungsförderprogramms „Shift2Rail“ als Versuchsträger dienen. Neben der Aufschrift „Advanced train lab“ erhielten die Züge auch einen neuen, schwarzen Zierstreifen. 605 017 ist seit November 2018 als erster Zug der Baureihe wieder einsatzbereit, 605 019 soll in Kürze folgen. Am 20. Dezember 2018 kam 605 017 für umfangreiche Testfahrten ins Erzgebirge.

FOTO: FELIX SERAPHIN



Seit Sommer 2017 ist 218 191, die ehemalige Schlepplok der S-Bahn Stuttgart, im Besitz von Manuel Zimmermann Eisenbahndienstleistungen (MZE) aus Hellenhahn. Nach einer umfassenden Aufarbeitung präsentierte sich die 1973 bei Krupp gebaute Maschine am 26. November 2018 in Aschaffenburg noch in den verkehrsroten Grundfarben der DB AG, aber bereits mit dem Firmenlogo des neuen Eigentümers.

FOTO: BERND KELLER

Seit November 2018 ist mit 120 201 ein erstes Exemplar der Baureihe 120 in Privatbesitz. Die Lok wurde 1987 als 120 116 an die DB geliefert, 2007 wurde sie für den Einsatz vor dem Hanse-Express Hamburg – Rostock zur 120.2 umgebaut. Der neue Eigentümer, die Nürnberger Leasing, setzt die Lok derzeit für die Bahnlogistik 24 GmbH aus Dresden ein. FOTO: HELMUT SANGMEISTER



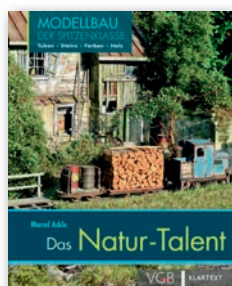


Seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 ist Gera erstmals seit zwölf Jahren wieder an das Fernverkehrsnetz der DB AG angeschlossen. Drei tägliche Zugpaare verbinden die Stadt im Osten Thüringens nun täglich mit den Verkehrsknoten Köln, Düsseldorf und Kassel-Wilhelmshöhe. Bis nach Gotha beförderte am Eröffnungstag 245 023 den IC 2152 nach Düsseldorf, hier bei Jena. Für die Einsätze auf der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ wurde zudem die Niebüll 245 027 nach Leipzig überstellt. FOTO: ALEXANDER HERTEL

LESEN – SEHEN – HÖREN

Modellbaukunst

„Der Eisenbahn-Erbauer muß in erster Linie ein Künstler seyn“: So oder ähnlich beschrieb der österreichische Ingenieur Carl Ritter von Ghega (1802-1860) seine Berufung und schuf damit unter anderem die weltbekannte Semmeringbahn, ein Kunstwerk schienengebundener Reisekultur. Die Modellbahner und -bauer, die in der zweiten Hälfte dieser Zeitschrift traditionell „zum Zuge“ kommen, sind zu einem großen Teil ebenfalls Künstler, die den Zauber der großen Eisenbahn miniaturisieren und ihr Augenmerk und ihr Geschick vor allem den Details und Kleinigkeiten widmen, also prinzipiell dem Wichtigsten. Denn der nackte Aufbau einer Startpackung ist noch keine Modellbahn, geschweige denn Kunst. Zu einem wahr-



ren Künstler in diesem Genre hat sich auch der Schweizer Marcel Ackle entwickelt, heute 62-jährig und dank seiner Profession als Architekt sehr dicht an seiner Leidenschaft zum beherzten und detailverliebten Nachbau in miniature angesiedelt. Modellbauer ist er seit seinem achten Lebensjahr und als Autodidakt hat er sein Talent im Laufe der Zeit so entwickelt und verfeinert, dass seine Werke (meist in Form von überschaubaren Dioramen) mittlerweile Gegenstand vielbeachteter Ausstellungen und anderer Veröffentlichungen sind. Jetzt hat das Natur-Talent ein gleichnamiges Buch herausgebracht, das den Werdegang und die Krone seiner Arbeit auf über 200 Seiten und mit über 850 Abbildungen beschreibt. Ein beachtliches Druckwerk nicht für den

Zeitschriftenstapel, sondern für den Bücherschrank, das auf Augenhöhe mit seinen Arbeiten steht. Und diese mögen mit ihrer kompromisslosen Leidenschaft zur frappeierenden Detailtreue nicht nur Modellbauer, sondern ganz „normale“ Menschen zu begeistern, wie es die Reaktionen der (nicht nur männlichen) Besucher seiner Ausstellungen beweisen. Auch dieses Buch ist eine Ausstellung, denn hier wird mehrheitlich eines seiner Meisterwerke, eine kleine Feldbahn-Welt namens „Chnollenbahn“ im Maßstab 1:22,5 sowohl in der Entstehung als auch in der absolut fotorealistischen Endfertigung vorgestellt. Insbesondere die großformatigen Photographien der jeweiligen Gebäude- und Bahnobjekte einschließlich ihrer pittoresken Ausschnitte lassen den Betrachter angesichts perfekt kopierter Alterungsspuren und handwerklich sensationell umgesetzter Individualität und

Patina nahezu ungläubig zweifeln, ob es sich hier tatsächlich um die Ablichtung einer von Menschenhand geschaffenen verkleinerten Kopie des Originals handelt. Unsereins nennt so etwas auch „High-End-Modellbau“, andere benennen es noch zutreffender sowie gleichwohl populär und final einfach als Kunst. Ja, der Eisenbahn-Erbauer muss in erster Linie ein Künstler sein – dies und noch viel mehr beweist Marcel Ackle mit seiner in Buchform gegossenen Modellbau-Chronik. Und als Schweizer nährt er den Verdacht, dass aus seinem Land nicht nur die besten Uhren, die beste Schokolade oder die beste große Eisenbahn, sondern neben dem Matterhorn auch der Gipfel des Modellbaus kommt ... JS

Marcel Ackle: Das Natur-Talent. Klartext Verlag, Essen und Verlagsgruppe Bahn, Fürstfeldbruck 2018. 208 Seiten, 851 Farbabbildungen, 12 Zeichnungen, Schutzumschlag, Format 25 x 30 cm, gebunden. 39,95 Euro.

Mehr als ein Jahr nachdem Railpool große Bestände der Baureihen 151 und 155 von der DB AG übernahm, erstrahlt nun mit 155 138 eine Lok dieser Baureihe in den Farben des Münchner Lokvermieters. Am 5. Dezember 2018 war die attraktive Maschine vor einem Hilfszug bei Schkortleben zu beobachten.

FOTO: HELMUT SANGMEISTER



Während die DB AG-Tochter RBH dieser Tage ihre letzten Exemplare der Baureihe 151 ausmusterte und durch Loks der Baureihe 145 ersetzte, erleben die schweren Sechschser derzeit bei anderen Betreibern eine bescheidene Renaissance: Seit November 2018 ist die attraktiv gestaltete 151 161 für die Saar Rail aus Völklingen unterwegs. Beim neuen Betreiber ergänzt die Lok die bisher vorrangig aus Diesellokomotiven der Baureihen 1261 (Voith Gravita) bestehende Flotte. Die Aufnahme entstand auf der Überführungsfahrt von Dessau nach Völklingen bei Hohenthurm am 5. November 2018. FOTO: JENS MITTWOCH

– ANZEIGE –

*Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.*

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

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

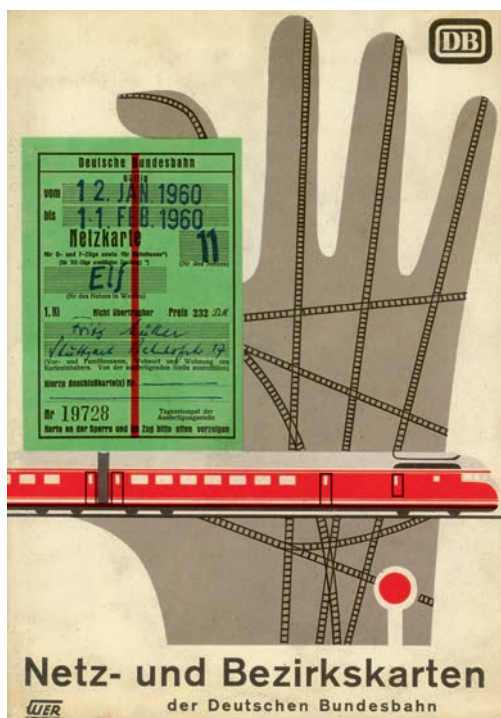
Wir bieten ein angenehmes Arbeitsumfeld und ein gutes Betriebsklima mit einem homogenen Team in einem kontinuierlich wachsenden Unternehmen sowie eine leistungsbezogene, faire außertarifliche Bezahlung und weitere Nebenleistungen.

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Wir verbinden Bayern.

Februar 1959: An Das Bundesverkehrsministerium genehmigt die Stilllegung der 13,5 Kilometer langen Strecke Beuerberg – Bichl (Bundesbahndirektion München); der Gesamtverkehr wird ein Vierteljahr später zum 31. Mai eingestellt + + + Beim Bw Friedrichshafen wird der zweiachsige Elektrotriebwagen ET 184 41 ausgemustert und dient fortan (bis 1962) ohne seine elektrische Ausrüstung als Behelfsturmwagen + + + Die heute beim Technik Museum Sinsheim befindliche 41 113 wird vom Bw Bremerhaven-Geestemünde zum Bw Hannover Hgbf umbeheimatet + + + Beim Bw Heilbronn endet der



Februar 1969: Die DB führt neue Netzkarten ein.

mit nur rund vier Jahren kurzzeitige Einsatz von drei Maschinen der Baureihe V 36

Februar 1969: Am 17. des Monats prallen bei Ullersricht (Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab) die 01 081 und 01 173 vor dem Interzonenzug D 145 München – Dresden mit einem mit 22.000 Liter Heizöl beladenen Tanklastler zusammen, der eine geschlossene Schranke durchbrochen hatte. Beide Lokomotiven, der erste Wagen, ein Bahnwärterhaus und der Lkw geraten sofort in Brand, wobei das Personal der Vorspannlokomotive 01 081 getötet und fünf weitere Personen zum Teil schwer verletzt werden + + + Die DB bietet erstmals Vierteljahresnetzkarten an, außerdem gibt es jetzt auch Wochenkarten für die erste Wagenklasse + + + Mit 110 510 wird die letzte Maschine der Baureihe 110 an die DB ausgeliefert + + + In Frank-

furt am Main werden die „Transfracht“ sowie die „Kombi-Verkehr“ für Container- und Huckepack-Verkehre gegründet

Februar 1979: Mit 111 138 wird die 2400. elektrische Lokomotive der DB in Dienst gestellt. Insgesamt sind bislang geliefert worden: 149 Loks der BR 103, 410 Loks der BR 110/112, 122 Loks der BR 111, 879 Loks der BR 139/140, 451 Loks der BR 141, 194 Loks der BR 150, 170 Loks der BR 151, 25 Loks der BR 181.2 + + + In Düsseldorf werden die neuen S-Bahn-Züge Rhein-Ruhr vorgestellt, die aus Wendezugseinheiten mit BR 111 bestehen und auf der Strecke Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf in die Betriebserprobung gehen + + + Bei der Historischen Eisenbahn Frankfurt am Main e. V. (HE) wird der Museumsverkehr aufgenommen

burger Wald-Eisenbahn und wird dort zur Beförderung schwerer Stahlzüge auf der Relation Hanekenfähr – Paderborn eingesetzt

Februar 1999: Am Wandersmann-Tunnel der in Bau befindlichen Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main, der auch die örtliche Ein- und Ausfädelung des Streckenastes nach Wiesbaden darstellt, wird



Februar 1979: Mit 111 138 (hier in Oberwesel) stellt die Deutsche Bundesbahn ihre 2400. Elektrolokomotive in Dienst.

Februar 1989: Ein Jahr vor der deutschen Wiedervereinigung beantwortet die Bundesregierung eine Kleine Anfrage der SPD zu Verbesserungen des Bahnverkehrs mit Berlin (West) und der DDR + + + Die DB erhöht ihre Fahrpreise um durchschnittlich 2,44 Prozent + + + Nach der Druckertüchtigung von insgesamt 160 Intercity-Wagen wird die Höchstgeschwindigkeit für IC-Züge auf der Neubaustrecke Hannover – Würzburg auf 180 km/h erhöht + + + Die V 30 der Hersfelder Kreisbahn (ex DB V 320 001 bzw. ab 1968 232 001) wechselt zur Teuto-

der symbolische Tunnelanschlag gefeiert + + + Zwischen Dresden und Decin (Tschechien) wird im Rahmen von „Integrationstests“ das länderübergreifende Zusammenwirken des neuen Elektronischen Buchfahrplans mit anderen Komponenten (Fahrzeuge, Strecke) untersucht

Februar 2009: Aus der DB-Güterverkehrssparte „Railion Deutschland AG“ wird „DB Schenker Rail Deutschland AG“ + + + Nach Erwerb durch das Unternehmen „Rail 4U“ wird 194 580 zur Aufarbeitung nach Des-

sau überführt (später Umbenennung und Lackierung als 194 178, nach Rangierunfall Juni 2013 in Münchsmünster aktuell in Abstellung) + + + Im Zusammenhang mit Planungen für Mehrzweckabteile in zukünftigen ICE-Zügen gibt die DB ihren jahrelangen grundsätzlichen Widerstand gegen eine Fahrradmitnahme im ICE auf



Februar 1999: Die Bauarbeiten am Wandersmann-Tunnel der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main beginnen, hier Tag des offenen Tunnels.

Auto-Kult

für die Modellbahn



Autos sind die größte Konkurrenz der Bahn – und doch geht es nicht ohne sie. Zahlreiche Automobilhersteller sorgen seit den Wirtschaftswunderjahren für eine riesige Typenvielfalt und schufen etliche Kultobjekte. Viele davon sind heute im Maßstab 1:87 erhältlich. Entsprechende Modelle auszuwählen, mit Nummernschildern, Fahrer und leichten Betriebsspuren zu versehen, kann ein Hobby im Hobby werden. Aber manchmal braucht es noch weitere Handarbeit, um aus einem handelsüblichen, schachelfrischen Gefährt ein rundum gelungenes Modell für den Anlageneinsatz zu machen. Diese Sonderausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion zeigt, mit welchen Tricks sich Modelle vorbildgerecht altern lassen, wie und womit Lkws beladen werden, wie mit individuellen Beschriftungen ganz besondere Fahrzeuge entstehen und vieles mehr rund um den Straßenverkehr auf der Anlage.

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

Best.-Nr. 681901 | 15,–



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



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



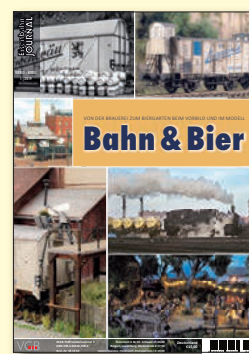
Auf dem Lande
Dörfliche und ländliche Szenen
auf der Anlage
Best.-Nr. 681704 • € 15,–



Küchentisch-Basteleien
Modellbau in der
„fliegenden Werkstatt“
Best.-Nr. 681802 • € 15,–



Anlagenpläne für RocoLine
Ds Gleissystem im Einsatz
Best.-Nr. 681803 • € 15,–



Bahn & Bier
Von der Brauerei zum Biergarten
beim Vorbild und im Modell
Best.-Nr. 681804 • € 15,–



HANS-DIETER JAHR | AUS MEINEM FOTO-ARCHIV

Winterträume

Wenn man sich durch alte Eisenbahnfotos durchträumt, stellt man fest, dass im Winter die wenigsten Fotos entstanden sind. Kein Wunder, kaum ein früherer Eisenbahnfreund war ein militanter „Fan“; draußen war es kalt, außer in wenigen Gegenden war kein sicherer Schnee zu erwarten, und meist war es trüb, wolkig grau und die Lichtverhältnisse für die damaligen Filme oftmals unterirdisch. Fotografierte man dennoch, so waren die dunklen Flächen im Film, gerade bei Dampfloks, total pixelig. Ein gutes Beispiel dafür ist das Bild der 001 202, den die Kamera an einem dunklen Januartag 1971 erwischte hat.

Heute kann man das mit der digitalen Fotografie technisch alles viel besser. Aber auch schöner? Eher nicht, denn das, was einen alten Eisenbahnnarren, der in seiner Kindheit noch die Maedel-Bücher verschlungen hat, noch heute fasziniert, gibt es nicht mehr: Das Flair und die Vielfalt der alten Eisenbahn vor vierzig, fünfzig oder sechzig Jahren sind Geschichte. Notdürftig wiederbelebt in vielen, wohlorganisierten Plandampfaktionen und Sonderfahrten lebt manchmal noch ein Nachhall der großen Bahnzeiten nach. Aber das schmeckt ein bisschen wie Ravioli aus der Dose. Wer wie der Autor Hobbykoch ist, weiß, was damit gemeint ist, denn gerade das Drumherum und die

Ein knackig kalter Januartag 1971. 001 202 donnert mit Schnellzug die Schiefe Ebene herauf. Die dünne Schneedecke bringt einen Hauch Freundlichkeit zwischen graubrauner Landschaft und bleigrauem Himmel. Doch wenn man denn schon da war, hat man auch abgedrückt. Und für diesen Dampfpilz hat es sich doch auch gelohnt, oder?

Handarbeit fehlen, und das war doch das Salz in der Suppe der Eisenbahnliebhaberei: Telegrafmasten, riesige Schlusslaternen, Weihnachtsbäume auf den Bahnsteigen, überall nette oder auch strenge, aber immer kompetente Bedienstete und nicht zu vergessen die Reisekultur in den alten Wagen. Wie schön war das doch, wenn man im Winter in einen überheizten AByse einsteigen konnte, der Abteilgenosse friedlich eine wohlduftende Pfeife schmauchte und man langsam vom Rhythmus der Schienenstöße und dem heimeligen Knacken der Dampfheizung vor den beschlagenen Fenstern eindämmerte. Man fühlte sich wohl und geborgen, vor der Unbill der Außenwelt behü-

tet, und so hätte man endlos weiterreisen können. Da war's eigentlich egal, ob es draußen relativ warm und regnerisch oder verschneit und knackig kalt war.

Nicht so beim Fotografieren, da brauchte man schon Sonnenschein, um die Loks auszuleuchten, aber der ist im Winter eher rar. Und so sind viele Fotografen und so auch der Autor meist zuhause geblieben und haben auf die warme und sonnigere Jahreszeit gewartet. Zudem ist es ja in den dunklen Monaten eben sehr lange genau so und die Zeit für „vernünftige“ Aufnahmen eher kurz bemessen.

Aber die kalte Jahreszeit hat einen riesigen Vorteil: Nur dann gibt es diese einmalige Dampfentwicklung, weil selbiger gar keine Zeit hat, einmal aus dem Schornstein ausgestoßen sich flugs in unsichtbares Gas zu verwandeln, was ihm, je nach Luftdruck, erst über 13 oder 14 Grad Außentemperatur gelingt. Nun kommt der Autor auch noch aus einer Gegend, die bei 160 Metern Höhe über dem Meeresspiegel nicht gerade für Schnee bekannt ist. Wenn wir mal einen hal-

Winter ist Abschied wie Aufbruch und kann mitunter auch eine schöne, leuchtende Zeit sein, wie hier am 4. Januar 1964 mit einer 38er vor Eilzug in Biessenhofen auf der Allgäubahn (unten). Stimmungsvoll inszeniert zeigt sich auch das Foto der von Winterdampf umhüllten 44 234 und 50 2986 in Neukirchen (1968, oben). Beide Fotos vereinen höhere Ansprüche der Winterfotografie.



ben Meter Schnee haben, dann nur der Länge nach...

So entstanden viele Aufnahmen aus meinem Archiv durch andere Fotografen, deren ehrenvolles Erbe ich antreten durfte, denn die waren vor Ort und konnten so auf kurzem Wege die besten Fotos schießen, indem sie oft kurzfristige und kurz andauernde Schönwetterlagen ausnutzen konnten. Sie konnten kurzfristig reagieren, wie etwa Ferdinand Leja in der Oberpfalz. Anders Hermann Gerdes, der als selbstständiger Stahlhändler eigentlich ständig unterwegs war und

immer mindestens eine Kamera bei sich hatte und eine Menge an Gelegenheiten zum Fotografieren in ganz Deutschland nutzte.

So hat sich inzwischen ein Archiv von etwa 120 000 Aufnahmen aus der Zeit von 1945 bis 1985 ergeben, also aus der großartigen Eisenbahnzeit der Nachkriegsjahre, in der neben den alten Dampfloks die neuen, heute schon historischen E- und Dieselloks die Schienen bevölkerten. Es war eine spannende Zeit zwischen Tradition und Aufbruch, die ich zum Glück erleben durfte und deren Erinne-



In den schneesicheren Gebieten, in denen mein Großvater Albert in Österreich und der Schweiz seine vielen Urlaube verbracht hat (schließlich war er Direktor) und in die ich manchmal mitgenommen wurde, entstand am 2. Januar 1963 in Innsbruck diese Aufnahme eines italienischen Triebwagens als TEE „Mediolanum“ (rechts). Am Ziel Mailand wird er wohl bei 14 Grad plus angekommen sein ... Nur eine Spur von Schnee lag im Dezember 1964 in Altena, als mein geschätzter Freund Hermann Gerdes abgedrückt hat (Unten). Die Welt in Grau und dennoch ein Farbdia! Und die 03 1017 ist schon eine Schönheit.





rungen heute in Diakästen und Negativstreifen schlummern. So hat mein lieber Freund Hermann Gerdes 1962 in Saarbrücken die gleichen Loks fotografiert, die ich damals als kleiner Junge auch gesehen, aber mangels Kamera nicht fotografiert habe. Vielleicht bin ich ihm damals sogar unbewusst begegnet, so wie einem Gerd Bürger aus Ludwigshafen, zu dem ich leider als Zehnjähriger jeden Kontakt verloren habe. Ob er noch lebt und hier mitliest und ob seine heute unwiederbringlichen Fotos aus dem Saarbrücken von 1962 noch existieren?

Machen wir also eine Winterreise durch die sechziger und siebziger Jahre, und wenn Sie, lieber Leser, solche Beiträge schätzen, dann gibt es noch so viele Ideen für ähnliche Bildberichte von „anno dun-nemal“, die ich hier gerne zeigen möchte. Und im besten Falle kann ich auch andere und unbekannte Autoren dazu anregen, ihre bildlichen Erinnerungen aus alten Zeiten öffentlich zu machen. Insbesondere das Eisenbahn-Journal scheint mir das passende Forum hierfür zu sein. □

Im Januar 1975 konnte Ferdinand Leja die 044 657 vom Bw Weiden auf der Strecke von Nürnberg nach Sulzbach-Rosenberg bei Ziegelhütte abfangen (oben). Kein Schnee, aber strenge Kälte und strahlender Sonnenschein lassen eine bezaubernde Atmosphäre entstehen. Die Gleise sind trocken und die 44 kann sich so richtig ins Zeug legen, denn da ganz hinten schiebt ja noch eine 50er nach. Nur schmutzig war das Winterwetter im Januar 1972, als eine 118 in Nürnberg Hbf (links) auf Ausfahrt wartet. Doch das Bild hat einen eigenen Reiz: Nass, kalt und dunkel schreit es geradezu nach einer Flucht in die Polster des 30er-Jahre-Eilzugwagens und dessen wohliger Atmosphäre.

E 94 BEI DER DR

Das unverwüstliche „Eisenschwein“



Die Baureihe 254 war für die Deutsche Reichsbahn auch in den 80er Jahren noch nicht verzichtbar. Hier 254 153 mit Braunkohlezug in Lobstädt (16. Februar 1989).
FOTOS: M. HAHMANN, H. BRINKER

Zum Zeitpunkt der Kapitulation im Mai 1945 befanden sich im Bereich der späteren DDR 19 Loks der Baureihe E 94. Unstrittig sind ja seit langem 17 Maschinen nachgewiesen: neun der RBD Erfurt (E 94 040, 054 bis 058, 106, 114 und 115), drei in Thüringen stehende E 94 süddeutscher Bw (E 94 042 vom Bw Augsburg, E 94 046 und 052 vom Bw Pressig-Rothkirchen) sowie fünf Schadlokomotiven der RBD Augsburg und Linz, die zur Reparatur im RAW Dessau (E 94 007, 069 und 096) und bei AEG in Hennigsdorf (E 94 082 und 089) weilten. Neueren Erkenntnissen zufolge waren darüber hinaus die für die RBD Breslau vorgesehenen, aber im Sommer 1944 dem Bw Halle zugeteilten E 94 153 und 154 im als Sowjetische Besatzungszone festgelegten Gebiet vorhanden. Berichte, wonach auch die E 94 020, 065 und 066 zur RBD Halle gekommen waren, sind hingegen widerlegt. Alle drei rollten im Sommer 1945 zusammen mit anderen Maschinen direkt aus Schlesien in die UdSSR. Nicht mitgezählt sind bei den 19 in der SBZ befindlichen Loks die unfertigen E 94 160 und 161, welche von AEG Hennigsdorf später zur DB gelangten.

Auf jeden Fall kam im Oktober 1945 noch die aus Polaun (Polubný/ČSR) ins RAW Dessau überführte schlesische E 94 017 hinzu. Damit verfügte die DR-Ost über 20 E 94, die sich Ende des Jahres auf die Bw Probstzella (5), Weißenfels (7) und Halle (2) sowie das RAW Dessau (4) und das AEG-Werk Hennigsdorf (2) verteilten. Das Bw Weißenfels hatte im November 1945 alle E 94 des zerstörten Bw Saalfeld erhalten.

ERSTMAL NACH OSTEN

Der im April 1945 eingestellte elektrische Zugbetrieb in Mitteldeutschland kam im Juli 1945 von Leipzig aus wieder in Gang und reichte im März 1946 über Halle bis Magdeburg sowie über Saalfeld bis Probstzella. Auch Abschnitte der Strecke Leipzig – Magdeburg via Dessau waren wieder elektrisch befahrbar. Doch per Befehl Nr. 95 ordnete die Sowjetische Militäradministration am 29. März 1946 an, sämtliche Anlagen für die elektrische Zugförderung abzubauen und zusammen mit dem Fuhrpark als Reparationsgut in die UdSSR zu transportieren. Daraufhin rollten 16 Maschinen der Baureihe E 94 im Zeitraum vom April bis Oktober 1946 in die Sowjetunion. In der SBZ verblieben nur die schwer beschädigten E 94 007 und 096 im RAW Dessau sowie die E 94 082 und 089 in Hennigsdorf. Ebenfalls in die UdSSR gelangten direkt aus Schlesien die E 94 016, 019, 020, 021, 059, 065, 066 und 110, ferner die aus dem tschechischen Pilnikov abgefahrne E



**Eisern und schwer
lagen die E 94 im Gleis.
Manchmal etwas träge,
zerrten sie doch alles
weg, was es an Lasten
gab. Selbst die 3000
Tonnen schweren
Kohlezüge aus dem
Müchelner Revier
konnten ihnen wenig
anhaben. Ihren großen
Schmieröl - Durst sah
man den langlebigen
Maschinen nach**

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

94 078. Sicher waren es insgesamt 25 Stück. Die in Trautenau (Trutnov/ČSR) „gestrandete“ E 94 074 dagegen wurde 1952 in Nymburk verschrottet.

Die Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) setzten die als TEL 94 bezeichneten Maschinen von 1948 bis 1951 auf dem versuchsweise mit 15 kV/16 2/3 Hz elektrifizierten Teilstück der Petschorabahn zwischen Koshwa und Workuta im Nordural (nördlich des Polarkreises) ein. Zuvor mussten sie auf 1524 mm umgespurt werden. Dabei drückten die Russen die Radsätze auf den Achswellen nach außen, schnitten „störende“ Verstärkungsrippen ab und schweißten grobschlächting neue Zwischenstücke in die Querträger ein. An die derart malträtiereten Drehgestellrahmen baute man die Mittelpufferkupplung an und mutete den Loks die Beförderung schwerer Kohlezüge auf miserabel verlegten Gleisen zu. Es verwundert wohl kaum, dass sich dabei die Drehgestellrahmen verzogen.

ZURÜCK VOM POLARKREIS

1951 stellten die SŽD den Versuchsbetrieb ein und gaben alle 25 aus Mitteldeutschland und Schlesien abgefahrenen E 94 im Jahr 1952 an die Deutsche Reichsbahn zurück. Vom 30. Juli bis 22. Oktober 1952 erreichten die Maschinen, jede in mehrere Teile zerlegt und auf Flachwagen verladen, den Grenzbahnhof Frankfurt (Oder).

Insgesamt schickte die UdSSR 185 Elektrolokomotiven und Ausrüstungsteile für die stationären Anlagen des elektrischen Betriebs in die DDR zurück. Das

Vorhaben der DR-Generaldirektion, den elektrischen Betrieb schon im Herbst 1953 wiederaufzunehmen, war wegen des desolaten Zustands der Fahrzeuge und Ausrüstungen zum Scheitern verurteilt. Vielmehr erwog die Abteilung „Materialversorgung“ des Eisenbahnministeriums, insgesamt 50 elektrische Lokomotiven (darunter fast alle E 94) an die DB zu veräußern. Letztendlich verließen im September 1953 aber nur fünf E 18 und im Januar/Februar 1954 die E 94 042, 046, 054 und 055 das RAW Dessau Richtung München. Im Bestand der DR verblieben somit 21 aus der UdSSR zurück-

gekehrte E 94 und die noch immer vorhandenen vier Schadlokomotiven E 94 007, 082, 089 und 096.

Nachdem das Präsidium des Ministerrats der DDR am 27. Juli 1953 die Wiederaufnahme der elektrischen Zugförderung beschlossen hatte, konzentrierte sich die DR zunächst auf die Reaktivierung von Loks der am stärksten vertretenen Baureihe E 44. Mit solchen begann am 1. September 1955 zwischen Halle und Köthen erneut der elektrische Betrieb.

Im Jahr 1956 nahm das RAW Dessau die Aufarbeitung von E 94 in Angriff,

wobei zuerst die vergleichsweise wenig lädierten Maschinen drankamen. Als Erste wurde am 29. September 1956 die E 94 153 wieder in Dienst gestellt und am 6. Oktober dem Bw Halle P zugeteilt. Bis Jahresende folgten noch drei und 1957 sieben den Bw Halle P und Magdeburg-Buckau zugewiesene Lokomotiven, die im Güterzugdienst auf der seit 20. Dezember 1956 durchgehend elektrisch betriebenen Strecke Halle – Magdeburg zum Einsatz kamen. Von den sechs Neuzugängen des Jahres 1958 profitierte auch das Bw Bitterfeld, das die E 94 vor Güterzüge auf der



Die E 94 040 (Bw Halle P) ist im Juli 1960 mit einem Güterzug auf der Strecke Dessau – Bitterfeld unterwegs.

FOTO: H.-J. LANGE



Die 254 069 baute man 1981 für den Abdruckdienst in Zwickau um (Funkplatte am Dach des hinteren Führerstands). Am 14. November 1982 kam die 254 021 II (ex 254 078) daneben zufällig vorbei.



Sechsscher-Treffen 1978 in Zwickau: 254 078, 254 065 und 250 064.

FOTOS: R. HEINRICH (2)





Bestens gepflegt wurde die E 94 114
beim Bw Halle P, wie diese Aufnahme
vom 11. Juni 1958 belegt.

FOTO: RBD HALLE

254 154 im Mai 1980 mit
gemischtem Güterzug auf der
Römertalbrücke in Steinpleis
(westlich von Zwickau).

FOTO: R. HEINRICH

Wo und wann stationiert?

Bw Bitterfeld	1958 – 1960
Bw Engelsdorf	1977 – 1992
Bw Halle P	bis 1946, 1956 – 1977
Bw Leipzig-Wahren	1959 – 1979
Bw Magdeburg-Buckau	1956 – 1963
Bw Probstzella	bis 1946
Bw Reichenbach (Vogtl.)	1970 – 1984
Bw Weißenfels	1945/46
Bw Zwickau	1963 – 1970
BKK Bitterfeld	1979 – 1992



wieder elektrifizierten Strecke Bitterfeld – Dessau – Roßlau – Meinsdorf (Roßlau Rbf) spannte. Am 31. Dezember 1958 waren fünf Loks in Bitterfeld, sieben in Halle P und fünf in Magdeburg-Buckau stationiert, insgesamt also 17 im Einsatzbestand.

Die weitere Aufarbeitung von E 94 gestaltete sich zunehmend schwieriger, dennoch konnte die DR nicht darauf verzichten. 1958 wurden auch die Strecken Leipzig – Bitterfeld und Leipzig – Halle elektrifiziert. Hinzu kamen 1959 der nördliche Leipziger Güterring, die Strecke Halle – Weißenfels sowie die Linie Merseburg – Müheln ins Geiseltal. Der Ellok-Be-

darf stieg, doch die Entwicklung der neuen E 11 und E 42 zog sich hin und eine neue Co'Co'-Maschine war (abgesehen von der E 251 für 50-Hz-Versuchsbetrieb) gar nicht in Sicht. So kamen bis Ende 1959 weitere vier E 94 in Fahrt, von denen je zwei zu den Bw Halle P und Leipzig-Wahren gelangten. Das Bw Bitterfeld gab die E 94-Unterhaltung um die Jahreswende 1959/60 auf. Dafür erhöhte sich der Bestand des Bw Halle P auf 13 Maschinen, zu deren wichtigsten Aufgaben die Beförderung von 3000-t-Kohlezügen aus dem Mühelner Revier (Geiseltal) gehörte. Ansonsten kamen die Hallenser Maschinen bis Weißenfels, mit Magdeburg-

ger und Leipziger Loks teilten sie sich den schweren Güterzugdienst auf der Strecke Leipzig – Halle – Magdeburg. Die Leipziger E 94 erreichten zudem Bitterfeld, Dessau und Roßlau und über den nördlichen Leipziger Güterring Engelsdorf.

Nach langer und kostspieliger Aufarbeitung (für über 300 000 Mark) gelangten im Oktober 1961 auch die E 94 069 und als Letzte Anfang Dezember 1961 die E 94 082 wieder in den Betriebsdienst, beide beim Bw Leipzig-Wahren. Somit ergab sich ein Unterhaltungsbestand von 23 Maschinen, die sich Ende 1961 auf die Bw Halle P (13), Leipzig-Wahren (5) und Magdeburg-



Buckau (5) verteilten. Die bereits weitgehend ausgeschlachteten E 94 007 und 019 dienten noch als Ersatzteilsponder und wurden im März 1967 ausgemustert.

EISERNE QUALITÄTEN

Das Einsatzgebiet der Baureihe E 94 weitete sich mit fortschreitender Streckenelektrifizierung vom Leipziger Raum südwärts bis Böhlen und Espenhain (1961), bis Borna und Altenburg (1962), schließlich 1963 bis Zwickau und Reichenbach (Vogtland) aus. Im Norden kam 1963 die Verbindung von Halle über Bitterfeld nach Muldenstein hinzu, woraufhin Hallenser E 94 die Traktion von 2000-t-Kohlezügen ins Bahnkraftwerk Muldenstein übernahmen. Die komplette Elektrifizierung zwischen Leipzig und Zwickau/Reichenbach führte 1963 zur Beheimatung von acht E 94 in Zwickau, damit einhergehend löste die DR den Magdeburg-Buckauer E 94-Bestand auf. Den Zwickauer Lokomotiven oblagen auch die Kohleabfuhr aus dem Raum Altenburg/Borna sowie die Beförderung schwerer Kohlezüge zum Kraftwerk Espenhain. Ihr Einsatzgebiet erweiterte sich zum Winterfahrplan 1965/66 über Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz) bis nach Freiberg (Sachsen), inklusive Spann- und Schiebedienste auf der Rampe nach Oederan. Vorübergehend wuchs der Zwickauer Bestand auf zwölf E 94 an.

Im Januar 1964 wurde die Strecke Leipzig – Großkorbetha auf elektrischen Betrieb umgestellt. Von Weißenfels aus drang die Oberleitung 1967 zunächst bis Großheringen und Camburg (Saale) vor, ab 24. September 1967 konnten Elloks bis Neudietendorf hinter Erfurt fahren. Entsprechend vergrößerte sich der Aktionsradius der Hallenser und Leipziger E 94.

KROKODILE? – EISENSCHWEINE!

Zum Jahreswechsel 1969/70 besaßen die Bw Halle P acht, Leipzig-Wahren sechs und Zwickau neun „Krokodile“. – Stopp! Wäre nicht endlich der Spitzname „Eisenschweine“ angemessener? Zweifellos bürgerte er sich in der DDR bei Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden ein, doch ab wann? Franz Rittig hat im Eisenbahn-Journal 2/2003 geschrieben, dass er „dem Vernehmen nach an einem der berühmten Lokführertische im Bw Leipzig-Engelsdorf erfunden“ worden sei. Denn in der Dampflokära habe man über diesen Spitznamen die E 94 eben mit den Dampfloklokomotiven der Baureihe 44 verglichen: „Sie hatte viel mit der 44 gemeinsam, lag eisern und schwer im Gleis, war manchmal etwas träge, fuhr dafür aber schwerste Züge.“ – Nun, heimisch wurde die E 94 in

Engelsdorf erst 1977, aber sie war den dortigen Lokführern schon vorher vertraut. Wer immer den Begriff „Eisenschwein“ kreierte, die E 94 bewies „eiserne Qualitäten“. Man kannte natürlich auch ihre Schwächen wie zum Beispiel den hohen Schmierstoffverbrauch, hielt sie – so Rittig – „angesichts der Langlebigkeit der unverwüstlichen Maschinen jedoch für entschuldbar“.

Ab 1. Juni 1970 galt für die E 94 die computergerechte Baureihenbezeichnung 254. Bloß eine Formalie war die per 1. Juli 1970 erfolgte Umbeheimatung der Zwickauer Maschinen zum Bw Reichenbach, denn sie blieben bei der Einsatzstelle Zwickau. Allerdings schied die 254 096 nach einem Brandschaden Ende Mai 1974 aus dem Bestand. Die nächste Ausmusterung traf im Juli 1978 mit der unfallbeschädigten 254 017 ebenfalls eine Reichenbacherin. Anfang Juli 1979 verkaufte die DR die gerade im RAW Dessau weilenden 254 057 und 058 des Bw Leipzig-Wahren an das Braunkohlenkombinat (BKK) Bitterfeld. Am 1. August und 1. Oktober 1979 wurden sie dem BKK übergeben, um als Werkloks 1-1121 und 1-1122 Kohletransporte auf der DR-Strecke Delitzsch Südwest – Burgkernitz sowie den Rangierdienst im Übergabebahnhof Delitzsch Südwest zu übernehmen. Im Februar 1980 erteilte ihnen die DR die Betriebszulassung für die von Bitterfeld ausgehenden Strecken bis Gräfenhainichen und (wegen der Überführung zu Fristuntersuchungen ins RAW oder Bw) auch nach Dessau und Engelsdorf.

Mit der 1977 beginnenden Serienlieferung von Co'Co'-Lokomotiven der Bau-

reihe 250 (heute 155) erwuchs den „Eisenschweinen“ eine ernsthafte Konkurrenz. Beim Bw Halle P mussten sie im Sommer 1977 den nagelneuen 250ern weichen, größtenteils wechselten sie zum Bw Engelsdorf, wo die DR in den nächsten Jahren nahezu alle 254er zusammenfasste. Im Sommer 1980 waren 18 Loks dieser Baureihe in Engelsdorf beheimatet, nur die 254 078 verblieb in Reichenbach. Die Engelsdorfer Maschinen beförderten (zum Teil im Durchlauf) vorwiegend Güterzüge in den Relationen Magdeburg-Rothensee – Dessau – Leipzig – Dresden-Friedrichstadt, Magdeburg-Buckau – Halle – Leipzig – Zwickau und Neudietendorf – Erfurt – Leipzig-Borna bzw. Dresden-Friedrichstadt. Außerdem transportierten sie Kohle zum Kraftwerk Espenhain und kamen bis Reichenbach. In den 1980er Jahren erreichten sie zeitweilig auch Elsterwerda, Seddin und Stendal.

Die Reichenbacher 254 078 hatte im März 1980 Rangierfunk erhalten und kam seitdem am Ablaufberg in Zwickau zum Einsatz. Im Oktober 1981 wurde sie von der speziell für den Abdrückdienst umgebauten 254 069 abgelöst; diese mit einer großen Funkplatte anstelle des Stromabnehmers über dem Führerstand 2 ausgerüstete Lok blieb bis April 1984 am Zwickauer Ablaufberg tätig. Die zunächst noch als Reserve vorgehaltene 254 078 erhielt im Sommer 1982 anlässlich einer Hauptuntersuchung Teile der 254 021 und kam danach als 254 021II zum Bw Engelsdorf, dafür schied die ursprüngliche 254 021 (verwirrenderweise) als 254 078 aus dem Bestand.

254 106 und 110 haben am 15. Januar 1989 in Böhlen (bei Leipzig) einen Braunkohlezug von Bitterfeld nach Espenhain am Haken.





E 94 115 war von 1946 bis 1952 in der Sowjetunion. Ab 1959 leistete sie 30 Jahre lang Dienst bei der DR (Lobstädt, 20. August 1988). FOTOS: R. LÜDERITZ (2)

- ANZEIGE -

Mit dem Motorrad entlang Glacier- und Bernina-Express

Informationen über Bahn-Technik, Baugeschichte, Landschaft und Leute

Stoppes bei Highlights oder nach Lust und Laune

Reiseleitung durch Eisenbahnkenner

Live Erklärungen über Funk

Fahrt mit Furka Dampfbahn

Max 8 Motorräder + RL

Beste Fotos

799.- Euro

Unverbindliche Preisangabe

Preis: 940.00 Schweizer Franken

1 Fahrt mit der Furka Dampfbahn

4 1/2 Tage mit geführten Motorrad-Touren

5 Übernachtungen in 3-Sterne Hotels mit Halbpension

Daten: Die 25.6 - So 30.6.2019 & Die 20.8 - So 25.8.2019

Tuké
Motorrad Abteilung

www.tukemotorradreisen.ch

1979 verkaufte die DR die hauptuntersuchte 254 058 an das BKK Bitterfeld, so sie bis 1992 als Werklok 1-1122 im Einsatz war (1990).

FOTO: CH. OBOTH



IN DIENSTEN DER BRAUNKOHLE

Das BKK Bitterfeld erwarb am 1. September 1982 die 254 089, um die nach einer Entgleisung abgestellte Werklok 1-1121 (ex 254 057) zu ersetzen. Am 20. Dezember 1982 wechselte auch die 254 082 zum BKK. Während die 254 089 die frei gewordene Betriebsnummer 1-1121 zugewiesen bekam, erhielt die 254 082 die Nummer 1-1179. Letztere wurde 1984/85 in der BKK-Werkstatt Roitzsch in eine Zweisystemlok umgebaut, um sowohl DR-Strecken als auch das Gleichstromnetz der Werkbahn befahren zu können. Doch die DR verweigerte die Betriebszulassung, weshalb das BKK die Maschine abstellte und 1987 ausmusterte.

Durch die Verkäufe an das BKK und weitere Ausmusterungen reduzierte sich der DR-Bestand bis Ende 1985 auf 13 Loks der Baureihe 254. Eingesetzt wurden sie inzwischen vorwiegend im Leipziger Raum, nur wenige Leistungen reichten noch darüber hinaus. So beförderte eine 254 planmäßig einen Güterzug von Leipzig nach Karl-Marx-Stadt auf dem Umweg über Riesa – Dresden – Freiberg, um auf der direkten Route über Geithain eine Diesellok ergo Kraftstoff einzusparen. 1986 gab es nochmals eine Laufplanerweiterung mit Leistungen nach Dresden-Friedrichstadt, Magdeburg-Rothensee, Neudietendorf, Zwickau, Seddin und Stendal – es war eine



254 110 hat mit einem Schotterzug soeben Ausfahrt aus Weißenfels erhalten (1988).

FOTO: R. LÜDERITZ

kurze Scheinblüte. Im November 1986 erhielt die 254 106 als letzte 254 eine Hauptuntersuchung E 6, so dass die Lokomotiven bei Fristablauf, d.h. spätestens fünf Jahre nach der letzten HU, abgestellt werden mussten.

Ende 1989 waren nur noch acht 254er im Fahrzeugpark der DR. Der drastische Verkehrsrückgang infolge des Zusammenbruchs der DDR-Wirtschaft führte im Sommer 1990 zu ihrer beschleunigten Abstellung, ausgenommen die als Traditionslok auserkorene 254 056. Als letzte „gewöhnliche“ Betriebslok wurde die 254 106 am 13. August 1990 stillgelegt – rund 50 Jahre nach dem Debüt der ersten E 94. Die 254 040, 052, 059, 066, 106, 110 und 153 blieben zunächst als „MfV-Reserve“ im Bestand und

wechselten am 5. Februar 1991 in den Park der z-gestellten Maschinen. Ausgemustert wurden sie erst Ende Januar 1992.

Beim BKK Bitterfeld war nach dem erwähnten Ausscheiden der 1-1121 (ex 254 057) und 1-1179 (ex 254 082) sowie im Jahr 1988 auch der 1-1121 II (ex 254 089) noch immer die 1-1122 (ex 254 058) im Rangier- und Übergabedienst in Delitzsch Südwest aktiv. Im September 1991 bekam die nun der MIBRAG Braunkohlegesellschaft Bitterfeld gehörende Lok sogar nochmals eine Bedarfsausbesserung im RAW Dessau, erst 1992 wurde sie abgestellt. Sie ist aber bis heute erhalten geblieben, desgleichen die 254 040, 052, 056, 059, 066, 106 und 110. □

SCHNELL, PRAKTISCH, SPARSAM!



In der zweiten Ausgabe von „Modell+Natur“ stehen viele Details im Mittelpunkt, um die Gestaltung weiter zu perfektionieren. Häuser und Fahrzeuge erhalten ein Finish, Obst und Feldfrüchte entstehen in großen Mengen, Kohl, Kürbisse und Gurken bereichern den Hausgarten. Die neuen Gestaltungen werden durch eine inszenierte Geschichte zum Leben erweckt, indem zahlreiche verschiedene Materialien und Techniken zu einem Thema vereint werden. Ein Markt entsteht mit vielen Verkaufsbuden, mit Blumen, Obst, Büchern und Textilien. Doch auch die Gestaltung der Natur kommt nicht zu kurz. Schritt für Schritt beschreibt Autor Joachim Schulz die Herstellung von Bäumen im Heißklebeverfahren, inklusive farbstabiler und professionell wirkender Belaubung. Mit verschiedenen Materialien entstehen Sträucher und Hecken. Und das Beste ist: Die Vegetation inklusive Blütenpracht ist ebenso fast kostenlos wie alles andere in Modell+Natur – ein Modellbahn-Sparbuch der anderen Art.

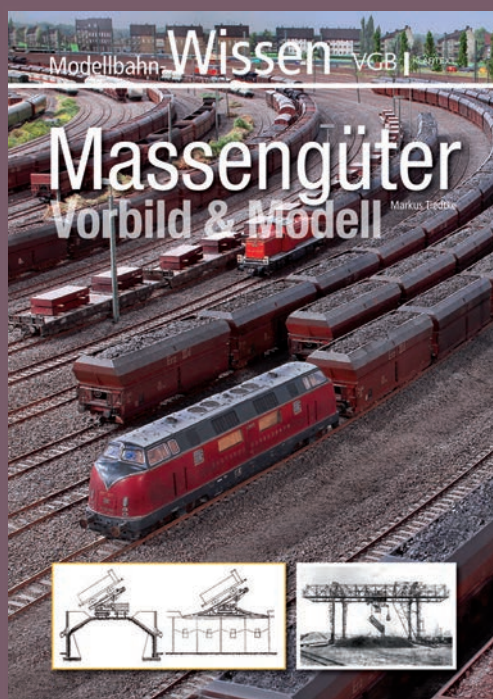
**148 Seiten, Großformat
22,5 x 30,0 cm, Klebe-
bindung, mit über 300
Fotos und Skizzen**

**nur € 15,-
Best.-Nr. 961801**

VGB-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100
• E-Mail bestellung@vgbahn.de • www.modelleisenbahner.de • www.vgbahn.de

Neue Reihe – „Modellbahn-Wissen“

Massengüter VORBILD & MODELL



Große Mengen an Gütern zu transportieren war von je her die Kernaufgabe der Eisenbahn. Die ist im Wesentlichen bis heute geblieben. Dazu gehören Brennstoffe wie Kohle und Heizöl, aber auch Rohstoffe wie Erz, Kalk Sand, Schotter oder Holz sowie weitere Chemierohstoffe. Gleiches gilt auf für den Transport von fertigen Produkten wie Fahrzeuge, Maschinen, oder Halbzeuge wie Stahlbrammen und Profile.

Die zahlreichen, hochinteressanten Vorbildbeispiele in diesem Modellbahn-Wissen zeigen die vielfältigen Lösungen, wie sie die Eisenbahn im Laufe ihrer Zeit entwickelt hat. Zeichnungen, Vorbildfotos und Zugbildungsbeispiele runden das Wissen über die Massengüter ab, um schließlich das Thema perfekt im Modell umsetzen zu können. Passende Bastelbeiträge und Produktübersichten vertiefen zusätzlich die Thematik auf der Modellbahnseite.

**240 Seiten im DIN-A4-Großformat, Softcover-Einband, über 500 Abbildungen
Best.-Nr. 581729 | € 19,95**



Bahnhöfe

240 Seiten im DIN-A4-
Format, Softcover-Einband,
ca. 440 Farb- und
Schwarzweiß-Bilder
Best.-Nr. 581636 | € 19,95



Güterumschlag

240 Seiten im DIN-A4-
Format, Softcover-Einband,
über 500 Abbildungen
Best.-Nr. 581728 | € 19,95

MOMENTE

Mit der Bahn zur Ampel

TEXT UND FOTO: AXEL JOHANSEN

Als Kind gehörte es zu meinen größten Sonntagsvergnügen, zusammen mit Vater eine Fahrt von unserem Heimatort Derschlag in die rund 22 Bahnkilometer entfernte Stadt Olpe zu unternehmen. Der Bahnhof in Derschlag lag auf der gegenüberliegenden Straßenseite meines Elternhauses, da blieb es nicht aus, dass wir den Fahrplan auswendig konnten, denn der Tagesrhythmus lehnte sich an diesen an. Wir konnten uns also relativ spontan zu einer solchen Unternehmung entschließen.

Nun hatte die Fahrt in einem polternden B2i-Personenwagen zwar ihren Reiz, viel interessanter war für mich aber eine Tour mit dem Schienenbus – natürlich mit Sitzplatz in der ersten Reihe, direkt hinter dem „Fahrer“, wie man damals sagte.

Es war die Zeit um 1960. Massive Haustüren aus Holz mit ihren schönen Verzierungen tauschte man damals gerne gegen moderne, unsäglich scheußliche Leuchtmittel aus Leichtmetall mit Messing-Optik und Drahtglas – nicht etwa weil die guten alten Holztüren nicht mehr taugten, sondern weil man mit einer „Neuen“ für Passanten und Nachbarn den Beweis erbringen wollte, dass das Wirtschaftswunder Einzug gehalten hatte. Ähnlich war das damals mit dem Verkehrsmittel: Eine Dampflok und Donnerbüchsen galten als gestrig, aber der einmotorige Schienenbus mit dem kurzen Beiwagen war ein Trendsetter des Modernen gegenüber den rumpelnden Plattformwagen mit ihren niedrigen Holzbänken, die für Steppkes wie mich den Blick nach draußen nur schwer möglich machten – Füße auf der Sitzfläche gingen damals gar nicht! Es war halt eine andere Zeit: Schuljungen und -mädchen, die sonntags dem Kinderfunk im Radio lauschten, waren medial absolut auf der Höhe der Zeit. Heutige Kids können immer und überall aus einem riesigen Entertainment-Angebot in diversen Darreichungsformen wählen – eine Bahnfahrt ohne Smartphone und Internet wäre für sie vermutlich Folter und alles andere als „voll endkrass“.

Dass sonntags am Nachmittag ein VT 95 von Dieringhausen nach Olpe fuhr, wussten wir natürlich auch ohne im Besitz eines Fahrplans zu sein. Kurz vor der Abfahrt machten wir uns auf zum Bahnhof und erstanden am Schalter eine Sonntagsrückfahrkarte zum ermäßigten Preis. Am Automaten gab es keine Fahrkarten, nur Pfefferminzrollen und kleine Päckchen mit klebrigen Kaubonbons. Eine Kamera hatten wir leider nicht im Gepäck, das wäre ja auch zu schön gewesen.

Mit dem Auto waren wir damals häufiger in Olpe, Zugfahrten dorthin für mich aber stets besondere Ereignisse. Es war äußerst spannend, die Landschaft aus einer anderen Perspektive in Augenschein zu nehmen, als sie die Rücksitzbank des Familien-Lloyd bot. Die Verkehrszeichen am Straßenrand waren völlig nebensächlich, Eisenbahnsignale machten gebieterisch Vorschriften. Alles wurde verglichen mit den Zuständen der Märklin-Eisenbahn, die jedes Jahr vor Weihnachten von Vater in einem bis Heiligabend verschlossenen Zimmer aufgebaut und um neue Accessoires bereichert wurde.

Wie gebannt hatte ich bei der Schienenbusfahrt die neben der Strecke verlaufenden Telegrafendrähte im Auge, die während der Vorbeifahrt auf und ab zu schwingen schienen. Hinter Bergehnstadt wurde das Brummen des Büssing-Unterflurdiesels heftiger, denn bis zur Grenze nach Westfalen stieg die Strecke steil an, so dass die 150 Pferde mit Motor- und Beiwagen ordentlich zu tun hatten. Nach einem kurzen Halt in Wiedenest und der

anschließenden Vorbeifahrt am menschenleeren Bahnsteig des Haltepunkts Pernze wurde es dann ernst: Die Strecke stieg weiter kräftig an, die benachbarten Berge schienen näher zusammenzurücken, und dann folgte der Höhepunkt: der 724 Meter lange Wegeringhauser Tunnel, mit dem die Wasserscheide zwischen Bigge und Agger, zwischen Ruhr und Rhein unterquert wird. Schon einen Kilometer und eine gefühlte Ewigkeit vor Erreichen des Tunnelportals schaltete der „Fahrer“ die trübe Beleuchtung im Inneren ein, es wurde spannend. Dann ein kurzes Krächzen der Pfeife und wir tauchten ein in die steinerne Finsternis der engen Röhre. Unterhaltung war jetzt nicht mehr möglich, das Brummen des Diesels schwoll zum Orkan an und ließ die Holzverkleidung im Triebwagen in ihren Grundfesten erzittern und mitknistern. Kurz bevor wir das Ende der Dunkelheit erreichten, verstummte der Motor beinahe, denn unmittelbar hinter dem Tunnel lag der Bahnhof Wegeringhausen, wo selbstverständlich gehalten wurde.

Die weitere Fahrt bis in die Kreisstadt Olpe gestaltete sich ruhiger. Gehalten wurde nur noch in Drolshagen und Eichen, und da es leicht bergab ging, rollte der Schienenbus beinahe anstrengungslos dahin. Die Kurvenradien ließen die Spurkränze immer wieder gegen die Schienenköpfe „anlaufen“, so dass sich die für zweiachsige Fahrzeuge mit langem Achsstand üblichen Querbewegungen im Gleis ergaben, die die Köpfe der Fahrgäste, wie ich beim Zurückblicken feststellen konnte, wie von unsichtbarer Kraft gesteuert mitschaukeln ließen.





Olpe mit seinem erstaunlich großen Bahnhof war schnell erreicht, eine Stunde Aufenthalt reichte, um die – abgesehen vom Bahnhof – für mich größte Attraktion der Stadt aufzusuchen: An der Ecke Kölner Straße und Westfälische Straße, wo sich die Bundesstraßen 54 und 55 vereinigten, gab es eine Verkehrsampel! Derartige Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr sind heute Alltäglichkeiten, waren seinerzeit im ländlichen Raum aber noch selten. In Olpe gab es zuvor an besagter Kreuzung schon eine „Heuer-Ampel“, die zentral über der Kreuzungsmitte hing und mit Hilfe von Zeigern und farbigen, kreisförmig angeordneten Feldern den Verkehr regelte. Die neue Ampelanlage war damals schon ein Highlight für die kleine Kreisstadt, weil der Verkehr an diesem Brennpunkt ohne sie wegen der schmalen Straßen zum Erliegen gekommen wäre. So erkundeten wir, mehrfach die Straßenseite wechselnd, die Ampelphasen aus allen erdenklichen Perspektiven und erfreuten uns an den eigens für Fußgänger eingerichteten Grünphasen.

Die Rückfahrt in die Heimat war weniger interessant, weil es – jahreszeitlich bedingt – meist schon dunkel war. Was für die Beobachtung der Ampel noch förderlich gewesen war, stiftete jetzt eher Langeweile, weil draußen – auch wegen der beschlagenen Scheiben – so gut wie nichts mehr zu erkennen war.

Mehrfach haben wir solche Fahrten unternommen. In späteren Jahren erkundeten wir auf diese Art auch die teilweise neu erbaute Biggetalbahn zwischen Olpe und Finnentrop, waren von

den im Zuge des Baus der Biggetalsperre notwendig gewordenen Doppelstockbrücken und Tunnels angetan, jedoch enttäuscht von den noch in Betrieb befindlichen Formsignalen. Die schon installierten Lichtsignale waren auch Jahre nach Inbetriebnahme des neuen Abschnitts zwischen Olpe und Attendorn wegen technischer Probleme abgeschaltet.

Erst 1969 verlegten mein Vater und ich uns auf die Teilnahme an Sonderfahrten, denn inzwischen war klar, dass die einst müde belächelten Dampflokomotiven, die in unserer Heimat schon früh V 100 und Schienenbussen gewichen waren, es nicht mehr lange machen würden. Mit diesen Fahrten setzten dann auch – endlich – fotografische Aktivitäten mit Bahnbezug ein – aus heutiger Sicht natürlich zu spät, aber immerhin. Ohne das bei den Schom-Fahrten schon früh geförderte Interesse an der Eisenbahn hätte es möglicherweise noch länger gedauert oder wäre vielleicht nie entstanden.

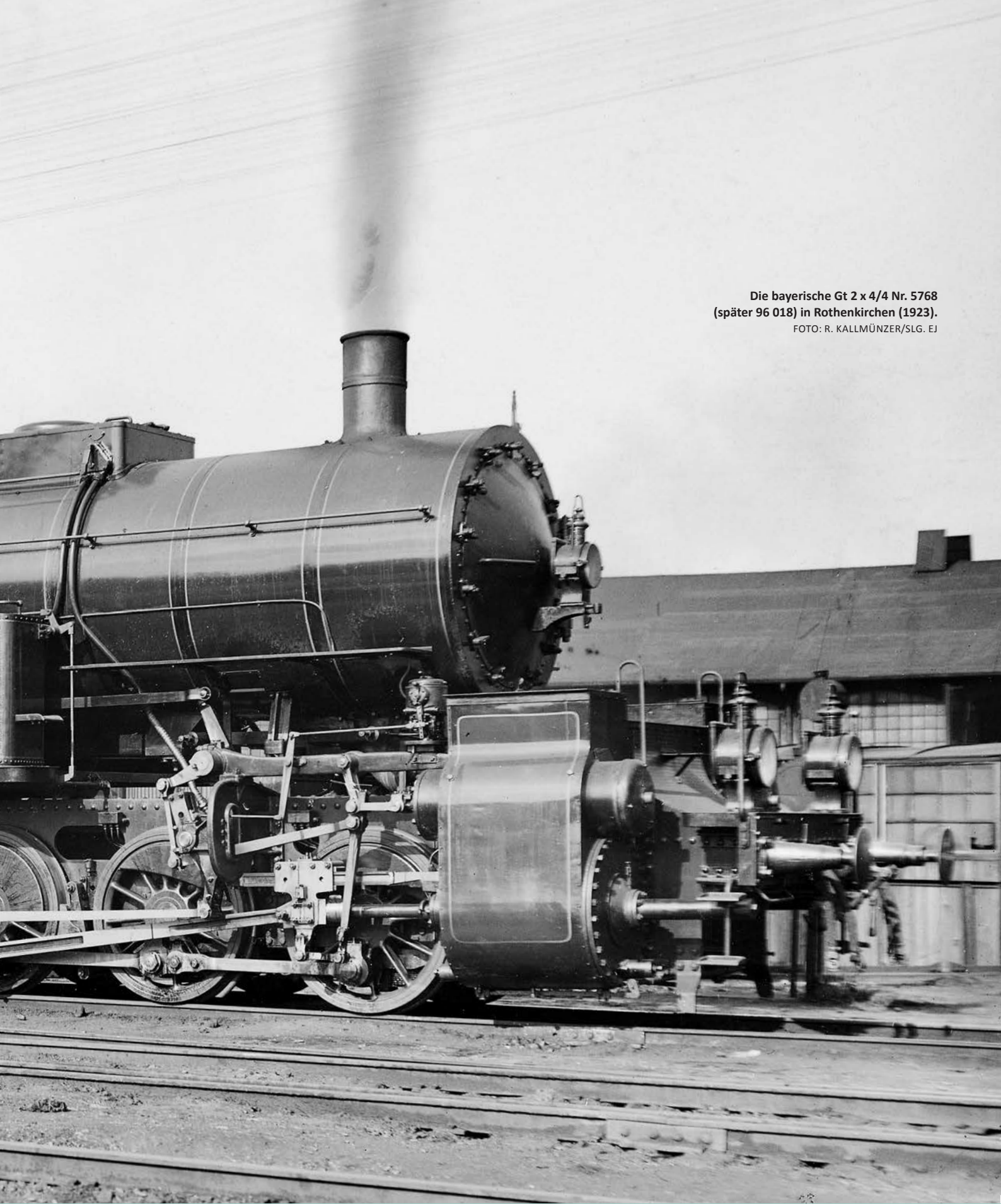
Und was gäbe ich darum, wenn ich noch einmal mit dem VT 95 durch den Wegeringhauser Tunnel fahren könnte! Die Gleise dort sind längst einem Radweg gewichen. Auf dem bin ich allerdings heute öfters unterwegs – nicht zuletzt wegen der schönen Erinnerungen an die früheren Bahnfahrten. Olpe hat inzwischen diverse Ampelanlagen, aber die Kreuzung von damals ist heute verkehrsberuhigt und benötigt dergleichen nicht mehr – jetzt also ist „ohne Ampel“ modern, so ändern sich die Zeiten ... □

Mallet-Giganten für die Frankenwald-Rampen



Die bayer. Gt 2 x 4/4 Nr. 5752
(später 96 002) schiebt im
Sommer 1925 unweit der Block-
stelle Falkenstein einen Güterzug
nach Nürnberg nach.

FOTO: C. BELLINGRODT/SLG. EJ



Die bayerische Gt 2 x 4/4 Nr. 5768
(später 96 018) in Rothenkirchen (1923).
FOTO: R. KALLMÜNZER/SLG. EJ

Schwere Güterzüge benötigten um 1900 auf den Frankenwald-Rampen zwei dreiachsige Schiebeloks und waren trotzdem sehr langsam. 1913 wurde deshalb die erste Malletlok der bayerischen Gattung Gt 2 x 4/4 in Dienst gestellt. Mit nur einer Schublok ging es nun viel zügiger bergan

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Rund 30 Jahre lang beherrschten den Güterzugdienst auf der Frankenwaldrampe die der Lokstation Rothenkirchen zugewiesenen bayerischen C IV. Dabei wuchsteten bald nach 1885 in der Regel zwei solcher C-Kuppler die Fuhre den Berg hinauf zum Scheitelpunkt Steinbach am Wald, eine als Zug- und eine als Schiebelokomotive. Außerdem schoben C IV generell die Schnellzüge nach. Im Güterverkehr wurden mit den trotz Zugteilung (nordwärts in Rothenkirchen und südwärts in Probstzella) weiter gestiegenen Lasten oft auch Vorspann und eine zweite Schublok nötig.

Ähnlich aufwändig war der Betrieb auf der Spessartrampe Laufach – Heigenbrücken. Dort brachten auch die neueren D-Kuppler der Gattung E I keine grundlegende Besserung. Daher entschloss sich das 1907 gebildete Maschinenkonstruktionsamt der Bayerischen Staatseisenbahnen unter Leitung des Ministerialrats Karl von Biber, wesentlich leistungsstärkere Lokomotiven für den Rampendienst im Spessart und Frankenwald zu beschaffen. Zunächst zog man eine fünffach gekuppelte Tenderlok in Betracht, die aber mit der vorgegebenen Achslast von maximal 16 Tonnen den Anforderungen nicht genügen konnte. Ein als Gt 6/6 ausgeführter Sechskuppler hätte das nötige Reibungsgewicht wohl mit vollen Vorräten erreicht, doch mit Abnahme der Vorräte im angestregten Dienst allzu sehr unterschritten. Außerdem befürchtete man bei sechs gekuppelten Achsen einen zu hohen Spurkranz- und Schienenverschleiß. (Eine überzeugende 1'F-Bauart glückte dann in Deutschland der Maschinenfabrik Esslingen mit den ab 1917/18 gelieferten Schleppenderloks der württembergischen Klasse K.)

RASCHE ENTSCHEIDUNG

Anton Hammel, Direktor der Firma J.A. Maffei, schlug die gelenkige Mallet-Bauart vor. Da Hammel bereits als Chefkonstrukteur mit leistungsstarken Mallets für Schweizer Bahnen reüssiert hatte, musste er Ministerialrat von Biber nicht lange um den Auftrag zur Entwicklung einer solchen Lokomotive ersuchen. Mit Verteilung des Dienstgewichts der Maffei'schen Gt 2 x 4/4 auf acht Kuppelachsen ließ sich bei vollen Vorräten die maximale Achslast auf 15,4 t begrenzen und dennoch ein Reibungsgewicht von 123,2 t erzielen, Letzteres unter Berücksichtigung abnehmender Vorräte mehr als reichlich bemessen. Das in zwei

Gruppen aufgeteilte Vierzylinder-Verbundtriebwerk der Bauart Mallet sicherte trotz des großen Gesamtradstands der Tenderlok (12 200 mm) gute Bogenläufigkeit. Die in einem Drehgestell gelagerten vier vorderen Radsätze wurden von den Niederdruckzylindern, die im Hauptrahmen gelagerten vier hinteren Radsätze von den Hochdruckzylindern angetrieben.

ERFOLGREICHE ERPROBUNG

Im November 1913 war die erste Lok der Gattung Gt 2 x 4/4 für Probefahrten verfügbar. Diese fanden zunächst im Direktionsbezirk München statt, dann im April 1914 auf der für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit wirklich relevanten Frankenwaldrampe. Dabei schob die Mallet-Maschine allein (also ohne ziehende Lok) einen 410 Tonnen schweren Zug in 29 Minuten statt fahrplanmäßig 58 Minuten von Rothenkirchen nach Steinbach am Wald hinauf, mithin auf der zwölf Kilometer langen Südrampe in genau der halben Zeit wie regulär für die Bergfahrt veranschlagt. Ebenfalls auf der Südrampe beförderten zwei Mallets – eine als Zug- und eine als Schiebelok – einen 1000-Tonnen-Zug in 38 Minuten.

Fazit der selbstverständlich auch auf der Nordrampe ab Probstzella durchgeführten Versuche: Zwei Gt 2 x 4/4 konnten schwere Güterzüge viel rascher über die Rampe bringen als vier C IV. Eine allein schaffte ebenfalls in deutlich kürzerer Zeit bis zu 550 Tonnen, mithin 100 Tonnen mehr als günstigenfalls zwei C IV zusammen. Zwar überstiegen derartige Lasten wegen der damals zulässigen Zughakenbe-

anspruchung das für ziehende Loks ohne Schub erlaubte Wagenzuggewicht, aber selbst doppelt so schwere Züge erforderten künftig nur eine Schiebelok und Zugteilungen erübrigten sich. Die Fachwelt pries die riesigen Mallets als stärkste Güterzuglokomotiven Europas. In der Zeitschrift „Die Lokomotive“ hieß es noch 1927, das gelte „noch immer“ – was freilich nun nicht mehr stimmte ...

Die Lokstation Rothenkirchen erhielt vom April bis Juli 1914 die Maschinen mit den Bahnnummern 5751 bis 5760 (die späteren 96 001 bis 010), die anderen fünf der ersten Serie kamen für den Einsatz auf der Spessartrampe zur Betriebswerkstätte Aschaffenburg. Auf der Frankenwaldrampe lösten die Mallets sogleich die C IV im Schiebedienst ab. Während des Ersten Weltkriegs wurden einige Exemplare nach Belgien abkommandiert, um Dienst auf der Steilrampe zwischen Lüttich und Ans zu leisten. 1922/23 gingen dem nunmehrigen Bw Rothenkirchen alle zehn Gt 2 x 4/4 (Nr. 5766 bis 5775, später 96 016 bis 025) der zweiten Serie zu, woraufhin einige ältere zum Bw Aschaffenburg wechselten. Ende 1924 waren neben den zehn Neulingen noch sechs Maschinen der ersten Serie im Frankenwald beheimatet.

DEN T 20 PAROLI GEBOTEN

Die von Maffei nachgelieferten Loks wiesen manche konstruktive Verbesserungen auf, so eine vergrößerte Überhitzerheizfläche und größere Vorratsbehälter hinter dem Führerhaus. Sie brachten mit 127,6 t ein um 4,4 t höheres Dienstgewicht auf die Waage, die maximale Achslast hatte sich

Die 96 020 schiebt bei Lauenstein den D 40 nach (13. Juni 1935).

FOTO: C. BELLINGRODT/SLG. DR. HUFNAGEL





96 008 am Zugschluss eines kurzen Güterzugs, der hier im Sommer 1925 gleich in Probstzella eintreffen wird.

FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Hauptkenndaten der Gt 2x4/4 (96 001 bis 025)

Gleiche Merkmale aller Maschinen

Bauart	D'D' h4v
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1216 mm
Länge über Puffer	17700 mm
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
Kolbenhub (HD- und ND-Zylinder)	640 mm
Kesselüberdruck	15 kg/cm ²
Rostfläche	4,25 m ²

Unterschiedliche Merkmale

	1. Serie 1913/14 96 001–015	2. Serie 1922/23 96 016–025	2. Serie nach Umbau 1925–1927	1. Serie nach Umbau 1929–1932
Zylinderdurchmesser (Hochdruck)	2 x 520 mm	2 x 520 mm	2 x 600 mm	2 x 520 mm
Zylinderdurchmesser (Niederdruck)	2 x 800 mm	2 x 800 mm	2 x 800 mm	2 x 800 mm
Volumenverhältnis	1:2,37	1:2,37	1:1,78	1:2,37
Verdampfungsheizfläche	229,61 m ²	233,85 m ²	200,43 m ²	200,43 m ²
Überhitzerheizfläche	55,39 m ²	57,75 m ²	65,37 m ²	65,37 m ²
Dienstgewicht (volle Vorräte)	123,2 t	127,6 t	131,1 t	123,2 t
maximale Achslast	15,4 t	16,2 t	16,5 t	15,5 t
Kohlenvorrat	4 t	4,5 t	5 t	4,5 t
Wasservorrat	11 m ³	12,3 m ³	12,3 m ³	11 m ³

von 15,4 auf 16,2 t erhöht. Etwa zeitgleich lieferte Borsig die preußischen T 20 (95er), von denen einige um 1924 dem Bw Probstzella zugeteilt wurden. Die vergleichsweise unkomplizierten 1'E 1'-Boliden mit Zwillingstriebwerk machten den Mallet-Riesen ernsthaft Konkurrenz, denn sie konnten auf den Steilrampen trotz ihrer um rund 30 Tonnen niedrigeren Reibungslast annähernd dasselbe Leistungsprogramm erfüllen. Freilich verteilte sich das Reibungsgewicht auf nur fünf Radsätze, so dass die maximale Achslast 19,5 t betrug. Dafür zugelassen war die Frankwaldbahn nun wohl auch infolge des Einbaus neuer Fischbauchträger in die Ludwigsstädter Trogenbachbrücke.



Die 96 025 kam 1923 fabrikneu zum Bw Rothenkirchen.

FOTO: RVM/SLG. GERHARD

Nachdem die Mallets der ersten Serie zu den Bw Aschaffenburg, Eger und Brügge (Westfalen) abgewandert waren, beherbergte das Bw Rothenkirchen Ende 1929 nur noch die zehn leistungsfähigeren Maschinen. Hiervon wechselten im Jahr 1935 die 96 017 und 023 für den Einsatz auf der „Schiefen Ebene“ zum Bw Neuenmarkt-Wirsberg, weshalb sich der in Rothenkirchen schon vorher beklagte Lokmangel verschärfte. Neben 5710 mussten im Schiebedienst 94er (T 16.1) aushelfen. Die Lage entspannte sich 1936 mit der Stationierung mehrerer 95er auch im Bahnbetriebswerk am Fuße der Frankenwald-Südrampe.

Länger als erwartet blieb man trotz Aufnahme des elektrischen Betriebs am 15. Mai 1939 auf die Mallets angewiesen. Erst die ab Herbst 1940 eingetroffenen E 94 machten sie entbehrlich. Ende Juli 1941 besaß das Bw Pressig-Rothenkirchen noch die 96 020, 021 und 022. Zuletzt hararte bis Januar 1942 die 96 021 als Reservemaschine aus, dann kam sie wie schon die 96 020 und 022 nach Neuenmarkt-Wirsberg.

Die anderen Exemplare waren zum Bw Aschaffenburg umbeheimatet worden. Dort ging im März 1947 mit Abstellung der 96 011 der Einsatz der Gt 2 x 4/4 im Bereich der DR (West) zu Ende. Diese musterte am 20. September 1948 die 16 bis dahin noch im Bestand geführten Loks der Baureihe 96 aus. Die im Oktober 1944 zur Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn gelangten 96 002 und 024 wurden nach jahrelanger Abstellzeit 1954 von der Deutschen Reichsbahn in der DDR ausgemustert. □

Die Grenzlast auf der Nord- wie Südrampe legte man für die T 20 mit 550 Tonnen fest, das waren grade mal 20 Tonnen weniger als für die Gt 2 x 4/4. Offenbar ließ sich deren wesentlich höheres Reibungsgewicht kaum für die Zugkraft nutzen, auch nicht die Leistung des sehr verdampfungsfreudigen Kessels „auf die Schienen bringen“. Das gab Anlass, die Mallets konstruktiv zu überarbeiten und dabei insbesondere der hohen Schleudeneigung zu begegnen. Ursächlich für diese war ein ungünstiges Volumenverhältnis der Hochdruck- zu den Niederdruckzylindern. Zuerst baute Maffei im Jahr 1925 die 96 023 um. Wichtigste Maßnahme war das Anbringen größerer Hochdruckzylinder. Daraufhin übertraf die Lok die Zugkraft der T 20 deutlich. Folglich wurden 1926/27 auch die anderen neun Exemplare der zweiten Lieferserie umgebaut. An den älteren, nach 1929 allesamt nicht mehr auf der Frankenwaldbahn eingesetzten 96 001 bis 015 nahm man in den Jahren 1929 bis 1932 nur vergleichsweise bescheidene Umbauten vor. Jedoch erhielten sie ebenso wie die 96 016 bis 025 eine Riggenbach-Gegendruckbremse.

Für die durch Umbau verstärkten 96 016 bis 025 erhöhte man die Grenz-

last auf der Frankenwaldrampe zunächst von 570 auf 600 t, dann um 1928 auf 650 t. Zwar konnte der Betrieb wesentlich flüssiger gestaltet werden als zu Zeiten der C IV – gleichwohl krochen die Maschinen mit schweren Zügen heute schier unvorstellbar langsam den Berg hinauf. So brauchte laut Buchfahrplan vom 22. Mai 1937 der von Falkenberg (bei Torgau) nach Nürnberg Rbf verkehrende Dg 6290 – Last 1200 t, Zuglok Baureihe 95, Schublok Baureihe 96 – für die Bergfahrt von Probstzella zum Scheitelpunkt in Steinbach am Wald 58 Minuten, erzielte also eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 13,7 km/h!



96 021 mit Güterzug nördlich von Steinbach am Wald (um 1935).

FOTO: C. BELLINGRODT/SLG. EJ

Weitere noch lieferbare Titel
aus der Reihe MIBA-Spezial



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



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



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



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



MIBA-Spezial 117
Verfeinern und verbessern
Best.-Nr. 120 11718



MIBA-Spezial 118
Großer Plan für kleine Bahn
Best.-Nr. 120 11818

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



Jetzt als eBook verfügbar!



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



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

Je eBook € 8,99

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



www.facebook.de/vgbahn

Die Spezialisten



Im aktuellen MIBA-Spezial 119 „Landschaft mit Landwirtschaft“ liegt der Schwerpunkt auf dem bäuerlichen Umfeld von Nebenbahnen. Sie erhalten eine Vielzahl von Vorschlägen, wie man die Flächen neben den Bahnlinien abwechslungsreich gestalten kann. U.a. auch mit folgenden Themen: Tiere auf dem Lande, Bau einer Viehweide, Selbstbau von Bäumen, Gestaltung einer Streuobstwiese, Traktoren als Ladegut, sowie Ernteszenen: Hopfenfeld, Kartoffelfeld, Harzernte an Kiefernbäumen und vieles mehr ... Denken Sie immer daran: Die Stärke Ihrer (Modell-)Bahn hängt wesentlich von einem schön gestalteten Umfeld ab.

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

Best.-Nr. 12011919 | € 12,-

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-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





SCHWERTRANSPORTE

Wenn Schiffsmotoren *nicht* schwimmen ...

...sondern am Beginn ihres langen Lebens zunächst eine Zugfahrt machen!
Dies „genießen“ viele Großmotoren der MAN seit letztem Jahr, wenn sie auf einem 24-achsigen Tieflader von Augsburg aus auf einer präzise ausgeklügelten Schienenroute zum Schwergutzentrum der Kübler-Spedition nach Mannheim-Rheinau transportiert werden

TEXT: SIEGFRIED BAUM

In Mannheim-Rheinau legt ihre bi-modale „Reise“ einen Zwischenstopp ein. Mit Hilfe einer Krananlage, deren Tragfähigkeit mit 500 Tonnen angegeben wird, werden die ca. 200 Tonnen wiegenden Motoren in eine Halle umgeladen, wo eine MAN-Crew wichtige Bauteile, wie den Turbolader und anderes, anbaut und den Motor zu einem kompletten Aggregat ergänzt. Dann geht's auf dem Wasserweg entweder

nach Rotterdam oder Antwerpen. Für diese Schwerguttransporte auf dem Rhein hat Kübler eine eigene Schwergut-Schiffslinie gegründet, die angabegemäß einmal pro Woche mit solchen Gütern zu den Seehäfen fährt. Sowohl bezüglich Lademaßen wie -lasten kann der Transport via Binnenschiff da immer noch punkten,

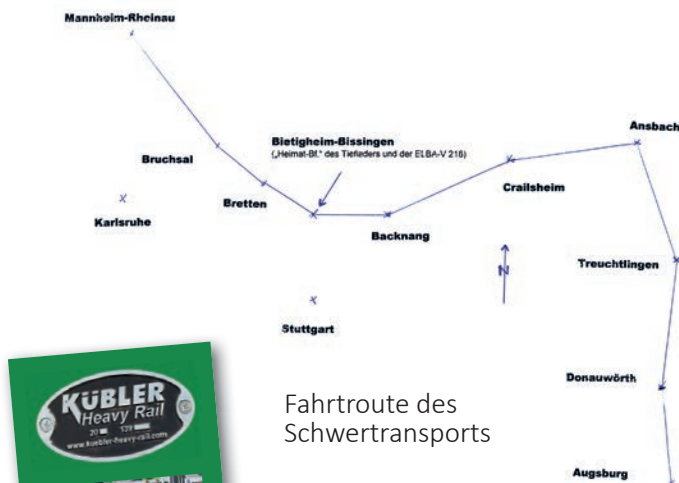
Wer sich nur vage dem System Schwertransporte nähert, wird erfahren,

dass diese von der alten Deutschen Reichsbahn schon in den 1930er-Jahren propagiert und durchgeführt wurden. Im MAN-Waggon-Buch (EK-Verlag, 1994) wird ein Tragschnabel-Tieflader gezeigt, den die MAN-Nürnberg bereits 1924 gebaut hatte. Zwischen den – ausschließlich genieteten – Tragschnäbeln war ein Korb mit einer Tragfähigkeit von 112 Tonnen eingehängt, in dem damals Trafos für das Elektrizitäts-

unternehmen RWE transportiert wurden. Verfügte die Kombination damals „nur“ über insgesamt zehn Achsen (zweimal fünf), hatte ein Nachfolgemodell von 1940 bereits 18 Achsen. Der Tieflader überlebte den Zweiten Weltkrieg und konnte vor Jahren auf dem Freigelände des Verkehrsmuseums Nürnberg besichtigt werden. Ob je gezählt wurde, wie viele tausend Niete das ganze Gefährt zusammenhalten, ist nicht bekannt...

Viel kleiner und bescheidener fing man bei Kübler vor 50 Jahren an. Es war die Zeit, als man sich traute, für überlange Ladungen wie lange Baumstämme oder Betonfertigteile an die Lkw sogenannte „Nachläufer“ mit eigener Lenkung zu hängen, die von einem – armen – „Hilfsfahrer“ händisch bedient werden musste. „Arm“ deshalb, weil der „Lenker“ hinter der letzten Achse des Nachläufers auf einem billigen Blechsitz saß und völlig ungeschützt mit einem einfachen Lenkrad – ohne jede hydraulische Unterstützung – das Gefährt in der richtigen Spur zu halten hatte. Ein Film auf der Internetplattform Youtube zeigt eine solche Fuhre von Kübler.

Die Entwicklung der Schwertransporte ging weiter, fast rasend schnell. Daher



60 Stunden ist der Transport auf Umwegen unterwegs. Es zählt die Route, die sich mit Schwerlastvorschriften und fürs Lichtraumprofil vereinbaren lässt.

ABB.: S. BAUM

Auf einem 24-achsigen Tieflader von Kübler geht ein rund 200 Tonnen schwerer Schiffsmotor der MAN von Augsburg aus auf die Bahnreise nach Mannheim-Rheinau (Bild links). Das untere Foto zeigt die gesamte Fuhre inklusive Schlafwagen für das Begleitteam. Als Zuglok fungiert eine 218. In einer Broschüre (Download unter kuebler-spedition.de) informiert Kübler Heavy Rail über Schwertransporte per Bahn.

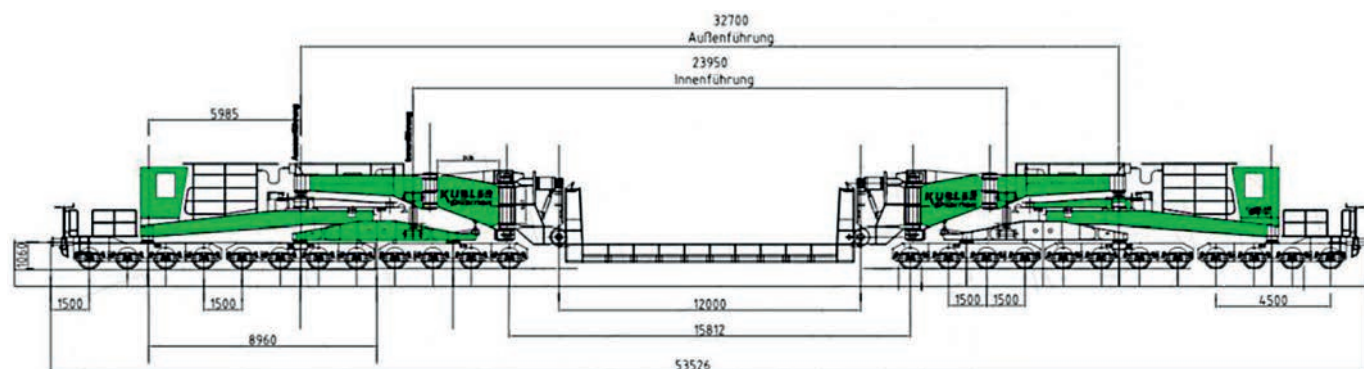
FOTOS UND ABB.: KÜBLER-SPEDITION (3)



kommt jeder Eisenbahnfreund ins Staunen, dass man sich bei der DB schon vor vielen Jahren von den Schwerlastgruppen trennte. Das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein bewahrt die Reste der einmal sehr bedeutenden Schwerlastgruppe Darmstadt auf. Dass andere hier viel mehr als die DB wagten, zeigt die Kübler-Image-Broschüre: beispielsweise, wie man auf einem achtachsigen Tieflader eine zehn Meter hohe Siloanlage in einem Stück transportiert.

So wie es diese DB-Schwerlastgruppen nicht mehr gibt, gibt es auch den Eisenbahnfahrzeugbau der MAN in Nürnberg nicht mehr. So musste Kübler die Tragschnabel-Kombination nach einer alten Krupp-Vorlage bei mehreren Herstellern selbst organisieren. Die Drehgestelle beispielsweise kamen von Legios Loco in Prag-Smichov, einem frühen Waggonbauer-Standort, wo schon Ende des 19. Jahrhunderts Ringhofer-Waggons für aller Herren Länder gebaut wurden. Legios stellt sich auf seinen Webseiten als „bedeutender Waggonhersteller in Europa“ vor, beispielsweise als Hauptlieferant der schweizerischen Wascosa.

Mit einem Eigengewicht von ca. 135 Tonnen könnte der neue Tieflader bei Beachtung der 20-Tonnen-Achslast immerhin eine Ladung von rund 350 Tonnen aufnehmen. Die neuen Motoren der MAN bringen es im Ablieferungszustand aber „nur“ auf gut 200 Tonnen. Trotz der vielen Achsen und Bremsklötze rollt das Gefährt mit einer „Leichtigkeit“ am staunenden Beobachter



Typenskizze des exakt 53,526 Meter langen und 135 Tonnen schweren 24-achsigen Bahntiefladers von Kübler. ABB.: KÜBLER-SPEDITION



vorbei, und das Fahrgeräusch gleicht eher dem eines Schlafwagens als eines vielachsigen Schwertransporters. Von Kibri gibt es übrigens ein Modell eines 20-achsigen Tiefladers (vormals bei Energie Baden-Württemberg), der den Vorgänger des seit Sommer in Betrieb genommenen Kübler-24-Achсers darstellt.

Obwohl mit den Schiffsmotoren als Ladung die Lastgrenze des neuen Tiefladers

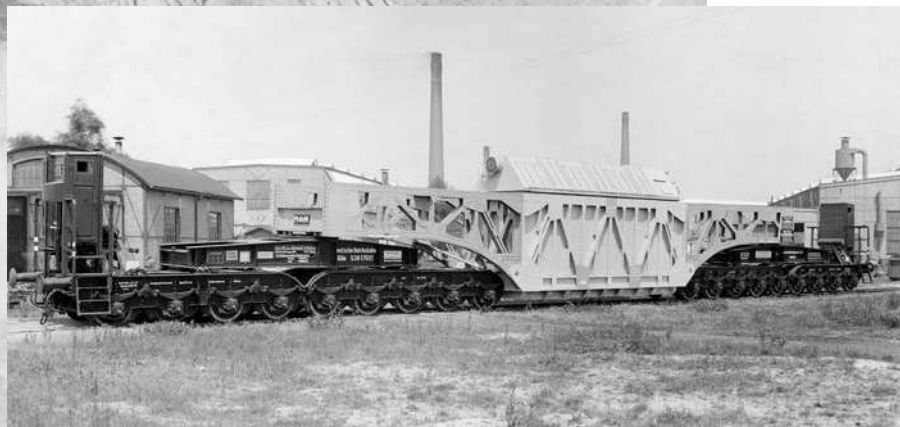
bei weitem nicht erreicht wird, verlangen die Lichtraumprofil-Vorschriften, dass solche übergroßen Transporte nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gefahren werden dürfen. Kein Wunder, dass die Transporte inklusive aller betrieblichen und sozial notwendigen Aufenthalte ca. 60 Stunden von Augsburg bis Mannheim unterwegs sind. Aus der Grafik auf Seite 35 oben ist die Route über Treuchtlingen–Ansbach–Crails-

heim–Backnang–Bietigheim–Bretten–Bruchsal ersichtlich. Dies zeigt, dass man sich nicht nach der kürzesten Entfernung richten kann, sondern angesichts der geringen Geschwindigkeit die ergiebigsten Zeitfenster genutzt werden müssen. Und die sind bekannterweise in den Abend- und Nachtstunden am größten. Der Umweg beträgt „über den Daumen gepeilt“ 100 Kilometer im Vergleich zur einer direkten Route via Stuttgart.



Links:
Die Bildrarität aus dem Werksarchiv zeigt den 1940 gebauten 18-Achser mit zusammen-gesteckten Tragschnäbeln auf dem Gelände der Nürnberger MAN. Unten: Derselbe Wagen mit eingehängtem Tragekorb, aufgenommen wohl ebenfalls im MAN-Werk Nürnberg.

FOTOS:
WERKFOTO M.A.N. (2)
Ganz unten:
Längst Geschichte ist der Transport von Schmal-spurloks auf vierachsigen Spezialwagen.
FOTO:
THEODOR HORN



Bereitet die Achslast offenbar keinerlei Probleme, ist bei diesen Transporten auch die Meterlast von großer Wichtigkeit, die hier aber gerade mal gut sechs Tonnen erreicht, denn nach der bekannten Formel Masse gesamt durch Länge über Puffer errechnen sich bei 335:55 eben exakt 6,09 Tonnen. Zum Vergleich: Auf die Sechschachser der Gattung Samms 709/710 können in der höchsten Lastgrenze 74 Tonnen geladen werden; plus das Eigengewicht von 31 Tonnen, dividiert durch die Länge von 16,4 Metern ergibt sich eine Meterlast von 6,4 Tonnen Auch hier beträgt die Achslast schließlich nur 17,5 Tonnen.

Der Gleisanschluss der Augsburger MAN zum Netz der Augsburger Localbahn (AL) hat stellenweise einen Gleisradius von nur 120 Metern. Es ist daher fast eine Sensation, dass die 55 Meter lange Fuhre schon berührungsfrei aus dem Werk herausmanövriert werden kann. Apropos Manövrieren: Auch das Wort hat seine Berechtigung, denn die Brücke kann hydraulisch sowohl seitwärts wie auch in der Höhe verschoben werden. In den Steuerkabinen auf jedem Hauptgestell ist eine eigenständige Hydraulikanlage untergebracht, welche für diese Bewegungen die nötige Power liefert. Nur einige hundert Meter nach der Werksausfahrt unterqueren die Gleise der Augsburger Localbahn eine vierspurige Straßenbrücke über den Lech. Da wurde beim ersten Testtransport ein Abstand zwischen den Betonuntergurten der Brücke und der Traverse über dem Motor von gerade mal 30 Zentimetern (!) gemessen. Aber 30 ist eben mehr als null – daher große Erleichterung bei der Begleitmannschaft.

Vom Netz der AL aus geht es dann auf DBAG-Gleisen weiter. Für das Begleitteam wird ein gut eingerichteter Schlafwagen mitgeführt. Die Lokführer der die Fuhre bespannenden 218 des Bahnunternehmens ELBA-Logistik GmbH werden entsprechend den Ruhezeitvorschriften auf Unterwegsbahnhöfen abgelöst, zu einem Vertragshotel gebracht und dort auch wieder abgeholt. Im Gegensatz zu den armen „Kapitänen der Landstraße“ genießen die Lokführer hier eine vorbildliche Behandlung, wie man es aber auch von anderen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen hören kann.

Und übrigens: Wurden vor Jahrzehnten neue Schmalspurloks mithilfe von speziellen „Lorries“ oder Spezialwagen zu einem Verladehafen transportiert, werden diese heute – und in gleicher Weise auch Triebwagen – auf überlange Straßentieflader geladen. Der in nebenstehendem Bild gezeigte vierachsige Transportwagen für Schmalspurlokomotiven ist daher auch längst Geschichte. □

A scenic landscape featuring rolling green hills under a clear blue sky. In the foreground, a large, dark tree with a thick trunk and dense foliage stands on the left, partially obscuring the view. To its right, another tree trunk is visible, also in the foreground. A body of water, possibly a pond or a slow-moving stream, reflects the surrounding greenery. The hills in the background are covered in lush green grass and some scattered trees. A small fence line runs across the middle ground. The overall atmosphere is peaceful and natural.

FRANKFURT – LIMBURG

Die Bahn im goldenen Grund



Auch nach der Elektrifizierung gibt es planmäßigen Dieselverkehr im Goldenen Grund, es sind die durchgehenden Reisezüge von Wiesbaden nach Limburg und umgekehrt. Zu lokbespannten Zeiten war mit der RB 6260 noch eine V 100 unterwegs (26. September 1997).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Unscheinbar und dennoch bedeutsam führt von Frankfurt am Main nach Limburg an der Lahn eine Hauptstrecke durch den sogenannten „Goldenen Grund“, jene fruchtbare Acker- und Wiesenlandschaft mitten in den Taunus-Ausläufern, die ihren Namen aufgrund des wogenden goldgelben Getreidemeeres in den Sommermonaten erhalten hat

TEXT: JOACHIM SEYFERTH

Goldener Grund! Hört sich das nicht nach Wohlstand und Reichtum an?! Nach Aufbruchsstimmung, Begehrlichkeiten und Prosperität?! Und tatsächlich bezieht sich dieser Begriff buchstäblich auf unsere von Mutter Erde geschenkten Lebens(mittel)-grundlagen, nämlich auf den fruchtbaren Lössboden einschließlich vieler Mineralquellen zwischen dem Limburger Becken und den Städten Bad Camberg und Idstein, der als die Kornkammer des Taunus gilt und dessen Getreide diese Region im Sommer bis zum hügeligen Horizont mit seinem goldgelben Glanz überzieht.

Alte und neue Verkehrswege nutzen zudem einige Senk- und Tallagen dieser Landschaft, angefangen von der alten Handelsstraße Frankfurt – Köln, die weitgehend der heutigen Bundesstraße 8 entspricht, über die A 3 bis hin zu ihrem Eisenbahn-Pendant, der 2002 fertiggestellten Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main via Montabaur und Limburg Süd. Und natürlich der klassischen Bahn durch den Goldenen Grund, der zweigleisigen, elektrifizierten und fast sechzig Kilometer langen Hauptstrecke von Frankfurt-Höchst über Niedernhausen nach Eschhofen, die neuerdings den mehr sachlichen wie glanzvollen Namen „Main-Lahn-Bahn“ trägt.

Diese letztgenannte Strecke soll uns durch diesen Artikel tragen und vom Zugfenster dieses Verkehrsweges aus ist die Landschaft des Goldenen Grundes auch am besten zu genießen, von der höheren Warte des Oberdecks eines Doppelstockwagens sowieso. Und eines hat der zeitgenössische Bahnfahrer auf dieser Strecke auch mit den historischen und längst nicht mehr unter uns weilenden Fahrgästen zwischen Frankfurt und Limburg gemeinsam: So mancher von ihnen wird sich gestern wie heute vielleicht darüber gewundert haben, dass diese Strecke abgesehen vom Zu- und Abbringer zwischen Wiesbaden und Niedernhausen, der so genannten „Ländchesbahn“, die als eingleisige Hauptbahn im Kursbuch traditionell unter der gleichen Nummer mit unserer Strecke verzahnt ist, auf ihrer ganzen Länge zwischen Frankfurt-Höchst und Eschhofen bei Limburg noch niemals auch nur eine abzweigende Nebenbahn besessen hat! Und dies trotz der Streckenbaueuphorie zur Gründerzeit und des später wachsenden „Speckgürtels“ in der Rhein-Main-Region, der heute bis Niedernhausen und darüber hinaus reicht – im Falle der parallelen Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main sogar bis Limburg Süd, denn der dortige ICE-Bahnhof dient vor allem vielen Berufspendlern nach und von Frankfurt. Doch Planungen für Zweigstrecken im Goldenen Grund gab es durchaus, wie eini-



Oben: Am Einfahrsignal von Lorsch beschleunigt 50 2323 den N 2445 nach Limburg. „Elektrifiziert“ ist bislang nur die noch vorhandene Telegrafeneitung (9. August 1966). **Mitte:** Bereits im Speckgürtel von Frankfurt am Main befindet sich 41 345 mit dem E 2421 in Hofheim, Wagengarnitur und Ambiente spiegeln getreu die Sechzigerjahre wider (9. August 1966). **FOTOS:** REINHARD GUMBERT (2)

ge Überlieferungen zu nicht verwirklichten Eisenbahnprojekten belegen.

Schon während des Baus der Strecke von Weilburg nach Laubuseschbach über Weilmünster (ex KBS 196g), die am 15. Mai 1892 eröffnet wurde, tauchten Pläne auf, diese Strecke ab Laubuseschbach über Oberbrechen an unserer Strecke durch den Goldenen Grund bis zum westlich gelegenen Kirberg und sogar noch darüber hinaus bis Zollhaus an der Aartalbahn und Nassauischen Kleinbahn zu verlängern. Theoretisch wäre hierbei ein kleines Eisenbahnnetz entstanden und Oberbrechen wäre ein regionaler Eisenbahnknotenpunkt geworden. Wegen der damaligen Gesetzeslage beim Bau bestimmter Strecken und wegen befürchteter mangelnder Rentabi-

lität kam dieses Projekt trotz mehrfacher Anläufe und Bemühungen aber nicht zur Verwirklichung.

Ab 1912 kam mit der so genannten „Taunusquerbahn“ eine weitere Strecke ins Gespräch, die von Usingen her den Hochtaunus erschließen und bis zum Rhein (Lorch oder St. Goarshausen) führen sollte, wobei die Schnittstelle zur Strecke Frankfurt – Limburg je nach Interessenlage der jeweiligen Landesfürsten oder Bürgermeister in Niedernhausen, Idstein oder Camberg geplant war. Diesbezügliche Querelen der Beteiligten sowie eine ablehnende Haltung der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt am Main führten jedoch auch hier zur Verwerfung und schließlich zum „Vergessen“ dieser Pläne.

Seither führt nach wie vor einzig und allein unsere Hauptbahn durch den Goldenen Grund und verbindet nicht nur Main und Lahn, sondern nutzt bei ihrer Streckenführung zu großen Teilen auch die topografisch günstigeren Täler des Ems- und Wörsbaches (nördlicher Abschnitt) sowie des Dais- und Schwarzbaches (südlicher Abschnitt). Im mittleren und etwa 26 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Niederselters und Niederjosbach werden diese Fluss- und Bachtäler verlassen und erfordern hierbei wechselnde Neigungen von elf bis maximal knapp 14 Promille.

Hierbei hat insbesondere die rund vier Kilometer lange Steigung zwischen Niedernhausen und dem Ende 1971 aufgegebenen Haltepunkt Niederseelbach im Bereich der Wasserscheide zwischen Main und Lahn den Dampf-, Diesel- und Akku-Triebfahrzeugen vor der Elektrifizierung der Strecke einiges abverlangt, selbst die Baureihe 216 quälte sich hier nur mit Tempo 50 bis 60 hinauf, wenn bei den Zügen des Berufsverkehrs mal wieder sechs bis acht vollbesetzte Silberlinge am Zughaken hingen. Auch die Akku-Triebwagen der Baureihen 515 und 517 waren auf der flachen



Der Verlauf der Hauptbahn (rot markiert) durch den Goldenen Grund. ABB.: SLG. SEYFERTH

Lahntalbahn zwischen Koblenz und Gießen prinzipiell besser aufgehoben, als hier oder auch per Aartalbahn die Taunushöhen energiezehrend zu erklimmen. Aber das ist eine andere Geschichte.

Die Eisenbahnstrecke von Frankfurt-Höchst nach Eschhofen über Niedern-

hausen war von Anfang an als zweigleisige Hauptbahn konzipiert worden, die einzelnen Streckenabschnitte gingen aber von Norden her zunächst eingleisig in Betrieb: Eschhofen – Niederselters wurde am 1. Februar 1875, Niederselters – Camberg am 15. Mai 1876, Camberg – Idstein am 12. Juli 1877 und Idstein – Frankfurt-Höchst am 15. Oktober 1877 eröffnet. Rund zwei Jahre später ging die damals so genannte „Flügelbahn“ Niedernhausen – Wiesbaden am 1. Juli 1879 in Betrieb.

Wie kaum anders zu erwarten war, entwickelte sich der Eisenbahnverkehr im Goldenen Grund sowohl bei der Güter- als auch bei der Personenbeförderung prächtig. Die Hessische Ludwigsbahn als Erbauer der Strecke wurde noch vor der Jahrhundertwende verstaatlicht und bildete im Wesentlichen das Gebiet der neuen „Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion Mainz“ ab, die Strecke Frankfurt-Höchst – Eschhofen wurde jedoch der „Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt am Main“ der Preussischen Staatseisenbahn zugeschlagen.

Diese „Strukturreform“ und die weitere Zunahme des Verkehrs begünstigten die

Auch 1984 war die Welt nicht in Ordnung, aber noch herrschte örtlicher Güterverkehr (Bad Camberg, 7. August 1984). FOTO: JOACHIM SEYFERTH



Rechts: Die Elektrifizierung der Strecke Limburg – Niedernhausen ist in vollem Gang und 211 173 betreut mit ihrer Traktion einen entsprechenden Arbeitszug bei Oberselters (7. August 1984).

Rechte Seite: Doppelstockwagen und Ruhr-111er brachten ab Mitte der Neunzigerjahre mehr Farbe in den Goldenen Grund: SE 7242 erreicht in Kürze Niedernhausen (21. April 1996).

Unten: Unter dem Fahrdrabt und Himmel im Goldenen Grund fahren heute meist nur die Baureihen 143 und 185, vor zwanzig Jahren waren dies in der Regel die Reihen 110, 111 und 140 (RE 3234 in Oberbrechen, 2. September 1996).

FOTOS: JOACHIM SEYFERTH (3)





Ausbaupläne für die eingleisige Bahn durch den Goldenen Grund. Doch zunächst wurde versucht, den länger gewordenen Zügen durch die Verlängerung von Überholgleisen und Bahnsteigen gerecht zu werden, auf vielen Stationen wurden die Gleisanlagen erweitert und Weichenverbindungen an andere Stelle verlegt.

Als es durch den stetig wachsenden Verkehr trotz dieser neuen Kapazitäten wiederum zu inakzeptablen Betriebshemmnissen kam, wurden seitens der Betriebsinspektion Frankfurt/M. 3 bis Anfang 1909 baureife Pläne zum zweigleisigen Ausbau erarbeitet, der wohl keine größeren Probleme erwarten ließ, da die Trasse beim Bau der Strecke Frankfurt-Höchst – Eschhofen ja bereits schon weitblickend für ein zweites Gleis angelegt wurde. Demnach wurde zwischen 1911 und 1913 das zweite Gleis in zwei Abschnitten (südlich und nördlich von Niedernhausen) verlegt, in diesem Zusammenhang konnten einzelne Bahnhofs- und Sausbauten, behindert durch den Ersten Weltkrieg, erst bis 1925 vollendet werden.

Die nächste größere Veränderung bzw. Erweiterung der Infrastruktur dieser Strecke fand dann rund ein halbes Jahrhundert später in Form der Elektrifizierung statt: 1971 wurde der Fahrdrat zunächst zwischen Frankfurt-Höchst und Niedernhausen unter Strom gesetzt, fünfzehn Jahre später (1986) erreichte die Oberleitung auch Eschhofen, die natürlich auch bis Limburg als Anfangs- und Endpunkt vieler Züge

durch den Goldenen Grund weitergeführt wurde. Südlich von Niedernhausen wurden hierbei ausschließlich Stahlmasten verwendet, nördlich davon fanden an der freien Strecke dagegen Betonmasten Verwendung, die aufgrund ihrer hellen Ausführung und im Vergleich zu den Stahlmasten etwas klobigen Art das Erscheinungsbild der Strecke im Goldenen Grund relativ stark veränderten, weil sie die bislang harmonische Linienführung der Bahnlinie durch die Landschaft im Sinne einer unübersehbaren technischen Aufrüstung beeinträchtigten.

Angemerkt sei in diesem Zusammenhang noch, dass die Strecke auch ohne Oberleitung und bereits seit 1907 indirekt elektrifiziert war – in Form der damals sensationellen Akkumulatoren-Triebwagen, die hier im Goldenen Grund vom Volksmund nur „Camberger Rutsch“ genannt wurden. Mehr zu diesem Kapitel der Fahrzeuggeschichte im weiteren Text.

Doch zunächst wollen wir die Strecke und ihre Landschaft mitsamt Städten und Ortschaften näher kennenlernen. Wie anfangs erwähnt geht das am besten im Doppelstockwagen, natürlich oben. Diese Wagen, vom „Gemeinschaftsunternehmen“ DR/DB nach der Wende zwischen 1990 und 1994 in modernisierter Form auch zunehmend für den Westen vorgesehen, sind hier ab Mitte der 1990er-Jahre bei den durchgehenden SE- bzw. RE-Zügen zwischen Frankfurt und Limburg im Einsatz und wegen der erfreulich hohen und steigen-

den Pendlerzahl auch nicht mehr wegzudenken. Gezogen bzw. geschoben wurden sie anfangs von der BR 111 (sogar noch in Rhein-Ruhr-Lackierung), es folgte die BR 143, die ab etwa 2020 von der BR 146 abgelöst werden soll.

Eine Stunde und drei Minuten dauert heute die Fahrt mit diesen schnellsten Verbindungen zwischen Frankfurt Hbf und Limburg (RE 20, Halt an 7 Zwischenstationen), zur Jahrtausendwende brauchte es bei gleichen Zwischenhalten dafür übrigens noch zwei Minuten weniger. Und anno 1956 brauchten die dampfgeführten Eilzüge mit nur sechs Zwischenhalten (der Halt in Eschhofen entfiel) für diese Strecke knapp eineinhalb Stunden.

Wir sitzen also oben unter den gewölbten Scheiben und beginnen unsere Fahrt in Frankfurt-Höchst, dem betrieblichen Anfangspunkt dieser Strecke durch den Taunus. Vorbei an der kurz darauf folgenden Station Farbwerke Höchst und der dort zur Jahrtausendwende errichteten Wagen- und ICE-Reinigungsanlage sowie am kurz darauf folgenden Zentralstellwerk schwenken wir nach rechts in die hier noch befindliche Mainebene ab, doch in der Ferne sind schon die Taunusberge zu sehen, die auf unseren nächsten Kilometern gen Niedernhausen in den Bereich des Vordertaunus übergehen. Gleichzeitig fahren wir hier auf der Trasse der S 2, die entsprechenden S-Bahnstationen Frankfurt-Zeilshaus (seit 2007) und Kriftel werden in bereits rascher Fahrt durchfahren, bis das rund 40 000 Einwohner zählende Hofheim als erster Halt bereits den Zusatz „Taunus“ trägt.

HOHER ANWOHNER-ZUWACHS

Wie alle Ortschaften im „Speckgürtel“ Frankfurts ist auch diese Stadt in den letzten Jahrzehnten stark angewachsen (1977 hatte sie gerade einmal 5000 Einwohner), visuell drückt sich dies aber auch hier mehr in flächenfressender Wohn- und Industriebauung als im Fortbestand (geschweige denn in der Erweiterung) einstiger Bahn-Infrastruktur aus: Zwar ist das Empfangsgebäude wieder schmuck und sauber hergerichtet, aber mit nur noch drei Gleisen (die beiden durchgehenden Hauptgleise und ein Überholgleis) ist mittlerweile auch hier jegliche frühere Infrastruktur etwa für den Güterverkehr (Lade- und Anschlussgleise) verschwunden.

Hinter Hofheim bedient sich die Strecke noch der relativ flachen Trassierung des Lorsbachtals, links und rechts rücken die Berghänge der Taunusausläufer näher heran. Wir umrunden ohne Halt die kleine Perle Eppstein und durchfahren gleich hinter dem Bahnhof den neuen Eppsteiner

Tunnel, der ab 2013 das alte und baufällige Nachbarbauwerk ersetzt hat. Kurvenreich und mit beginnender Steigung erreichen wir Niederjosbach und schon kann man linker Hand zwischen Wald und Flur die Trasse der von Wiesbaden kommenden Ländchesbahn erahnen, die vor dem Bahnhof Niedernhausen über unsere Strecke führt und sich unter Weichenruckeln anschließend einfädelt. Im hiesigen Endpunkt der S-Bahn-Linie 2 dominieren die entsprechenden Triebzüge, das von früherer Funktion noch ausgedehnte Bahnhofsumfeld eröffnet nach Westen hin den Blick auf das Viadukt der A 3 und die unmittelbar dahinter liegende Talbrücke der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main.

Nach dem Halt in Niedernhausen wird die Oberleitung mit Hilfe von Betonstahl mit bisher Stahlmasten getragen und wir sausen dank dieser Elektrizität und der unverwüstlichen 143 an der Zugspitze viel schneller und unmerklicher als früher zum höchsten Punkt der Strecke durch den Goldenen Grund: Kurz vor Niederseelbach sind nach einer 14-Promille-Steigung fast 333 Höhenmeter erreicht, der frühere und rechts abseits vom Ort gelegene Haltepunkt (seit Ende 1971 aufgegeben) und seine schmalen Bahnsteige sind nach jahrzehntelanger Okkupation durch die Vegetation vom Zugfenster aus nicht mehr zu identifizieren.

Unser nächster Halt, die inzwischen zum Mittelzentrum herangewachsene Stadt Idstein, erfreut durch ihren historischen Stadtkern und ihr Wahrzeichen, den 42 Meter hohen Hexenturm. Der Bahnhof bietet inzwischen weniger Ansichtsmöglichkeiten, auch hier liegen nur noch die beiden Hauptgleise nebst Überholgleis. Aktuell will die DB das 1905 erbaute und unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude für eine viertel Million Euro verkaufen, offensichtlich wird es trotz 72 täglichen Reisezügen mit rund 2500 hier aus- und einsteigenden Fahrgästen nicht mehr benötigt.

ÖSTLICHE TAUNUS-HOCHEBENE

Hatten bislang Bebauung, Buschwerk und kleine Waldstücke entlang der Strecke dominiert, treten wir ab jetzt in eine östliche Hochebene des Taunus ein und haben oft weiten Blick ins hügelige Land – der eigentliche Goldene Grund! Hellgelbe Getreidefelder, braune Ackerflächen, versprenkelte kleine Ortschaften in der Ferne und neuerdings stoisch rotierende Windräder prägen die Landschaft, in der Wörsdorf und sein Haltepunkt in rascher Fahrt durchheilt werden. Bad Camberg und Niederbrechen sind unsere beiden letzten Haltestationen vor Eschhofen, ab jetzt begleitet uns auf weiten



Einzig verbliebene Güterzüge zwischen Limburg und Frankfurt sind die Ton-Ganzzüge nach Italien und (leer) zurück, hier am 27. Februar 1996 bei Wörsdorf noch mit Baureihe 140. FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Strecken die Bundesstraße 8 und der Emsbach, wir haben die Höhen des Goldenen Grunds hinter uns gelassen und gelangen allmählich in die flachen Niederungen des Lahntals. Vor Eschhofen nähert sich rechter Hand die Lahntalbahn von Gießen und Weilburg, deren zwei Gleise wir per Weichenverbindung kreuzen und schließlich am Hausbahnsteig von Eschhofen zum Stehen kommen. Weiter Himmel und weites Land, das zum Wandern einlädt – eine ziemlich andere Welt als in Frankfurt-Höchst und nunmehr 57 Kilometer entfernten anderen Ende unserer Strecke.

Wandern könnte man von hier aus zum auf Eschhofener Gemarkung liegenden ICE-Bahnhof Limburg Süd der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main, die im Bau ab 1995 und in Betrieb ab 2002 unsere Strecke durch den Goldenen Grund teilweise und meist in gebührendem Abstand begleitet. Doch Lokomotiv- und ICE-Zeichnungen aus Kinderhand an einem Wartehäuschen im Eschhofener Bahnhof sollen jetzt Anlass zur Betrachtung der Triebfahrzeuggeschichte zwischen Lahn und Main sein: Die ersten von der Maschinenfabrik Esslingen für diese Strecke gelieferten Maschinen waren B 1-Lokomotiven als „Gemischtzuglok“ sowie C-gekuppelte Maschinen ausschließlich für den Güterverkehr. All diese Loks trugen früher Namen wie „Idstein“, „Camberg“, „Eppstein“ oder „Niederselters“.

FRÜHE AKKU-HOCHBURG

Doch der Dampftraktion begegnete im Goldenen Grund mit der damals so genannten „Sekundär-Elektrifizierung“ schon er-

staunlich schnell Konkurrenz: Bereits im November 1907 verkehrte zwischen Limburg und Camberg in Form des KPEV-Akkumulatortriebwagens AT 2 das erste elektrische Triebfahrzeug. Der AT 2 sah aus wie ein Reisezugwagen mit zwei zweiachsigen Drehgestellen, hatte die damals respektable Länge von knapp 20 Meter und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Und trotz seiner seltsamen Erscheinung als selbstfahrender Wagen ohne Lokomotive war dieses Fahrzeug seiner Zeit weit voraus, denn es konnte seine Bremsenergie sogar zum Wiederaufladen der Akkus verwenden! Es ist also alles schon einmal dagewesen und erst heute erinnert man sich wieder an historische, aber tatsächlich nachhaltige Innovationen!

Die Schwächen des AT 2 konnten die bekannten Nachfolger, die Wittfeld-Akkutriebwagen der späteren DB-Reihe ETA 178, zwar nur bedingt beseitigen, aber trotz ihrer relativ schlechten Fahreigenschaften erreichten diese Fahrzeuge im Goldenen Grund immerhin über 50 Jahre Betriebsgeschichte und erhielten von der Bevölkerung dort den Spitznamen „Camberger Rutsch“. Die Akkutriebwagen formten auch maßgeblich die Aufgaben des nahen Ausbesserungswerkes Limburg, das ab 1862 als „Limburger Centralwerkstätte“ fungierte und das seit 1907 (seit 1952 sogar bundesweit) für den Unterhalt dieser Fahrzeuge und ihrer Elektrik zuständig war. Anfang der 1950er-Jahre wurde der alte ETA 178 durch den als „Limburger Zigarre“ bekannt gewordenen ETA 176 (spätere BR 517) abgelöst, es blieb jedoch bei acht Triebwagen einschließlich Steuerwagen, denn durchgesetzt hatte sich letztlich der ETA 150 (spätere BR 515).

Neben den Dampfzügen prägten diese beiden vornehm summenden „Elektro-Typen“ lange Zeit das Bild der Reisezüge im Goldenen Grund, die hier an Werktagen mitunter auch zu Testfahrten unterwegs waren, denn in ihrer Hoch-Zeit der Siebzigerjahre waren im AW Limburg bis zu 232 Triebwagen der BR 515, die acht Triebwagen der BR 517 sowie insgesamt 224 dazugehörige Steuerwagen zu unterhalten.

Obwohl die Strecke von Limburg nach Frankfurt und ihr Ast von Niedernhausen nach Wiesbaden durch diese Fahrzeuge auch ohne Fahrdracht „elektrifiziert“ war, hatte König Dampf in der Nachkriegszeit natürlich noch die Oberhand. Wurden Reise- und Güterzüge zuvor meist noch von den Baureihen 38, 50, 55, 57 und 93 gezogen, so kam Mitte der 1950er-Jahre buchstäblich Verstärkung: 1955 erhielt das Bw Limburg sieben Maschinen der BR 39, bis 1963 wurde dieser Bestand verdoppelt. Der Laufplan vom Sommerfahrplan 1959 sah den Einsatz von acht Maschinen überwiegend zwischen Limburg und Frankfurt vor. Zwischen 1963 und 1964 wurden die 39er durch den nahezu gleichen Bestand (13 Maschinen) der Baureihe 41 ersetzt, zusammen mit den neuen DB-Umbauwagen prägte nun hauptsächlich die BR 38 und 41 das Bild der Nahverkehrs- und Eilzüge zwischen Limburg und Frankfurt.

Im schweren Güterzugdienst wurde jetzt bis zum Ende der Dampflokunterhaltung im Bw Limburg (Herbst 1973) die BR 50 eingesetzt, im Nahgüterzug- und Rangierdienst waren die Baureihen 86 und 93 bereits ab Mitte der Sechzigerjahre durch V 60 und V 100 ersetzt worden.

Zu dieser Zeit erwischte der Strukturwandel in der Zugförderung auch die noch stolzen 41er im Goldenen Grund, deren Laufpläne ab 1965 durch die V 200.0 verwässert wurden. Diese Dieselloks aus der ersten Bauserie von 1956 wurden im Allgäu (Bw Kempten) nun von der stärkeren Reihe V 200.1 abgelöst und kamen jetzt in den Taunus, um hier bis zum Beginn des Winterfahrplan 1966/67 alle 41er abzulösen. Der letzte Limburger Laufplan für die BR 41 vom 22. Mai 1966 sah noch den Einsatz von sechs Maschinen mit einer durchschnittlichen Laufleistung von 243 Kilometern pro Tag vor.

Ein spätes Dampflok-Gastspiel gab noch die BR 65 zwischen 1966 und 1969, die aber mehr auf der Lahn- und Aartalbahn als im Goldenen Grund unterwegs war. Doch auch die Einsätze der V 200 entpuppten sich als Gastspiel, denn nur zwei bis drei Jahre nach ihrem Kommen wurden sie durch die fabrikneuen 216 106 – 114 ersetzt und nach Kaiserslautern umstationiert. Wie vielerorts in Deutschland war nun auch im

Goldenen Grund die Dampflokomotive nur noch in Form der Baureihe 50 vertreten, Arbeitszüge und Schotterzüge zum Bau der Frankfurter Flughafenbahn waren hier ihre letzten Einsätze. Mit einem Abschiedsfest am 28. Oktober 1973 endete schließlich die Dampflokzeit in Limburg und somit auch im Goldenen Grund.

Bis zur Elektrifizierung der Strecke Limburg – Niedernhausen durch den Fahrdracht im Jahre 1986 (von Frankfurt her hatte die Oberleitung Niedernhausen bereits 1971 erreicht) dominierte hier jetzt die Dieseltraktion (216, 211, 212, Köf, 798) in „Zusammenarbeit“ mit den Akkutriebwagen der BR 515 und 517; im Sommerfahrplan 1977 waren hiermit werktags außer samstags laut Bildfahrplan genau 70 Züge unterwegs, davon sieben Güterzüge und neun Lz-Fahrten. Nach der Elektrifizierung waren hier neben den durchgehenden Dieselnügen von und nach Wiesbaden (212, 628) überwiegend die Baureihen 110 und 140 mit n-Wagen, ab Jahreswechsel 1995/96 auch die BR 111 mit ersten Doppelstockzügen im Einsatz.

Seit geraumer Zeit sind diese Frankfurter Züge fest in der Hand der BR 143, allerdings ist ihr Ende hier ab 2020 in Form der BR 146 geplant. Von Wiesbaden her sind aktuell Siemens Desiro Classic- (BR 642) sowie Stadler GTW-Triebwagen (BR 646) der Hessischen Landesbahn im Einsatz, diese haben nunmehr seit 2014 die vormals zehn Jahre lang eingesetzten LINT-41-Triebwagen der Vectus-Verkehrsgesellschaft abgelöst. Der Güterverkehr beschränkt sich derzeit auf ein werktägliches Tonerde-Ganzzugpaar zwischen Limburg und Italien, dessen Traktion die BR 185 innehat und vor diesen Zügen im Goldenen Grund in Doppeltraktion oder sogar auch per Schublok unterwegs ist.

OHNE NEBENBAHN-ABZWEIGE

Gänzlich ohne Nebenstrecken und nur in Begleitung der ICE-Schnellstrecke liegt auch die Zukunft der Main-Lahn-Bahn wohl ausschließlich im Personen- und hier besonders im dichten Pendlerverkehr nach Frankfurt. Wer sich's leisten kann, steigt nahe Eschhofen in den ICE und schnellst in gerade einmal 34 Minuten in die 70 Kilometer entfernte Main-Metropole, der größere Anteil der Pendler ist jedoch nach wie vor auf „unserer“ Strecke im Doppelstock-Zug und weiter südlich auch in der S-Bahn unterwegs. Magere Perspektiven für das politisch nicht gewollte und daher bisher gescheiterte Ansinnen „Güter auf die Schiene“ also, aber goldene Aussichten für Reisezüge aller Art – im ebenso Goldenen Grund! □



Pirna e.V.

15. Erlebnis Modellbahn 2019

informativ
sehenswert
familiär

15. - 17.02.2019

**MESSE DRESDEN
Halle 2 + 3 + 4**

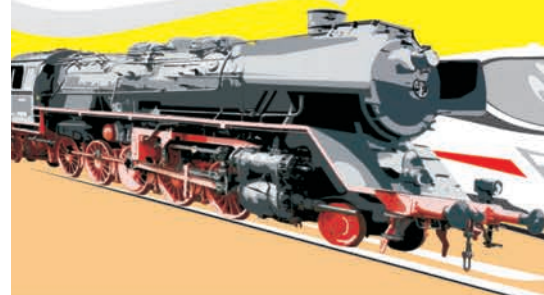
Öffnungszeiten:

10:00 - 18:00 Uhr

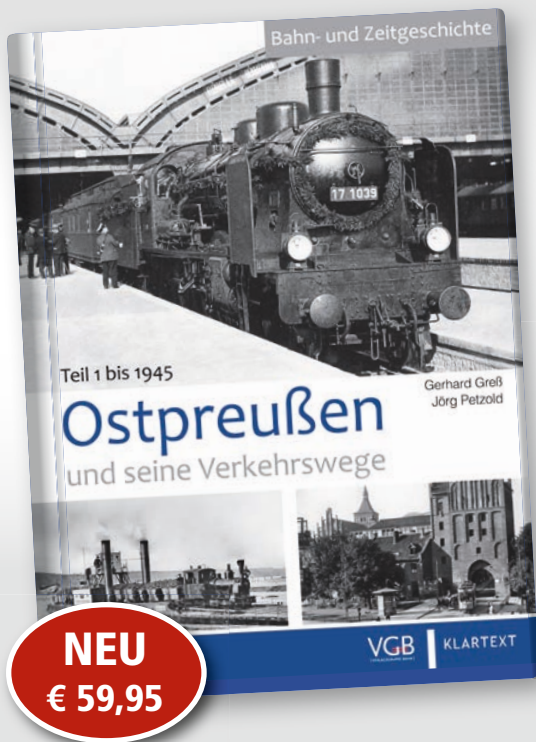


mit
**„Mister Eisenbahn-Romantik“
Hagen von Ortloff**

**tägl. Lokparade
Echtdampfmodelle
in Aktion**



www.mec-pirna.de



Ein wichtiges Standardwerk unseres Erfolgsautoren Gerhard Greß

Mit Ostpreußen verbinden sich besondere Vorstellungen: herrliche, von Moränenhügeln, Flussniederungen und Mooren durchzogene Landschaften mit Elchen und Störchen, tiefdunkle Wälder und zahllose Seen, die Bernsteinküste, berühmte Seebäder, auf dem Kurischen Haff kreuzende Fiskerkähne mit geschnitzten Wimpeln und wandernde Sanddünen auf der Nehrung, das Frische Haff mit dem hoch aufragenden Dom in Frauenburg, Trakehnen und seine berühmten Pferde, mächtige Ordensburg und wehrhafte Städte, schattenspendende Baumalleen entlang der Chausseen, Kornfelder soweit das Auge reicht, Industrien und Unternehmen von Weltruf und natürlich die legendäre Ostbahn Berlin – Königsberg – Eydtkuhlen. Wie in dieser beliebten VGB-Buchserie üblich, spielen in unseren beiden Ostpreußen-Standardwerken auch die zahlreichen anderen großen und kleinen Bahnen, die Post- und sonstigen Verkehrswege eine wichtige Rolle, u. a. die der Straßenbahnen und Omnibusse und natürlich der Schifffahrt. Während sich Gerhard Greß für Texte, Produktion und Gestaltung verantwortlich zeigt, stellt Jörg Petzold die in über 30 Jahren zusammengetragene Geschichte – aller! – Klein- und Privatbahnen Ostpreußens vor. Und Volkhard Stern beschäftigt sich in bewährter Weise mit dem Postverkehr in dieser Provinz.

**372 Seiten, gebunden mit Hardcover, Großformat 22,3 x 29,7 cm,
ca. 800 seltene (auch unbekannte) Aufnahmen, Faksimile, Karten und Grafiken.
Best.-Nr. 581826 | € 59,95**

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

Nürnberg 2019 komplett und kompetent

Prallvoll mit Modellen und Motiven, Menschen und Meinungen: Das ist einmal mehr das MIBA-Messeheft mit seinem einzigartigen, kompletten Überblick über alle Modellbahn- und Zubehörneuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse 2019.

Das erwartet Sie:

164 Seiten Umfang • Mehr als 600 Fotos • Neuheiten von über 200 Herstellern • Die schönsten Messeanlagen in tollen Bildern • Kompetente Meinungen und aktuelle Trends aus der Branche • Klatsch und Tratsch: über Branchen-Promis und Modellbahn-Profis

**Mit kompletter Herstellerübersicht:
alle Firmen, alle Adressen, alle Kontaktinfos!**



164 Seiten im DIN-A4-Format,
mehr als 600 Fotos, Klebebindung **€ 12,-**
Best.-Nr. 1401901

MIBA-Messe-Ausgabe zum Erscheinungstermin auch als eBook erhältlich • eBooks zum einfachen Download www.vgbahn.de/ebook

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel.
Sichern Sie sich Ihr persönliches Exemplar direkt beim:
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.miba.de

Udo Kandler

Nun liegt es wahrlich schon ein halbes Jahrhundert zurück, dass mein Interesse für die große Eisenbahn – befeuert durch die Märklin-Anlage des Bruders – entfacht wurde. Es waren die ständigen Einflüsse der dampfbetriebenen DB-Strecken im Dunstkreis des elterlichen Hauses, gepaart mit dem früh aufkeimenden Interesse an der Fotografie. Als dann noch die Deutsche Bundesbahn den Slogan „Unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab“ kundgab, war das fotografische Interessengebiet schnell ausgemachte Sache. Die Dampftraktion sollte fortan ein begehrtes Fotoobjekt sein.

Die von Ratingen nach Wülfrath verlaufende Angertalbahn war für mich fußläufig schnell erreicht. Bis zum Bahnbetriebswerke Duisburg-Wedau war es mit dem Fahrrad auch nicht sonderlich weit. Für die frühen Fotoexkursionen bevorzugt aufgesucht wurde die Abzweigstelle Anger in Ratingen, wo es zu bestimmten Stoßzeiten hoch herging und die Dampfpzüge im Blockabstand fuhren. Wenn die Lokmänner einem Eisenbahnarren wohlgesinnt waren, ließen sie es schon mal so richtig krachen. Unglaublich, welche Kräfte eine 50er beim Anfahren im Stande war freizusetzen. Akustisch wie optisch war das immer der pure Hochgenuss – echter Dampfbetrieb halt! Das waren einfach noch andere Zeiten, die vieles ermöglichten, was heute schlichtweg undenkbar wäre. Immer wieder kam es beispielsweise vor, dass ein Lokführer seine Fuhre nach Belieben auf freier Strecke anhielt, nur um mich zur Mitfahrt auf dem Führstand einzuladen, schließlich war ich an der Strecke eine bekannte Erscheinung.

Bis zur bitteren Neige wurde selbst noch der allerletzten Dampflokomotive nachgestellt, sei es bei der DB, DR, den ÖBB oder sonstwo im Ausland. Den Zenit meiner Dampfleidenschaft durfte ich vor noch nicht allzu ferner Zeit im Reich der Mitte, am legendären Jingpeng-Pass oder im Tagebau von Jalainur, erleben. Bei meinen vielen Touren durch China habe ich dann auch die Reise- und Reportagefotografie für mich entdeckt,

der ich heute verstärkt nachgehe. Die Eisenbahnfotografie stellt zwischenzeitlich nicht nur hierzulande mitunter ein schwieriges Unterfangen dar. Auch weil ein überzogenes Sicherheitsdenken zuweilen seltsame Blüten treibt.

Die ersten fotografischen „Gehversuche“ erfolgten mit der väterlichen Agfa Isolette, für unbedarfte Kinderhände war das eine eher ungeeignete Kamera. Entsprechend war die Ausbeute ernüchternd und wenig motivierend. Über den Umweg diverser Pocketkameras (wer kennt denn noch so etwas?) reichte das Ersparte endlich für eine Spiegelreflex der Foto-Quelle.

Das Fotogerät aus russischer Produktion erwies sich jedoch bald als regelrechter Rohrkrepierer. Erst mit dem Erwerb einer Minolta SRT 101 stand eine wirklich solide Spiegelreflexkamera zur Verfügung. Über den Umweg einer Minolta XD7, deren Praxistauglichkeit mich wenig begeisterte, legte ich mir alsbald eine gebrauchte Leica R3-Mot Electronic zu, die Minoltas wurden derweil abgestoßen. Ergänzend kam dann noch eine Leica R 4s hinzu – in Verbindung mit den legendären Diafilmen Kodachrome 25 und 64 das solide Rüstzeug für perfekte Fotos. Für die nachgeborenen Digitalisten: Die Zahlen bezogen sich auf den ISO-Wert des Filmmaterials, 15 oder 19 DIN Lichtempfindlichkeit. Hersteller und Filmmaterial sind freilich längst in die Annalen der Fotografie eingegangen.

Dann kam das Mittelformat ins Spiel: kurzzeitig eine Mamiya 645, die mich genauso wenig überzeugen konnte wie eine Rollei SLX. Bis ich schließlich dort angelangt war, wo ich eigentlich immer schon hinwollte, und ich mir eine Hasselblad 2000 FCW nebst einigen Zeiss-Objektiven zulegte. Da das 6x6-Format für die landschaftsbetonte Eisenbahnfotografie nicht wirklich das Nonplusultra war, schaffte ich mir gleich noch eine Pentax 67 mit dem Rollfilmformat 6x7 cm an. Eine Kamera, die mich in allen fotografischen Belangen überzeugen konnte und vom Aussehen wie eine zu groß geratene Kleinbild-Spiegelreflexkamera

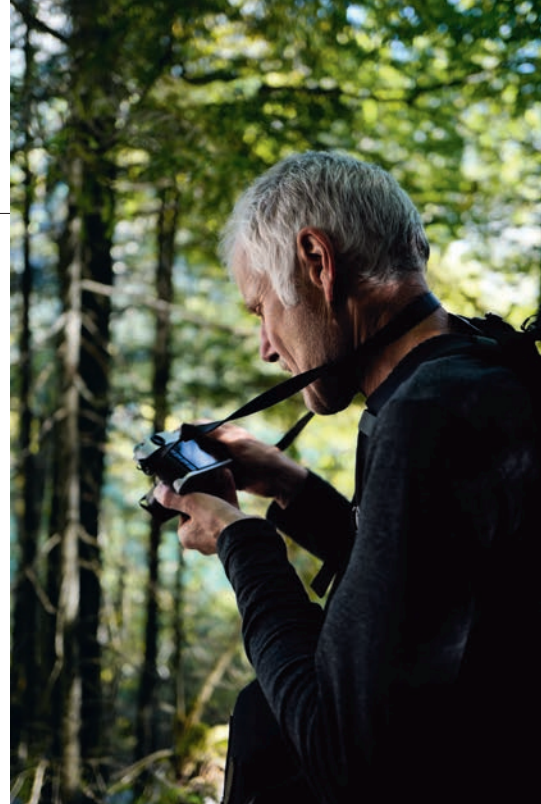


FOTO: UTE STEHLMANN

daherkam. Als dann Pentax nach fast drei Jahrzehnten die überarbeitete 67 II auf der photokina '98 vorstellte, reifte bald auch die Kaufentscheidung für das modifizierte Nachfolgemodell. Die Haptik dieses Boliden fasziniert mich in Verbindung mit dem archaisch anmutenden Holzgriff noch heute. Unter dem immensen Druck der digitalen Konkurrenz musste Pentax die Produktion der 67 II im September 2009 einstellen. Unter den Begleitumständen der immer rarer werdenden Fachlabore, die überhaupt noch in der Lage waren, Diafilme professionell zu entwickeln, gab ich die analoge Diafotografie schließlich 2012 weitgehend auf. Mittlerweile ist es eine Selbstverständlichkeit, dass hochwertige Kamerasysteme über Sensoren mit einem exzellenten Dynamikumfang verfügen (vorausgesetzt, die Optik spielt mit), und das bitteschön bei kompromisslos realistischer Farbwiedergabe und ohne etwaige Verschlimmbesserung am heimischen PC.

Aktuell arbeite ich mit einer Canon EOS 7D mit diversen Objektiven sowie mit einer Leica Q aus dem Hause Leitz Wetzlar. Letztere konnte mich dann auch ganz und gar überzeugen, meine analogen Ambitionen vorerst gänzlich aufzugeben. Dennoch werde ich die analoge Fotografie in allerbesten Erinnerung behalten, deren Hardware mich überaus zuverlässig durch dick und dünn begleitet hat und mit der ich letztlich groß geworden bin.

Wenn der Atem gefriert:
Bei gehörigen Minus-
graden – um genau zu sein,
zeigte das Thermometer bei
dieser Aufnahme schlappe
minus 34 Grad Celsius an –
kann es gelegentlich schon
mal vorkommen, dass das
Fotoequipment streikt. So
passiert mit der digitalen
Canon-Knipse, die bei der
vorherrschenden Tempe-
ratur partout keine Anstalten
machte, auch nur ein Bild
auf das Speichermedium
zu reproduzieren. Wäre da
nicht das parallel mitgeführte
analoge Urgestein in Gestalt
einer Pentax 67 II gewesen,
diese Aufnahme würde
schlicht nicht existieren. Der
flachen Morgensonne war
es gerade erst gelungen, den
Eispanzer zu durchdringen,
der sich in der zurücklie-
genden Nacht gnadenlos
über die im Norden Chinas
befindliche Szenerie mit der
Kohlenwäsche Dongfanghong
unweit des Tagebaus Jalainur
gelegt hatte.





Feiertag in der Oberpfalz: Gleich vier bestens gepflegte Maschinen der Baureihe 232, ehemals DR-Baureihe 132, geben sich am 3. Juni 1999 im Lokschuppen des Bahnbetriebswerks Schwandorf ein fotogenes Stelldichein. Die leistungsfähigen Reichsbahn-Diesel waren es dann auch, die die altgediente DB-Baureihe 218 auf den umliegenden Hauptstrecken, einerseits nach Furth im Wald und Regensburg, andererseits nach Hof und Nürnberg, ablösen sollten.





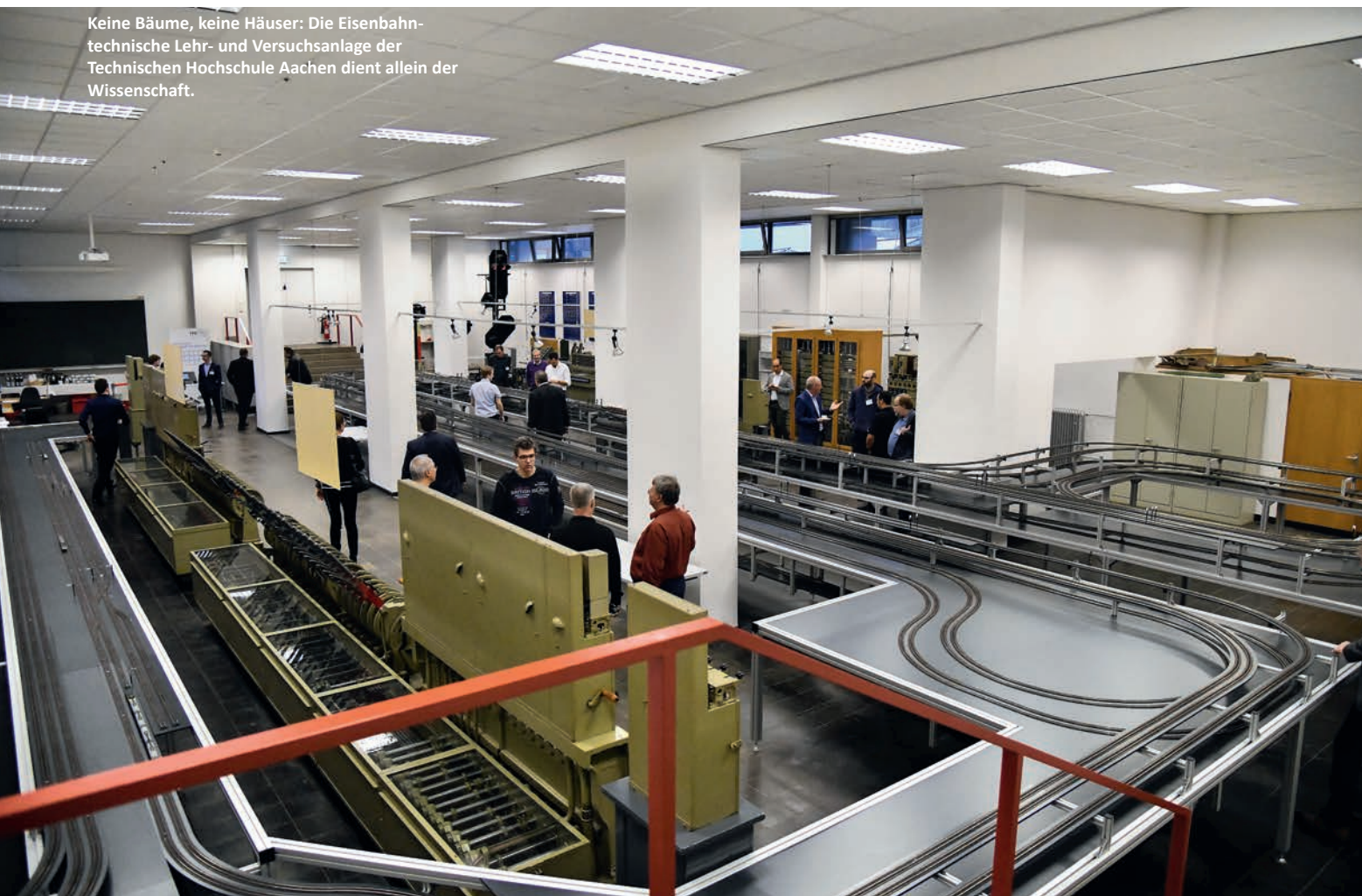
Epochale Veränderungen: Mit der letzten Tagesverbindung aus der bayerischen Landeshauptstadt nach Oberfranken verlässt am späten Abend des 12. Juni 1991 der von einer 218 des Bw Regensburg bespannte D 2165 (München – Hof) den oberpfälzischen Bahnknoten Schwandorf. Die friedliche Revolution hallte noch nach, die Vereinigung von Bundesbahn und Reichsbahn war vom Deutschen Bundestag noch längst nicht verabschiedet, da hatten sich ganz heimlich – gewissermaßen auf dem kleinen Dienstweg – schon allerlei Reichsbahn-Fahrzeuge auf das Gebiet der Bundesbahn vorgetraut. Zum Zeitpunkt dieser Aufnahme war es daher kaum mehr als eine betriebliche Selbstverständlichkeit, dass der Wagenpark des D 2165 aus DR-Wagen bestand – bald gab es auch die passende DR-Diesellok dazu.

Reiseziel Mosel: Die Pfarrkirche Sankt Johann des linksseitigen Moselörtchens Hatzenport liegt erhaben im Weinberg. Ein bisschen weiter stromab befindet sich in Sichtweite die Rabenlay, an deren Fuß die Gleise der Moselstrecke und der Flusslauf unmittelbar parallel verlaufen, lediglich getrennt durch das Asphaltband der B 416. Just an dieser Engstelle lieferten sich am Vormittag des 21. September 2007 der von 181 211 geführte IC 433 (Luxembourg – Koblenz) und das Motorschiff „Heinrich Heine“ ein kurzes Rennen, gerade ausreichend, dass die fotografische Umsetzung perfekt gelingen sollte. An dem lauen Spätsommertag dürfte es für die Passagiere an Deck des Flusskreuzfahrtschiffes ein besonderer Eindruck gewesen sein, aus einer derart bevorzugten Perspektive die Überholung durch den IC erleben zu dürfen.





Keine Bäume, keine Häuser: Die Eisenbahntechnische Lehr- und Versuchsanlage der Technischen Hochschule Aachen dient allein der Wissenschaft.



Im Dienst der Forschung

Lehranlagen zur Ausbildung von Bahnpersonal und Hochschulabsolventen haben eine lange Tradition. Seit dem Siegeszug des Computers jedoch galten sie als Auslaufmodell. Die neu gebaute ELVA-Anlage der Technischen Hochschule Aachen könnte eine Renaissance einläuten

VON HEIKO HERHOLZ

In den 50er- und 60er-Jahren wurde in Deutschland eine Reihe von Eisenbahn-Betriebsfeldern aufgebaut und in Betrieb genommen. So auch in Aachen an der Technischen Hochschule (RWTH). 1962 konnte in einem Neubau die Eisenbahntechnische Lehr- und Versuchsanlage (ELVA) eröffnet werden.

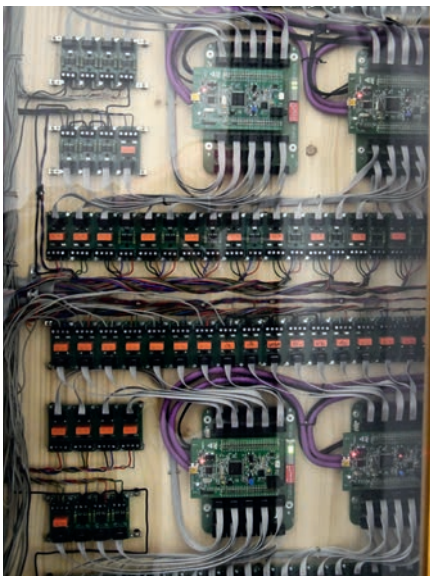
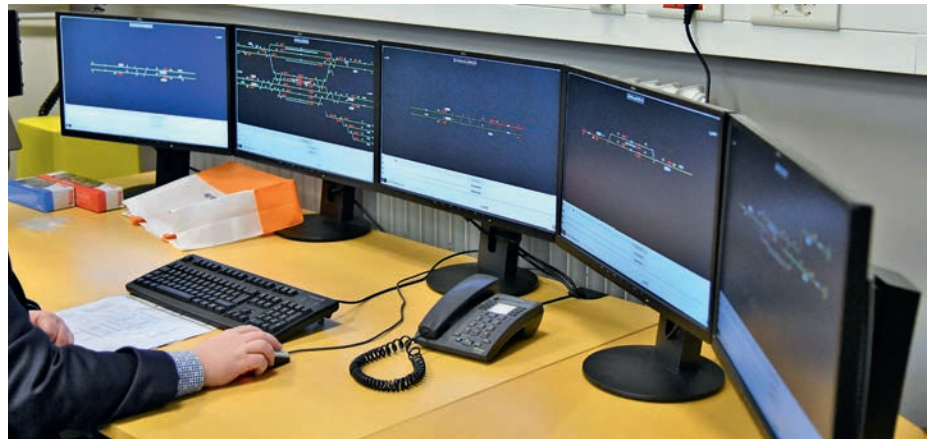
Vom Aufbau her war die ELVA ein Kind ihrer Zeit: In der Mitte eines großen Raumes befand sich die Modellbahn-Anlage, darum herum standen die erforderlichen Vorbild-Stellwerke zur Bedienung der Modellbahn-Weichen und -Signale. Eine Besonderheit

war, dass die Anlage im Maßstab 1:45 von einem Kleinserienhersteller gebaut worden war. Dadurch war leider alles etwas speziell und ohne größeren Umbauaufwand konnten keine normalen Modellbahnfahrzeuge verwendet werden.

Zwar haben universitäre Eisenbahn-Betriebsfelder dank guter Pflege eine lange Lebensdauer, aber irgendwann ist dann doch mal eine grundlegende Erneuerung fällig. Sie wurde im Falle der ELVA lange hinausgeschoben. In den 90er-Jahren wurde sie um eine H0-Anlage mit selbstentwickelter ESTW-Steuerung erweitert.

Maßstabsbedingt bestand keine Verbindung zur bisherigen Anlage und auch nicht zu deren Stellwerken. Das ESTW war eine Insellösung. Ohnehin galten solche Anlagen vor rund 20 Jahren als Auslaufmodelle, da die Ausbildung in Zukunft nur noch am PC in Computer-Based-Trainings erfolgen würde.

Mit dem Amtsantritt von Professor Nils Nießen 2013 rückte die ELVA wieder mehr in den Fokus des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der RWTH Aachen. Gemeinsam mit seinen Mitarbeitern entwickelte Nießen einen Plan zur Erneuerung der



Oben: Die Anlage wird von einem ESTW der Firma Scheidt&Bachmann gesteuert. Ein einzelner Bediener beherrscht hier mühelos fünf Bahnhöfe auf einmal.

Links oben: Die kennt der Modellbahner: Zentrale Z21 von Roco.

Links innen: Der Relaischrank des DrS-Stellwerks. Die Platinen sind Eigenentwicklungen des verkehrswissenschaftlichen Instituts und dienen zum Anschluss des DrS-Stellwerks.

Weil bei der DB immer noch einige hundert mechanische Stellwerke in Betrieb sind, ist auch diese Technik an der ELVA präsent.

ELVA. Im Herbst 2015 wurden nach einer Abrissparty die Stellwerke staubdicht verpackt und die alten Modellbahn-Anlagen demontiert. Ein gründlicher Umbau der Räume folgte. Anschließend konnte eine Aluminium-Konstruktion als Unterbau der neuen Anlage errichtet werden.

Parallel dazu lief die Entwicklung einer eigenen Fahrzeugsteuerungssoftware und von speziellen Adapterplatinen zur Ansteuerung der originalen Stellwerkstechnik. Beginnend mit dem Verlegen der Gleise ging der Neubau Ende 2017 dann in die Schlussphase. Es folgten der Einbau von Achszählern, der Aufbau des eigenen Bus-Systems und schließlich Testfahrten.

TECHNIK STATT BÄUME

Das Streckennetz der Anlage besteht aus etwa 1200 Metern Roco Line-Gleisen ohne Bettung, die in mehreren Ebenen verlegt wurden. Sie umfasst sechs Bahnhöfe. Gebäude, Landschaft oder sonstiges „Drumrum“ gibt es nicht.

Ein Kunstgriff ist die Wahl des Längenmaßstabs 1:200. Entsprechend musste die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf diesen

Maßstab eingestellt und die Anzahl der Wagen reduziert werden. Die damit erzeugte künstlich Streckenlänge entspricht einem Bahnnetz von fast 1000 Kilometern Länge.

Als Digitalzentrale kommt in Aachen eine Z21 von Roco zum Einsatz. Die Ansteuerung erfolgt über das Netzwerk-Interface mittels einer selbstentwickelten Fahrzeugsteuerung. Als Achszähler werden Hall-Sensoren verwendet. Unter jedem Drehgestell klebt ein Magnet, den die Sensoren erkennen.

Die Ansteuerung der Hall-Sensoren erfolgt über einen selbstentwickeltes CAN-Bus-Protokoll ohne Verbindung zur Z21. An diesem „ELVA“-CAN-Bus hängen auch die Steuerungsplatinen für die verwendeten LGB-Weichenantriebe. Die Idee Gartenbahn-Weichenantriebe für eine H0-Anlage zu verwenden, klingt zunächst ungewöhnlich. Sie entsprang dem Wunsch nach möglichst robusten Weichenantrieben.

An dem robusten CAN-Bus hängen die Adapterplatinen zur Ansteuerung der originalen Stellwerke. Die Stellwerke der alten Anlage mit den Techniken Mechanik, Elektromechanik und DrS wurden für die neue durch ein elektronisches Stellwerk der Bau-

form ZSB 2000 von Scheidt & Bachmann ergänzt. Als Signale stehen momentan nur Dummys aus Pappe. Eigene Signale sind derzeit in der Entwicklung. Wie das gesamte Projekt weit jenseits des Modellbahntypischen sind auch seine Kosten: 750 000 Euro.

WOZU DAS GANZE?

Die Anlage soll zukünftig der Ausbildung von Verkehrsingenieuren dienen und beim Gesamtverständnis des Systems „Eisenbahn“ helfen, vor allem um die Bahn pünktlicher zu machen. Dazu verkehren die Züge nach realistischen Fahrplänen. Außerdem ist der Einsatz in Forschungsprojekten geplant. So kann man zum Beispiel Ursachenforschung für Folgeverspätungen betreiben. Grundsätzlich gibt es zwar für derartige Analysen schon länger entsprechende Softwareprogramme, aber jede Software kann immer nur so gut sein, wie das dort hinterlegte Rechenmodell. Was ebenfalls in der Software nur pauschal berücksichtigt werden kann, ist der Faktor Mensch. Im Bereich der Mensch-Maschine-Interaktion kann man reale Daten nur mit echten Bedienern an echten Maschinen erhalten. □

MODELLNEUHEITEN



PIKO

Diesellok 364 der DB AG. H0, Formneuheit, Epoche V. Sehr weicher und leiser Lauf, viele angesetzte Details. Alle Geländer sowie Kühlgitter, Kuppelstangen und Schmierpumpenabtrieb aus geätztem Metall. Radsätze sehr schön nachgebildet. Lackierung und Bedruckung lupenrein. Erhältlich in Gleich- und Wechselstromausführung, jeweils mit und ohne Sound. UVP: 150 (DC), 190 (AC) bzw. 240 (Soundloks) Euro*



ROCO

Rekowagen der DR. H0, Formneuheit, Epoche IV. Zwei von insgesamt sieben Modellen (hier Vorserien- und Serienausführung) in zeitgemäßer Ausführung. Detailreiches Fahrwerk mit Bremsnachbildung, mehrfarbige Inneneinrichtung. UVP: 45 bis 58 Euro



BRAWA

Güterwagen G 10 der DB mit Bremserhaus. N, Formneuheit, Epoche III. Schön gestaltetes Modell mit freistehenden Rangiergriffen und einzeln angesetzter Bremsanlage. Auch als DRG-Wagen erhältlich. UVP: 34 Euro



VOLLMER

„Steinkunst“-Seitenstreifen mit Parkbucht. H0, Neuentwicklung, ab Epoche III. UVP: 17 Euro



LENZ

BR 89.70 der DB. 0, Formneuheit, Epoche III. Schön gestaltetes Modell, serienmäßig mit Sound und Pufferspeicher. Angekündigt auch in DRG- und DB-Version. UVP: 995 Euro



BUSCH

MG Midget TC. H0, Variante, Epoche IIIa. Kultflitzer von 1948 mit filigranen Speichenfelgen. UVP: 13 Euro

ROCO

Re 4/4 der BLS. H0, Formneuheit, Epoche IV/V. Detailreiches Modell mit aufwändig nachgebildeter Dachausstattung (Bremswiderstände usw.), feinen seitlichen Lüftergittern und schön plastischen Drehgestellen. Sehr saubere Lackierung und Bedruckung, seitliche Loknummer und Eigentümerkürzel erhaben. Sehr gute Fahreigenschaften, kräftiger und gut klingender Sound. Teile zum Selberzurüsten beiliegend. Erhältlich in Gleichstromausführung mit und ohne Sound, für Wechselstrom nur mit.

UVP: 240 bzw. 325 Euro



NOCH

Reisende. 0, Formneuheit, Epoche IV. Figuren-Trio mit guter Gestaltung, aber recht einfach bemalt. Gut geeignet für individuelle Nachbearbeitung. UVP: 13 Euro



AUHAGEN

Raupenkran RK3. H0, Formneuheit, ab Epoche III. Bausatz eines in der DDR weit verbreiteten Elektrokrans, der z.B. zur Bekohlung in Bws eingesetzt wurde. Baubar auch mit hohem Führerhaus und auf Sockel. UVP: 27 Euro

VISSMANN

Beleuchtete Wand-Bahnhofs-
uhr. H0, Neuentwicklung, ab
Epoche IIIb. Zierliches Modell
mit weißer LED. UVP: 12 Euro



PIKO

Diesellok Vectron DE „Auto-
zug Sylt“. H0, Variante,
Epoche VI. Erstklassig be-
drucktes Modell der Lok
247 909 des Anbieters RDC
Deutschland mit diversen an-
gesetzten Teilen. Erhältlich für
Gleich- und Wechselstrom.
UVP: 155 bzw. 175 Euro.
Siehe zum Vorbild auch Eisen-
bahn-Journal 9/2018, Seite 11.





BRAWA

Diesellok V 36 der DB mit Dachkanzel. H0, Variante, Epoche III. Brawas ausgezeichnet gelungene Hightech-Wehrmachtslok (Besprechung siehe August-Journal 2018) in der Ausführung mit Dachkanzel für Einmannbedienung im Streckendienst. Das Vorbild ist in Darmstadt erhalten. Erhältlich für Gleich- und Wechselstrom jeweils auch mit Sound und Digitalkupplung. UVP: 210, 260 (AC) bzw. 420 (Soundloks) Euro



MODELLBAHN UNION

Pwghs 54 und Gms 54 der DB. N, Formneuheiten, Epoche III. Jeweils in mehreren Ausführungen erhältlich, lupenrein bedruckt und mit angesetzten Griffstangen, Bremsgestängen sowie anderen Details ausgestattet. UVP: je 30 Euro



BREKINA

Fiat 238. H0, Variante, Epoche IV. Die italienische Alternative zum VW-Bus. UVP: 15 Euro



BUSCH

Traktor Porsche Junior K mit Bandsäge. H0, Variante, Epoche III. Interessante Kombination. UVP: 26 Euro



NOCH

Foliage. Neuentwicklung. Dünne Strukturmatte unterschiedlicher Gestaltung (hier von links „Hellgrün“, „Laub dunkelgrün“, „Wildgras oliv“ und „Wiese mittelgrün“), jeweils 20 x 23 cm. Geeignet für Landschafts- und Pflanzengestaltung, auch in anderen Baugrößen als H0. UVP: je 7 Euro



BRAWA

Güterwagen Gmhs 50 der DB. H0, Variante, Epoche IIIb. Sehr gut detailliertes Modell eines Wagens mit Bremserbühne. Viele einzeln angesetzte Teile, lupenreine Bedruckung. UVP: 42 Euro

PIKO

Diesellok 221 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Modell einer Lok mit abmontierten (auflackierten) Zierleisten. Stirnseitige Griffstangen freistehend, gute Laufeigenschaften. Erhältlich für Wechsel- und Gleichstrom. UVP: 175 bzw. 135 Euro



NOCH

Schleifmühle. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Bausatz aus lasergeschnittenem Karton, fertig koloriert, inklusive Wasserrad, Zuleitung und Zaun. UVP: 40 Euro



BRAWA

Güterzugpackwagen Pw 14 der DB. H0, Variante, Epoche IIIb. Filigranes Modell eines Wagens mit diagonalen Versteifungsprofilen und verringerter Fensterzahl. UVP: 52 Euro



BUSCH

Mercedes W 123. H0, Variante, Epoche IV. Klassischer Kombi mit viel Chrom. UVP: 17 Euro

MODELLBAHN UNION

Fährbootkühlwagen Tbnhs 30 der DB. N, Variante, Epoche III. In mehreren Ausführungen erhältliches Modell, lupenrein bedruckt und mit angesetzten Griffstangen, Schluss Scheibenhaltern, Bremsgestängen sowie anderen Details ausgestattet. UVP: 40 Euro



SCHNELLENKAMP

Schiebewand-/Schiebedachwagen. 0, Formneuheit, Epoche III/IV. Attraktive Modelle in sieben Varianten der Epoche III und fünf der Epoche IV, jeweils vorbildentsprechend unterschiedlich bedruckt und detailliert. UVP: je 200 Euro



Bei abgenommenem Gehäuse ist nur wenig zu sehen. Ganz hinten unter der Platine versteckt sich der Decoder, darüber im Kohlenkasten ist der Lautsprecher untergebracht.



Die Stirn der Lok mit montierten Zurüstteilen an der Pufferbohle.



BAUREIHE 65 IN H0 VON MÄRKLIN

Vorne oder hinten

Die 1'D 2'-Tenderloks der Baureihe 65 waren spurtstarke Kraftpakete, die vor allem im Vorortverkehr eingesetzt wurden. Den Mitgliedern des „Insider“-Kundenclubs lieferte Märklin jetzt ein Modell dieser Baureihe aus, erstmals eine Maschine der ersten Serie mit Wendezugsteuerung

VON CHRISTOPH KUTTER



Im Führerstand ist viel Platz für Figuren. Die Anschriften sind lupenrein.



Die Rückseite der Lok erfreut mit vielen Details. Auch der Kohlenvorrat ist sehr gut gestaltet.

- **Vorbild:** 65 012 der Deutschen Bundesbahn vom Bw Essen Hauptbahnhof, Untersuchungsdatum 18.5.1965 (Epoche IIIb).
- **Katalognummern:** 39650, Gleichstrommodell von Trix 22650. Beide offiziell nur für Mitglieder der jeweiligen Kundenclubs erhältlich.
- **Länge:** 17,8 Zentimeter, entspricht Vorbild (15,5 Meter).
- **Gewicht:** 368 Gramm.
- **Material:** Kessel, Wasserkästen, Räder und Rahmen Metall. Oberteil Führerhaus, Kohlenkasten, Zylinder und andere Kleinteile Kunststoff. Steuerung vorwiegend Metall.
- **Zurüstteile:** Brems- und Heizschläuche, Kolbenstangenschutzrohre, Steckdose für Wendezugsteuerung.
- **Ausführung:** Modell einer 65er der ersten Bauserie im Zustand Mitte der 60er-Jahre, Dach vorbildentsprechend mit Lüfteraufsatz, Türen eingezogen, Pfeife vorverlegt. Am Kessel alle wichtigen Details wie Dampfleitungen, Züge, Pfeife, Sicherheitsventile und Läutwerk einzeln angesetzt, Handräder an Speiseventil und Dampfentnahmestutzen durchbrochen. Sehr detailreiche Nachbildung der zerklüfteten Lokstirn mit Wiedergabe der Abdampfrohre in der offenen Rauchkammerstütze, der Luft- und der Speisepumpe sowie der auf den Zylindern angebrachten unteren Lampen. Vorderes Standblech und Klapptritte am Kohlenkasten aber ohne Nachbildung der Riffelstruktur. Vordere Pufferbohle mit seitlicher Öffnung, sehr feine Rangiererritte. Pufferposition märklintypisch etwa ein Millimeter zu hoch. Führerhaus mit freiem Durchblick. Seitliche Windschutzgläser mit dem Gehäuse gespritzt, nicht transparent. Rückseite vorbildentsprechend mit längs angebrachten Aufstiegsleitern und in deren Nischen seitlich montierten freistehenden Lampen. Sehr schöne Nachbildung des Kohlenvorrats. Am Fahrwerk Bremsen in Ebene der Radlauflächen, dito Sandfallrohre. Triebwerkslampen rot lackiert. Vordere Laufachse korrekterweise ungebremst.
- **Räder und Steuerung:** Feinspeichige Radsätze mit Spurkränzen nach Hausnorm. Lauflächen und Spurkränze dunkel vernickelt, ebenso die Steuerung. Alle Radsätze mit vorbildgerechter Speichenzahl (16/9), Kuppelradsätze mit nachgebildeten Speichenverstärkungen („Schwimmhäute“).
- **Lackierung und Bedruckung:** Saubere seidenmatte Lackierung, im roten Bereich praktisch keine Glanzunterschiede zu durchgefärbten Kunststoffteilen. Alle Anschriften lupenrein. Loknummern vorbildgerecht messingfarben.
- **Technik:** Antrieb durch Motor mit Schwungmasse über Schnecken-Stirnrad-Getriebe auf den letzten Kuppelradsatz.

Dieser ist mit Haftreifen bestückt und wie der erste ohne Spiel gelagert. Zweite Kuppel- und Treibachse gefedert mit Höhen- und Seitenspiel. Mfx-Sounddecoder und Rauchentwickler serienmäßig, Lautsprecher hinter dem Führerhaus, Decoder darunter. Beidseitig Kurzkupplung.

• **Licht und Sound:** Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzensignal mit warmweißen LEDs, Schusslicht rot (schaltbar). Im mfx-Betrieb bis zu 30 Funktionen schaltbar, davon 22 Geräusche. Radsynchroner Auspuffschlag.

• **Fahrverhalten:** Sehr sanftes und ruckfreies Anfahren aus dem Stand, aber Lauf- und Schleifergeräusche. Höchstgeschwindigkeit digital umgerechnet 126 Stundenkilometer. Sehr gute Zugkraft: Im EJ-Praxistest beförderte die Lok einen Zug mit 46 Achsen über die Drei-Prozent-Wendel mit Radius 51,5 Zentimeter (Märklin R 3).

• **Wartung:** Illustrierte Bedienungsanleitungen mit Explosionszeichnung, Ersatzteilliste und Funktionenverzeichnis. Das Lokgehäuse lässt sich nach Lösen von fünf Schrauben auf der Unterseite abnehmen. Allerdings besteht beim Lösen des mittleren Schraubenpaares die Gefahr, die Schwingenstange zu verbiegen. Gute Zugänglichkeit aller inneren Teile.

• **Das könnte besser sein:** Bei Stromunterbrechungen setzen die Geräusche kurz aus. Eine Pufferung durch Kondensatoren hätte dies vermieden.

• **Preis:** 419,99 Euro. □

Kutters Fazit



Wie schon im vorigen Jahr mit der 75.10 bietet die Firma Märklin ihren treuesten Kunden auch heuer in Form der Baureihe 65 eine wirklich attraktive H0-Dampflok an. Das Modell glänzt durch gute Fahreigenschaften und einen hohen Detaillierungsgrad, der aber nicht zu Lasten der Anlagentauglichkeit geht. Abstriche gibt es lediglich für die griffempfindliche Schwingenstange. Elektronisch besitzt die 65er praktisch Vollausstattung, wobei man natürlich am Sinn von Sounds wie „Bahnschranke“ oder „Gespräch (Reisende)“ in einer Lok zweifeln darf. Zusammen mit dem ergänzend angebotenen Dreier-Set Silberlinge lässt sich ein attraktiver Wendezug der 60er Jahre darstellen, bei dem die neue Lok auf jeden Fall eine gute Figur machen wird – egal ob vorne oder hinten.

Moselbahnlok 154 fährt mit einem kurzen Güterzug in Mülheim an. Bahnhof und Güterschuppen sind genau nach Vorbild gebaut.



Im Mittelpunkt



Von 1903 bis in die 60er-Jahre gab es auf dem Südufer der Mosel die Moselbahn. Weil ihre gut 100 Kilometer lange Trasse durch eine Kette von Weinorten führte, war sie schnell als „Saufbähnchen“ bekannt. Rainer Frank hat den Bahnhof des Streckenmittelpunkts Mülheim in H0 nachgebaut



Die echte: In Adel, Nachbarort von Mülheim, hat am 14. Oktober 1961 Lok 154 einen Güterzug übernommen. Im Modell (rechts) bespannt ihre Elna-2-Schwester 142 einen bunt gemischten Personenzug. Dessen zweiter Wagen findet sich in ähnlicher Form auf dem Vorbildfoto wieder.

AUFNAHME GERD WOLFF, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

TEXT: RAINER FRANK ♦ FOTOS: GERHARD PETER

Die Moselbahn wurde als normalspurige Kleinbahn in den Jahren 1903 bis 1905 entlang der Mittelmösel errichtet. Sie erschloss die Weinorte auf der rechten Seite des Flusslaufs zwischen Trier und Bullay, die nicht an das staatliche Bahnnetz angeschlossen waren. Mein Heimatort Mülheim lag fast genau in der Mitte der Moselbahnstrecke bei Kilometer 51,1 und 51,3. Die Anlage zeigt ihn in den letzten Jahren des Personenbetriebs um 1960.

Der dreigleisige Durchgangsbahnhof in Mülheim war, wie die meisten Bahnhöfe der Moselbahn, sehr einfach ausgestattet. Ein Hauptgleis sowie ein Ladegleis und ein Gleis am Hausbahnsteig genügten für das beschauliche Verkehrsaufkommen. Das Empfangsgebäude beherbergte eine Gastwirtschaft mit Wohnung und die Räume für den Bahnhofsvorsteher. Ursprünglich war das Bauwerk, wie in vielen Orten der Moselbahn, als einstöckiger Pavillon errichtet worden. Vermutlich um das Jahr 1926 hatte man es aber aufgestockt und erweitert. Auch wurde wohl in dieser Zeit die Laderampe demontiert und eine andere Schuppentür eingebaut.

NICHT ALLEIN WEIN

An dem beidseitig mit dem Durchgangsgleis verbundenen Ladegleis gab es einen Güterschuppen aus der ersten Bauzeit sowie eine kurze Rampe. Zur Vereinfachung des Ladegeschäftes stand neben Schuppen und Rampe jeweils ein handbedienter 1,5-Tonnen-Ladekran auf Betonfundamenten.

Verladen wurde vermutlich alles, was ein Weinort wie Mülheim brauchte bzw. versendete. Dazu gehörten nicht nur Wein in sogenannten Fuderfässern (ca. 1000 Liter fassende Holzfässer), sondern auch Grubenholz für den Bergbau, Vieh und andere landwirtschaftliche Produkte.

Im Personenverkehr war neben dem Pendlertransport der touristische Aspekt nicht zu verachten. Bereits um 1930 war der







Modernen und rationellen Personenverkehr ermöglichte um 1960 der Esslinger Triebwagen. Oben wartet das schon gut besetzte Fahrzeug am Hausbahnsteig auf weitere Reisende.

Wein und zur Weinherstellung nötige Utensilien waren keineswegs die einzigen Transportgüter der Moselbahn. Auch Holz aus den reichen Wäldern des Hunsrücks wurde fleißig verladen. Ein Bagger mit Holzgreifer erleichtert in Modell-Mülheim die schwere Arbeit.



Rechte Seite: Fässer und Baumstämme: Gleich zwei für die Bahn typische Ladegüter sind in dem Zug vertreten, den die V 65-ähnliche MaK-Diesellok am Haken hat.







Landwirtschaftlich geprägt sind die beiden Außenseiten der Anlage links und rechts des Bahnhofs. Während auf der rechten Seite noch sehr traditionell mit dem Pferdefuhrwerk Heu eingefahren wird (oben), erledigt links schon ein Traktor die Mäharbeit, das Gras muss nur noch zusammengereicht werden (gegenüberliegende Seite). Im Geviert der Kuhweide links ist der Unterschied zwischen abgefressenem und noch langem Gras deutlich zu sehen.



Die Anlage, wie sie auf Ausstellungen präsentiert wird. Durch die schwarz gestrichenen Blenden konzentrieren sich die Blicke der Betrachter automatisch auf das helle Hauptmotiv. Hier ist bemerkenswert, wie gut gestaltete Anlage und Hintergrund harmonieren. Ein kleiner Monitor rechts öffnet dem Bediener und den Zuschauern den Blick auf das Geschehen hinter der Kulisse.

Fahrplan der Moselbahn so ausgelegt, dass Ausflügler an mehreren Stationen aussteigen und einen oder zwei Schoppen trinken konnten, bevor sie mit dem Zug ein paar Orte weiterfuhren. Damit die Fahrgäste unterwegs nicht verdursteten, wurde auch im Zug Wein ausgeschenkt*). Den Spitznamen „Saufbähnchen“ hatte die Moselbahn also redlich verdient.

BAHNHOF ALS BÜHNE

Die Modulanlage besteht aus fünf einzelnen Modulen, auf denen der exakt maßstäbliche Bahnhof mit seinen Gleisanlagen aufgebaut ist. Dieser Bereich ist landschaftlich durchgestaltet. Hinter der Kulisse befindet sich, erreichbar über zwei 180°-Bögen, ein dreigleisiger mittig geteilter Schattenbahnhof, der die Streckenendpunkte Trier und Bullay darstellt. Verdeckt wird der Schattenbahnhof durch eine Hintergrundkulisse, die den tatsächlichen Landschaftsverlauf im Hintergrund von Mülheim zeigt. Die Bahnhofsmodule sind durch eine zwei Meter hohe seitliche Blende optisch vom verdeckten Gleisbereich getrennt. Eine obere Blende mit Lichtleiste umrahmt sie oben, so dass ein Bühneneffekt entsteht. Alle Blenden und die Seitenwangen der Module sind schwarz gestrichen.

Obwohl sie eigentlich einfach aufgebaut ist, habe ich für die Anlage insgesamt drei Jahre an Bauzeit und für Recherchen benötigt. Alle Gebäude entstanden im Selbstbau nach gesammelten Originalfotos und selbst gezeichneten Plänen, was natürlich einige Zeit in Anspruch nahm. Glücklicherweise existiert das Mülheimer Empfangsgebäude noch, so konnte ich dort alle Maße abnehmen. Vom Güterschuppen wurden die Abmessungen nach Fotos geschätzt. Die zwei Ladekräne sind Bausätze von Weinert und die Ladestraße entstand aus Gipsabgüssen von Spörleformen für Pflasterstraßen. Das Wiegehäuschen und das Abortgebäude sind wieder Selbstbauten nach Fotos.

Insgesamt ist die Anlage 5,30 mal 1,70 Meter groß. Davon ist aber nur ein vier Meter langes und einen halben Meter tiefes Stück zu sehen. Um die Bahnhofsmodule außerhalb der Anlage zusammen mit anderen Modulen betreiben zu können, sind die beiden äußeren mit Endstücken nach Fremo-Norm F96 ausgestattet. Die Gleislänge beträgt 21 Meter, es wurden acht Weichen und zwei Gleissperren verbaut. Im sichtbaren Bereich habe ich Tillig-Elite-Gleis verlegt, das in Steinschotter der Firma Koemo verlegt wurde. Im verdeckten Anlagenabschnitt liegt altes Roco-2,5-mm-Gleis.

Gesteuert wird die Anlage mit einfachen Kippschaltern über ein selbst gebautes Stellpult. Zur Steuerung mit DCC verwende ich das Daisy-I-System von Uhlenbrock und verschiedene Handregler, die über LocoNet verbunden sind.

Die Landschaft der einzelnen Module ist auf einem Untergrund in Mischbauweise (Drahtgitter mit Gipsauftrag oder Hartschaumplatten) entstanden. Für die Landschaftsgestaltung habe ich vor allem Material von Heki, Noch und Faller verwendet. Wiesen und Felder wurden mit einem Elektrostaten begrast, teilweise in mehreren Schichten.

Natürlich gehören zu einer streng nach Vorbild gebauten Anlage auch die richtigen Fahrzeuge. Gefahren werden deshalb authentische Züge mit Dampflok der Elna-Typenserie. Lok 142 entspricht einer Elna 2, Lok 154 einer Elna 5. Beide Loks habe ich aus Weinert-Bausätzen zusammengebaut. Sie entsprechen weitestgehend den Originalfahrzeugen der Moselbahn. Des Weiteren werden im Güterverkehr Dampflok der DB-Baureihen 70 und 91 eingesetzt. Als Personenzug verkehrt der Esslinger Triebwagen von Brekina in Moselbahn-Lackierung als T 63. Außerdem gibt es noch eine Diesellok, die der Moselbahnlok V 64 ähnelt. Sie wurde aus dem Modell der MaK D600 von Hobbytrain umgebaut.

ERINNERUNG AN ALTE ZEITEN

Ihr Debüt hatte die Anlage passenderweise in der Adventszeit 2016 im Haus der Gemeinde in Mülheim. Dabei wurde sie von einer Bilderausstellung begleitet, die all die Fotos zeigte, die ich während meiner Recherche gesammelt hatte. Außerdem konnten aus Sammlungen von befreundeten Moselbahnfans diverse Originalstücke der Eisenbahner gezeigt werden. Viele Besucher erinnerten sich dadurch wieder an die alten Zeiten und so mancher jüngere erfuhr auf diese Weise zum ersten Mal, dass es in unserem Ort einmal eine Eisenbahn gegeben hat. □

Tipp:

Das nächste Mal ausgestellt wird die Anlage während der Modellbahntage des MEC Lahnstein am 9. und 10. März 2019. Sie wird dann durch zwei Streckenmodule von zusammen drei Metern Länge ergänzt.

www.mec-lahnstein-koblenz.de/16-int-lahnsteiner-modellbahntage/

*) Zum Nachlesen: <https://www.textlog.de/tucholsky-denkmal-deutschen.html>

Ätztechnik
Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Chemikalien, Ätzteile für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. Metalle, Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung
Katalog gegen € 5,- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Internet: www.saemann-aeztechnik.de
Mail: saemann-aeztechnik@t-online.de

SYSTEM-Vitrinen
Ideen mit Profil
www.system-vitrinen-paape.de

Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin
MODELLBAHN UMSCHAU
Bahn Welt 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

Modelleisenbahnbau
Karl Sauer
Bebelstraße 48
37081 Göttingen
Tel. 05 51 / 6 63 82
1965 ____ 35 Jahre ____ 2000
**ARNOLD • FALLER • FLEISCHMANN
ROCO • MÄRKLIN • TRIX**

30 Jahre ASOA
www.asoa.de

Gebäudemodelle, Dioramen, Anlagenbau, Zubehör
Pl. 99-100 Zögert 1 P.O. BOX 41 tel./fax 004842 716 81 80
Kirche Pinnow H0/05/01
NEU 2018
Dorfkirche Rappshagen H0/05/02
www.stangel.pl

Bäume und mehr
finden Sie in unserem Shop:
MODELLBAHN-SCHILDHAUER
Würzburger Str.81
01187 Dresden
Tel: 0351 27979215
www.mbs-dd.com
Jahre 1988 - 2018
www.modellbahn-schildhauer.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
und mehr vieles mehr
seit 1977 **www.lohag.de**
Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

DIE Buchhandlung mit Gleisanschluss
LUDWIG www.lesen-mit-ludwig.de
Hbf • 50667 Köln • Tel.: 0221 / 16072-0
Besuchen Sie unsere sehr gut sortierte
Fachbibliothek 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

Böttcher Modellbahntechnik
Modelleisenbahnen und Zubehör
Landschaftsgestaltung
Gleisbettungen
Ladegutprofile
Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher
Am Hechtenfeld 9 • 86558 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2959960 • Fax: 08443-2959962
info@boettcher-modellbahntechnik.de
www.boettcher-modellbahntechnik.de

www.Beckert-Modellbau.de
Geberggrundblick 16, 01728 Gastritz 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

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

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

Ihr VGB-Vertriebspartner in Regensburg
Bahnhofsbuchhandlung
im Hauptbahnhof Regensburg
VGB-Gesamtprogramm
VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Airbrush-Kurse für Modellbahner
mit Fachbuchautor
Mathias Faber
Infos unter: www.harder-airbrush.de
Tel. +49 (0)40 878798930

Die Lokomotiven der SÄCHSISCHEN SCHMALSPURBAHNEN

Band 2: sächsische IV K – BR 99.51-60

Zwischen 1892 und 1921 wurden 96 Lokomotiven der sächsischen Gattung IV K in Dienst gestellt. Die Buchautoren haben diese anhand technischer Kriterien neu klassifiziert und stellen anschließend alle Maschinen einzeln ausführlich vor. Tabellen, ausgewählte Zeichnungen sowie Texte zu den Lieferunterschieden und Bauartänderungen runden das neue, Maßstäbe setzende Werk ab.

208 Seiten im Großformat 29,7 x 24,0 cm, Hardcover, mit ca. 535 Fotos und 5 Zeichnungen

Best.-Nr. 16213046 | € 48,-

SSB Medien VGB
HOLGER DRÖDICK, MARTIN BRENDL, HEIKE SCHOLZ, ANDRÉ MARKS

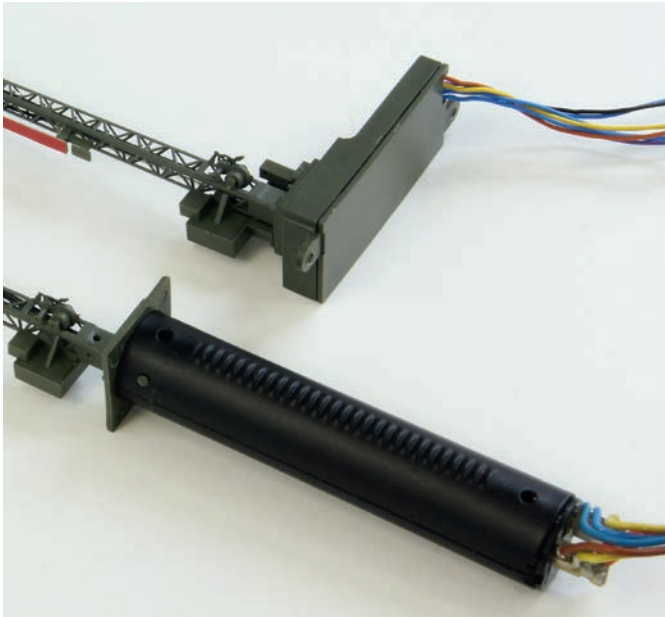
DIE LOKOMOTIVEN DER SÄCHSISCHEN SCHMALSPURBAHNEN
BAND 2:
SÄCHSISCHE IV K – BR 99.51-60

Drunter ohne

Bei den Formsignalen von Viessmann steckte der Antrieb bislang in einem Zylinder, der viel Platz unter der Anlagenplatte erforderte. Nun hat Viessmann sie mit neuen Motoren und Decodern ausgestattet. Was taugt die Neuentwicklung?

VON SUSANNE (FOTOS) UND MAIK MÖRITZ





Es war einmal: der bisherige lange Antrieb der Viessmann-Signale im Vergleich mit dem neuen.



Zum Befestigen genügt es, die Signale auf der Anlage festzuschrauben. Schrauben und Ösen kann man beispielsweise mit Schotter wegtarnen.



Der Vergleich zeigt, wie weit die alten Antriebe unter die Anlagenplatte ragten. Bei den neuen sind es nur noch die Kabel.

Ihre Beliebtheit verdanken die Viessmann-Formsignale unter anderem der vorbildgetreu langsamen Stellbewegung des Signalflügels. Um diese nachzuahmen, verwendete die Firma bisher einen mechanischen Antrieb mit analoger Ansteuerung. Allerdings erforderte dieser Antrieb sehr viel Freiraum unterhalb der Montagefläche. Fehlte der Freiraum, befanden sich unter dem Signal Gleise oder sollte gar nur „fliegend“ auf dem Fußboden gespielt werden, waren diese Signale ungeeignet.

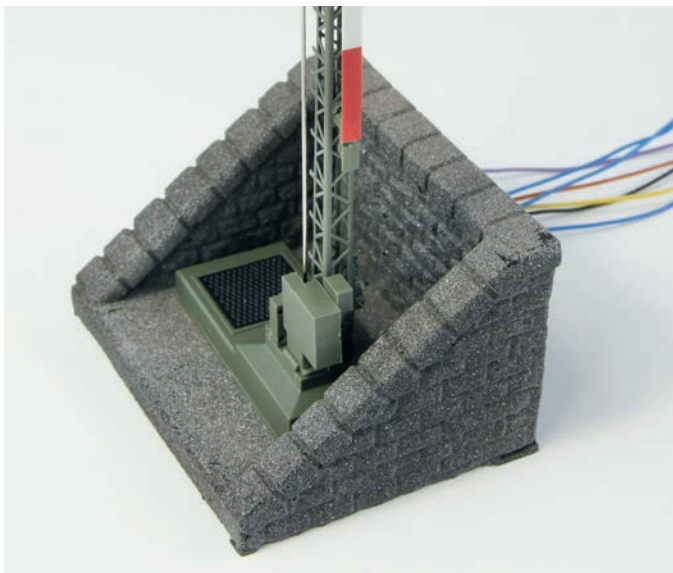
Mit der neuen Antriebsgeneration für Signale räumt Viessmann dieses Handicap aus dem Weg. Sie ist mit einem flachen motorischen Antrieb im Fuß des Signals und

einem Multiprotokolldecoder für DCC und Märklin-Motorola ausgestattet. Einschränkungen bei Montage und Betrieb gibt es nun so gut wie keine mehr. Auch ein nachträglicher Einbau in bestehende Anlagen ist jetzt wesentlich einfacher.

Der Signalfuß des neuen Form-Hauptsignals (Artikelnummer 4700) misst gerade einmal 35 mal 16 Millimeter bei einer Höhe von nur 4,5 Millimetern. Trotz seines geringen Gewichtes von kaum mehr als zehn Gramm steht das Signal auch ohne Montage sicher. Weil die Anschlusskabel seitlich aus dem Sockel herausgeführt sind, beeinträchtigen sie die Standsicherheit des Signals nicht. Für die Montage auf der Anlage

ist das Signal mit zwei Befestigungsöffnungen für Senkkopfschrauben ausgestattet – einfacher geht's nicht. Dank der knappen Abmessungen und der ebenerdigen Montage lassen sich die neuen Viessmann-Formsignale auch einfach in Signalbuchten oder -sockel einsetzen, was weitere Einbaumöglichkeiten eröffnet.

Angetrieben wird der Signalflügel durch einen Schrittmotor, der durch den im Signalfuß versteckten Decoder vorbildentsprechend langsam von Endposition zu Endposition angesteuert wird. Sogar das typische Nachwippen des Signalflügels hat Viessmann als Funktion nachgeahmt. Wer es als Digitalfahrer individueller mag, kann



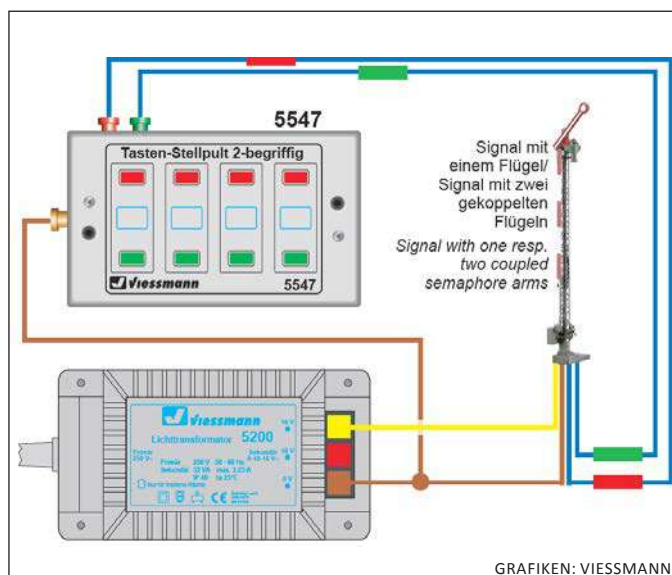
Dank des kompakten Signalfußes passen die Formsignale problemlos in fertige Signalsockel und Signalbuchten, hier von Noch.



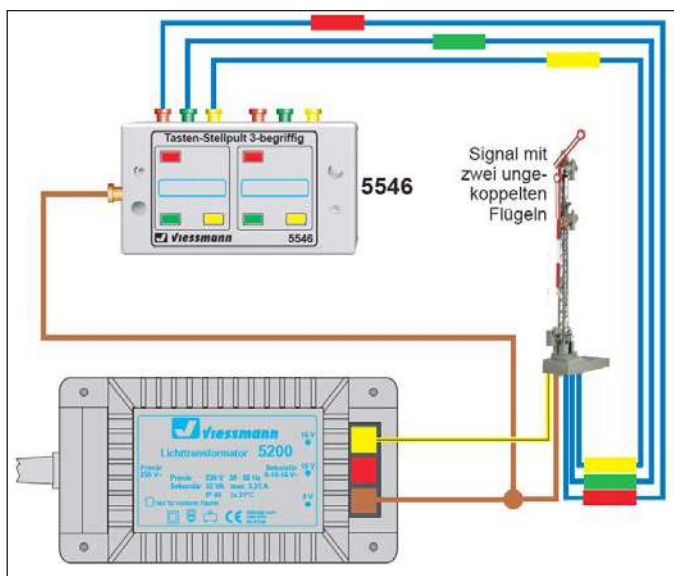
Der Signalfuß mit ausgeklapptem Decoder. Oben unterhalb des Masts der winzige Motor.



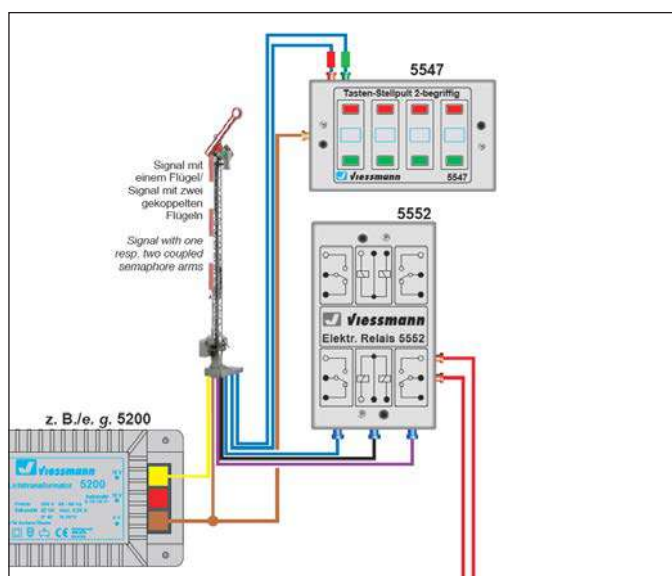
Der Motor dreht eine Gewindestange, von der wiederum der Stelldraht für den Signalflügel bewegt wird.



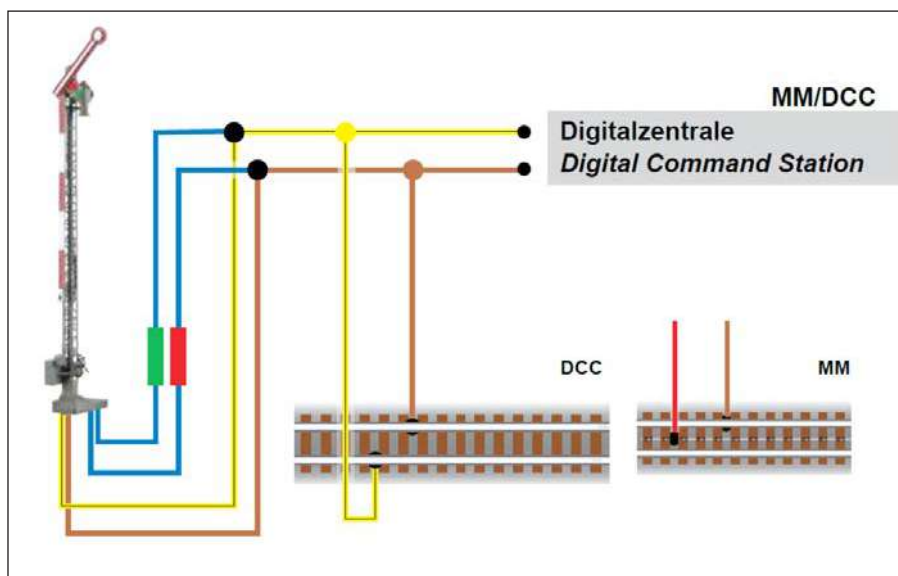
Anschlussschema für den Analogbetrieb. Statt dem Viessmann-Trafo und -Stellpult können auch passende anderer Hersteller verwendet werden.



Analog-Anschlussschema für zweiflügelige Signale. Die langsame Stellbewegung und das Nachwippen des Signalflügels funktionieren auch hier.



Über zusätzliche Transistorausgänge lassen sich Zugbeeinflussung und Stellungsrückmeldung regeln.



Ist die Digitaladresse programmiert, werden die grün und blau Kabel mit den beiden anderen Leitungen des Signals verbunden. Anschließend wird der DCC- oder MM-Digitalstrom angeschlossen.

aus sieben CVs zur Programmierung der Signalflügelbewegung wählen. Der integrierte Decoder erlaubt auch den Analogbetrieb mit Gleich- oder Wechselstrom in Verbindung mit Tastenstellpulten, Reed- und Gleiskontakten, Relaisschaltungen usw. Wie heutzutage Standard, erfolgt die Beleuchtung der Signale durch wartungsfreie LEDs.

EINFACH ODER RAFFINIERT

Die Inbetriebnahme der neuen Viessmann-Formsignale ist ausgesprochen benutzerfreundlich angelegt. Im einfachsten Fall erfolgt die Einstellung der Digitaladresse im Programmiermodus über das Senden eines Stellbefehls mit der angeschlossenen Digitaladresse. Für den fortgeschrittenen Anwender ist zusätzlich eine klassische CV-Programmierung mit weiteren Einstellmöglichkeiten vorgesehen. Beide Programmierverfahren werden in der ausführlich

bebilderten Anleitung Schritt für Schritt beschrieben.

Viessmann liefert das zweibegriffige Signal mit der Digitaladresse 1 im DCC-Betrieb aus. Signale mit mehr als zwei Begriffen (z.B. das Signal 4702 mit Hp0, Hp1 und Hp2) belegen dabei zwei aufeinander folgende Digitaladressen, ab Werk also die DCC-Adressen 1 und 2. Ein leichter Nachwippeffekt des Flügels ist stets voreingestellt. Um in den Programmiermodus zu gelangen und Änderungen vornehmen zu können, müssen die Anschlusskabel je nach gewünschtem Digitalprotokoll (DCC oder MM) in unterschiedlicher Reihenfolge am Transformator angeschlossen werden. Anschließend definiert der nächste gesendete Stellbefehl die neue Schaltadresse.

Die Nachwippfunktion lässt sich ebenfalls über den Anschluss unterschiedlicher Leitungskombinationen am Trafo (also auch im Analogbetrieb) zwischen den Profilen „Deutliches Nachwippen“, „Geringes

Nachwippen“ und „Kein Nachwippen“ wählen. Eine CV-Programmierung ist am Programmiergleisanschluss sowie am Hauptgleis (POM) möglich. Für Besitzer einer Digitalzentrale ohne Zugriff auf Schaltartikel kommt auch die Steuerung über eine Lokadresse in Betracht.

Zur direkten Zugbeeinflussung besitzen die neuen Viessmann-Signale zusätzliche Schaltausgänge. Diese sind als Transistorausgänge ausgeführt und können über CV38 mit verschiedenen Funktionen im Dauer- und Impulsbetrieb belegt werden. Auf diese Weise lassen sich kleine Verbraucher (z.B. passende Relais oder LEDs) direkt ansteuern, womit zum Beispiel eine unmittelbare Zugbeeinflussung oder auch die Rückmeldung der Signalstellung an ein Gleisbildstellpult möglich ist.

Auch Railcom ist für die Form-Hauptsignale kein Fremdwort. Sofern der eingebaute Signaldecoder eine RailCom-Auslastücke im Datenstrom erkennt, sendet er nach einem erhaltenen Schaltbefehl als Quittung die Soll- und Ist-Stellung des Signals zurück. Allerdings erfolgt hier aus Platzgründen im Modell keine „echte“ Rückmeldung mittels Mikroschalter oder ähnlich, sodass ein blockierter oder verklemmter Antrieb nicht erkannt wird. Wegen der betriebssicheren Konstruktion des Antriebs dürfte dies in der Praxis jedoch kein Problem darstellen. □

Neue H0-Hauptsignale	ersetzen
4700 (einflügelig)	4500
4701 (zwei Flügel gekoppelt)	4501
4702 (zwei Flügel ungekoppelt)	4502

Für die Spur N sind Signale mit den neuen Antrieben unter den Nummern 4470, 4471 und 4472 angekündigt.

– Anzeige –

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

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

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

Wir sind für Sie:

- + ein Ladengeschäft mit kompetenter Beratung (inkl. kostenloser Parkplätze)
- + über 40.000 Neuwaren + über 5000 Second Hand Artikel
- + hauseigener Werkstatt
- + angrenzender Außenanlage
- + Versand in fast alle Länder
- + regelmäßigen Events
- + Schulungen, Infotage und Seminaren
- ... und vieles mehr

Seit 1957, werden bei uns Kunden bedient, das bringt Ihnen die Sicherheit mit einem Unternehmen zusammen zu arbeiten, das nicht nur kurze Zeit bestehen will, sondern seine Unternehmensziele langfristig angelegt hat.



Brücke fürs Ende

Hölzerne Brücken sind auf Modellbahnanlagen selten zu sehen, bilden aber eine interessante Alternative zu den üblichen Stein- und Stahlkonstruktionen

VON ARNOLD HUMER

Neben der im Dezember 2018 gezeigten Schüttgutrutsche von Vampisol sollte eine Brücke den zweiten Blickfang meines Fotodioramas bilden. Gleichzeitig sollte sie das Geländestück rechts abschließen. Um Betrachtern mehr bieten zu können als die üblichen Brücken aus Stein oder Stahl, beschloss ich, eine Holzbrücke zu verwenden. Praktischerweise hatte ich vor einiger Zeit eine solche gekauft, ein Fertigmodell der Firma Modellbahn Exklusiv (www.modellbahn-exklusiv.de). Dabei handelt es sich um das aus echtem Holz bestehende Modell einer Sprengwerksbrücke für Wirtschaftswege, das für Spannweiten von umgerechnet

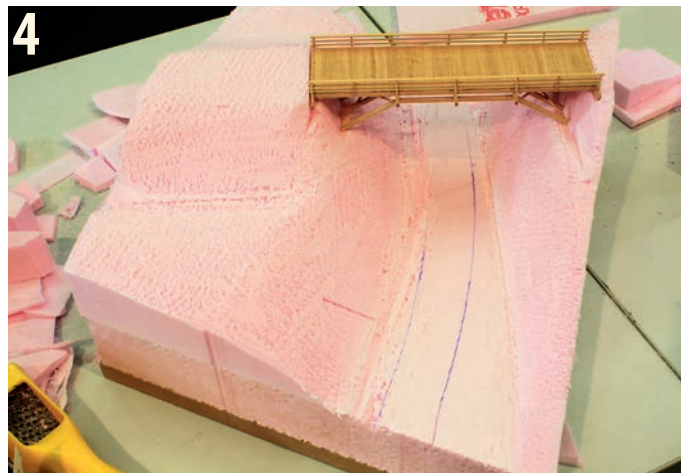
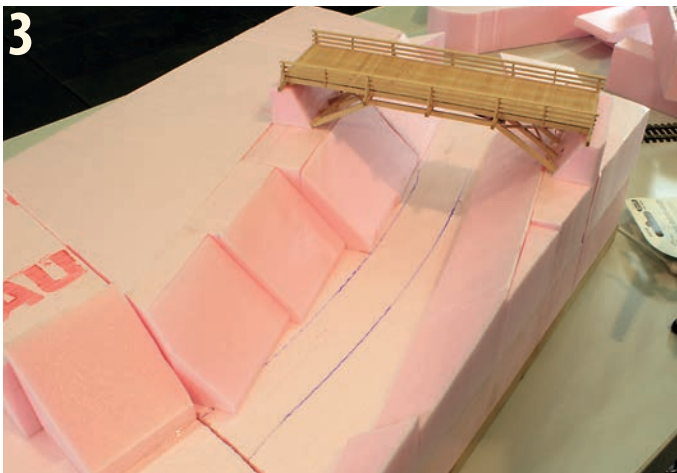
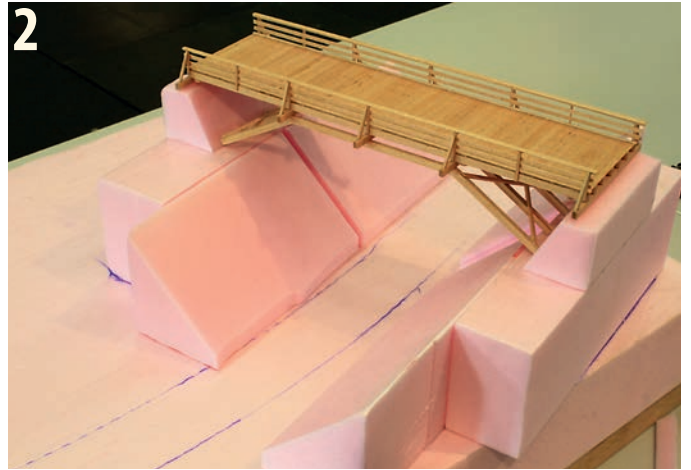
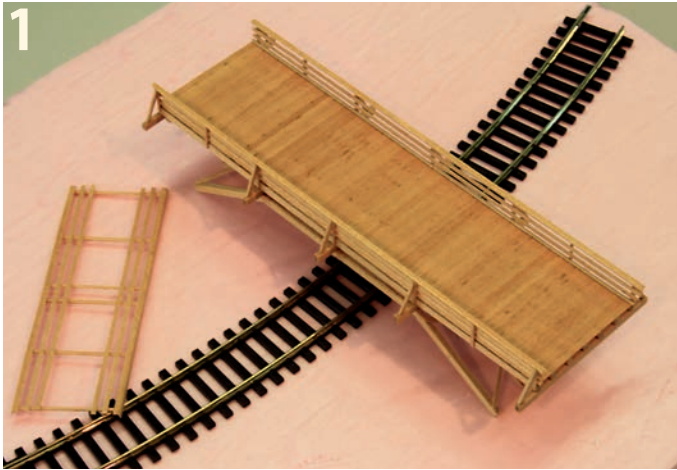
acht bis zwölf Metern (in H0 9,2 bis 13,8 Zentimeter) eingesetzt werden kann. Damit war die Brücke ideal, um einen Feldweg über eine Nebenbahnstrecke zu führen.

Weil die Bahntrasse leicht gebogen verlaufen sollte, musste als Erstes erprobt werden, wie viel Platz Brücke und Widerlager einnehmen würden (Bild 1). Dazu wurde erst der Verlauf des Gleises angezeichnet. Dann habe ich die Brücke mit kleinen Hartschaumblöcken so weit angehoben, dass die Züge ohne Probleme darunter durchfahren können. Auch der ungefähre Landschaftsverlauf wurde gleich festgelegt (Bild 2).

Im nächsten Schritt habe ich die Landschaft und den Übergang zum Segment mit

der Laderampe grob aus weiteren Hartschaumteilen geformt. Natürlich sollte der Spalt zwischen den beiden Segmenten so weit wie möglich verschwinden (Bild 3).

Mit Cuttermesser, Raspel und Schleifpapier wurde die Landschaftsoberfläche geglättet. Dabei bin ich von der Brücke ausgegangen, deren Lager so lange bearbeitet wurden, bis die Brücke ohne zu klemmen dazwischenpasste (Bild 4). Kleinere Spalten zwischen den Hartschaumstücken wurden mit Schneideabfällen gestopft, die einfach mit Kleber bestrichen und hineingesteckt wurden. Das überflüssige Material habe ich danach weggeschnitten. Später fallen die kleinen Ritzen nicht mehr auf, da der





Das gesamte Diorama im Überblick. Von direkt oben gut zu erkennen ist die Trennlinie der beiden Teile neben dem Baum. Den linken Teil dominieren die Verladeanlage und die Rampe aus Betonplatten, deren Entstehung in EJ 12/2018 gezeigt wurde. Die Begrünung des Dioramas war Gegenstand der zweiten Folge in EJ 1/2019.



Graskleber sie schon bei der ersten Faserschicht verdeckt.

Die unbehandelte Brücke muss eingefärbt werden, wofür ihr Hersteller Beize oder Modellfarben empfiehlt. Ersteres halte ich für etwas problematisch, weil es immer sein kann, dass beim Zusammenkleben der Teile etwas Leim seitlich herausgequollen ist. Der jedoch kann Beize nur schlecht oder gar nicht aufnehmen. Also habe ich die Brücke in verschiedenen Brauntönen per Airbrush-Pistole mit Acrylfarben grundiert.

Um weiche Verläufe zu bekommen, ist es empfehlenswert, die Farbe mit etwas Abstand zum Werkstück aufzusprühen. Speziell bei der Brücke war zudem unbedingt darauf zu achten, dass die Farbschicht keinesfalls dick und deckend wurde, da sonst die danach verwendete Beize nicht ins Holz eindringen konnte. Nachdem dieser dünne Farbüberzug getrocknet war, habe ich eine Clou-Beize auf Wasserbasis im Farbton Eiche dunkel mit einem weichen Pinsel satt aufgetragen. Danach habe ich die Brücke gründlich trocknen lassen (Bild 5).

Dank der vorausgegangenen Airbrush-Behandlung ergaben sich schon schöne Farbverläufe. Vor allem hatten auch die Kle-

bestellen am Geländer und an einigen Stützbalken ausreichend Farbe abbekommen.

Um die Farben noch besser ineinanderfließen zu lassen, habe ich die Brücke mit Kremer-Pigmentfarben überarbeitet. Sie sorgten zusätzlich für ein matteres Aussehen (Bild 6). Anschließend wurde die Brücke weiß graniert. So treten Kanten und Erhöhungen hervor und sorgen für eine plastisch wirkende Oberfläche. Zu guter Letzt habe ich alles mit mattem Klarlack (AK183 Ultra Matt Varnish von AK Interactive) übersprüht und damit fixiert. Anstatt der Airbrush-Farbe hätte man auch ein per Spraydose aufzutragendes Produkt verwenden können, beispielsweise 28.531 Acrylic Matt Varnish von Vallejo. Spätestens jetzt war auch der letzte Glanz an den Klebestellen verschwunden (Bild 7).

Schon während die Brücke trocknete, wandte ich mich dem Feldweg und den Brückenköpfen zu. Beide waren vorher mit einer Raspel aus dem Hartschaummaterial herausgearbeitet und mit Schleifpapier geglättet worden. Mit einem H0-Traktor habe ich Reifenspuren ein gedrückt (Bild 8).

Zur Gestaltung des Wegs wurde zunächst ein Gemisch aus dem Mattkleber

von Langmesser und erdfarbener Abtönfarbe aus dem Baumarkt satt aufgestrichen (Bild 9). Weil die Mischung etwas zu dickflüssig ausfiel, habe ich sie mit destilliertem Wasser verdünnt. Das „Destilliert“ ist wichtig, denn mit normalem Wasser fängt der übriggebliebene verdünnte Kleber nach einiger Zeit an zu faulen. Ein beißender Geruch ist die Folge, der die Mischung unbrauchbar macht.

In den Kleber wurde etwas Streumaterial eingesiebt. Das Siebset von Minitec leistet gute Dienste, um unterschiedlich gekörnte Streumaterialien (hier 88-001 Terra grau und 88-003 Terra braun von Model Scene sowie 42-00-21-00 Ackerboden fein und 42-01-21-00 Ackerboden grob von Minitec) gleichmäßig aufzustreuen (Bild 10). Nach dem Trocknen wurde der Feldweg abgesaugt (Bild 11).

Der Brückenkopf aus Hartschaum wurde einfach mit Heki-wBetonfarbe 6600 behandelt. Um den Eindruck einer Betonschalung zu erreichen, habe ich die Farbe horizontal aufgestrichen (Bild 12). Nach 24 Stunden Trocknungsfrist rundeten eine schwarze Lasur und eine Granierung mit Weiß das Ergebnis ab. □

–Anzeige–

miniatur®

Silhouette®

BUSCHINGSTR. 5 • D-82216 GERNLINDEN
08142/6526611 • SILHOUETTE@MININATUR.DE
WWW.MININATUR.DE

IHR LINK ZUR
NATUR **SILHOUETTE
MODELLBAU
GMBH**
WWW.MININATUR.DE

Die Anlagen-Meisterwerke des Modellbauteams Köln

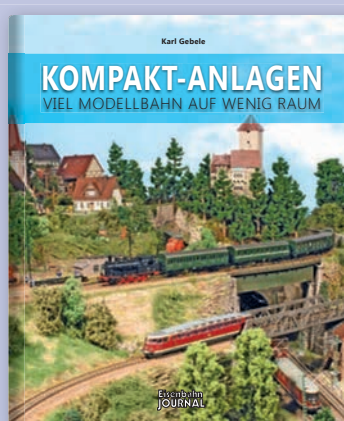


Die Höllentalbahn mit dem Bahnhof Hirschsprung, die spektakulären Rampenstrecken der Lötschbergbahn, die Station Finse an der norwegischen Bergenbahn – das sind nur drei der traumhaften Modellbahn-Anlagen, die das Modellbauteam Köln um Initiator Hartmut Groll in den vergangenen Jahrzehnten schuf. Viele diese Anlagen-Meisterwerke stellt der vorliegende Sammelband in einzigartigen Profiaufnahmen vor. Damit nicht genug: Das Modellbauteam Köln hat für uns seine Modellbau-Werkstatt geöffnet und lässt sich bei der Arbeit an den Anlagen über die Schulter schauen. An praktischen Beispielen zeigt es, wie die eindrucksvollen Modell-Landschaften mit ihren imposanten Kunstbauten entstehen. Und so bieten die Miniaturwelten aus Köln nicht nur Platz für Anlagen-träume, sondern auch jede Menge Anregungen für die Realisierung eigener Traumanlagen.

**192 Seiten, Format 24,0 x 29,2 cm,
Hardcover-Einband, mehr als 380 farbige
Abbildungen**

Best.-Nr. 581828 | € 29,95

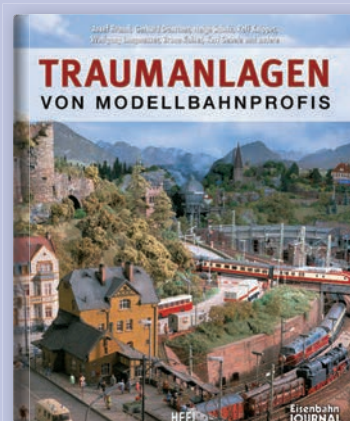
NEU



Kompakt-Anlagen

**176 Seiten, Format
24,0 x 29,2 cm,
Hardcover-Einband,
ca. 500 farbige Abbil-
dungen**

**Best.-Nr. 581733
€ 29,95**



Traumanlagen

**240 Seiten, Format
24,0 x 29,0 cm,
gebunden mit Schutz-
umschlag, 650 farbige
Abbildungen**

**Best.-Nr. 581104
€ 29,95**

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by vedes

02763 Zittau

Theile & Wagner
GmbH & Co. KG
Reichenberger Str. 11
Tel.: 035 83/50 09 70

44747 Bochum

Spielzeug-Paradies
Wagner oHG
Dr.-Ruer-Platz 6
Tel.: 0234/90 28 20

72250 Freudenstadt

Spiel + Freizeit
Wagner
Martin-Luther-Str. 7
Tel.: 074 41/18 14

85591 Vaterstetten

Die Spielzeugkiste
Inh. Michael Golombek
Wendelsteinstr. 3
Tel.: 081 06/99 78 17

Europa

21614 Buxtehude

Spiel + Sport Grob
Bahnhofstr. 54-56
Tel.: 041 61/28 60

45665 Recklinghausen

Modellbahn-Center
Recklinghausen
Am Quellberg 2
Tel.: 023 61/1 06 17 07

73033 Göppingen

Spiel + Freizeit
Korb-Rau
Poststr. 50
Tel.: 071 61/72 57 77

86199 Augsburg

Augsburger Lokschuppen
GmbH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821/57 10 30

AT-1010 Wien

Karl Hilpert KG
Schulerstr. 1-3
Tel.: 00 43/15 12 33 69

22043 Hamburg

Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040/6 53 22 44

48145 Münster

WIEMO
Modellbahntreff Münster
Warendorfer Str. 21
Tel.: 0251/13 57 67

73108 Gammelshausen

Das Lokmuseum
Inh. Michael Merz
Hauptstr. 23
Tel.: 071 64/91 93 64

86368 Gersthofen

Spiel + Freizeit Gersthofen
Handels-GmbH & Co. KG
Hery-Park 2000
Tel.: 0821/2 49 21-20 00

AT-6020 Innsbruck

Spielwaren Heiss
Manfred Gress e.U.
Museumsstr. 6
Tel.: 00 43/5 12 58 50 56

24534 Neumünster

Hobby & Co. Freizeit-,
Spiel- & Bastelwelt
Großflecken 34
Tel.: 043 21/41 87 16

53721 Siegburg

Modellbahnshop
H.J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6
Tel.: 022 41/6 66 53

73728 Esslingen

HEIGES Spielwaren
GmbH & Co. KG
Fischbrunnenstr. 3
Tel.: 0711/3 96 94 60

86633 Neuburg

Spielwaren Habermeyer
Habermeyer Maria
Färberstr. 90-92
Tel.: 084 31/86 43

FL-9490 Vaduz

Mikado
Hobby, Spiel + Freizeit
Städle 19
Tel.: 004 23/2 32 79 94

25348 Glückstadt

Meiners
Hobby & Spiel GmbH
Große Krempenstr. 13
Tel.: 041 24/93 70 33

54290 Trier

Spielzeugparadies
Gerd Klein GmbH
Nagelstr. 28-29
Tel.: 0651/4 88 11

74613 Öhringen

Spielwaren Bauer
Inh. Karlheinz Bauer e.K.
Marktstr. 7
Tel.: 079 41/9 49 50

86720 Nördlingen

Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 090 81/42 28

NL-1171 DB

Badhoevedorp
Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53
Tel.: 00 31/2 06 59 94 94

28865 Lilienthal

Spielzeug HAAR
Anke Haar
Hauptstr. 96
Tel.: 042 98/9 16 50

59909 Bestwig

Henke Spielzeugland
Wilhelm Henke
Bundesstr. 132-133
Tel.: 029 04/12 92

74821 Mosbach

Schreib- + Spielwaren
Dunz GmbH & Co. KG
Kessergasse 5
Tel.: 062 61/9 21 20

87616 Marktoberdorf

Härtle Spiel & Freizeit
Inh. Matthias Franz e.K.
Kaufbeurener Str. 1
Tel.: 083 42/42 09 90

NL-2761 GD Zevenhuizen

Zevenspoor
Noordelijke Dwarsweg 94a
Tel.: 00 31/6 54 26 69 93

32760 Detmold

Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Gildestr., Ecke Marie-Curie-Str.
Tel.: 052 31/9 80 71 23

60385 Frankfurt

Meder Spielwaren
Meder oHG
Berger Str. 198
Tel.: 069/45 98 32

76275 Ettlingen

Spielkiste Brenner
Inh. Matthias Brenner
Kirchenplatz 2
Tel.: 072 43/1 67 06

88085 Langenargen

Modellbahnen
Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5
Tel.: 075 43/3 02 90 64

NL-8261 HM

Kampen
Trein en Zo
Geerstraat 23-25
Tel.: 00 31/3 83 33 82 84

33332 Gütersloh

Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 052 41/2 63 30

63920 Großheubach

Spielwaren Hegmann
Berta Hegmann e.Kfr.
Industriestr. 1
Tel.: 093 71/6 50 80 13

78247 Hilzingen

Spielwaren Reimann GmbH
Untere Gießwiesen 15
Tel.: 077 31/9 89 90

90587 Siegelsdorf

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Str. 27a
Tel.: 0911/75 31 75

BE-3053 Oud-Heverlee

Het Spoor
Kerselaers Henri
Parkstraat 90
Tel.: 00 32/16 40 70 42

34466 Wolfhagen

Spielwaren Pelz
Inh. Ernst Pötter
Mittelstr. 10+13
Tel.: 056 92/23 61

67146 Deidesheim

moba-tech
it-works Systemtechnik GmbH
Bahnhofstr. 3
Tel.: 063 26/7 01 31 71

83395 Freilassing

Seigert Spiel + Freizeit
Handels GmbH
Sägewerkstr. 18
Tel.: 086 54/47 90 91

91522 Ansbach

Spiel + Freizeit
Fechter GmbH
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8
Tel.: 0981/96 96 90

42289 Wuppertal

Modellbahn Apitz GmbH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202/62 64 57

71638 Ludwigsburg

Spiel + Freizeit
Zinthäfner
Solitudestr. 40
Tel.: 071 41/92 56 11

85221 Dachau

Spielwaren Schmidt
Inh. Karin Märkl e.K.
Münchner Str. 33
Tel.: 081 31/82 98 7

93133 Burglengenfeld

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Str. 4
Tel.: 094 71/70 12 11



Bellingrodts kleiner Laster

H0-Modelle von Lastkraftwagen der 20er- und 30er-Jahre sind dünn gesät. Ein weit verbreiteter Typ, der Ford AA, lässt sich aus einem russischen Militärlaster von Busch bauen – sogar nach Vorbildfoto

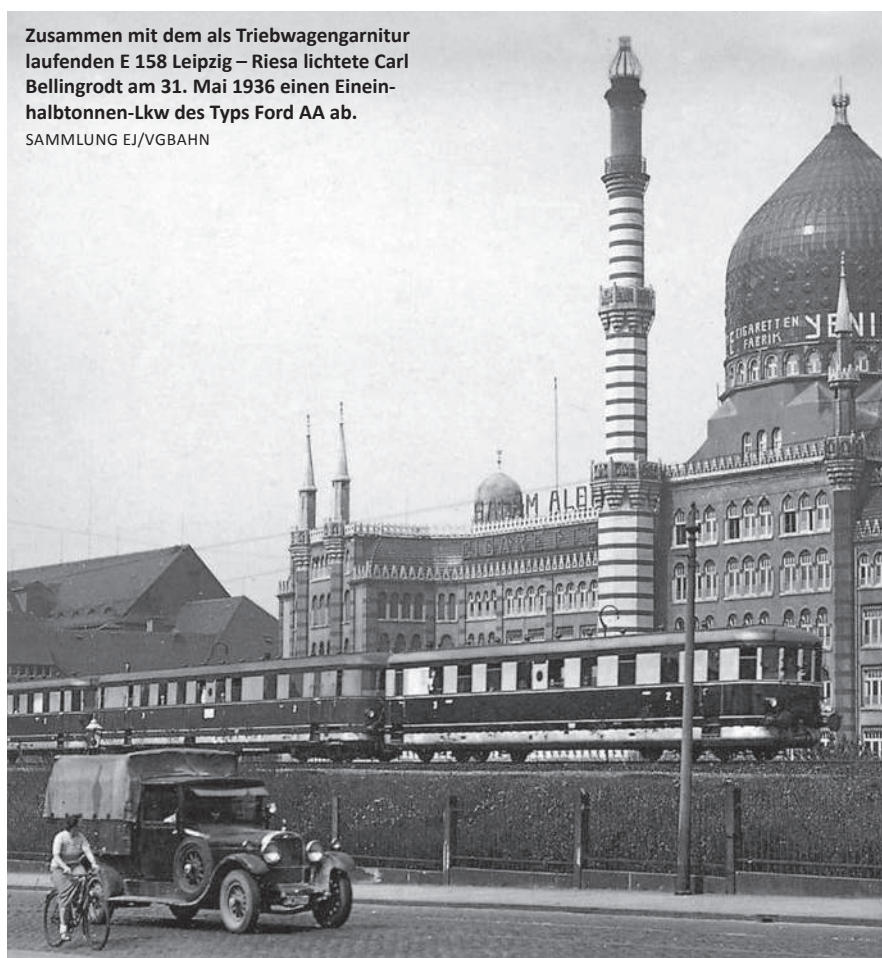
VON CHRISTOPH KUTTER

Einer der verbreitetsten Lkw-Typen der 30er-Jahre war der Ford AA. Dieser 40 PS starke Eineinhalbtonner wurde ab 1931 auch in Deutschland gebaut. Die Sowjetunion produzierte ihn als ZiS-5 in Lizenz für zivile und militärische Zwecke in vielen Varianten. Auch in den 50er-Jahren gehörten die Veteranen zum Bild deutscher Straßen. In Lateinamerika dürften selbst heute noch einige dieser

robusten Fahrzeuge vorhanden sein – ich selber habe im Sommer 2018 ein als Bus umgebautes Exemplar in Kolumbien entdeckt.

Im Busch-Sortiment findet man unter der Nummer 80010 das Modell des russischen Militärlasters ZiS-5 (Bild 1), außerdem hat Busch eine Ausführung des Ford AA mit Kastenaufbau und kürzerem Achsstand im Programm. Das ZiS-5-Modell basiert auf einem vor einigen Jahren bei Roco

Minitanks erhältlichen Bausatz ursprünglich russischer Herkunft. Zwar unterscheidet sich der ZiS-5 vom Ford AA in Details wie dem geraden Verlauf von Motorhaube und Führerhaus-Seitenwand oder der Form der oberen Kühlerkante. Solange es kein besseres Modell gibt, ist der kleine Russe aber eine gute Basis, um den H0-Straßenverkehr der 30er- bis 50er-Jahre mit einem kleinen Laster zu beleben.



Zusammen mit dem als Triebwagengarnitur laufenden E 158 Leipzig – Riesa lichtete Carl Bellingrodt am 31. Mai 1936 einen Eineinhalbtonnen-Lkw des Typs Ford AA ab.

SAMMLUNG EJ/VGBAHN

Modell für den Umbau steht ein Ford AA, der im gleichen Moment Dresdens Könneritzstraße befuhr, als Carl Bellingrodt am 31. Mai 1936 auf den Auslöser drückte, um vor dem Hintergrund der Yenidze-„Moschee“ eine fünfteilige Triebwagengarnitur aufzunehmen. Zwar unterscheidet sich der fotografierte Ford in mehreren Details vom H0-Modell, doch fällt dies bei einem solch variantenreichen Fahrzeugtyp kaum ins Gewicht.

ZURÜCK ZUM FORD

Um den Russen rückzubauen, wird das Modell zerlegt. Es besteht aus wenigen Teilen, die nur gesteckt sind. Wichtigster Unterschied zum echten Ford ist die geteilte Windschutzscheibe. Wenn die dünne Strebe im Fenster nicht schon bei dessen Entfernung (fürs Lackieren nötig) mit herausbricht, kann man sie leicht mit dem Skalpell ausschneiden (Bild 2).

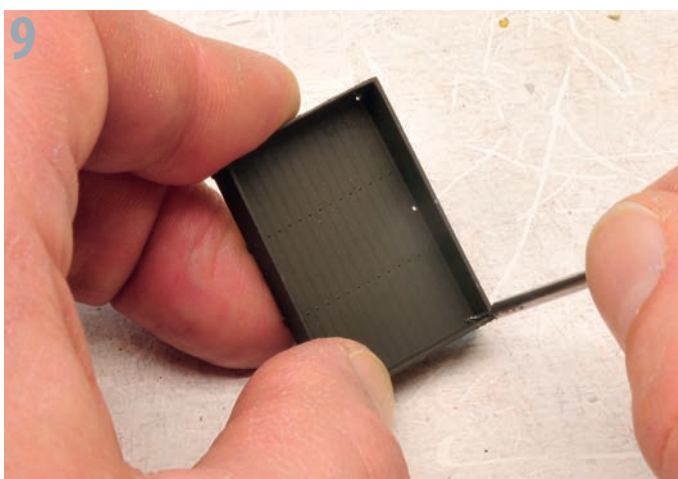
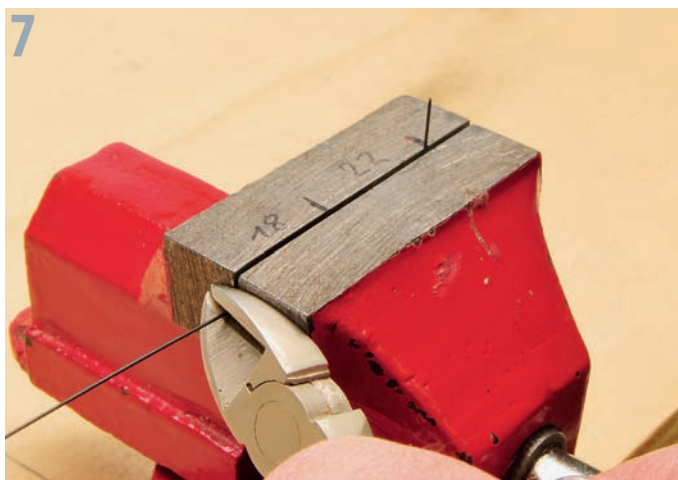
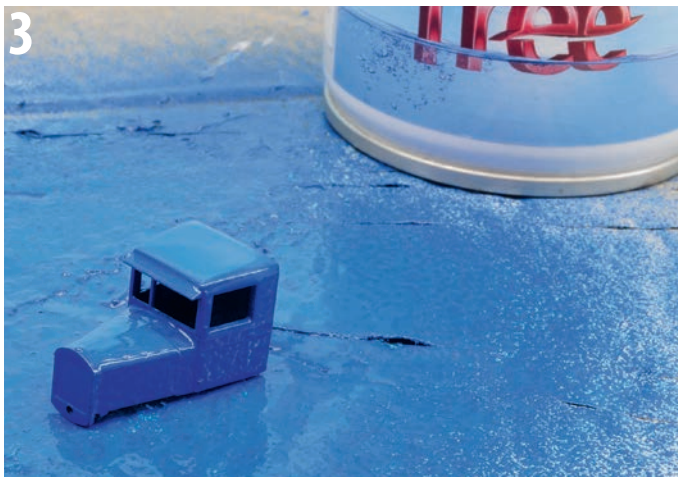
Viele Ford AA waren vorne mit einer Doppelstoßstange ausgestattet. Um sie nachzubilden, beraubt man am einfachsten einen AA-Kastenwagen der seinigen. Nötig ist sie nicht, auch der Laster, der Carl Bellingrodt's Foto den Vordergrund bescherte, fuhr ohne durch die Lande.

1



2

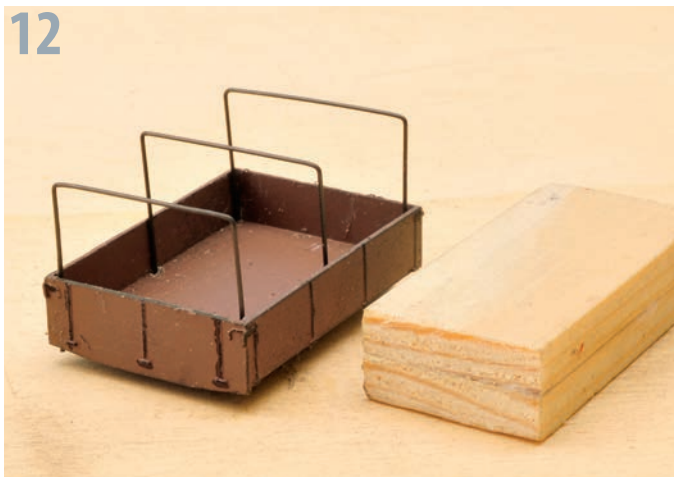




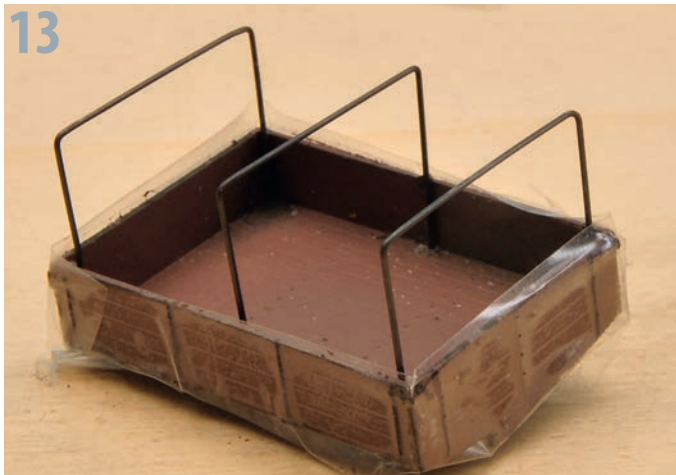
11



12



13



14



15



16



Hinten ist der Militär-ZiS mit Doppelreifen ausgestattet, die ein ziviler Lkw nicht unbedingt braucht. Will man sie entfernen, sind die Reifen mit dem Bastelmesser rasch getrennt. Das fehlende hintere Schutzblech schneidet man aus einem Blechstreifen, biegt es über einem runden Bleistift in Form und lackiert es schwarz. Der Dresdener Ford besaß zudem durchgehende Trittbretter, die aber etwas aufwändig anzufertigen wären, da sie zusammen mit den Kotflügeln sowie der Fahrwerksverkleidung dahinter ein Teil bilden müssten.

Ob man den Aufbau als Pritsche lässt oder einen anderen baut, ist jedem selbst

überlassen. Im Internet finden sich zahlreiche Bildbeispiele schön restaurierter Fahrzeuge sowie Originalfotos, bei denen man sich auch allerlei Aufbau- und Detailvarianten anschauen kann.

SPARSAM MIT CHROM

Lackiert wird in seidenmatten, gedeckten Farben. Fahrwerk, Kotflügel und Dach dürften werkseitig stets schwarz gewesen sein. Chrom kann für Kühlergrill und Türgriffe sowie für die Stoßstange verwendet werden (Bilder 3 und 4). Den Fensterscheiben-Einsatz ersetzt man nach dem

Lackieren durch dünne Plättchen Klar-sichtkunststoff.

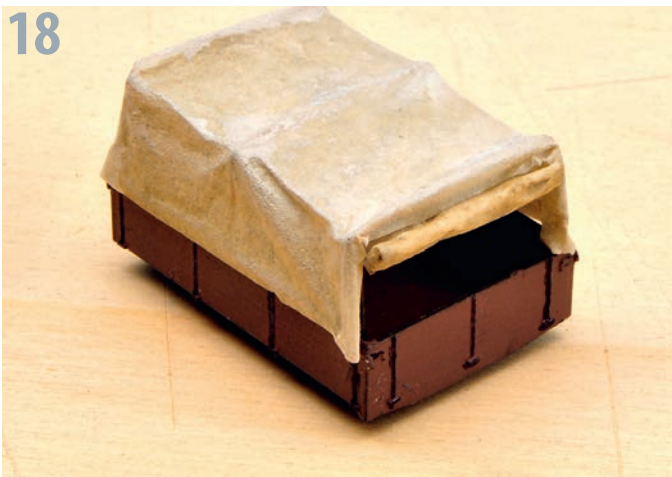
Wer ein Modell mit offener Pritsche baut und sich deren Bemalen sparen möchte, kopiert das Foto einer passenden Bretterfläche aus dem Netz, skaliert es herunter und druckt es auf 34 x 23 mm aus. Zum Ausschneiden sind ein Skalpell und ein Metall-lineal zu empfehlen (Bild 5).

Will man seinen Ford wie den Dresdener mit einem überplanten Spriegelaufbau ausstatten, so baut man diesen am besten vor dem Lackieren der Pritsche. Die Abdeckung des Busch-ZiS mit ihren starken Rundungen wirkt leider zu militärisch.

17



18



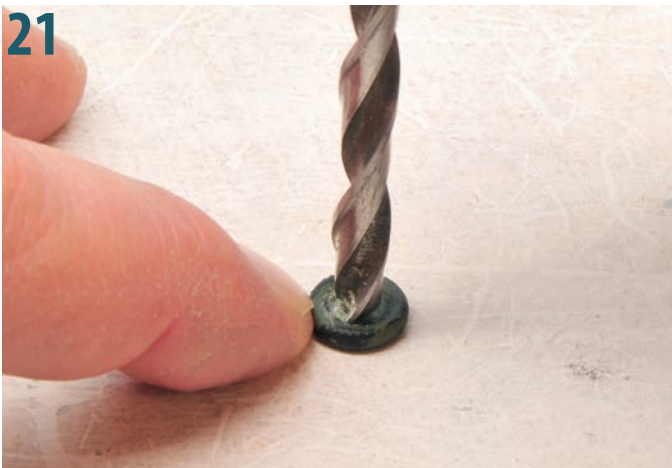
19



20



21



22



23



Aus 0,5-Millimeter-Stahldraht formt man drei U-förmige Bügel mit 18 Millimeter Seitenlänge und 22 Millimeter Breite. Wichtig beim Biegen der Bügel ist, dass die Ecken möglichst kantig rechtwinklig gelingen. Dies erreicht man beispielsweise, indem man den Draht in einen Schraubstock spannt und mit einem Hammer um die Kante einer der Backen klopft. Markierungen auf der Backe erleichtern das Abmessen (Bilder 6 bis 8).

Sind die Bügel fertig, bohrt man in jede Ecke der Pritsche sowie genau an der Mitte der Seitenborde je ein 0,5-Millimeter-Loch. Die drei Bügel befestigt man darin mit einem Tröpfchen Sekundenkleber (Bild 9).

Damit alle auf gleicher Höhe liegen, empfiehlt es sich, ein einen Zentimeter starkes Holzklötzchen als Abstandshalter zu verwenden. Ist keines zur Hand, klebt man ein paar Kunststoffplatten übereinander (Bilder 10 bis 12).

Bevor es an die Nachbildung der Plane geht, ist unbedingt der bemalte Teil der Pritsche abzukleben (Bild 13). Dann schneidet man aus einem Papiertaschentuch ein Stück von der drei- bis vierfachen Planenfläche aus, verrührt einen Schuss Weißleim mit gut der fünffachen Menge Wasser und zieht den Mix auf eine Spritze.

Von hinten beginnend legt man das Papier über die Spriegel und tropft sofort Leimmix darauf. Dank der Saugkraft des Papiers verteilt sich der Leim fast von selbst. Trotzdem ist dieser Teil der Bastelei eine klebrige Angelegenheit, bei der eine ungeschützte Pritsche sofort verschmiert würde.

Mit der Hand zieht man das Papier an den Seiten behutsam nach unten, wobei sich von selbst Falten bilden. Vorne wird das Papier zusammengefasst. Passt alles und ist nichts gerissen, stellt man Pritsche und Plane zum Trocknen ab (Bild 14).

Ist der Aufbau durchgetrocknet, hat er eine pergamentartige Struktur angenom-

men und ist ziemlich stabil (Bild 15). Noch bevor die Pritsche wieder freigelegt wird, streicht man die Plane hellgrau, wobei ein dazugemischter Schmutzton nicht schadet. Granieren der Kanten mit Reinweiß rundet die Farbgestaltung ab (Bild 16).

Nun kann die Plane endgültig in Form gebracht werden. Dazu schneidet man mit einer kleinen, spitzen Schere unten den Überstand bis auf einen oder zwei Millimeter ab. Hat man die Abdeck-Klebebänder entfernt, sollte sich die Plane von den Spriegeln abheben lassen.

Wer mag, kann auf der Rückseite die Plane aufschneiden und mit Hilfe eines zusammenge-rollten Streifens Papiertaschentuch eine geöffnete Rückseite darstellen. Der Streifen wird wie die Plane verklebt, zugeschnitten, bemalt und nach dem Trocknen unter die Oberkante der Plane geleimt (Bilder 17 und 18). Hat man auf diese Weise einen Einblick unter die Plane geschaffen, sollte man der Ladefläche auch etwas Fracht gönnen. Gut machen sich beispielsweise eine hinten herausragende Leiter oder lange Stangen, natürlich gesichert durch ein rotes Tuch (Bild 19).

SPEICHEN UND BLECH

Ein nettes Detail des Bellingrodt-Ford ist das Reserverad auf der Beifahrerseite. Beim ZiS-5 ist es unter dem Heck angebracht, was bei den im Internet zu sehenden Fords auch oft der Fall ist. Es kann also durchaus dort bleiben. Leider hat der Russe nicht die schönen Speichenräder des Dresdener Ford. Sie entsprechen der ersten Ausführung aus den 20er-Jahren. 1930 wurden Blechfelgen eingeführt, 1931 eine verstärkte Ausführung mit gewölbter Nabe, um hinten Zwillingssreifen montieren zu können.

Bei Ersatzreifen mit Blechfelgen wurde (anders als solchen mit Speichenfelgen) die Außenseite zur Karosserie hin befestigt.

Deshalb muss das Modell-Rad ausgehöhlt werden. Als Erstes schleift und schabt man die beiden Bänder ab, die das Reserverad des ZiS-5 unter dem Fahrwerk halten (Bild 20). Dann bohrt man die Felge von einer Seite her auf. Dazu verwendet man einen von Hand (!) gedrehten Fünf- oder Sechsmillimeter-Bohrer, der natürlich zentrisch zu führen ist. Keinesfalls darf der Bohrer die Felge durchstoßen (Bild 21)! Die konische Form des Bohrlochs begründet man an den Seiten mit einem passend großen, an der Spitze flachen Werkzeug (hier einer Feile), das sehr behutsam in der Felge hin und her gedreht wird (Bild 22). Passt die Tiefe der Felge, ist sie gut von allen Feil- und Bohrersten zu reinigen, gegebenenfalls unter dem Wasserhahn.

Beim Original-Ford AA steckten seitlich angebrachte Reserveräder in einer Aussparung oder Tasche des Kotflügels, die einen Teil des Rades verdeckte. Um dies nachzuahmen, schneidet man am Reserverad ein Stück ab, lackiert es schwarz und klebt dann das Reserverad an seinen Platz (Bild 23). Nun ist der kleine Laster fertig und kann drangehen, der Bahn im Güternahverkehr Konkurrenz zu machen. □

Jetzt neu

Das gab es noch nie: ein Autoheft vom Eisenbahn-Journal! Auf 100 reich bebilderten Seiten bringt „Autos für die Anlage“ jede Menge Informationen und Basteltipps rund ums „Heilige Blechle“ in Klein. Erhältlich bei bestellung@vgbahn.de für nur 15 Euro.



Zäher Veteran: Obwohl über die Jahrzehnte stark verändert, verraten Motorhaube, Kühlerform und Kotflügel dieses kolumbianischen Busses den Ford AA als Basis (Santa Marta 2018).





Resteverwertung

Bei Bausätzen von Gebäuden bleiben immer wieder Teile übrig, die nicht zum eigentlichen Modell gehören. Statt sie in der Bastelkiste verschimmeln zu lassen, kann man solche Teile oft als Wagenladung nutzen

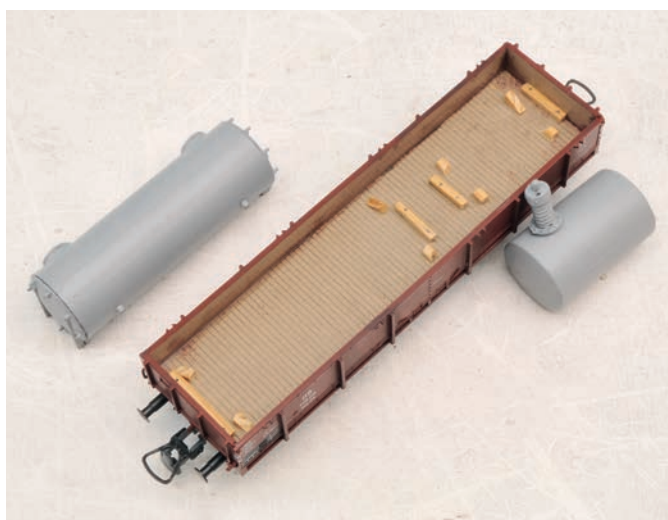
VON CHRISTOPH KUTTER



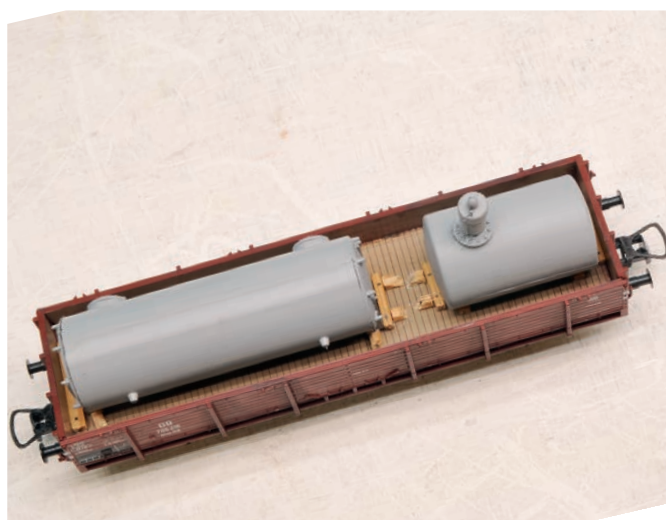
Die Öffnungen in den Deckeln werden mit Rundstäben verschlossen.



Das hell lackierte Innere des Olm 06 sollte leicht verschmutzt werden.



Vier Kanthölzer und acht Keile genügen als Ladungssicherung.



Das Ladegut von oben mit zusätzlicher Verkeilung in der Mitte.

Im Kibri-Bausatz 39852 „Sägewerk Brett-schneider“ (siehe Juni-Journal 2018) befindet sich eine ganze Anzahl von Teilen, die für das eigentlich zu bauende Modell überflüssig sind. So werden beispielsweise von einem schwarzen Spritzling nur zwei Teile für ein Förderband gebraucht. Aus dem Rest lassen sich zwei Druckkessel bauen, die für ein reines Sägewerk, in dem lediglich Baumstämme zugeschnitten und kein Holz druckimprägniert wird, keinen Sinn ergeben. Als Ladegut für Niederbord- und Rungenwagen sowie offene Wagen sind sie aber bestens zu gebrauchen.

Hier wurde ein Olm 06 von Roco (66827) verwendet. Sein aus Österreich stammendes Vorbild hat die DB bis 1960 eingesetzt. Wie die Kessel zusammenzukleben sind, ergibt sich von alleine. Bei beiden gibt es seitliche Öffnungen, die mit verschraubten Deckeln verschlossen sind. Diese Deckel weisen je zwei Löcher auf, die vor dem Lackieren gestopft werden müssen. Am einfachsten geschieht das mit einem passenden Kunststoffstäbchen (hier

ein überschüssiges Regenfallrohr des Sägewerks), das in die Löcher gesteckt und bündig abgeschnitten wird. Beim kleineren Kessel wurde eines der ebenfalls am Spritzling befindlichen isolatorähnlichen Teile angesetzt – einfach nur eines interessanteren Aussehens wegen. Lackiert werden die Kessel schwarz oder grau, doch auch eine knallorangene Mennige-Grundierung wäre vorbildgerecht.

Weil die Kessel mit ihrer Unterseite beziehungsweise den Querstützen zur Gänze auf dem Wagenboden liegen, ist die vorschriftsentsprechende Sicherung der Ladung ziemlich einfach: Gegen die Auswirkungen der mitunter heftigen Rangierstöße schützen quer vor und hinter die Kessel genagelte Kanthölzer, gegen Kippen und Verrutschen in Querrichtung Keile. Eine weitere Sicherung oder gar eine komplizierte Verspannung mit Seilen oder Gurten ist überflüssig.

Begonnen wird an den Stirnwänden: Von den Kanthölzern (Zwei-mal-zwei-Millimeter-Profile) wird auf jeder Seite des Wa-

gens eines direkt an die Stirnwand geklebt. Dann setzt man den jeweiligen Kessel ein und leimt ein zweites Kantholz davor.

Ebenfalls aus Zwei-mal-zwei-Millimeter-Profil sägt und feilt man danach acht Keile im Format zwei mal drei Millimeter. Wer das Kibri-Sägewerk ausschachtet, kann statt echtem Holz auch die dort enthaltenen und ebenfalls überflüssigen Bohlenabbildungen verwenden. Sie müssten aber noch hell holzfarben eingefärbt werden.

Von den Keilen klebt man je zwei mit der Schräge nach innen seitlich so unter den kleinen Kessel, dass dieser nicht mehr wackelt. Die übrigen vier leimt man mit der Schräge nach außen neben die Stützen des großen Kessels. Damit ist ein Verrutschen der beiden Ladungsteile wirkungsvoll blockiert.

Besonders sicherheitsbewusste Lademeister können die mittleren Kanthölzer noch durch jeweils zwei zusätzliche Keile unterstützen. Unbedingt nötig ist dies jedoch nicht. □



Mitmachen, wählen, gewinnen!

Die zur Abstimmung stehenden Modelle sind Ihnen aus den Zeitschriften der VGBahn des vergangenen Jahres bekannt: Fahrzeug- und Zubehörneuheiten sowie Produkte mit interessanter Technik. Welche Artikel zur Wahl stehen, sehen Sie auf den folgenden Seiten, eine Abstimmungskarte liegt diesem Heft bei. Natürlich können Sie Ihr Votum auch online abgeben. Unter www.dasgoldenegleis.de finden Sie nach Eingabe des Kennworts VGB alles Nötige.

UND SO FUNKTIONIERT ES

In jeder der A bis S benannten Kategorien stehen unterschiedliche Modelle zur Wahl. Sie haben eine Stimme für jede Kategorie. Die Nummer Ihres jeweiligen Favoriten tragen Sie in die entsprechenden Kästchen der Abstimmungskarte ein.

Bitte vergessen Sie nicht, Ihre Anschrift anzugeben, denn natürlich nehmen nur vollständig ausgefüllte Karten an der Verlosung teil – wir wollen Ihnen Ihren Gewinn ja auch zuschicken können. Einsendeschluss ist der 11. März 2019. Wir sind neugierig auf Ihr Votum – und drücken Ihnen für die Preisverlosung die Daumen.

Preise
im Gesamtwert von über
5000 Euro
zu gewinnen

Mitmachen und gewinnen:

Einkaufsgutscheine und wertvolle Sachpreise

1. Preis

Modellbahn-Einkaufsgutschein im Wert von 1500 Euro

Gestiftet von Vedes, einzulösen in allen Vedes-Fachgeschäften



2. Preis

Reisegutschein im Wert von 1000 Euro

Gestiftet von Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr IGE, Hersbruck



3. Preis

Einkaufsgutschein im Wert von 500 Euro

Gestiftet und einzulösen beim Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Waiblingen



Außerdem sind attraktive Sachpreise im Gesamtwert von über 2000 Euro zu gewinnen:

- 5 Triebfahrzeugmodelle
- 10 Wagenmodelle
- 10 Gebäudebausätze
- 20 Bücher
- 50 DVDs



A-01:
Gützold
52.80
DR



A-02:
Märklin
08 1001
DR



A-03:
Märklin
50 3045
DB



A-04:
PMT
99 576
DR



A-05:
Tillig
99 5701
DR



B-01:
Brawa
E 44
DB



B-02:
Hobbytrain
480
S-Bahn Berlin



B-03:
Liliput
Turmtrieb-
wagen
703 033 DB



B-04:
Märklin
102
DB AG



B-05:
Märklin
187
BLS



B-06:
Piko
118
DB



B-07:
Piko
151
DB



B-08:
Roco
Vectron
Lokomotion



C-01:
Brawa
V 36
DB



C-02:
Lenz
V 20
DB



C-03:
Märklin
Vectron DE



C-04:
Piko
Kaluga TGK 2



C-05:
Piko
V 200
DR



C-06:
Roco
628.4
DB



D-01:
Beckmann
37
DRG

KATEGORIE D: Triebfahrzeuge TT



D-02:
Kres
VT 98
DB



D-03:
Piko
55.0
DR



D-04:
Tillig
50.40
DR



D-05:
Tillig
E 94
DB/DR



E-01:
Arnold
V 60.10
DR
in N



E-02:
Brawa
E 44
DB
in N



E-03:
Fleischmann
1293
ÖBB
in N



E-04:
Hobbytrain
E 17
DB
in N



E-05:
Hobbytrain
Re 4/4 II
SBB
in N



E-06:
Jägerndorfer
1089
ÖBB
in N

KATEGORIE E: Triebfahrzeuge Z/N



E-07:
Liliput
56.2
DB
in N



E-08:
Märklin
DT 8
DB
in Z



E-09:
Piko
E 16
DB
in N



F-01:
Jübe
V 60.10
DR
in 0



F-02:
Kiss
Ge 4/4 II
RhB
in G



F-03:
KM 1
70
DB
in 1



F-04:
LGB
99.64
DB
in G



F-05:
Märklin
V 188
DB
in 1



F-06:
MBW
86
DB
in 0



F-07:
Piko
95
DR
in G

KATEGORIE F: Triebfahrzeuge 0/1/G

KATEGORIE E: Triebfahrzeuge Z/N

KATEGORIE F



F-08:
Piko
103
DB
in G



G-01:
Märklin
Ce 6/8 II
SBB



G-02:
Piko
1041
ÖBB



G-03:
Piko
Ae 4/7
SBB



G-04:
Roco
BB 22200
SNCF



G-05:
Roco
1041
ÖBB



G-06:
Roco
2095
ÖBB



G-07:
Roco
5042
ÖBB



G-08:
Zoukei-Mura
Shinkansen
JR



H-01:
Lematec
BB 9200
SNCF
in H0

KATEGORIE H

KATEGORIE H: Kleinserienmodelle



H-02:
N-Tram
E 69
DB
in N



H-03:
RST-Modell-
bau
Vh 14
in H0



H-04:
Weinert
94.5
DB
in H0



H-05:
Wendel
Kokosfett-
Wagen
in H0



H-06:
ZT-Modell-
bahnen
V 51 DB
in 0e

KATEGORIE I: Reisezugwagen H0



I-01:
A.C.M.E.
Eurofima-
Prototyp-
Wagen



I-02:
A.C.M.E.
TEE
Mediolanum
FS



I-03:
Brawa
Eilzugwagen
Gruppe 36
DB



I-04:
Exact-train
AB 7500
NS



I-05:
Märklin
IC-2
DB AG

KATEGORIE I: Reisezugwagen H0



I-06:
Memoba
Gattung Bp
ÖBB



I-07:
Piko
IC-2
DB AG



I-08:
Tillig
Y-Wagen
DR

KATEGORIE J: Güterwagen H0



J-01:
Brawa
Pwg pr. 14
DB



J-02:
Brawa
Otmm 70
DB



J-03:
Exact-train
Gbs 254
DB



J-04:
Märklin
Sggrss 733
DB



J-05:
Modellbahn
Union
Tcefs 845
DB



J-06:
NPE
Samms
DB AG



J-07:
Roco
Eds-u
DR

KATEGORIE J: Güterwagen H0



J-08:
Roco
Spitzdach-
wagen
FS



J-09:
Roco
T2000
Wasco



J-10:
Tillig
99-04-73
SS
DR

KATEGORIE K: Reisezugwagen N/TT



K-01:
Jägerndorfer
Bmpz
ÖBB
in N



K-02:
Kato
EW I
RhB
in N



K-03:
Kres
DGB 12
DR
in TT



K-04:
Pi.r.a.t.a.
Carrozza GC
FS
in N



K-05:
Piko
Rekowagen
DR
in TT



K-06:
ACME
MU-Schlaf-
wagen CIWL
in N

KATEGORIE L



L-01:
Brawa
Glmhs 50
DB
in N



L-02:
Brawa
Kesselwagen
BA Uerdin-
gen in N



L-03:
Hädl
„Nordhau-
sen“ DR
in TT



L-04:
Karsei
Kesselwagen
BA Uerdin-
gen in TT



L-05:
Kühn
Kesselwagen
BA Uerdin-
gen in TT



L-06:
Liliput
Wohn-Werk-
stattwagen
in N



L-07:
Liliput
Vlmms 63
DB
in N



L-08:
MDS-Modell
RhB-Schiebe-
wandwagen
in Nm



L-09:
Modellbahn
Union
Gms 54
DB in N



L-10:
Modellbahn
Union
Tbnhs 30
DB in N



M-01:
Kiss
Kesselwagen
in 1



M-02:
Lenz
preuß. Abteil-
wagen
in 0



M-03:
Lenz
Tnfhs 38
DB
in 0



M-04:
LGB
4333
SOEG
in G



M-05:
LGB
Rollwagen
DR
in G



M-06:
Schnellen-
kamp
Omm 55 DB
in 0



M-07:
Schnellen-
kamp
Rmms 33 DB
in 0



N-01:
Auhagen
Bahnsteig-
gebäude



N-02:
Busch
Bahnhof
Ilfeld



N-03:
Faller
Bauernhaus
im Bau



N-04:
Joswood
Taubenschlag

KATEGORIE N: Gebäude H0



N-05:
Müllers
Bruchbuden
Haus Ostend-
straße 1 + 2



N-06:
Noch
Bahnhof
Honau



N-07:
te-Miniatur
Stellwerk
Herdecke



N-08:
Weinert
Pförtner-
häuschen

KATEGORIE O: Zubehör H0



O-01:
Modellbaum
Manufaktur
Grünig
Esskastanie



O-02:
Magitree
Bäume



O-03:
Hapo
Drehscheibe
Altona



O-04:
MKB
Pflaster für
Gleiswi-
schenräume



O-05:
Real-Modell
Werkstatt-
ausrüstung



O-06:
Zeitgeist
Beton-
schwellen

KATEGORIE P: Zubehör Z/N/TT



P-01:
Faller
Bahnhof
Durllesbach
in Z



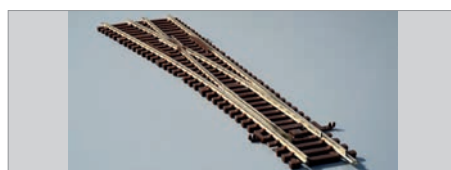
P-02:
Herpa
Škoda 110 L
in TT



P-03:
Hornby
Fertig-
gebäude
in TT



P-04:
Kres
AWO 425
in TT



P-05:
Kühn
Schlanke
Weiche
in TT



P-06:
Minitrix
Stellwerk
Kreuztal
in N



P-07:
Modellbahn-
Union
Fährhafen
in N



P-08:
Unique
Bahnhof
Laarwald
in TT

KATEGORIE Q: Zubehör O/1/G



Q-01:
Modellbau
Heyn
Löthain
in G



Q-02:
Real-Modell
Bahnhof
Schloss-Holte
in O



Q-03:
Schnellen-
kamp
Merkur 120 S
in 0



Q-04:
TE-Miniatur
Fabrik-
fassade
in 0



Q-05:
Wiking
John Deere
6250R
in 1



R-01:
BoS
Amphicar
770



R-02:
Brekina
MB L 1519
Drehleiter



R-03:
Brekina
Ikarus 255



R-04:
Busch
Land Rover
Discovery



R-05:
Herpa
MB Econic
Drehleiter-
Korb



R-06:
NPE
Melkus
RS 1000



R-07:
Rietze
Streetscooter
Work



R-08:
Saller
Krupp L5N



R-09:
VK-Modelle
Scania-Vabis
LB 76



R-10:
Wiking
Alfa Romeo
Spider



S-01:
Lenz
Handregler
LH 101



S-02:
Märklin
Kaltdampf-
Rauchent-
wickler



S-03:
Märklin
Formsignal
in H0



S-04:
Viessmann
Formsignal
in H0



S-05:
Modellbahn
Union
Dampfma-
schine in N

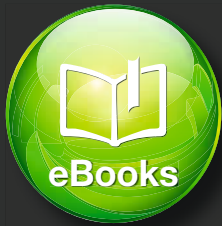


S-06:
SD-Modell
Digital-
kupplung
in N



S-07:
Tamiya-
Carson VW
Bulli fernge-
steuert in H0

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

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

nur
€ 74,80

12 x Eisenbahn Journal
+ 2 x Modellbahnschule

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!

**Eisenbahn
JOURNAL**



www.facebook.de/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



08141-53481142



ebookabo@vgbahn.de



www.vgbahn.de/ebookabo



„MODELLBUNDESBAHN“ BAUT AUS

Die jetzt in Brakel ansässige Schauanlage „Modellbundesbahn“ plant Großes. Geschäftsführer Karl Fischer nutzte die Präsentation des 2,55 Meter langen und in über 200 Arbeitsstunden entstandenen H0-Nachbaus des Dunetalviadukts zwischen Neuenbeken und Altenbeken zur Vorstellung seiner Pläne. „In drei Bauabschnitten werden wir von 100 auf 300 Quadratmeter vergrößern!“ Der erste Abschnitt umfasst das Beketal an der Hauptbahnstrecke von Paderborn nach Marburg und schließt damit westlich an die bestehenden Modellstrecken von Bad Driburg über Otterbergen bis in die Ausläufer des Weserberglands an. Hier wird auch das Modell des Dunetalviadukts seinen Platz finden. Die nächste Herausforderung wartet bereits: Beim Vorbild nur wenige Kilometer weiter steht das bekannte Altenbekener Viadukt, das in H0 5,51 Meter messen wird. Mit dem Bau betraut werden wird wieder das bewährte Team um Chefmodellbauer Michael Butkay, Planer Bernard Huguenin, Modellbaumbauer Jos Geurts und Technikspezialist Norbert Sickmann.

Karlheinz Haucke



MODELLBAHN-MESSESTART IN DRESDEN

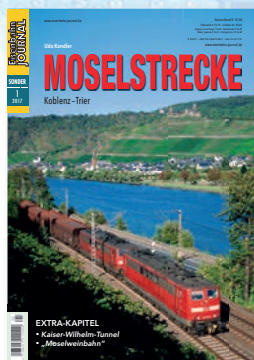
Mit einem sehr attraktiven Programm eröffnet vom 15. bis 17. Februar der Modelleisenbahnclub „Theodor Kunz“ aus Pirna die diesjährige Ausstellungssaison. Auf der Messe Dresden gibt es wieder viele interessante Anlagen zu sehen, so die nach südfranzösischen Motiven gestaltete Oe-Anlage des Holländers Jan van Remmerden oder die mit vielen Funktionsmodellen ausgestattete H0e-Anlage „Gera-Pforten – Wuitz-Mumsdorf“ des Modelleisenbahnclubs Elstertal Gera.

Mit dabei sein in Dresden wird auch wieder unsere Verlagsgruppe Bahn. Wie im vorigen Jahr präsentieren Ihnen am Stand in Halle 4 (Nummer A 10) die Kollegen Tamara Mielke, Ulrich Paul und Bettina Wilgermein (oben, von links) das aktuelle und weitgehend vollständige Programm an Zeitschriften, Videos und Büchern unseres Hauses. Nutzen Sie die Gelegenheit, Ihre Literatur- und Filmbestände zu ergänzen und neue Themen zu entdecken. Ebenfalls in Dresden dabei ist auch wieder der bekannte „Eisenbahn-Romantik“-Moderator Hagen von Orloff (rechts), der seine vielen Fans zum Kennenlernen in der Autogrammstunde lädt. ku



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
Moselstrecke

Best.-Nr. 531701-e
für je €10,99

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

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



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

VGB MEDIATHEK

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

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

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

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



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

01187 Dresden

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

25355 Barmstedt

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

44339 Dortmund

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

67146 Deidesheim

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

01445 Radebeul

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

28865 Lilienthal b. Bremen

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

45479 Mülheim

MODELLBAHNLÄDCHEN EULER
K. EULER
 Grabenstr. 2
 Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
 modellbahneuler@aol.com
FH

67655 Kaiserslautern

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

04159 Leipzig

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

30159 Hannover

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

49078 Osnabrück

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

69214 Eppelheim/Heidelberg

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

10318 Berlin

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



52062 Aachen

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

70176 Stuttgart

STUTTGARTER
EISENBAHNPARADIES G. Heck
 Senefelder Str. 71b
 Tel.: 0711 / 6159303
 www.fahrzeugheck.de • info@fahrzeugheck.de
A/B

10589 Berlin

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

33102 Paderborn

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

53111 Bonn

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

70180 Stuttgart

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

10789 Berlin

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

34379 Calden

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

58135 Hagen-Haspe

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

71334 Waiblingen

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

12105 Berlin

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

40217 Düsseldorf

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

63110 Rodgau

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

71638 Ludwigsburg

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

14057 Berlin

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

42289 Wuppertal

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

63654 Büdingen

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

71720 Oberstenfeld

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

22083 Hamburg

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

44141 Dortmund

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

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

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

73431 Aalen

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

75339 Höfen

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

84307 Eggenfelden

MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckmaier
Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
www.steckmaier.de
steckmaier@steckmaier.de
FH/RW EUROTRAIN®

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®

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

94161 Ruderting bei Passau

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

99830 Treffurt

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

82110 Germering

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

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

83352 Altenmarkt/Alz

MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
Hauptstr. 27
Tel.: 08621 / 2834
Fax: 08621 / 7108
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

Eisenbahn-Bibliothek im Taschenbuch-Format

Eisenbahn-Journal 1975–2011



Dieses digitale Archiv ist ein einzigartiges Nachschlagewerk und eine Fundgrube an Informationen zur großen und zur kleinen Eisenbahn. Es enthält auf drei DVDs alle bisher erschienenen Monatsausgaben der Zeitschrift „Eisenbahn-Journal“ seit ihrer Gründung im Jahr 1975 bis einschließlich 2011 – insgesamt 37 komplette Jahrgänge

mit allen jemals erschienenen Beiträgen. Mit übersichtlicher Menüführung und Gesamtinhaltsverzeichnis, welches das Auffinden von Artikeln zu bestimmten Themen und Stichworten ermöglicht.

3 DVDs in Multibox • Best.-Nr. 590405 | € 40,-

Für alle Computer mit pdf-Anzeigeprogramm und HTML-Browser

Systemanforderungen: Jedes Computersystem, für das ein Adobe-Reader existiert. Die benötigte Software zum Anzeigen und Betrachten – Adobe-Reader für Windows – können Sie von dieser CD aus direkt installieren. Versionen für Apple- oder Linux-Computer sind bei Adobe im Internet herunterladbar.

12 x Eisenbahn-Journal

auf einen Klick



Die neueste Archiv-CD-ROM der Eisenbahn-Journal-Redaktion beinhaltet den kompletten Jahrgang 2018 mit allen 12 Monatsausgaben. Die originalen Druckdateien wurden für die Bildschirmanzeige aufbereitet, optimiert und als pdf-Dateien gespeichert. Sie lassen sich am Bildschirm betrachten, seitenweise ausdrucken, auf einzelne Worte oder Textteile hin durchsuchen. Das Jahresinhaltsverzeichnis bietet den Überblick über alle im Jahr 2018 im Eisenbahn-Journal erschienenen Artikel.

CD in Singlebox • Best.-Nr. 591801 • € 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

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



Verkäufe Dies + Das

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

www.lok-doc-wevering.de

Harzromantik: Schierke Bahnhofsmo-
dell 1:87 (Faller-Lasercut), von
Profi sauber gebaut und gesupert.
Einzeln zu verkaufen oder evtl. mit
Dioramenplatte. Preis: VB. Tel.:
02365/82908 (ab 17 Uhr).

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

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

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

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

www.modellbau-chocholaty.de

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

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

www.spur-0.de

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

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Verkaufe verschiedene europäische
und amerikanische Modelle in H0 und
Spur 0 Gleichstrom. Dazu Weichen
und Schienen für beide Spurweiten.
Bitte Liste anfordern oder Sie suchen
unter: kmsmarsch@usa.net.

www.modellbahnritzer.de

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

Biete: Fleischmann ÖBB Schienen-
busgarnitur 4401 TV + VS mit Beiwa-
gengarnitur 4421 VB + VS. € 80,- plus
Porto. W. Kaufmann, Kölner Str. 12,
28327 Bremen. Tel.: 0421/470218
(ab 18 Uhr).

www.puerner.de

www.modellbahn-kepler.de

H0-Sammlungsauflösung, nicht ge-
laufen, alles sauber staubfrei verpackt:
Lok, Wag., Gebäude, Zubehör. Kom-
plett an Liebhaber abzugeben. Fischer,
Tel.: 0171/7235995.

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.augsburger-lokschuppen.de

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

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

www.moba-tech.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.menzels-lokschuppen.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Amerikanische Modelle. Börse Esch-
born 10.02.19. D. Kratsch, Tel.: 069/
671204.

Verk. Riv. BR 98 (Kreuzspinne) + 2x
Piko Windbergwagen neu € 90,-; Trix
BR 54 DR € 50,-; Flm. BR 53 DR €
60,-; Piko DDR BR 01.5 € 60,-; BR
55 € 30,-; Gützold DDR BR 42 €
50,-; alles + Porto. Tel.: 03335/31076
(nach 19 Uhr).

www.jbmodellbahnservice.de

Biete: Trix International 3x 3663
Autotransportwagen Typ Offs 55.
Stück € 20,- plus Porto. W. Kaufmann,
Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.:
0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.modelltom.com

Messing-Modelle von Metropolitan,
Micro Metakit, Micro Feinmechanik,
Lemaco, Fulgurex, Westmodell, Ferro
Suisse, Weinert, ModellLoko, Fuchs-
Bavaria u. andere, auch Spur 1 von
und für Privat. horneuss@live.de oder
02641/916414.

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.Modellbau-Gloekner.de

Privatverkauf wegen Spurwechsel.
21 Zuggarnituren und 12 Einzelloks,
Fabr. Fleischm., Roco, Liliput u. Bra-
wa. Alle Loks mit Esu-Sounddecoder.
Viele Loks erst 2–6 Jahre alt. Alles sehr
gepflegt u. ohne Gebrauchsspuren.
Liste anfordern, Tel. 0171/2105400,
E-Mail: skh47@t-online.de.

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

www.carocar.com

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

www.mbs-dd.com

www.modellbahn-pietsch.com

Verkaufe Umbauten für Trix, Expreß,
Flm., Lima, Liliput, Roco, Piko, Güt-
zold, Trix, Märklin, alles fabrikneu
oder neuwertig, zu günstigen Preisen.
Liste anfordern gegen € 0,70 Freium-
schlag an Olaf Radeck, Heubachhof
19, 87437 Kempten.

www.modelleisenbahn.com

Biete: Sachsenmodelle DDR-Regie-
rungszug, M 1: 100, kompl. 13 Wagen
€ 260,- plus Porto. W. Kaufmann,
Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.:
0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.suchundfind-stuttgart.de

Biete Mä.-Digital an: 1 Trafoschr., 1
Probierring teilbar, 5 Switchboards,
20–30 J. alte 1xSerien Loks +
Wagen jeweils nur probegefahren,
50–60 J. alte Loks, P+G-Wagen. Tel.:
08042/974622.

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin Z, Mini Club, 1:220, Modell-
bahnsammlung. Auflösung größten-
teils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt,
Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmanns-
felden. Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

[modellbauvoth](http://modellbauvoth.de)

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbau-bez.de
Car System Zubehör
Kirmesmodellbau
Moderne Gebäude und Zubehör
Beleuchtung und Elektronik

Funktionsfähige Zugzielanzeiger von
TE Modellbahnelektronik bei eBay:
[temodellbahnelektronik, effenberger.
thomas@outlook.de](mailto:temodellbahnelektronik@effenberger.thomas@outlook.de).

www.modellbahn-kepler.de

Verkaufe B+K Kran Rosenheim mit
Brücke sauber gebaut, Bekohlungs-
anlage, Bausatz Hochbansen, Kibri
Wasserturm gegen schriftliches Gebot.
Theo Hagdorn, Sanzenbacherstr. 5,
74538 Rosengarten.

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

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

Verkäufe Literatur, Video, DVD

www.modellbahn-kepler.de

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

Verkaufe diverse alte Kataloge ver-
schiedener Hersteller. Deutsche und
amerikanische Zeitschriften und
Bücher. Bitte Liste anfordern oder
Sie suchen unter: kmsmarsch@usa.net.

www.bahnundbuch.de

Liebe Inserenten!

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

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

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

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

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

[illegible]

ANZEIGENSCHLUSS EJ 4/2019: 11.02.2019

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- | | | | |
|--|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ Verkäufe Dies + Das ○ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2 ○ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m ○ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z ○ Verkäufe Fahrzeuge sonst. ○ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen ○ Verkäufe Literatur, Video, DVD ○ Verkäufe Fotos + Bilder | <ul style="list-style-type: none"> ○ Gesuche Dies + Das ○ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2 ○ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m ○ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z ○ Gesuche Fahrzeuge sonst. ○ Gesuche Zubehör alle Baugrößen ○ Gesuche Literatur, Video, DVD ○ Gesuche Fotos + Bilder | <ul style="list-style-type: none"> ○ Sonstiges ○ Urlaub, Reisen, Touristik ○ Börsen, Auktionen, Märkte <p style="margin-left: 40px;">Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Fettdruck pro Zeile + € 1,- ○ Farbdruk rot pro Zeile + € 1,- ○ Grauer Fond pro Zeile + € 1,- | <ul style="list-style-type: none"> ○ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,- pro Zeile + MwSt ○ 1 x veröffentlichen ○ 2 x veröffentlichen ○ 3 x veröffentlichen ○ 4 x veröffentlichen ○ 5 x veröffentlichen ○ x veröffentlichen |
|--|--|--|---|

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

— — — — |
IRAN

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

☐ Betrag liegt bar bei

Keine
Briefmarken
senden!

Umfangreiche Sammlung Eisenbahnbücher, Kursbücher (auch aktuelle) In- und Ausland, Lokbeschreibungen, Dienstvorschriften DB/DR. Detailliste bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny anfordern oder Siegfried.Knapp@t-online.de. Fachbücher, Lehrbücher, Literatur über Straßen-, Lokal-, Klein- und Schmalspurbahnen, Baureihenbücher EK, Endisch, Transpress, antiquar. Literatur Blum/von Borries/Barkhausen über Bahn- und Gleisbau, Lok und Wagen, Lokomotivkunde, Eisenbahn-Maschinenwesen, Dampflok/Diesel/Ellok in Glasers Annalen, DB-Fachbücher u.v.m.

Verkaufe Hefte 1 bis 28 BAHNEpoche, Abholung Berlin Zehlendorf, Gebote (SMS) an J. Schneider. Tel.: 0172/3952431.

Gesuche Dies + Das

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

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

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

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.

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 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.

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

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

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

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

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

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

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

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.

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

Suche Accucraft Galloping Goose Nr. 2-4, 7, 1:20, 3 im neuwertigen bzw. gut erhaltenen Zustand. Angebote mit Preisvorstellung an Mail: jakobsv@web.de.

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

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

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

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.

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

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

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

Anzeigenschlusstermine

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

4/2019 = 11. Februar
Erstverkaufstag 20.03.2019

5/2019 = 11. März
Erstverkaufstag 17.04.2019

6/2019 = 11. April
Erstverkaufstag 22.05.2019

7/2019 = 13. Mai
Erstverkaufstag 19.06.2019

8/2019 = 07. Juni
Erstverkaufstag 17.07.2019

9/2019 = 12. Juli
Erstverkaufstag 21.08.2019

10/2019 = 09. August
Erstverkaufstag 18.09.2019

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@gebrauchte-temodellbahn.de, www.gebrauchte-temodellbahn.de.

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

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.

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

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

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@gebrauchte-temodellbahn.de, www.gebrauchte-temodellbahn.de.

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

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

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 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.

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.

Gesuche Fotos + Bilder

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel.: 0172/1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

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

Sonstiges

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

Modellbahnausstellung des MBBK Backnang-Heiningen am 10. Februar 2019. Öffnungszeiten von 10–16 Uhr, Tübingerstr. 25 in 71522 BK-Heiningen. Info-Tel.: 07195/580418. Am 14.02. Jubiläumsausstellung 10 Jahre Modellbahner Backnang e.V.

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.puerner.de

www.modellbahnen-berlin.de

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

Urlaub, Reisen, Touristik

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

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

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Köblenz, FeWo ab € 35,-/Nacht, Zi. mit Frühstück ab 3 Tage € 50,-/Nacht, 55413 Rheindiebach/Bacharach. 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.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,-, sonst € 30,-. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

Börsen, Auktionen, Märkte

Achtung: die Termine der Britzer Spielzeug Börse fallen 2019 im Gemeinschaftshaus in Lichtenrade aus. Ein neuer Standort für die Britzer Börse wird zeitnah bekannt gegeben. Info unter 0179/1080722, A. Rohde.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

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

26./27.01.: Modellbahnausstellung Görlitz, 10–18 Uhr in der KULTURBRAUEREI, An der Landskronbrauerei 116, 02826 Görlitz. www.modell-bahnhof.de.

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

01.02.: Internationaler Kraichgauer Modellbahn-, Tausch- und Markttag, 10–16 Uhr, Elsenzshalle, 74889 Sinsheim. Tel.: 07261/5809, Fax: 07261/9111190, www.eisenbahnfreunde-Kraichgau.de.

www.modellbahnboerse-berlin.de
03.02.: 09009 Chemnitz, Stadthalle.
23.02.: 08056 Zwickau, Stadthalle.
24.02.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. Jeweils von 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

03.02.: Tauschbörse in 02681 Wilthen, Schulstr. 39, 10–14 Uhr, MEC Oberland e.V. Tel.: 0172/3005552, www.modellbahnboerse-wilthen.de.

03.02.: Modellbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, Riedhalle, Lindenstrasse, 68647 Biblis. www.eisenbahnfreunde-biblis.de.

03.02.: Modellbahnboerse der Eisenbahnfreunde Helmstedt, Schützenhaus, Maschweg 9, 38350 Helmstedt. Info-Tel.: 05352/6471 oder guenter.krebs-bueddenstedt@t-online.de.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.
09.02.: Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr. 9.
10.02.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10. Jeweils von 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 20 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de.

10.02.: Eschborner Modellbahn-Tauschmarkt von 9.30–15 Uhr, in der Stadthalle von Eschborn/Ts., Rathausplatz 36. Info-Tel.: 06196/482129 AB, ab 19 Uhr, M. Etzel. www.eisenbahnfreunde-taunus.de, tauschmarkt@eisenbahnfreunde-taunus.de.

16.02.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de

17.02.: 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.

**Besuchen Sie uns
30.01.–03.02.19
Intern. Spielwarenmesse
in Nürnberg**

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VORSCHAU MÄRZ



VORBILD
Lauda – Crailsheim
 Dampflokom-Frühling anno 75
Aus Jahrs Foto-Archiv
 Frankfurt Hbf
„Diesel-Jumbo“
 V 300
Impressionen
 Baureihe 120

MODELL
Anlagengestaltung
 Güterrampe für Epoche 2
Modelltechnik
 Pikos E 63 elektronisch aufgerüstet

EJ 3/19 erscheint am 20. Februar 2019

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, Axel Johanßen,
 Siegfried Baum, Hans-Dieter Jahr, Udo Kandler,
 Heiko Herholz, Rainer Frank, Gerd Peter,
 Susanne und Maik Möriz, Arnold Humer
Redaktionssekretariat
 Claudia Klausnitzer (-227), Tanja Baranowski (-202)

Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
 Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

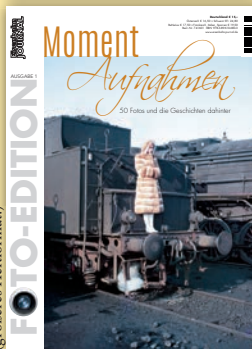
Geschäftsführung
 Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner
Verlagsleitung
 Thomas Hilge
Anzeigenleitung
 Bettina Wilgermeir (Durchwahl -153)
Anzeigensatz und Anzeigenlayout
 Evelyn Freimann (-152), Astrid Englbrecht
Vertrieb und Auftragsannahme
 Petra Schwarzenborfer, Angelika Höfer,
 Daniela Schätzle,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

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. 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 dar, entsprechen aber nicht zwangsläufig auch der Meinung der Redaktion. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck.

ISSN 0720-051X 45. Jahrgang

EISENBAHN-JOURNAL-SONDERAUSGABEN

Neu!



IN UNSERER **GEBRAUCHTWARE** BIETEN WIR IHNEN:

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

KOMMEN SIE VORBEI, WIR FREUEN UNS AUF SIE!

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

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

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



/donnerbuechsekoeln



PIKO



Diesellok BR 364 – das langlebige Dreibein als detailliertes Modell von PIKO

Highlights: Komplette Neukonstruktion |
Feinste Lackierung und Bedruckung | Eingebauter Pufferspeicher |
Feine Speichenräder | Digitalschnittstelle PluX22 nach NEM 658 |
Digital schaltbare Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung |
LED Beleuchtung mit sehr guter Leuchtkraft |
Feine Spurkranzschmiereinrichtung | AC Version werkseitig
mit mfx-fähigem PIKO SmartDecoder 4.1 PluX22 |
Sound nachrüstbar; Chassis für Lautsprecheraufnahme vorbereitet

FORMNEUHEIT!

Ab Ende Januar im Fachhandel.



#52820 Diesellok BR 364 DB AG Ep. V	169,99 €* 209,99 €* 259,99 €* 269,99 €*
#52821 ~ Diesellok BR 364 DB AG Ep. V	
#52822 Diesellok/Sound BR 364 DB AG Ep. V	
#52823 ~ Diesellok/Sound BR 364 DB AG Ep. V	



Die Soundvariante der PIKO BR 364 der Deutschen Bahn AG ist mit einem modernen PIKO SmartDecoder 4.1 Sound PluX22 und einem klangstarken, extra abgestimmten Lautsprecher ausgestattet.

Viele loktypische Geräusche wie Motorengeräusch, Signalhörner, Bremsenquietschen und weitere schaltbare Funktionen sind einzeln abrufbar.



Diese und weitere Neuheiten im aktuellen Katalog 2019 im Fachhandel
oder direkt bei PIKO

www.piko.de



* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis