

Deutschland € 7,40 • Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • Belg. Lux. € 8,65 • Nederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finnl. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00  
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn  
JOURNAL

März  
2019

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



## Dampf anno 75 Lauda – Crailsheim

„Diesel-Jumbo“ V 300 | Anlagengestaltung Güterrampe Ep. 2 | Modelltechnik Pikos E 63 aufgerüstet

**NEU**



## Ostproußen und seine Verkehrswege

Teil 1 bis 1945

Mit Ostproußen verbinden sich besondere Vorstellungen: herrliche, von Moränenhügeln, Flussniederungen und Moorgebieten durchzogene Landschaften, tiefdunkle Wälder und zahllose Seen, die Bernsteinküste, berühmte Seebäder, auf dem Kurischen Haff kreuzende Fischerkähne und wandernde Sanddünen auf der Nehrung, das Frische Haff mit dem hoch aufragenden Dom in Frauenburg, Unternehmen von Weltrup und natürlich die legendäre Ostbahn Berlin–Königsberg–Eydtkuhlen. Sie spielt in unseren beiden Standardwerken zum Verkehrswesen in Ostproußen eine ebenso wichtige Rolle wie die vielen anderen großen und kleinen Bahnen. Wie in dieser beliebten VGB-Buchserie üblich, widmen sich die Autoren auch den anderen öffentlichen Transportmitteln, u.a. den vielfältigen Straßenbahnbetrieben, dem wichtigen Omnibusverkehr und der Schifffahrt. Band 1 beschreibt die rasante Verkehrsentwicklung dieser ostdeutschen Provinz bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs, als das alte Ostproußen in kürzester Zeit von der Bildfläche verschwunden war.

**372 Seiten, gebunden mit Hardcover, Großformat 22,3 x 29,7 cm, ca. 800 seltene Aufnahmen, Faksimile, Karten und Grafiken**

**Best.-Nr. 581826 | € 59,95**

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

ERHÄLTICH IM FACH- UND BUCHHANDEL ODER DIREKT BEIM VGB-BESTELLSERVICE · AM FOHLENHOF 9A · 82256 FÜRSTENFELDBRUCK  
TEL. 08141/534810 · FAX 08141/53481-100 · BESTELLUNG@VGBAHN.DE · WWW.VGBAHN.DE

# DDR-ZEITGESCHICHTE

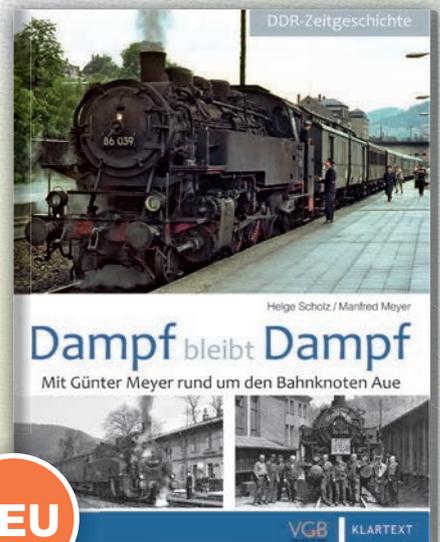
## Dampf bleibt Dampf

Teil 3: Mit Günter Meyer rund um den Bahnknoten Aue

Im dritten Band über den Lokführer und Eisenbahnhistoriker Günter Meyer laden wir Sie zu einer bemerkenswerten Reise ins Erzgebirge ein. Die Hauptrolle spielen das Bw Aue und die landschaftlich überaus reizvolle Strecke Chemnitz – Adorf. Über 2500 Aufnahmen hat Meyer von dieser Linie angefertigt. Der Bogen spannt sich von ersten Aufnahmen aus den 1950er-Jahren bis zu Selbstporträts vor den Ruinen seiner ehemaligen Dienststelle, dem längst verschwundenen Betriebswerk Aue. Hier zeigte Günter Meyer schon früh sein universelles fotografisches Talent – mit gekonnter Lichtführung, einer großen Ausdruckskraft und seiner Freude an der Porträtfotografie.

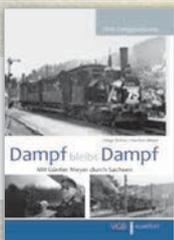
**144 Seiten, gebunden mit Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, mit ca. 200 Farb- und historische Schwarzweißfotos**

**Best.-Nr. 581903 | € 39,95**

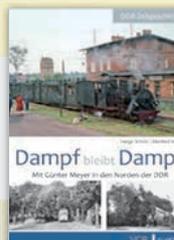


**NEU**

Noch lieferbar



Dampf bleibt Dampf –  
Mit Günter Meyer  
durch Sachsen  
Best.-Nr. 581632 | € 29,95



Dampf bleibt Dampf –  
Mit Günter Meyer in den  
Norden der DDR  
Best.-Nr. 581735 | € 29,95



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

## VORBILD

### 4 Bild des Monats

Norwegische Diesel-Power aus Kassel

### 14 Hans-Dieter Jahr | Aus meinem Archiv

Frankfurt Hbf 1961

### 18 Lauda – Crailsheim anno 75

Aus der Zeit gefallen

### 28 Momente

Simmerns Letzte

### 30 Impressionen Baureihe 120

Früh in Rente

### 36 Diesellokhistorie

Diesel-Jumbo V 300

### 42 Hinterlandgeschichte(n)

Treffen im Holzbachtal

### 47 Galerie

Bilder von Werner Heinrichs

## MODELL

### 60 H0-Anlagenporträt

Eine für vier

### 72 Dioramenkönig II/Folge 9

Normal plus schmal

### 76 Anlagengestaltung

Güterrampe Epoche 2

### 84 Pikos E 63 optimiert

Rangierbock-Update

### 88 Gebäudebau

„Martinsklause“ und „Scheune“ übers Eck

### 92 Beladungs-Tipps

Lastwechsel: Großrohr statt Klein-Lkw

## RUBRIKEN

### 6 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

### 56 Neuheiten

Modelle des Monats

99 Messe-Vorschau und Leser-Post

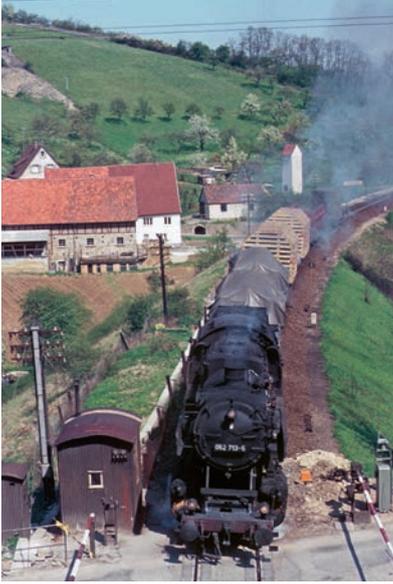
100 Fachhändler

102 Mini-Markt & Börse

106 Vorschau und Impressum

TITEL: Vorfrühling zwischen Lauda und Crailsheim anno 1975.

FOTO: UDO GEUM



**18** LAUDA-CRAILSHEIM ANNO 75

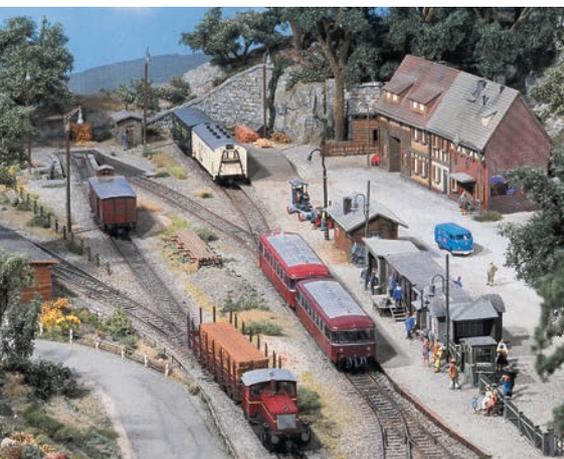


**36** DIESEL-JUMBO V 300

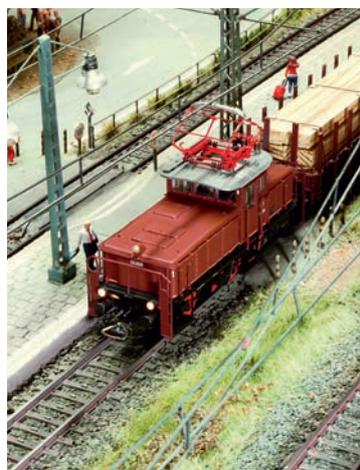
**42** TREFFEN IM HOLZBACHTAL



**60** ANLAGENPORTRÄT: EINE FÜR VIER



**76** VON WO DIE GÜTER REISTEN: GÜTERRAMPE EPOCHE 2



**84** RANGIERBOCK-UPDATE FÜR PIKOS E 63



### Norwegische Diesel-Power aus Kassel

Nur fünf Loks der Reihe Di4 baute Henschel in Kassel für die Norwegische Staatsbahn (NSB). Diese gehörten zu den ersten Streckenlokomotiven mit dieselektrischer Drehstromantriebstechnik und sind nunmehr seit fast 40 Jahren vor allem auf der Nordlandbahn zwischen Trondheim und Bodø im täglichen Einsatz. Di4 653 ist am 3. September 2011 mit dem Tageszug 471 nach Bodø nördlich von Mo i Rana auf dem Weg zur Steigungsstrecke zum Polarkreis. Erstaunlicherweise tragen alle Loks immer noch ihr gut gepflegtes Farbdesign aus dem Ablieferungsjahr 1980. Die 113 t Eigengewicht verteilen sich auf sechs Achsen und 20,8 Meter Länge. Markant auch der „Sound“ des GM-EMD-16-Zylinder-Diesels, der für die 3300 PS sorgt. – Mehr Norwegen gefällig? Dann ist das aktuelle Heft aus der Reihe Bahnen+Berge des Eisenbahn-Journals genau die richtige Lektüre. Erhältlich am Kiosk oder unter [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) direkt im Verlag.

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL





# Wintertage bei der Bahn

Der heftige Wintereinbruch im Januar 2019 hatte auch Auswirkungen auf den Schienenverkehr in Sachsen und Thüringen: Weil am 10. Januar 2019 die KBS 546 zwischen Gera und Mehltheuer wegen Schneebruch gesperrt war, wurde der tägliche Güterzug DGS 48341 von Cheb (Tschechien) nach Könitz/Unterwellenborn über Plauen, Reichenbach und Gera geleitet. Nach Kopfmachen in Gera ging es auf dem regulären Weg nach Könitz. Die Aufnahme mit 0076 111 entstand an der Umleitungsstrecke im verschneiten Ruppertsgrün bei Werdau

FOTO: DANIEL WOLF



Schneepflüge waren die Rettung in der Not, nachdem auf vielen Bahnstrecken Süddeutschlands Anfang Januar nichts mehr ging. So auch im Allgäu, wo DB Netz mit zwei Pflügen und zwei Fräsen im Dauereinsatz war, um die Gleise wieder befahrbar zu machen oder den Betrieb aufrechtzuerhalten. Sogar Strecken, die nicht unmittelbar am Gebirge liegen, mussten geräumt werden, etwa die Verbindung Hergatz – Memmingen. Am 11. Januar war dort die 218 446 für den Räumdienst eingeteilt, aufgenommen zwischen Kisslegg und Leutkirch.

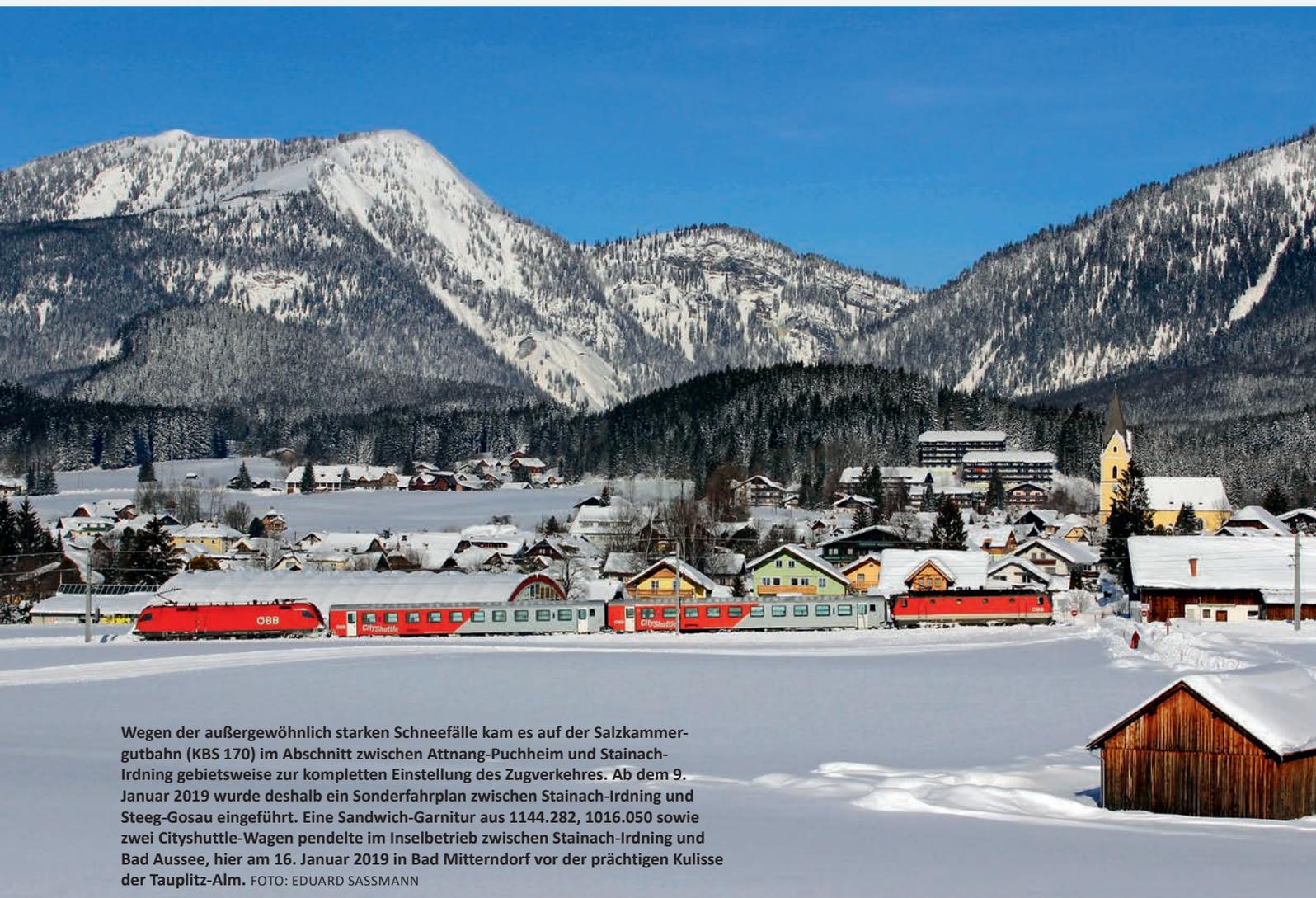
FOTO: FELIX LÖFFELHOLZ



Während ihrer letzten Monate als Dieselstrecke erhielt die Südbahn Ulm – Friedrichshafen außergewöhnlichen Besuch. Das reguläre IC-Zugpaar 118/119 (Innsbruck – Dortmund) wurde an einigen Tagen mit den Wagen des EC 163/164 „Transalpin“ gefahren. Grund dafür war eine Sperrung der österreichischen Arlbergbahn wegen Lawinengefahr, wodurch die Wagenumläufe durcheinandergerieten und einiges an Improvisation notwendig war. Die Reisenden konnten sich so über einen ÖBB-Speisewagen freuen, den es hier sonst nicht gibt. Nachtzugflair konnte man ebenfalls bekommen – ein Sitzwagen im blauen ÖBB-Nightjet-Design lief im Zugverband mit. Die Aufnahme zeigt den IC 119, gezogen von 218 499 und 435 am 18. Januar 2019 bei Bad Schussenried. FOTO: FELIX LÖFFELHOLZ

Das Jahr 2019 begann für die HSB turbulent. Zuerst war am 7. Januar bei voller Fahrt eine Treibstange von 99 7237 gebrochen, am 8. Januar folgte das nächste unglückliche Ereignis: Der Zug 8925 fuhr bei Sturm in eine mehrere Meter hohe Schneewehe vor dem Bahnhof Brocken und steckte fest. Nach einem Befreiungsversuch wurden am selben Abend einige Wagen mit 60 im Zug ausharrenden Fahrgästen abtransportiert, die bewegungsunfähige 99 7234 und drei Wagen mussten jedoch zurückgelassen werden. Die Bergung der völlig vereisten Lokomotive und des letzten Wagens dauerte schließlich noch bis zum frühen Abend des 10. Januar. Seit dem 18. Januar fährt 99 7234 wieder. 99 7232 war bereits am 13. Januar 2019 wieder im Einsatz.

FOTO: MANUEL RICHTER



Wegen der außergewöhnlich starken Schneefälle kam es auf der Salzkammergutbahn (KBS 170) im Abschnitt zwischen Attnang-Puchheim und Stainach-Irdning gebietsweise zur kompletten Einstellung des Zugverkehrs. Ab dem 9. Januar 2019 wurde deshalb ein Sonderfahrplan zwischen Stainach-Irdning und Steeg-Gosau eingeführt. Eine Sandwich-Garnitur aus 1144.282, 1016.050 sowie zwei Cityshuttle-Wagen pendelte im Inselbetrieb zwischen Stainach-Irdning und Bad Aussee, hier am 16. Januar 2019 in Bad Mitterndorf vor der prächtigen Kulisse der Tauplitz-Alm. FOTO: EDUARD SASSMANN



FOTO: AXEL WITZKE

Am 2. Januar 2019 kam eine Garnitur aus Ex-SBB-Wagen auf der „Natobahn“ zum Einsatz.

## Bunter Ersatzverkehr

Früher als geplant endete am 11. Januar 2019 der Einsatz historischer Bundesbahn-Garnituren auf der von der Eurobahn betriebenen Linie RB 78 Minden – Nienburg (KBS 124 „Natobahn“). Seit Dezember waren wegen Schäden an Triebzügen der Eurobahn zwei E 10 (110 278 und 110 383) sowie mehrere UIC-X-Wagen der Centralbahn aus Basel auf der Regionalbahn-Linie zum Einsatz gekommen. Noch beschaulicher wurde es kurz vor Ende des Ersatzverkehrs, als die Ex-DB-Wagen kurzzeitig von einer Garnitur Ex-SBB-Stahlwagen abgelöst wurden. Auch tiefer im Westen der Republik gab es zum Jahresanfang eine bunte Ersatzgarnitur zu bestaunen: Bis zum 6. Januar 2019 war auf der Eurobahn-Linie RE 3 zwischen Düsseldorf und Hamm die SRI-145 088 mit mehreren n-Wagen der TRI unterwegs. Freunde lokbespannter Züge kommen dennoch weiterhin auf ihre Kosten: Voraussichtlich bis 31. März 2019 fährt auf der National Express-Linie RB 48 Bonn/Köln – Wuppertal eine Lok der Baureihe 111 samt Doppelstockwagen von DB Regio, aber mit Personal von National Express.



FOTO: AXEL WITZKE

145 088 der SRI im Eurobahn-Ersatzverkehr am 3. Januar 2019.

## Baureihe 115

Das Einsatzende der Baureihe 115 vor PbZ-Leistungen bedeutet noch nicht das Ende dieser Baureihe bei der DB AG. Lediglich die Autozug-Jubiläumslok 115 509 wurde am 21. Januar abgestellt, 115 114 ging an das DB Museum, 115 198, 261 und 459 sollen weiterhin für Sonderleistungen nutzbar bleiben.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

115 198 am 5. Januar 2019 vor PbZ 2475 bei Pappenheim.

## Zäsur bei Railadventure

Das auf Überführungs- und Versuchsfahrten spezialisierte Unternehmen Railadventure betrieb bisher ausschließlich Ellok-Klassiker, welche keinem der heute etablierten Hersteller zuzuordnen sind. Mit der früheren MGW Service-Lok 183 500 stieß nun am 2. Januar 2019 erstmals eine moderne Umrichter-Lokomotive zur Flotte der Münchner. Die Maschine soll vorrangig im polnischen Markt zur Anbindung der dort angesiedelten Herstellerwerke sowie der Testtrasse in Tschechien und Rumänien zum Einsatz kommen; eine klassische Schaltwerk-Lokomotive war für

den gewünschten Einsatzbereich nicht verfügbar. Die bisher nur mit PZB/LZB ausgerüstete 183 500 wird nun mit Länderpaketen für Polen, Tschechien, Ungarn und Rumänien versehen. Die Umbauten sollen im Frühjahr 2019 realisiert werden. Ähnlich schwierig gestaltete sich auch die Suche nach einer älteren Bestandslokomotive für den französischen Markt. Daher erwarb Railadventure bei Vossloh Locomotives eine DE 18, die ab Sommer 2019 zur Verfügung stehen soll. Railadventure wickelt viele Transporte von den spanisch-französischen Grenzbahnhöfen Irún und Hendaye ab und überführt regelmäßig Schienenfahrzeuge nach Großbritannien.



FOTO: UWE MIETHE

Die 183 500 von Railadventure wartet bei ihrem ersten Einsatz am 11. Januar 2019 in Bad Schandau auf ihren Zug aus Tschechien.

## Hunsrückquerbahn

2018 wurde die Strecke der Hunsrückquerbahn auf einem Teilstück zwischen Langenlonsheim und Stromberg ertüchtigt. Der Grund für die Sanierungsarbeiten waren geplante Trafotransporte zu einem neuen Umspannwerk im Hunsrück. Am 26. Dezember 2018 war es dann so weit: Der Erste von zwei Transformatoren wurde nach Stromberg

gebracht. Pünktlich zu Sonnenaufgang startete der Zug als Rangierfahrt im Bahnhof von Langenlonsheim. Nach ersten Hindernissen wurde dann der Bahnübergang kurz vor Guldental überquert.



FOTO: ELIAS WINGENFELD

Das Bild zeigt den Trafo-Spezialtransport auf der Hunsrückquerbahn, gezogen von 232 255, am Ortseingang von Guldental.

- ANZEIGE -

*Wir bringen den Schienengüterverkehr  
in Bayern voran.*

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

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

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

**Weitere Infos unter: [www.IGE-BAHN.de](http://www.IGE-BAHN.de)**

**Wir verbinden Bayern.**

**IGE**  
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr



FOTO: MICHAEL STEPHAN

Die SEL-234 278 fährt derzeit für die EGP.



FOTO: SVEN JOLLE

In Großkorbetha legte der 52 8141-Überführungszug einen Aufenthalt ein.

## SEL-Ludmilla

Erst seit März 2018 ist die SEL (Schlünß Eisenbahnlogistik aus Wankendorf) im Besitz von 234 278 (Ex-232 278), die noch immer ihre verkehrsroten DB AG-Farben trägt. Seit September 2018 ist die Lok an die EGP (Eisenbahngesellschaft Potsdam) vermietet, in deren Diensten die Lok am 18. Januar 2019 mit einem leeren Kesselzug (DGS 95707 von Gera nach Neustadt (Donau)) gemeinsam mit EGP-Lok 151 139 nahe Plauen fotografiert werden konnte.

## 52 8141 nach Meiningen

Ein besonderes Geschenk machten sich die Ostsächsischen Eisenbahnfreunde e.V. in Löbau rechtzeitig zum Weihnachtsfest: Im Schlepp von 118 552 wurde die vereinseigene 52 8141 am 19. und 20. Dezember 2018 zur Aufarbeitung ins Dampflokwerk Meiningen gebracht, sodass dem Verein nach langer Zeit bald wieder eine betriebsfähige Dampflok zur Verfügung stehen wird. Die Aufnahme entstand am 20. Dezember 2018 in Großkorbetha.

## Wendezüge bei der Werdenfelsbahn

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 verbindet der Überregionale Flughafenexpress „ÜFex“ mit zwei Triebzügen der Baureihe 442 aus Beständen der Werdenfelsbahn den Münchner Flughafen mit Regensburg. Als Ersatz für die abgegebenen 442 verkehrt nun zwischen Garmisch-Partenkirchen und München eine Garnitur aus fünf Doppelstockwagen und zwei Lokomotiven der Baureihe 111.



FOTO: STEPHAN LEICHENRING

Am 17. Januar 2019 führte 111 186 den RB 59449 von München nach Garmisch-Partenkirchen, am Zugschluss läuft 111 180 mit.

## Ansichten eines Flusses

Eines vorweg: Dies ist kein Eisenbahnbuch, sondern ein Buch zu Landschaft und Industriekultur. Ein weiterer Bildband zum großen internationalen Strom, der auf knapp 700 Kilometer Länge zwischen der Schweiz und den Niederlanden auf deutschem Gebiet fließt. Und dennoch stellt dieses Buch eine Ergänzung und Bereicherung der ebenso zahlreichen Publikationen zum Thema Eisenbahn am Rhein dar, weil die Bahnbauer der Frühzeit die Nähe zu den Flusstälern gesucht haben, um eine möglichst neigungsarme Trassierung zu erreichen. Steigungen und Tunnel stellten auch damals nur unnötige Kosten und Energieverschwendung dar – man hatte ja noch die Zeit,



um den kleinen Umwegen der Flüsse zu folgen. Die meisten Eisenbahnstrecken folgen auch heute noch den Fluss- oder Bachtälern, ergo auch am Rhein, wo im Mittelrheintal gleich zwei Hauptabfuhrstrecken den großen Strom flankieren. Und so entdecken wir in diesem Bildband des Fotografen Hans Lurweg, der in Walsum am niederrheinischen Abschnitt des großen Stroms aufgewachsen ist, auf vielen Ansichten auch Eisenbahn- und Industrieanlagen. Insbesondere die zahlreichen Luftaufnahmen verdeutlichen das Neben- und Miteinander der drei Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße am Rhein, wobei sich die Bahnlagen wohl noch am unauf-

fälligsten in diese zunehmend von Menschenhand geformte Kulturlandschaft einfügen: die Rhätische Bahn in der schweizerischen Vorderrheinschlucht, der Kopfbahnhof an der Altstadtinsel in Lindau im Bodensee, der Rheinfall bei Schaffhausen mit dem bereichernden Eisenbahnviadukt, die Güterbahn in Industrieanlagen und Containerterminals oder die folgsame Begleitung der Rheinstrecken im Mittelrheintal.

Freilich ist Eisenbahn auf den meisten Bildern nur Beiwerk oder gar nicht vorhanden, dafür kommen mit diesem Buch auch die Beobachter und Nachbauer von Industriekultur und ihrer verwobenen Verkehrsinfrastruktur auf ihre Kosten, die Rolle der Schiene als Diener der Wirtschaft kommt hierbei im Bild besonders deutlich zur Geltung. Im

Text allerdings wird sie auch in diesem Buch zuweilen und leider neumodisch auf ihren „Lärm“ reduziert – schade, denn Hans Lurwegs tatsächlich gelungene Intention ist es doch, den großen Strom von der Quelle bis zur Mündung als das zu zeigen, was er tatsächlich ist – eine Verkehrsader meist ohne Rheinromantik, der in stillen und erhabenen Momenten aber auch gleichwohl altertümliche wie moderne Impressionen abzugewinnen sind. Eisenbahnfotografen entlang dieses Stroms haben dies schon immer umgesetzt, sie könnten abseits der Hauptzielgruppe auch am meisten Interesse an dieser gelungenen Publikation haben.

JS

Hans Lurweg: Erlebnis Rhein – Faszinierende Ansichten des großen Flusses. Klartext Verlag, Essen 2017. 144 Seiten, 99 Farbfotos, 27,5 x 27,5 cm, gebunden. 29,95 Euro.

## Bahntechnische Frühgeschichte

Wer sich etwas intensiver mit Eisenbahnen beschäftigt, kommt um einen Blick auf die Historie nicht herum. Gleichzeitig hat man meist auch eine Liebe fürs „Technische an sich“, sodass auch Bergwerke und alte Transportverfahren von Interesse sind. Genau hier setzt das vorliegende Werk an, indem es die Entwicklung spurgeführter Fahrzeuge untersucht. Die ausführliche Themenbehandlung setzt im Spätmittelalter an, einer Zeit, für die es erste Hinweise auf im Bergbau verwendete einfache Fahrzeuge gibt. Untersucht werden die technischen Entwicklungen in so bekannten Bergbaugebieten wie Erzgebirge, Böhmen, Tirol, Ungarn, Siebenbürgen oder Banat. Dargestellt wird, warum die zentraleuropäischen Regionen zu jener Zeit in ihren bergbaulichen Abbau- und Trans-

portmethoden führend waren und wie der Wissenstransfer zwischen den Regionen auf alle Beteiligten befruchtend wirkte. Nachweislich wurden hier die „Hunde“, heute „Hunte“, erstmalig eingeführt und in verschiedenen, den lokalen Gegebenheiten angepassten Formen weiterentwickelt.

Auch der erste Einsatz einer Spurnagelführung erfolgte in Mitteleuropa. Beschrieben wird die weitere Entwicklung hin zu Spurkranzrädern auf der einen und die der „Gestänge“ auf der anderen Seite. (Gestänge sind die hölzernen, meist unter Tage verlegten Fahrwege der mit menschlicher Muskelkraft bewegten Hunte.) Erst im elisabethanischen Zeitalter brachten mitteleuropäische Fachleute das Wissen um die Spurführung im Bergbau nach England. Die Publikation zeigt, dass der

Übergang von im Bergbau unterirdisch eingesetzten kleinen Wagen für Kohle, Erz, Gestein hin zu größeren und allgemeineren überirdisch spurgebunden bewegten Fahrzeugen vornehmlich im frühindustriellen England des 18. Jahrhunderts erfolgte.

Die Entwicklung von den hier eingesetzten, oft eisenbeschlagenen Holzschienen zu echten „Eisenbahnen“ mit passenden Fahrzeugen und Dampfmaschinen auf Rädern dauerte dann nicht mehr lang. Eine kurzen Betrachtung des öffentlichen Schienenverkehrs im 19. Jahrhundert rundet das Thema ab. Die Darstellung der Entwicklung ist populärwissenschaftlich umfassend und wird

so auch für den Nicht-Technikhistoriker nachvollziehbar. Gleichzeitig merkt man den



Texten und Bildern und der Art ihrer Präsentation ihren Ursprung im wissenschaftlichen Umfeld an. Hier hat tatsächlich zu jedem Zeitpunkt der Inhalt absoluten Vorrang vor der gefälligen Präsentation. Hätte der Verfasser sich statt für die Herausgabe im

Selbstverlag für die Zusammenarbeit mit einem Verlagshaus entschieden, sähe die Publikation professioneller aus, hätte aber auch einige ihrer durchaus charmanten Ecken und Kanten verloren.

Tobias Pütz

Dr. Ulrich Stanjek: „Als die Bahnen laufen lernten“ zur Frühgeschichte der Eisenbahn. Eigenverlag des Verfassers, 2018. 188 Seiten, ca. 170 Abbildungen, Format 21 x 29,7 cm, broschiert. 29,70 Euro. Kontakt: Dr. Ulrich Stanjek, Tucholskystr. 2, 67574 Osthofen, Tel. 06242/2330; ISBN: 978-3-9819899-0-8.

**März 1959:** In Würzburg Hbf wird auf Bahnsteig 5 ein neues Gleisbild-Zentralstellwerk in Betrieb genommen (1984 Umrüstung auf DrSp600-Anlage) + + + Das Ausbesserungswerk Mülheim-Speldorf wird geschlossen und das Ausbesserungswerk Paderborn Hbf dem AW Paderborn Nord angeschlossen + + + Für den Auto-transport werden doppelstöckige Spezialgüterwagen mit einem von 1000 Millimeter auf 730 Millimeter verringerten Laufraddurchmesser in Dienst gestellt + + + Dipl.-Ing. Horst Troche, zuletzt Hauptabteilungsleiter in der DB-Hauptverwaltung für alle Werke der DB und Organisator der

**März 1979:** Die Steuerwagen der im Nah- und Regionalverkehr eingesetzten Wendezüge erhalten gemäß dem aktuellen Farbkonzept zweifarbige Stirnseiten, um den Aufmerksamkeits- und Sicherheitsgrad der Züge zu erhöhen + + + Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) verabschiedet ein „Verkehrskonzept der Vernunft“ + + + Ein Gericht in Baden-Baden verurteilt einen als „Monsieur X“ bekanntgewordenen Erpresser der Bundesbahn zu lebenslanger Haft + + + Die Vorserienmaschine 216002-6 („Lollo“) wird ausgemustert (1981 Überführung nach Spanien mit Umrüstung auf Breitspur, 2010 Rückführung nach Deutschland und betriebsfähige Aufarbeitung)

**März 1999:** Im Leinebusch-Tunnel der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg bei Göttingen entgleist nach Mitternacht ein Wagen eines Güterzuges und gerät in Brand, Feuerwehren müssen den angerückten Rettungszug aus Kassel mit Wasservorräten unterstützen + + + Auf der zuletzt nur noch dem Güterverkehr die-

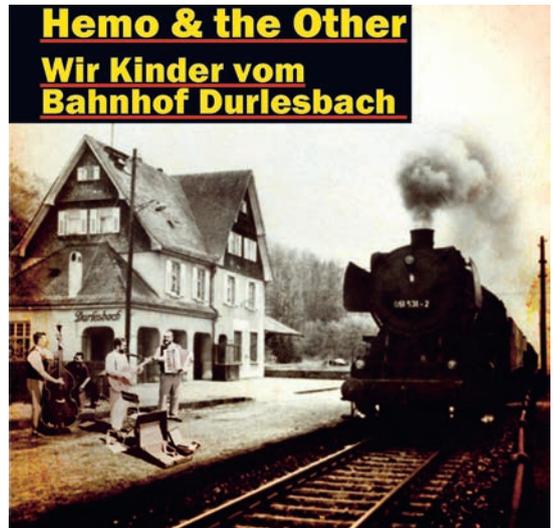


**März 1979:** DB-Nahverkehrssteuerwagen werden mit zweifarbigen Stirnseiten versehen.

Feiern zum 150-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland, tritt als Bauassessor in den Dienst der Bundesbahn ein

**März 1969:** Als letztes Exemplar der nunmehr von E 10 auf 110 umgezeichneten Elektrolokomotiven wird 110 510 von der Deutschen Bundesbahn abgenommen + + + Vertreter der DB sowie der Stadt Frankfurt am Main gründen eine Verbundkommission zur Vorbereitung eines künftigen Verkehrsverbundes in der Region + + + In der März-Ausgabe der DB-Publikumszeitschrift „Rad und Schiene“ konstatiert die Redaktion im Bericht von der 20. Nürnberger Spielwarenmesse einen Trend zu größeren Spurweiten + + + Die Dampflokomotive 045 010-6 (ex 45 010, Achsfolge 1'E1') wird nach letzten Einsätzen als Bremslokomotive beim Bundesbahn-Zentralamt München ausgemustert und an das Verkehrsmuseum Nürnberg übergeben

**März 1989:** Im Betriebsbahnhof Tauer im Süden Brandenburgs kommt es zu einem Zusammenstoß des P 4957 mit 132 270-0 und dem Kohlenzug 57257 mit 132 619-8, zu beklagen sind drei Tote sowie hoher Sachschaden. Grund des Unfalls war die Vorbeifahrt des P 4957 am Halt zeigenden Einfahrtsignal + + + Der Bahnhof Durllesbach, bekannt durch ein schwäbisches Heimatlied, wird verkauft + + + Die DB hat bundesweit über 500 Fahrkartenausgaben mit neuen Datenstationen für ihr neues Verkaufssystem „Kurs 90“ ausgestattet + + + Die DB leitet das Stilllegungsverfahren für die Sinntalbahn Jossa – Wildflecken ein + + + Die Dampflokomotive 80 013 (ex RAG D-722) wird nach Funktion als Spielplatzlokomotive sowie Bestand der Museumseisenbahn Paderborn Besitz des Deutschen Dampflokomotiv-Museums in Neuenmarkt-Wirsberg (DDM)



**März 1989:** Der Bahnhof Durllesbach, bekannt durch ein schwäbisches Heimatlied, wird an privat verkauft.

nenden Strecke Wülfrath – Velbert – Heiligenhaus wird zwischen Wülfrath und Velbert auch der zuletzt betriebene Abschnitt stillgelegt + + + Die DB AG bestellt bei Siemens sowie AEG (Adtranz) 14 weitere achtteilige ICE 3-Garnituren + + + Als 20. Bahnhof der Wuppertaler Schwebebahn wird die Station Kluse eröffnet

**März 2009:** Bei einer Bilanzpressekonferenz Ende des Monats kündigt Bahnchef Hartmut Mehdorn seinen Rücktritt an + + + Im Rahmen eines Pilotprojekts zum DB-Carsharing werden in Köln und Stuttgart 130 Kleinwagen unter dem Namen „Flinkster“ angeboten + + + Der weiß-blaue Restaurantzug „Blue Star Train“ mit den Triebköpfen Ex-601 006 und -601 015 sowie fünf Mittelwagen wird zu Wartungsarbeiten vom Bahnpark Augsburg in die Werkstätte der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) nach Lengries überführt



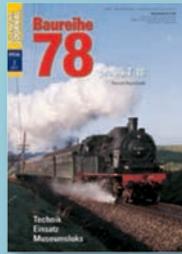
**März 1999:** DB AG bestellt 14 weitere achtteilige ICE 3-Garnituren.

# Traumhafte Eisenbahn-Landschaft

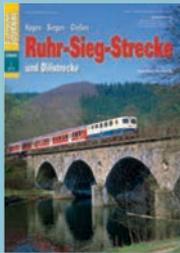
Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Frankfurt am Main  
Best.-Nr. 531702



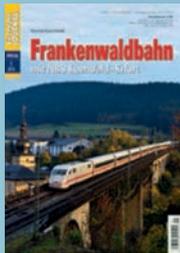
Baureihe 78  
Best.-Nr. 541702



Ruhr-Sieg-Strecke  
Best.-Nr. 531801



Eisenbahn in der Eifel  
Best.-Nr. 531802



Frankwaldbahn  
Best.-Nr. 541801



V 100  
Best.-Nr. 541802

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



Jetzt als eBook verfügbar!



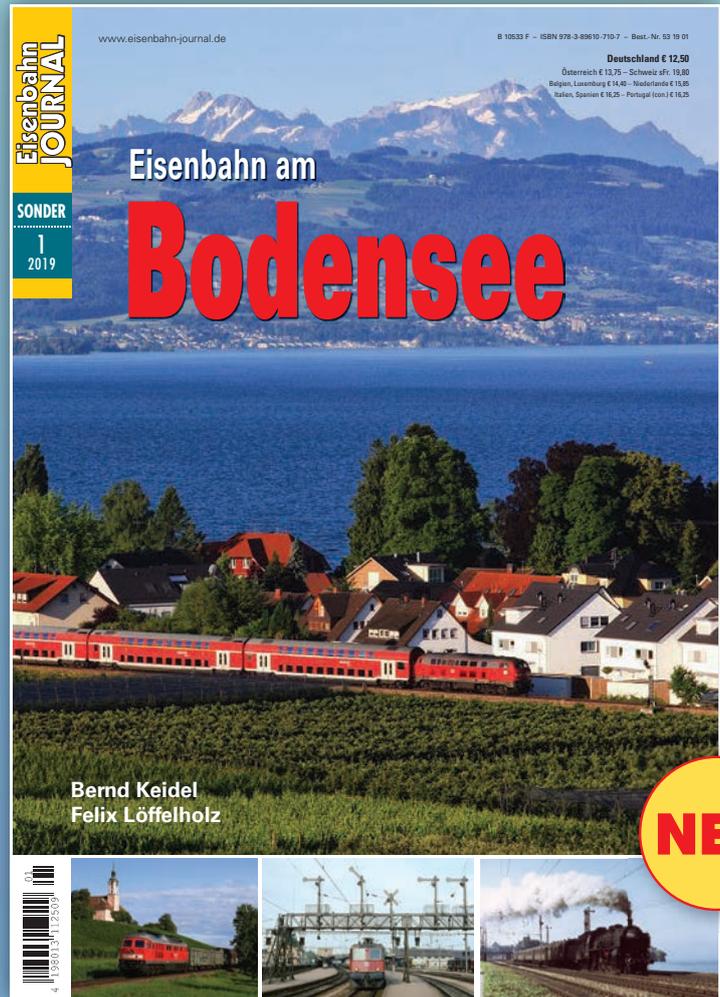
Baureihe 01.10  
Best.-Nr. 540801-e



Baureihe 151  
Best.-Nr. 541002-e

Je eBook € 10,99

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



**NEU**

In dieser aktuellen Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals werden nicht nur die den See umrundenden Bahnlinien vorgestellt, sondern auch zahlreiche Stichbahnen im Bodenseeraum, darunter die schmalspurige Bregenzerwaldbahn, die Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung, die Rheineck-Walzenhausen-Bahn und die normalspurige Zahnradbahn von Rorschach nach Heiden. Die normalspurigen Nebenbahnen am deutschen Ufer nach Oberteuringen, Unteruhldingen und von Mimmenshausen nach Frickingen sind längst stillgelegt, der Reisezugverkehr zwischen Radolfzell und Stockach wurde erfreulicherweise 1996 reaktiviert. Dem Betriebsdienst zur Dampflokomotive auf den Strecken in Deutschland ist ebenso ein eigenes Kapitel gewidmet wie dem langjährigen Eisenbahn-Fährverkehr auf dem Bodensee.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 140 Abbildungen

Best.-Nr. 531901 | € 12,50



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

**Eisenbahn  
JOURNAL**

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



HANS-DIETER JAHR | AUS MEINEM FOTO-ARCHIV

## Frankfurt Hbf 1961

**E**r war ein schöner Herbsttag, jener 14. Oktober 1961, an dem mein Freund Günther Schablin sich auf dem Frankfurter Hauptbahnhof auf die Fotopirsch begeben hatte. Es war ein Samstag und Günther hatte frei. Zwar war es morgens schon empfindlich kalt, aber tagsüber wurden schon noch 16°C erreicht, der Himmel war wolkenlos und die Sonne unermüdlich, der allererste Farbdiafilm in die flammneue Kleinbildkamera eingelegt.

Beste Voraussetzungen also für einen Eisenbahnfreund, sich wieder einmal auf dem Frankfurter Hauptbahnhof umzusehen. Das hatte er zwar schon öfter getan, aber bisher immer nur mit

der 6x6-Mittelformatkamera und Schwarzweiß-Filmen, die entwickelte er dann auch immer selbst. Außerdem waren diese Filme nicht so teuer. Inzwischen wurde es allerdings in Frankfurt immer bunter, weil zu den Dampf-loks immer mehr Diesel- und E-Loks in den Verkehr eingriffen. Da war es schon angebracht, in die Farb-fotografie einzusteigen. Leicht konnte man es sich damals mit einer solchen Entscheidung nicht machen, denn Farb-fotografie war damals ein richtig teures Vergnügen. Also fiel die Wahl auf Kleinbilddiafilme, denn die brauchte man ja nicht auf Papier abziehen, um sofort fertige Bilder zu haben. Obwohl sich die

**Die Stars, aber auch selten in Frankfurt waren die beiden 10er aus Bebra. Sie fuhren Schnellzüge auf einem Teilstück der Nord-Süd-Strecke (Hannover – Würzburg). 1962 wurden die beiden „schwarzen Schwäne“ nach Kassel abgegeben und donnerten bis zu deren Elektrifizierung 1967 über die Main-Weser-Bahn nach Frankfurt.**

Kostenverhältnisse später deutlich aufgehellt hatten, blieb Günther aber zeit seines fotografischen Schaffens dabei, in Farbe nur auf Kleinbilddia und in Schwarzweiß immer nur auf Mittelformat zu fotografieren. Es existiert in seiner Sammlung nicht ein einziges SW-Kleinbildnegativ und kein einziges farbiges Mittelformatfoto!

Genau so hat er es bis zum Ende der Achtziger Jahre gehalten, dann hat er die Eisenbahnfotografie ganz aufgegeben. Was gab es denn dann auch noch zu sehen? Die gleiche Frage stellte ich mir schon ein paar Jahre vorher und habe so auch Mitte der Siebziger aufgehört, auf Bahnhöfen und an Strecken herumzuschleichen. Die Bahn wurde

immer uniformer und das alte Flair verschwand zusehends.

Sehen wir uns also durch Günthers Kamera um, was es an diesem Tag auf dem Frankfurter Hbf alles zu entdecken gab, wobei die Bildauswahl sich auf einige wenige Aufnahmen beschränken muss. Frankfurt war (und ist) eine der ganz zentralen Stationen der damaligen Eisenbahn. Strecken aus allen Himmelsrichtungen brachten eine wortwörtlich bunte Vielfalt von Zügen in den Hbf; das reichte vom internationalen Fernschnellzug oder TEE bis hin zum lokalen Personenzug, der die Pendler aus dem gesamten Umland nach Frankfurt brachte. Ebenso bunt die Vielfalt an Lokomotiven aus den Frankfurter und endlos vielen Fremd-Bw, die diese Züge ins umtriebige Mainhattan hinein und wieder hinaus zogen. Alleine deren Aufzählung und ihrer Heimat-Bws würde Seiten füllen.

Erinnert werden soll aber daran, dass in diesen Jahren alle Stars des Schnellzugdienstes in Frankfurt zu sehen waren: Es kamen die 01, 01.10, 03 und 03.10 neben den beiden Bebraner 10ern hier-

**Aus Richtung Südosten fuhr man elektrisch. Zu sehen ist die Vorserienlok E 10 002, die gerade vom Bw an den Zug nach Hause fährt (unten). Damals tastete man sich noch an die endgültige Formgebung der späteren Einheits-Elloks heran, und daher sieht die E 10 005 (oben) auch etwas anders aus. Beide haben aber noch die Dreifensterfront.**



her. Wenige Jahre zuvor war hier sogar die Hammer 05 noch alltäglich. Nicht zu vergessen die geliebte 39, die Personenzuglok genannt wird, aber als Vierkuppler gerade für die Mittelgebirgsstrecken im Zulauf auf Frankfurt eine äußerst nützliche Schnellzuglok war. Damals waren die Züge eben noch lang und schwer und die hochrädigen Dreikuppler oft überlastet.

Dann wurde es bunter mit dem Erscheinen der V 200, deren allererste Exemplare sofort in Ffm-Griesheim stationiert wurden. Sie und die diversen Schnelltriebwa-

gen übernahmen die hochwertigen Dienste Stück für Stück, zumindest soweit ihre Leistungen dazu ausreichten. Als dann 1957 der Fahrdracht bis nach Frankfurt reichte, kamen die E 10 der verschiedensten Spielarten und die E 18 aus Bayern nach Frankfurt und lösten dort praktisch alle Dampfdienste ab.

Wenige Jahre danach waren die beiden Rheinstrecken und der Zulauf aus Mannheim/Heidelberg ebenfalls unter Spannung und die E-Traktion dominierte immer mehr. Aber im Norden und Westen gab es noch genug für die Dampf-





1957 hatte man die endgültige Form der „Kasten“-E 10 gefunden, hier E 10 151 (oben) aus Köln-Deutzerfeld.

Im hochwertigen Schnelltriebwagendienst nach Saarbrücken und weiter nach Paris stand der Griesheimer VT/VS 08 504 (rechts). Er fuhr den seltsamen Weg über Mainz, Bad Kreuznach und anschließend die Alsenzalbahn nach Kaiserslautern und weiter. Nur 16 Monate später wurde er zum VT/ VS 12 herabgestuft.



Die in Frankfurt 1 stationierten E 41 fuhren auch F- und D-Züge, zumindest zwischen Frankfurt und Wiesbaden. Um einen solchen dürfte es sich hier handeln, wie der erste Wagen hinter der Lok und die vielen Postsäcke auf den Karren vermuten lassen.





Der rege Nahverkehr rund um Frankfurt erforderte Wendezugdienst. U.a. wurde daher die gute alte P 8 noch für diese Dienste aufgemöbelt: Wannentender, geschlossenes Führerhaus und indirekte Wendezugsteuerung wurden eingebaut. Hier zieht 38 2746 (oben) einen solchen Wendezug Richtung Höchst aus dem Hbf.

schnellzugloks zu tun, speziell im hessischen Mittelgebirge.

Aber auch die bislang von Loks der Baureihen 23, 38.10, 41, 78, 86 und 93.5 dominierten Eil- und Personenzüge wurden zunehmend durch Dieselloks der Baureihen V 80 und V 100 ersetzt, den Rangierdienst in Frankfurt erledigten neuerdings die V 60, immer weniger 74er oder gar die 56.2. All die Roten wurden damals in Frank-

furt-Griesheim stationiert. Es gab also im Jahre 1961 eine unglaubliche Vielfalt an Loktypen auf dem Hauptbahnhof zu sehen. Nicht zu vergessen die fast unendlich vielen Wagentypen aus allen Epochen und aller Herren Länder. Könnte man sich heute noch einmal in diese Zeit zurückversetzen, man könnte einen ganzen Koffer voller Diafilme verschießen, ohne dass es langweilig würde. Und das nur auf

einem einzigen Bahnhof! Günther Schablin hat an diesem Tag nur im Hbf fotografiert – schauen wir uns ein paar der Bilder an. Solche alten Fotos geben manchmal Rätsel auf, deren Aufklärung viele Stunden in Anspruch nimmt, aber genau das macht andererseits auch viel Spaß. Und wenn Ihnen dieser Beitrag gefallen hat, dann könnten in lockerer Folge weitere Spaziergänge durch mein Archiv folgen. □

Bevor wir unseren kleinen Bilderbogen beenden, noch ein Blick auf eine der vielen fleißigen Arbeiterinnen des Vorortverkehrs. Die Friedberger 86er macht sich gerade auf den Weg, vermutlich mit dem N 3795 nach Stockstadt.

# LAUDA – CRAILSHEIM ANNO 1975



Eine zackige Anfahrt legt der Lokführer der 023 012 bei der Ausfahrt aus Markelsheim hin.

Lage und Verlauf der Strecke Lauda – Crailsheim südlich von Würzburg.





# Aus der Zeit gefallen

**B**is zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1975 wurden immerhin noch neun Maschinen in Crailsheim und weitere vier in Saarbrücken planmäßig benötigt. Zum Sommerfahrplan sank die Zahl in Crailsheim dann auf drei, der Plan-dienst in Saarbrücken lief im Mai aus und bis Ende 1975 waren alle z-gestellt oder bereits ausgemustert.

Die „23er“ hatte mich schon als Schüler immer fasziniert. Das mag einerseits damit zusammenhängen, dass es ein Märklin-Modell dieser Lok gab, dessen Besitz stets angestrebt, aber von meinem Vater nicht unterstützt wurde. Eine P8 musste für den Modellbahn-Personenverkehr reichen, für die schnellen Züge war ja eine V 200 vorhanden. Also blieb mir nichts anderes übrig, als mit „Arbeiten in Nachbars Garten“ das nötige Kleingeld zusammenzukratzen und dann den Kauf klandestin zu bewältigen. Eines Tages entdeckte er natürlich das im Lokschuppen ganz hinten versteckte Modell – weil dafür eine andere nicht reinpasste. Der anfängliche Ärger verflog aber recht bald, denn die Maschine machte vor unseren Zuggarnituren eine gute Figur.

Auch in der Realität war mir die 23 gelegentlich begegnet, beispielsweise 1965 die 23 034 vom Bw Mönchengladbach im Kölner Hauptbahnhof. 1968 sah ich mehrere Exemplare in der Eifel, die anlässlich einer Klassenfahrt bereist wurde. Im Jahr darauf konnte ich Vater schließlich zu einem gemeinsamen Besuch im Bw Bestwig überreden, wo es diverse Exemplare zu bewundern gab. Auch in Koblenz und Ehrang begegneten mir 1970 und 1971 Vertreter dieser Baureihe, diesmal vom Bw Saarbrücken. Daraufhin musste schließlich 1972 zunächst das Bw Crailsheim auf der Durchreise aufgesucht und 1973 schließlich das Saarland per Bezirkswochenkarte erkundet werden. Naturgemäß entstanden bei diesen „schiengebundenen“ Besuchsgelegenheiten überwiegend Aufnahmen, die die Maschinen im Bw oder in Bahnhöfen zeigen. Durch die Bekanntschaft mit verschiedenen Eisenbahnfreunden vornehmlich aus dem Ruhrgebiet wuchs aber der

**Das Jahr 1975 hielt für Eisenbahnfreunde besondere Einschnitte bereit: Am 30. Mai endete nicht nur der planmäßige Einsatz der 01.10 auf der Emslandstrecke, sondern auch anderenorts verschwanden wichtige Baureihen sang- und klanglos von der Bildfläche. Betroffen waren auch die letzten 23er der Bundesbahn**

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN



Wunsch, nun auch vermehrt Motive in landschaftlich attraktiven Gegenden entstehen zu lassen. So folgten 1975 ein weiterer Besuch im Saarland und auch eine Fahrt an die Strecke Lauda – Crailsheim – beide Touren endlich mit dem Pkw, der die notwendige „Bewegungsfreiheit“ zum Aufsuchen der Strecke und damit die gewünschten Fotomotive ermöglichte.

Der Abschnitt Lauda – Crailsheim ist Teil der eingleisigen Strecke von Wertheim am Main nach Crailsheim. Von Wertheim aus folgt diese Linie dem unteren Taubertal bis nach Weikersheim. Während von dort die heute abgebaute Zweigstrecke über Bieberehren nach Creglingen das Taubertal weiter erschloss, wendet sich die Strecke nach Crailsheim dem Vorbachtal zu. Waren im Taubertal ab Lauda die für die Überwindung der Höhendifferenz von 44 m notwendigen Steigungen bis nach Weikersheim

(Entfernung knapp 30 km) nur mäßig, galt es auf den folgenden 25,7 km bis Blaufelden immerhin 173 Höhenmeter zu überwinden. Ab Blaufelden verläuft die Strecke dann durchweg in leichtem Gefälle (53 m auf 22,2 km) bis nach Crailsheim. An einigen Durchlässen und Einschnitten kann man erkennen, dass einst beabsichtigt war, die ab 1869 durchgängig befahrbare Strecke zweigleisig auszubauen. Erfolgt ist dies jedoch nie. Einige Bedeutung erreichte die Strecke für den Kurort Bad Mergentheim, der 1939 über Kurswagen direkt mit Berlin verbunden war. Seit den 1950er Jahren verkehrten „Heckeneilzüge“ von Ulm bis nach Frankfurt über die Strecke Lauda – Crailsheim. Bis in die frühen 1970er Jahre kamen sogar Ulmer 03 noch gelegentlich bis nach Lauda. Das Bw Crailsheim erhielt 1966 die ersten vier Loks der Baureihe 23. Durchgängig bis 1975 hielten sich die Maschinen hier

und befuhren alle von hier ausgehenden Stecken und zahlreiche weitere. Mit einem Höchstbestand von bis zu 43 Maschinen wurde das Bw Crailsheim in den folgenden Jahren zur Hochburg dieser Baureihe und zum Mekka der Eisenbahnfreunde.

Im Mai 1975 konnte man angesichts der guten, recht stabilen Wetterlage schon erahnen, dass es ein heißer Sommer werden würde – so heiß, dass in Folge der anhaltenden Dürre im August 1975 die Wälder in Niedersachsen großflächig brannten. Bereits im trockenen Mai konnte man entlang der Strecke Lauda – Crailsheim kleinere Flächen finden, die offenbar durch Funkenflug abgebrannt waren. Ich erinnere mich jedenfalls an diese Auffälligkeit. Anderes, was damals offenbar zum Alltäglichen zählte, stach mir seinerzeit aber nicht besonders ins Auge. Erst beim Betrachten der inzwischen 44 Jahre alten Bilder fallen einem dann aber



Bei Satteldorf beschleunigt die Crailsheimer 023 023 am 1. Mai 1975 mit dem N 7550 in Richtung Heimat. Die Obstbäume tragen schon erste Blüten.

Nur noch wenige Minuten sind es bis Lauda, aber ein kurzer Stopp am Haltepunkt Unterbalbach muss für den N 7574 mit seiner 053 089 noch sein.

Ohne Halt jagt der N 7574 durch den Haltepunkt Brettenfeld, der mit einem hübschen Vorsignal, antiker Beleuchtung und einer angenagten Bahnsteigkante aufwartet.





N 7574 nach Lauda ist am 1. Mai 1975 mit der 053 089 vom Bw Crailsheim bespannt. Der Blick in die Weite der hohenlohischen Landschaft bei Wallhausen endet heute an der Fassade eines im Hintergrund entstandenen Gewerbetriebs.

Nach kurzem Halt verlässt 023 012 den Bahnhof Rot am See. Heute ist hier alles anders: Auf der Brachfläche jenseits der Gleise entstand ein Bushalteplatz. Die „Tauberbahn“ wird im Zweistundentakt mit Triebwagen bedient, in Rot am See aber nur noch bei Bedarf gehalten.

doch einige aus heutiger Sicht zu den Besonderheiten zählende Dinge auf.

Da sind zunächst die gemischten Güterzüge, die damals immer mal wieder den Verkehr zwischen den planmäßigen Reisezügen bereicherten. Es gab reichlich Gleise in den Bahnhöfen, wo Kreuzungen oder Überholungen stattfinden konnten und auch tatsächlich stattfanden. Die Fahrpläne ließen es sogar zu, dass Sonderzüge mit Lademaßüberschreitungen durchgeleitet werden konnten. Natürlich waren die Bahnhöfe und die Stellwerke besetzt, nichts war „durchgeschaltet“, gekreuzte Signale gab es nicht. Die Nahverkehrszüge hatten Gepäckabteile, es gab Zugführer, Schaffner, Rangierer...

Besonders auffällig war eine Wellblechbude in Niederstetten, die an einem mit uralten Schrankenbäumen bestückten Bahnübergang stand. Neben dem Wärterposten gab es in unmittelbarer Nachbarschaft einen Streckenfernsprecher, ebenfalls in einer kleinen Wellblechhütte. Die Zukunft machte sich hier allerdings schon bemerkbar: Beidseitig der Gleise standen Andreaskreuze mit jeweils zwei (!) Blinkleuchten, bei denen nicht ganz klar ist, ob sie neu aufgestellt worden waren. Neu waren auf jeden Fall die bereits aufgestellten Sockel für moderne Halbschrankenantriebe. Und seitlich am Bahndamm entlang war auch schon einer der „formschönen“ Kabelkanäle aus hellen Beton-Formsteinen verlegt worden, die lange Zeit gerne zum Zerstören von Bahn-Fotomotive eingesetzt wurden. Alles in allem sah es so aus, als ob die Tage des geschichtsträchtigen Ensembles schon gezählt waren.





Was für ein Kleinod: Bahnübergang in Niederstetten mit Wellblechbuden, Kleinschranken, Endmast mit Zuführungsleitung und beidseitiger Abspannung sowie Andreaskreuzen mit doppelten Blinkleuchten. Da wird die Crailsheimer 052 713 mit ihrem Güterzug nach Crailsheim fast zur Nebensache.

Große, fahrgastfreundlich angeordnete Schilder mit den Stationsnamen gab es damals noch, mit gut lesbaren, symmetrisch angebrachten Lettern – die heute üblichen blauen Tafeln mit linksbündiger, relativ kleiner Schrift und viel verbleibendem Leerraum waren damals noch unbekannt. Kaum der Erwähnung wert sind natürlich Formsignale, Kilometersteine aus Beton und Telegraphenmasten in unterschiedlichsten Ausprägungen.

Auch die „Welt neben den Gleisen“ schien ausweislich der Bilder damals eine andere zu sein. Manche Bilder zeigen Straßen, aber keine Autos. Links und rechts der Gleise befanden sich saubere Bahndämme, von größerem Bewuchs freigehalten. Die Ortschaften hatten noch keine vorgelagerten Gewerbe- und Einkaufsgebiete. Bahnhof, Post und Polizeirevier gehörten als selbstverständliche Komponenten zum Ortsbild dazu. Optische Umweltverschmutzung durch Werbung und eine Zweckbau-Architektur, die eine Beleidigung für das menschliche Auge darstellt, gehörten noch nicht zur Normalität. Tankstellen wurden ihrem Namen noch gerecht und dienten nicht überwiegend als Supermarkt für Fast-Food-Genießer und Nachtschwärmer.

Im Quartier, das wir uns in der Nähe des Bahnhof Lauda ausgesucht hatten, gab es noch einen Saal für Kinobetrieb, der regelmäßig genutzt wurde. Die Satellitenschüssel war noch nicht erfunden und Windräder suchte man vergeblich am Horizont. Um gelegentlich Kontakt zum Elternhaus aufnehmen zu können, bedurfte es einer Telefonzelle, die damals noch

Gleich zwei Garnituren Umbauwagen hat 023 012 am Morgen des 2. Mai 1975 am Haken, als sie mit geschlossenem Regler bei Unterbalbach vorbeirollt. Die hinteren beiden Dreiachser-Pärchen nimmt sie nur bis Bad Mergentheim mit, während die Vierachser sie bis nach Crailsheim begleiten werden.



Bei Vorbachzimmern passiert 023 012 ein aufgelassenes Wärterhaus. Die ansteigende Strecke folgt hier bereits dem Blaubachtal; nächster Halt ist Niederstetten.

Zwischen Vorbachzimmern und Laudenbach rauscht 023 016 mit dem N 7523 in Richtung Crailsheim. Die Fruhlingsruhe wird dadurch nur kurz beeinträchtigt.



überall zu finden waren und von einer als träge wahrgenommenen Behörde namens Deutsche Bundespost betrieben wurden. Wer sich damals über den Zugverkehr informieren wollte, brauchte ein kiloschweres Kursbuch oder musste die Fahrplanta-feln am Bahnhof studieren. Gelegentlich war es notwendig, Bahnbeamte anzuspre-chen und um Auskunft zu bitten. Den rich-tigen Weg zur Fotostelle fand man auch ohne besondere Ortskenntnisse durch Zuhilfenahme von Kartenmaterial. Ein Kästchen namens Navigationsgerät hätte man seinerzeit sicher zur Ausstattung ei-nes Uberseedampfers gezählt. Heutzutage schädigt dieses kleine Helferlein ja sogar

das Orientierungsvermögen ganzer Ge-nerationen.

Wir nutzten den 1. Mai 1975 für die Anfahrt nach Crailsheim. Nach einem an-fanglichen Kurzbesuch im dortigen Bw führte die erste Fahrt nach Lauda entlang der Bahnstrecke, teilweise über schmale Straßen und abgelegene Dörfer. Als Bei-fahrer hatte ich „Kartendienst“ und wies – meistens – den richtigen Weg von Bahnhof zu Bahnhof. Es bot sich an, den von 053 089 geführten N 7574 Crailsheim – Lauda zu be-gleiten. Unter Ausnutzung einer Abkürzung konnten wir ihn an sechs verschiedenen Stellen fotografieren. Der 2. Mai war dann für weitere Züge zwischen Lauda-Königs-

hofen und Schroberg reserviert. Da auch dieselpespannte Züge unterwegs waren, hielt sich die Zahl dampfgefuhrter Züge in Grenzen. Crailsheimer 23er und 50er teilten sich die verbliebenen Aufgaben.

Die Möglichkeit, bestimmte Züge mit dem Auto zu verfolgen, kam unserer Ab-sicht, möglichst viele Streckenaufnahmen anzufertigen, entgegen. Dabei blieb ge-nugend Zeit, die schöne und überaus ab-wechslungsreiche Landschaft im Grenz-gebiet zwischen dem bayerischen Mittel-franken und dem württembergischen Ho-henlohe zu genießen. Offenbar hat das bei mir Spuren hinterlassen, denn bis heute zieht es mich immer wieder ins Taubertal



- 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](http://www.tukemotorradreisen.ch)



und die angrenzende Region – mindestens einmal im Jahr.

Abends bestand dann beim Bier im Gasthaus in Lauda die Gelegenheit, sich mit anderen Eisenbahnfreunden auszutauschen, die ebenfalls dort logierten. Den zweiten Abend nutzten wir aber für eine „Open-Air-Veranstaltung“ am Bahnsteig des Haltepunkts Unterbalbach. Zum Fotografieren war es zwar schon zu dunkel, aber zum Grillen von Bratwurst war es hell genug. Die entsprechende Ausrüstung hatten die Kollegen aus dem Ruhrpott dabei.

Leider nur drei Tage sollte der Aufenthalt im Taubertal dauern, schließlich standen auch noch weitere Ziele auf der Agenda, die angesichts des uns durchaus bewussten „Dampf-Endes“ unbedingt noch aufgesucht werden mussten. So blieb die fotografische „Ausbeute“ an 23 und 50 überschaubar, aber dennoch angesichts der vielen heute „aus der Zeit gefallen Details“ mehr als zufriedenstellend. □





Aus drei- und vierachsigen Umbauwagen, die einen sehr gepflegten Eindruck machen, ist am 2. Mai 1975 der N 7574 nach Lauda mit der Crailsheimer 052 890 gebildet.

**Unten links:**  
In flotter Fahrt bewältigt 023 012 mit ihrem Nahverkehrszug nach Crailsheim die Steigung im Vorbachtal nahe Haagen. Nächster Halt ist Niederstetten.

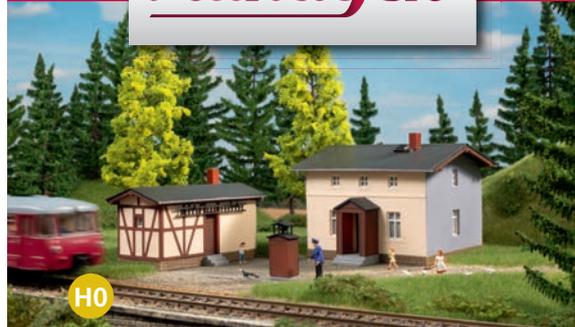
**Unten rechts:**  
023 042 verlässt am 2. Mai 1975 den nur 273 Meter langen Niederstettener Tunnel und passiert den unmittelbar vorgelagerten Bahnübergang Hollenbacher Straße. Der Bahnhof Niederstetten ist nur wenige hundert Meter entfernt.



# Meine kleine Welt NEUHEITEN 2019

MODELLBAHNZUBEHÖR

## Auhagen



H0

11 457 BAHNWÄRTERWOHNHAUS

ab 07/19



H0

11 458 UMFORMERWERK

ab 09/19



TT

13 344 PORTALKRAN

ab 07/19



N

14 485 BAHNHOF NEUPREUSSEN

ab 09/19

**NEUE PROJEKTE  
STEHEN AN!**

Darum nicht lange zögern und schnell zu Ihrem Fachhändler.





# MOMENTE

## Simmerns Letzte

TEXT UND FOTO: HANS-DIETER JAHR

Wenn man als Dreizehnjähriger den Betrieb auf dem Saarbrücker Hauptbahnhof gewohnt war und dort die Loktypen schon alle kannte, dann hatte der Vorschlag eines Freundes, den großen Lokfriedhof in Karthaus zu besuchen, schon einen gewaltigen Reiz – hatte der Freund, in diesem Falle Kurt Harrer, doch wahrhaft exotische Loktypen versprochen. So wurde das spärliche Taschengeld für die Fahrt nach Konz und einen oder zwei 6x6-Filme geopfert und im Sommer 1966 ging es dann hinter der Wannentender-38 3634 ab Saarbrücken los. Abfahrt war wohl von Gleis 18.

In Konz angekommen war dann noch ein Fußmarsch fällig, denn der Lokfriedhof lag damals zwischen Konz und Karthaus. Aber man konnte schon aus der Entfernung sehen, dass da eine gewaltige Menge an Alteisen in langen Kolonnen herumstand. Natürlich waren auch die bekanntesten P8 und P10 neben 50ern und 44ern zu sehen. Aber dazwischen eingestreut gab es auch 55, 56.2, 93 und 94 zu entdecken – alles Loks, die man noch nie gesehen hatte. Kurt hatte also Wort gehalten!

Und dann stand man plötzlich vor einer Lok mit einer besonderen Aufschrift, der 93 637. Alle anderen Loks trugen solche Aufschriften nicht, aber da das wohl „die letzte“ Dampflok dieses Betriebswerks war, machte sich der Dreizehnjährige weniger Gedanken und hielt das wohl für eine Art besonderer

Zeremonie, die jeder Letzten eines Bw zuteil würde. Und so war es eben nur die letzte dieses Bw, und die anderen Loks auf dem Schrottplatz hatten diese zweifelhafte wie seltene Ehre gerade nicht. Wie auch immer: Die Lokomotive war einen Schnappschuss wert, denn mehr ließen die damaligen budgetgerechten Materialien und die eher noch rudimentär ausgeprägten fotografischen Fähigkeiten nicht zu.

52 Jahre hat dieses Negativ nun in seiner Pergamin-Hülle geschlafen, die Erinnerung an jene schicksalsträchtige Aufschrift war längst verblasst. Aber nun fiel mir dieses Negativblatt in die Hände, es war in einem DIN-A4-Ordner zwischen so vielen Pergamin-Blättern eingereiht und dort wohlverwahrt. Und beim Scannen der alten Negative tauchte sie wieder auf: die 93 637, die einst letzte Dampflok des Bw Simmern!

Im Laufe der vielen leidenschaftlichen Jahre der Liebe zur Dampflok hatte man die verschiedensten Lokpersonale kennen gelernt und festgestellt, dass deren Mehrheit eigentlich verklärt von ihrer Zeit auf der Dampflok sprach, obwohl die Arbeit doch anstrengend und schmutzig war, wie der Autor auch selbst erfahren hat. Nur wenige waren froh, diese „Mistböcke“ (Aufschrift auf einer 50 auf dem Schrottplatz Grafenwöhr) endlich los zu sein, und im grauen Kitte auf einer Vertreterin der modernen Traktion Dienst tun zu können.

Aber die Simmerner Lokpersonale wussten wohl, was auf sie zukommen würde: einsame und langweilige Fahrten auf einer V 100 oder einem Schienenbus durch den im Sommer schönen und im Winter tristen Hunsrück; langwierige Rangierarbeiten unterwegs und immer alleine auf der Lok. Kein Kamerad, mit dem man sich unterhalten konnte, der bei den Vor- und Nacharbeiten half, der vielleicht von seinem Neben-erwerbshof mal eine schöne Würst oder frisches Obst mitbrachte. Vielleicht hatte die Ehefrau ja auch gerade Apfelkuchen gebacken... Diese Zeit war nun endgültig mit der guten alten T 14.1 zu Ende gegangen, und mindestens *einer* trauert ihr gewaltig nach. Er hat in ebenmäßigen, großen Lettern mit stilisierten Dampf-Verzierungen den sichtbaren Schriftzug auf den Wasserkästen angebracht. Mal nicht so eben mit ein paar dünnen Kreidestrichen, sondern liebevoll und exakt ausgerichtet. Ob er nun direkt zum Lokpersonal gehörte oder einer der Werkstattarbeiter war, wissen wir natürlich nicht und können auch niemanden mehr danach fragen. Jedenfalls hat er das alte preußische Arbeitstier geliebt.

Als ich vor 25 Jahren zum ersten Mal wieder ins alte Bw Simmern kam, war es beruflich bedingt, und einer meiner Kunden hatte sich dort eingenistet und baute motorische Blockheizkraftwerke. Keine Spur mehr von dem alten Flair, aber an 93 637 musste ich unwillkürlich denken... □

# Jung in Rente

---

**Sie ist noch keine vierzig Jahre alt und wird doch schon zum Schrotthändler gefahren – die Baureihe 120, einst Hoffnungs- und Erprobungsträger für die heutige Generation von Drehstrom-Triebfahrzeugen und zur damaligen Universallok erkoren**

---

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH

**D**abei ist das Design der 120 so zeitlos wie etwa jenes der V 160-Familie oder des S-Bahn-Triebzuges 420 und würde sie heute als neuester Schrei der Lokomotiv-Innovation der Öffentlichkeit vorgestellt, würde dies angesichts ihrer klaren Kanten und ihres schnörkellosen Lokomotivkastens niemand in Zweifel ziehen. Sie gilt als das Bindeglied zwischen der 103 und dem ICE sowie als erfolgreicher Beweis des Abschieds vom schienenverschleißenden dreiachsigen Lokomotivdrehgestell, denn sie sollte eigentlich in großen Stückzahlen sowohl die Baureihe 103 als auch die schweren Güterzugmaschinen der Reihen 150, 151 und 194 verdrängen.

Bei anfänglichen jahrelangen Versuchs- und Testfahrten ab der Auslieferung der fünf Vorserienlokomotiven (1979 – 1980) in noch klassischer TEE- bzw. 103-Lackierung waren zwischen ihr und dem Wagenzug oft die sechsachsigen Maschinen der Baureihen 103 oder 151 als so genannte „Angstlok“ gespannt, die bei Ausfall des neuen Drehstrom-Versuchskaninchens buchstäblich „zum Zuge“ gekommen wären. Dazu gekommen ist es sehr selten, denn die 120er bewährten sich prächtig und wurden auch schon alsbald auf die alleinige Beförderung von Intercitys losgelassen. In Nürnberg beheimatet, beschränkte sich ihr Aktionsradius zunächst hauptsächlich auf die Strecken bis Passau, München, Frankfurt am Main und Bebra. Mit Auslieferung der nun „orientroten“ Serienmaschinen 120 101 – 160 von 1987 bis 1989 erweiterte sich ihr Einsatzgebiet auf die gesamte Bundesrepublik und mit Teileröffnungen der beiden Schnellfahrstrecken Mannheim – Stuttgart und Hannover – Würzburg wurden ihr noch vor dem ICE neue und rasante Trassen insbesondere für weitere Versuchsfahrten, aber vor allem auch des Nachts für schnelle Güterzüge vor die Räder gelegt.

Für umfangreiche Güterzeugeinsätze im ganzen Bundesgebiet reichte die geringe Stückzahl von höchstens 65 Lokomotiven dann aber doch nicht aus, so dass es in den 80er- und anfänglichen 90er-Jahren nur zu wenigen Umläufen in Güterzugplänen kam, Haupteinsatzgebiete waren hier die Nord-Süd-Strecke, die Main-Weser-Bahn und mit nur wenigen Leistungen auch andere Hauptabfuhrstrecken. Aus der einst angedachten Universallokomotive wurde dann doch (auch wegen der Zuteilung der Maschinen nach Beginn der Bahnreform 1994 zum Geschäftsbereich Fernverkehr) mehrheitlich ein Intercity- sowie Interregio-Zugpferd und nicht sie, sondern erst die aktuelle Drehstromgeneration in Form etwa der Baureihen 101, 145, 152 und 185 verdrängte dann allmählich die Sechssachs-Baureihen 103, 150, 151, 155 und nicht zuletzt sie selbst. Eine kleine Ironie ihrer Lokomotivgeschichte besteht auch darin, dass das Exemplar 120 153 mit dem derzeit eingesetzten und so genannten „Innovativen Güterzug“ wieder zu einer Art von Versuchslok geworden ist – fast so wie zu den Vorserien-Anfängen anno 1980.

Ihre drei Farbkonzepte (TEE-Farben, Orientrot sowie Verkehrsrot) standen bzw. stehen ihr prinzipiell alle gut, weil der relativ eckige Lokkasten diese Designs ohne ästhetische Brüche trägt. Geschmacksache waren vielmehr einige Werbeloks dieser Baureihe, die ihre großen und glatten Seitenwände verschiedenen bekannten Unternehmen einschließlich der DB selbst temporär zur Verfügung stellten. Hingucker waren diese wenigen Exemplare allemal, u. a. die 120 129 als „Weihnachtslok Märklin“ (1996), die 120 151 „ZDF express“ (1997) oder die 120 159 zum Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn“ (2010). Und die 120 502 alias 120 160 ist aktuell rundum gelb/grau lackiert, um als Lokbestand der „DB Systemtechnik“ ihre Sonderfunktion zu



120 136-7

Weihnachten 1986 gab es im Spessart  
Schnee. Am Vortag des Heiligen Abends  
beförderte die damals noch relativ neue  
120 003 den IC 521 von Frankfurt am  
Main nach Nürnberg.



**Brown Boveri**  
**Machen Sie mehr**  
**aus Ihrer Bahn ...**



**... mit Drehstrom-Antriebs-  
systemen von BBC.**

- mehr Zugkraft
- weniger Unterhaltungskosten
- weniger Energiekosten
- kleinerer Lokpark

**... mit der Universallok BR 120 für alle  
Transportaufgaben.**

- Zugvermögen 2700 t/5 ‰
- 203 km/h Geschwindigkeitsrekorde
- 5 Mio.-km Laufleistung mit 5 Vorserien-Lokomotiven in 4 Jahren

**... mit 15 Jahren umfassender Erfahrung  
in der Drehstrom-Antriebstechnik,  
von der DE 2500 bis zum ICE.**

**BBC**  
BROWN BOVERI

Brown, Boveri & Cie.  
Elektrizitätswerk  
Ludwigstr. 20, 5845  
Leverkusen, 410 115 195 G.  
Telefax: 021 21-12 71  
Postfach 571, 5000 Neussheim 1



Industrie-Werbung für die „Universallok“ 120 anno 1987 und 120 005 beim Warten auf „ihren“ IC 563 in Nürnberg Hbf, klassische Bundesbahn-Dienstleistung inbegriffen (15. Juli 1981).



Aktuell befördert die 120 nur noch ein paar Züge des „Auslaufprodukts“ Intercity, wenige Doppelstock-Regionalzüge sowie Messzüge, hier am 27. Juli 2018 auf der Mainbrücke Kostheim.



Tatsächlich wurde die Baureihe 120 vor allem in der ausklingenden Bundesbahn-Epoche vielfach auch im Güterzugdienst eingesetzt. Ein klassischer Vertreter hierzu war der Dg 53105 von Gremberg nach Nürnberg, hier sogar schon zu DB AG-Zeiten (Mainbrücke Kostheim, 3. April 1996).

Fahrt frei für den gleichen Zug am „Spiegelei“ bei Altheim zwischen Darmstadt und Aschaffenburg, mit einer „schwesterlichen“ Loknummer hat 120 103 die Traktion übernommen (12. März 1997).

bekräftigen und mit den dazugehörigen Messwagen zu harmonisieren.

Der Stern der Baureihe 120 hat indes längst zu sinken begonnen, erste Serienlokomotiven sind bereits verschrottet, andere stehen zum Verkauf an. Von den ehemals fünf Prototypen sind mittlerweile nur noch die 120 003 im Bahnpark Augsburg, die 120 004 im DB Museum Koblenz-Lützel sowie die 120 005 beim Eisenbahnmuseum in Weimar vorhanden; 120 001 und 120 002 wurden nach Unfällen verschrottet. Der verbliebene Bestand wird aktuell hauptsächlich vor planmäßigen Reisezügen im süd- und ostdeutschen Raum

und im Rhein-Ruhr-Gebiet sowie mit den jeweils dafür ausgerüsteten Maschinen vor Test- und Messzügen eingesetzt. Der Geschäftsbereich DB Fernverkehr AG sieht eine komplette Abstellung noch vor dem Jahr 2020 vor. Ein als Baureihe 121 geplantes Nachfolgemodell für die 120 wurde nie verwirklicht, obwohl bereits zwei Prototypen getestet worden waren (da man die Baureihe 121 freihalten wollte, fuhren diese als 127 001 und 128 001). Indirekt fährt die modifizierte Technik der Baureihe 120 jedoch in den Triebköpfen der ICE 1 und ICE 2 weiter, ihr Anteil an der Lokomotiv- und Eisenbahngeschichte ist also mehr als nützlich und gewichtig. □



- ANZEIGE -

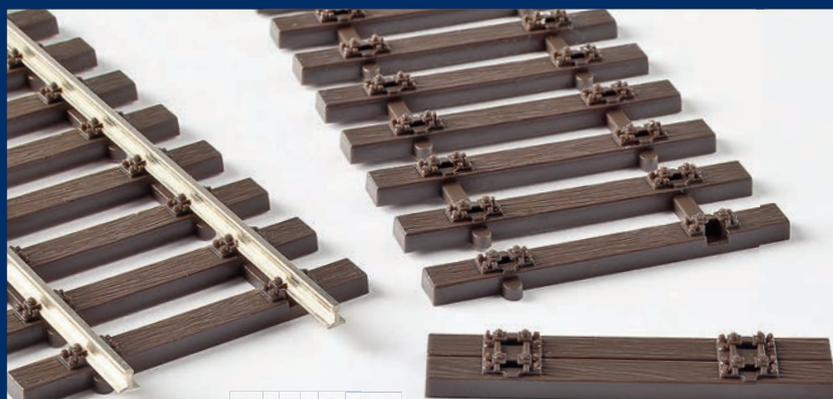
# 40 Jahre

[weinert-modellbau.de](http://weinert-modellbau.de) | [www.mein-gleis.de](http://www.mein-gleis.de)

Mittelwendung 7  
28844 Weyhe-Dreye



## WEINERT MODELLBAU



**Neu:** Feinstinnendetailliertes H0-Gleis



# DIESEL-JUMBO



**Als sechssachsige Vorführlok von Krauss-Maffei wurde die spätere V 300 001 im August 1957 in Betrieb genommen. Mit dem Einbau stärkerer Motoren stieg die Leistung auf beachtliche 3000 PS. Die Maschine bewährte sich zwar, blieb jedoch ein Einzelstück**

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI



**ML 2200 C'C' auf Messfahrt im Herbst 1957.**  
FOTO: WERKFOTO KRAUSS-MAFFEI

**Großes Bild: Mit einem endlos langen Schnellzug nach Westerland ist die 230 001 am 18. Juli 1971 in Husum eingetroffen.**  
FOTO: R. HAU

# V 300



**W**er ihre Verwandtschaft zur V 200 nicht erkannte, musste mit Blindheit geschlagen sein. Unmittelbar basierte die von der Deutschen Bundesbahn als V 300 001 übernommene Einzelgängerin auf der ML 2200 C'C', einer für die Jugoslawischen Eisenbahnen (JŽ) entwickelten sechsachsigen Exportversion der V 200 mit nur 16 t Achslast. Sie besaß größere Kühlanlagen und in die Drehgestelle integrierte Zwischengetriebe. Die Loklänge war gegenüber der serienmäßigen V 200.0 um 1800 mm angewachsen, die Höchstgeschwindigkeit zugunsten einer höheren Anfahrzugkraft auf 120 km/h beschränkt.

Nach den drei ML 2200 C'C' für die JŽ stellte Krauss-Maffei unter der Fabriknummer 18416 eine baugleiche Vorführlokomotive fertig, die am 15. August 1957 in Betrieb ging. Auf den Stirnseiten trug sie das Signet des Herstellers, auf den Längsseiten prangte der Schriftzug „KRAUSS-MAFFEI A.-G.“, darunter die Typenbezeichnung „ML 2200 CC“. Die Farbgebung entsprach mit Aus-

nahme der hellgrauen Laufwerke jener der JŽ-Maschinen: Rahmen schwarz, Lokkasten dunkelblau, Dachschräge und „V-Ausschnitt“ silbergrau, Absetzleisten aus Aluminium. Auf Farbfotos ließ die Himmelspiegelung den silbergrauen Farbton mitunter hellblau erscheinen.

Ab Ende August 1957 kam die Lok beim Bw Frankfurt-Griesheim in Umläufen der V 200 zum Einsatz. Zwischen dem 19. September und 3. Oktober 1957 absolvierte sie mit allen Zuggattungen Messfahrten auf der Semmeringstrecke in Österreich. Erstmals in der Geschichte dieser berühmten Gebirgsbahn glückte es, einen 600 t schweren Zug in einer Steigung von 25 Promille ohne Schubhilfe oder Vorspannlok in Bewegung zu setzen. Nach der Rückkehr aus Österreich gelangte die ML 2200 C'C' zum Bw Villingen, um ab Mitte Oktober 1957 etwa vier Wochen lang Testfahrten auf der Schwarzwaldbahn zu unternehmen.

Unterdessen hatte Maybach den in der V 200 und der ML 2200 C'C' verwendeten

**Oben links:**  
ML 2200 C'C' bei einer NATO-Vorführung mit Messzug und Bremslok am 17. Oktober 1957 in Elm.

FOTO: ARCHIV KRAUSS-MAFFEI

**Oben rechts:**  
Nach Ausrüstung mit zwei 1500-PS-Motoren wurde die Lok hellrot-elfenbein lackiert (29. Mai 1958).

FOTO: WERKFOTO KRAUSS-MAFFEI

**Mitte links:**  
V 300 001 nun in der DB-Farbgebung: Mit dem D 112 Berlin – Köln ist sie am 20. September 1965 nach Hamm (Westf) unterwegs (Foto bei Oelde).

**Mitte rechts:**  
Am 28. Juni 1964 war auf der Lokfront schon die neue Betriebsnummer V 300 001 angeschrieben, als sie bei Oelde mit dem D 111 (Düsseldorf – Berlin) auf der Fahrt nach Helmstedt fotografiert wurde.

FOTOS: R. HAHMANN (2)

Motor MD 650 zum MD 655 weiterentwickelt. Dieser zunächst im DB-Fährschiff „Theodor Heuss“ eingebaute Motortyp eignete sich (wie der MD 650) gleichermaßen für Schiffs- und Lokomotivbetrieb, bei 1500 U/min betrug seine Nennleistung 993 kW (1350 PS). Es lag nahe, die Vorführlök von Krauss-Maffei stärker zu motorisieren und damit die Möglichkeiten der sechsachsigen Bauart besser auszuschöpfen.

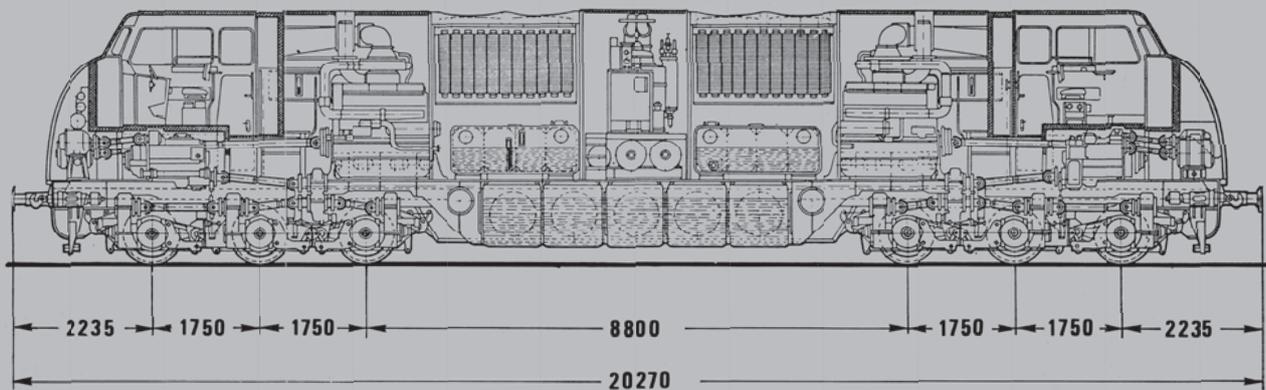
Im Zeitraum vom 17. November 1957 bis 22. Mai 1958 wurde die ML 2200 C'C' im Herstellerwerk umgebaut. Sie erhielt zwei Motoren MD 655, die mit Hochaufladung und Ladeluftkühlung eine Dauerleistung von je 1103 kW (1500 PS) bei 1590 U/min

erreichten; die spätere MTU-Typenbezeichnung lautete MD 12 V 538 TB 10. Die Maybach-Mekydro-Getriebe des Typs K 104 MU tauschte man gegen leistungsfähigere des Typs K 184 M. Eine geänderte Übersetzung ermöglichte die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 120 auf 140 km/h. Ferner ersetzte man die bisher sechsstufigen Fahrregler durch neue mit 15 Fahrstufen. Durch den Umbau stieg das Reibungsgewicht (= Dienstgewicht mit 2/3 Vorräten) von 96 t auf 104 t, entsprechend die Achslast von 16 t auf 17,3 t.

Als ML 3000 C'C' erschien die Lokomotive im Mai 1958 wieder auf Bundesbahngleisen – nun hellrot-elfenbein la-

kiert, mit zwei elfenbeinfarbenen Zierstreifen und grauem Rahmen. Das „V“ auf den Stirnseiten reichte jetzt weiter nach unten als bei der V 200. Die Maschine absolvierte erneut ein umfangreiches Versuchsprogramm, unter anderem wieder auf der Schwarzwaldbahn sowie im Juli 1958 abermals am Semmering. Beim Vergleich der Versuche mit jenen vor dem Umbau erwies sich die ML 3000 C'C' deutlich überlegen. Selbst mit größeren Anhängelasten erzielte sie noch beachtliche Fahrzeitgewinne, auf der Schwarzwaldbahn insbesondere auch gegenüber der V 200.

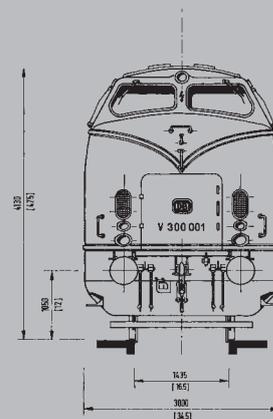
Vom 3. Oktober 1958 bis 8. Januar 1959 war die ML 3000 C'C', abgesehen



Schnittzeichnung ML 2200 C'C'. ABB.: SLG. OBERMAYER

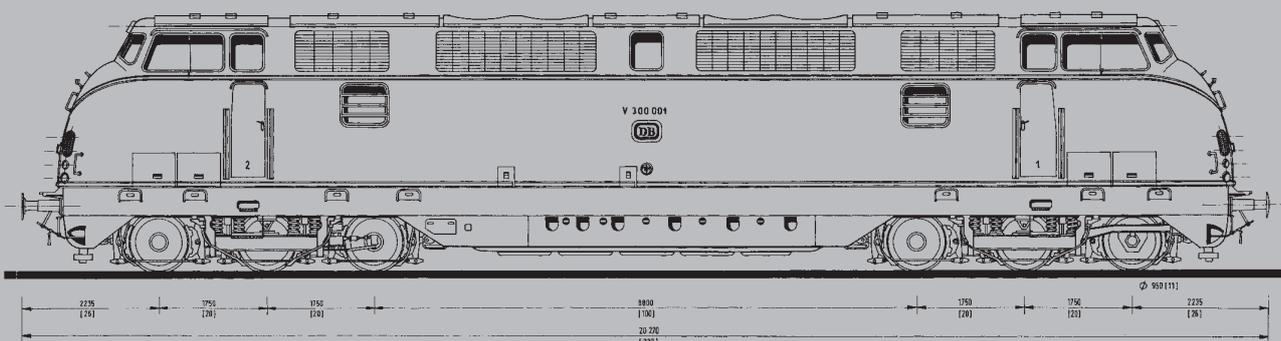
## V 200 und V 300 im Vergleich

	V 200 006 – 086	V 300 001
Achsformel	B'B'	C'C'
Länge über Puffer	18470 mm	20270 mm
Drehgestellachsstand	3200 mm	3500 mm
Gesamtachsstand	14700 mm	15800 mm
Dienstgewicht	73,5–81,0 t	104 t
Größte Radsatzlast	ca. 20 t	17,3 t
Motorleistung	2x1100 PS (2x809 kW)	2x1500 PS (2x1103 kW)
Anfahrzugkraft	234 kN	324 kN
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	140 km/h



Übersichtszeichnung V 300 001.

ZEICHNUNG: K.-D. WENZEL





Von oben nach unten:  
 Mit der Anmietung der ML 3000 C'C' Anfang 1963 erfolgte die Umzeichnung in V 300 001.  
 Das obere Foto zeigt die Lok mit einem D-Zug nach Berlin in Wuppertal. Ab 9. Januar 1959  
 wurde die ML 3000 C'C' von Hamm aus eingesetzt. – Bei Bielefeld fährt sie mit einem  
 langen Güterzug in Richtung Ruhrgebiet (vermutlich Mai 1959). – Im April 1968 passiert  
 die 230 001 auf der Fahrt nach Hannover in Hamm (Westf) die Zeche Sachsen.

FOTOS: C. BELLINGRODT/SLG. DR. HUFNAGEL (2), U. HESSE/SLG. GUMBERT

von einem einmonatigen Aufenthalt bei Krauss-Maffei, dem Bw Frankfurt-Griesheim zugeteilt. Ab 9. Januar 1959 wurde die der DB leihweise überlassene Lok beim Bw Hamm P stationiert. Zu Beginn ihrer langjährigen Hammer Dienstzeit beförderte sie hauptsächlich schwere Ganzzüge in der Relation Ruhrgebiet – Salzgitter, nach laufftechnischen Verbesserungen (veränderte Lenkerführung durch Einbau vorgespannter Federtopfanschläge) vor allem schwere Schnellzüge auf der Achse Köln – Hannover – Helmstedt. Auch Versuchsfahrten standen noch auf dem Programm. Vom 15. Juli bis 27. September 1960 gab die ML 3000 C'C' ein Gastspiel bei der Ungarischen Staatsbahn, wo sie als M 61 2001 ins MÁV-Nummernsystem eingereiht war. Trotz eindrucksvoller Leistungsbeweise entschied sich die MÁV dann aber für die dieselelektrischen „NOHABs“.

#### UMZEICHNUNG IN V 300 001

Anfang 1963 mietete die DB die jetzt als V 300 001 bezeichnete Einzelgängerin an. Vorübergehend von der ebenfalls angemieteten V 320 001 des Herstellers Henschel in den Güterzugdienst abgedrängt, kam sie im Wechsel mit dieser 1964/65 wieder vor Schnellzügen zwischen Köln und Helmstedt zum Einsatz, ab 1966 erneut meist vor Güterzügen. 1964 ging die Maschine in DB-Eigentum über, die Endabnahme erfolgte am 24. Mai 1965 im Rahmen einer Lastprobefahrt zwischen Nürnberg und Pegnitz. Erst danach erhielt die V 300 001 anlässlich einer Bedarfsausbesserung im AW Nürnberg analog zur V 200 den purpurrot-schwarzgrauen Anstrich, am 4. August 1965 wurde sie beim Bw Hamm offiziell (wieder) in Dienst gestellt.

Ab 13. Januar 1970 war die seit 1968 so heißende 230 001 in Lübeck beheimatet. Ab 7. August 1970 gehörte sie zum Bw Hamburg-Altona, welches die mit dem Spitznamen „Jumbo“ bedachte Lok meist im Schnellzugdienst auf der Marschbahn nach Westerland verwendete. Am 6. Januar 1975 verließ die 230 001 Hamburg in Richtung AW Nürnberg und blieb dort nach ihrer Ausmusterung am 26. August 1975 noch gut zwei Jahre abgestellt, ehe sie im September 1977 nach Udine in Norditalien gelangte. Wohl vor allem wegen des schlechten Zustands der Maschinenanlagen annullierte der Lokhändler Bulfone jedoch den Kaufvertrag und schickte die Lokomotive nach Deutschland zurück, wo sie 1979 durch die Firma Layritz in Penzberg verschrottet wurde. □

# 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.

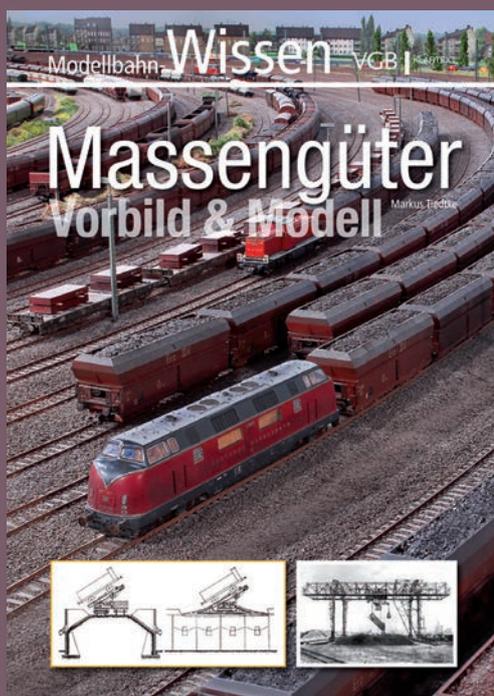
148 Seiten, Großformat  
22,5 x 30,0 cm, Klebe-  
bindung, mit über 300  
Fotos und Skizzen

nur € 15,-  
Best.-Nr. 961801

VGB-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100  
• E-Mail [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) • [www.modelleisenbahner.de](http://www.modelleisenbahner.de) • [www.vgbahn.de](http://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 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

VGB  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB-Bestellservice

Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100  
[bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) · [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)



# Treffen im Holzbachtal

Im März 1984 war Eile geboten, der Holzbachtalbahn Siershahn–Altenkirchen im Westerwald noch einen Besuch abzustatten, denn die Stilllegung kündigte sich an

TEXT UND FOTOS: VOLKHARD STERN

**D**er 31. März 1984 war einer jener kalten, trüben Frühjahrsstage, an denen man am besten zu Hause in der warmen Stube bleibt. Aber die Zeit drängte und ließ den Fotografen zu einer Stippvisite im Westerwald aufbrechen. Warum war Eile geboten, die Holzbachtalbahn von Siershahn nach Altenkirchen zu besuchen? Das Kursbuch vom gültigen Winterfahrplan 1983/84 wies für die Tabelle 421 einen unmissverständlichen Hinweis auf, der nichts Gutes bedeutete. „Züge auf dem Abschnitt Siershahn – Altenkirchen können jederzeit ausfallen“ hieß es dort. Und tatsächlich endete der Personenverkehr, der bis dahin noch aus sechs Zugpaaren an „a“ (werktags außer samstags) sowie aus drei Zugpaaren samstags an Schultagen bestand, unwiderruflich am 2. Juni 1984.

Für den Fototermin erschien die späte Mittagszeit günstig, denn da gab es eine Zugkreuzung in Dierdorf (Bezirk Koblenz), die einzige am ganzen Tag. Um 13.51 Uhr traf der N 6833 aus Altenkirchen ein. Er hatte ein paar Minuten Aufenthalt in Dierdorf, bis er um 13.56 Uhr weiter nach Limburg fuhr. Zur gleichen Minute, um 13.56 Uhr, traf der Gegenzug von Siershahn nach Altenkirchen ein, der N 6683.

Die Situation in Dierdorf war nicht ohne Reiz, denn hier gab es ihn noch, den besetzten Landbahnhof mit voller Infrastruktur: Zwei gut unterhaltene Streckengleise für Zugkreuzungen, ferner ein Ladegleis (ein weiteres war bereits abgebaut), an dem Holz verladen wurde, außerdem eine Hochrampe, eine Bahnhofsuhr, Sackkarre und Stückgutwagen, Telegrafenei-



tungen sowie Spannungsgewichte für die Signale. Die Signalsituation war insofern interessant, als die beiden Streckengleise über Tageslicht-Ausfahrtsignale verfügten, die Einfahr-Vor- und -Hauptsignale aber noch in Gestalt klassischer Formsignale bestanden. Der Fahrdienstleiter verkaufte auch Fahrkarten und erledigte die Güterabfertigung. Wie mag ihm damals zumute gewesen sein, wohl wissend, dass dem Reisezugverkehr auf seiner Strecke nur noch eine Gnadenfrist blieb? Die gemüthliche Bundesbahn-Zeit, die in Dierdorf unverkennbar eine gewisse Lethargie ausströmte, ging hier mit großen Schritten ihrem Ende entgegen. Dass die DB einen gewichtigen Teil dazu beitrug, ist unbestritten. Die großen Verkehrsströme liefen aber ohnehin längst auf der nahen Autobahn A3.

Wie das Bild mit der Bahnhofsuhr zeigt, verlief die angekündigte Zugkreuzung absolut pünktlich. Nur wenige Fahrgäste stiegen aus oder ein, darunter zwei, drei Bundeswehrsoldaten. Die Bundeswehr hatte hier



Oben:  
Am 31. März 1984  
kreuzen in Dierdorf die  
ETA-Einheiten nach  
Altenkirchen (rechts) und  
Siershahn (links).

**421**  
**421 + Altenkirchen-Siershahn-Engers-Koblenz**  
Am 1. XI. Verkehr wie +

(615 Altenkirchen-Siershahn-Koblenz 612S)  
Züge auf dem Abschnitt Altenkirchen-Siershahn können jederzeit ausfallen

km	BD Köln	Zug	6811	6656	6668	6833
0	Altenkirchen (Ww)	⊖	5:56	6:30	7:11	7:18
2	Schöneberg	⊖	x 5:59	6:35	7:13	x 7:22
3	Weierhausen	⊖	x 6:01	6:37	7:16	x 7:24
7	Berzhausen	⊖	x 6:08	6:44	7:25	x 7:32
9	Flammersfeld	⊖	x 6:08	6:44	7:25	x 7:32
12	Siefen (Ww)	⊖	x 6:09	6:45	7:26	x 7:33
14	Reichenstein	⊖	x 6:12	6:54	7:35	x 7:40
15	Puderbach	⊖	x 6:16	7:00	7:41	x 7:42
17	Raubach	⊖	x 6:19	7:05	7:45	x 7:45
20	Wienau	⊖	x 6:22	7:07	7:47	x 7:50
22	Dierdorf (Bez. Koblenz) 6110	⊖	x 6:26	7:12	7:52	x 7:54
25	Brückrachedorf	⊖	x 6:30	7:14	7:54	x 7:54
28	Marienschmied	⊖	x 6:34	7:17	7:59	x 7:59
30	Goddert	⊖	x 6:39	7:21	8:02	x 8:06
32	Selters (Ww)	⊖	x 6:43	7:25	8:06	x 8:10
36	Nordhofen	⊖	x 6:48	7:30	8:11	x 8:15
38	Mogendorf	⊖	x 6:51	7:33	8:14	x 8:18
39	Siershahn	⊖	x 6:55	7:37	8:18	x 8:22
		Zug	6:11	6:53	7:44	8:22
	Montabaur 423	⊖	6:57	7:39	8:30	9:11
	Siershahn	⊖	6:57	7:39	8:30	9:11
41	Ebernahn	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
44	Ransbach (Ww)	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
46	Hundsdorf	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
49	Grenzau	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
	Grenzau 6118	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
	Hilscheid (Ww)	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
56	Grenzau	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
58	Bendorf Pfadfinderlager	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
58	Bendorf-Sayn	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
61	Engers 609	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
66	Neuwied	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
		Zug	6:57	7:39	8:30	9:11
71	Neuwied	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
79	Urmitz Rheinbrücke	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
79	Koblenz-Lützel	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11
81	Koblenz Hbf	⊖	x 6:57	7:39	8:30	x 9:11

Links:  
Der Hinweis „Züge  
können jederzeit  
ausfallen“ verhielt der  
Holzbachtalbahn im  
Winterfahrplan 1983/84  
nichts Gutes.



**Links und Mitte:**  
 Noch schien die Welt in Dierdorf  
 in Ordnung zu sein: Intakte Infra-  
 struktur, Reisezüge und natürlich  
 kam im Holzbachtal Holz zum  
 Versand.



auf dem bekannt windigen Westerwald etliche Standorte und war auch wichtiger Verloader für die DB. Der erste eintreffende Zug, der 6833 aus Altenkirchen zur Weiterfahrt nach Limburg, bestand an diesem Tag aus den beiden ETAs 515 657 und 515 516, ersterer noch „altrot“, letzterer beige-ozeanblau lackiert. Für die Nebenstrecke durchaus komfortable Fahrzeuge, die sogar beide ein kleines 1.-Klasse-Abteil aufwiesen! Als zweiter Zug kam der 6683 aus Siershahn zur Weiterfahrt nach Altenkirchen an. Er bestand ebenfalls aus einer farblich gemischten ETA-Garnitur, wobei der zweite Wagen jedoch kein Triebwagen war, sondern der motorlose 815 797 ohne 1. Klasse.

Nach diesem Höhepunkt des Tages im geruhsamen Eisenbahngeschehen auf der Holzbachtalbahn trat rasch wieder Stille ein, und der graue Tag lud nicht dazu ein, länger in Dierdorf zu verweilen. Drei Monate später war es aus mit der Nebenbahn-Herrlichkeit, zumindest im Personenverkehr. Güterzüge benutzen die Strecke noch heute: Ab Mai 1998 bediente die Westerwaldbahn GmbH den Abschnitt Altenkirchen – Raubach im Auftrag der DB, im März 2006 ging die Eisenbahninfrastruktur auf die Westerwaldbahn über. Diese nahm die Bedienung des Anschlusses Schütz in Selters bis Ende 2017 wahr. Seit 2018 steht die Strecke erneut zur Disposition. Als Interessent wird die Lappwaldbahn gehandelt. □

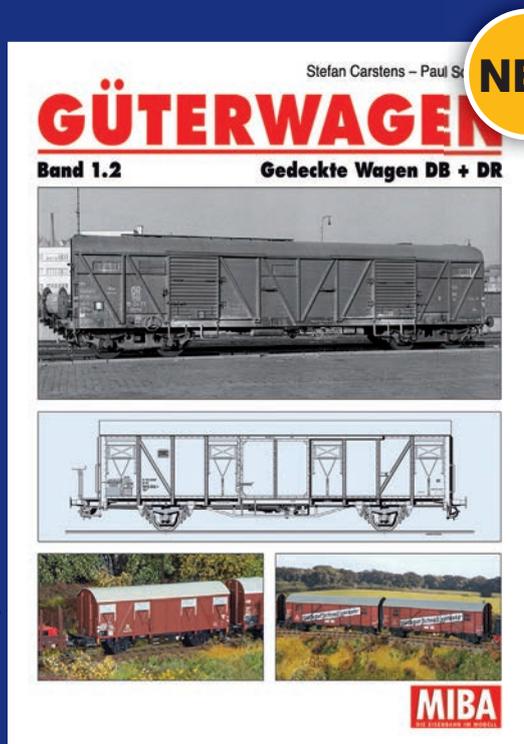


**Oben und links:**  
 Tristes Wetter und gepflegte,  
 aber leere Bahnsteige  
 verbreiteten an jenem  
 trüben Tag im März 1984  
 Endzeitstimmung.

# Güterwagen-Klassiker in Neuausgabe:

## Die gedeckten Wagen der DB und DR

Erscheint im Frühjahr 2019



NEU

In Band 1.2 des Standardwerks über Güterwagen stellen Stefan Carstens und Paul Scheller alle gedeckten Güterwagenbauarten vor, die die Eisenbahnen in den Besatzungszonen bzw. die DB und DR nach 1945 beschafft haben, sowie alle Wagen, die man bei beiden Bahnverwaltungen aus Vorkriegswagen umbaute, modernisierte und rekonstruierte. Gezeigt werden diese Bauarten anhand von über 130 Zeichnungen und annähernd 550 Fotos. Und auch der Modellbau kommt nicht zu kurz, vorgestellt werden mehr als 35 Modelle von Güterwagen der DB und DR, die namhafte Modellbauer umgebaut oder farblich nachbehandelt haben.

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

Best.-Nr. 15088145 | € 40,-



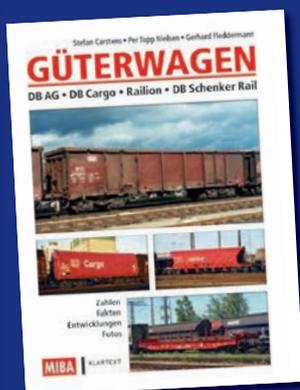
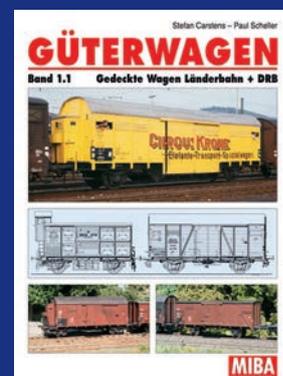
Ein sinnvolles und lange erwartetes „Update“,  
ich räume schon mal Platz im Bücherregal frei ...  
Herr Woditsch aus Rosengarten  
[www.vgbahn.de/testleser](http://www.vgbahn.de/testleser)

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

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

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

Best.-Nr. 15088144 | 45,-



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

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

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

Best.-Nr. 15088128 | nur € 49,95



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



# Schritt für Schritt

## zur digitalen Modellbahn



Herstellerunabhängig vermittelt das neue Schritt-für-Schritt-Buch Basisinformationen zur technischen Funktion der Modellbahn (Gleise, Strom, Bits, Bytes, Datenübertragung etc.). In den jeweiligen Kapiteln werden die einzelnen am (digitalen) Betrieb beteiligten Komponenten von Decodern über Melder bis hin zu Zentralen detailliert und leicht verständlich erläutert. Wesentlich für die Freude an der Modellbahn ist letztlich aber das Zusammenspiel der verschiedenen Baugruppen. Den Fragen, was wie kombiniert werden kann und welche Teile für welche Spiel- oder Betriebsidee sinnvoll und empfehlenswert sind, räumt das Buch breiten Raum ein. So kann jeder Modellbahner für sich entscheiden, wie, in welche Richtung und womit er seine Anlage auf- und ausbauen will.

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

Best.-Nr. 581902 | € 15,-

### Digital mit Märklin

Dieses Buch begleitet den Leser von der ersten Inbetriebnahme einer einfachen digitalen Startpackung bis hin zum Anschluss einer entstehenden Anlage an einen Computer. Am Beispiel von Komponenten der Firma Märklin beschreibt der bekannte Fachautor Thorsten Mumm, welche Möglichkeiten der Digitalbetrieb bietet.

120 Seiten, Format 24,0 x 27,0 cm,  
Softcover-Einband, mit 290 Fotos,  
Zeichnungen und Grafiken  
Best.-Nr. 581627 | € 15,-

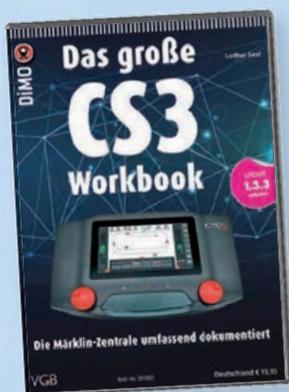


### Alles über die Märklin CS3

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

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

Als eBook-Download unter [www.vgbahn.de/ebook](http://www.vgbahn.de/ebook) » Best.-Nr. 591802-e • € 17,45



# Werner Heinrichs

Eisenbahnfreunde fotografieren Fahrzeuge und Anlagen entweder aus dokumentarischen Gründen oder weil sie mit einem gewissen künstlerischen Anspruch den ästhetischen Reiz von Eisenbahnen hervorheben wollen. Während die Dokumentarfotografie den Wiedererkennungswert des Fotomotivs in den Vordergrund stellt, will die künstlerische Fotografie zu einem neuen Blick auf das Sujet anregen, ohne der Identifikation des abgebildeten Gegenstandes besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Das zeigte sich schon Mitte des 19. Jahrhunderts in den großartigen Eisenbahngemälden von William Turner und Adolph von Menzel. Obwohl man in Turners Bild „Rain, Steam and Speed“ (1844) die Brücke identifizieren kann, über die der Zug gerade fährt, und Menzel sogar die Eisenbahnlinie im Titel benennt („Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn“, 1847), bleiben dem Betrachter doch alle weiteren Details verborgen. In der Kunstgeschichte lässt sich die Reihe künstlerischer Eisenbahnbilder seither bis in unsere Tage nachverfolgen. Fast allen Künstlern in dieser Tradition ist gemeinsam, dass sie in Form und Farbe eine Alternative zur reinen Dokumentation suchten. Dieser Tradition folgte sehr bald auch die Fotografie, weshalb es eine dokumentarische und eine künstlerisch-ästhetische Eisenbahnfotografie gibt. Damit soll keineswegs behauptet werden, dass ein dokumentarisches Foto nicht auch von ästhetischem Reiz sein kann. Ganz im Gegenteil muss hier hervorgehoben werden, dass es viele dokumentarische Eisenbahnfotos gibt, die auch in ihrer Gestaltung der Formen und ihrer Komposition von Farben von überzeugender Ästhetik sind. Mit dem Verweis auf die kunstgeschichtliche Entwicklung soll lediglich daran erinnert werden, dass es zwischen dokumentarischer und künstlerisch-ästhetischer Fotografie schon vom Ansatz her einen grundsätzlichen Unterschied gibt, ohne dass damit – und das



möchte ich besonders betonen – schon eine Wertung verbunden wäre. Es gibt großartige dokumentarische Eisenbahnfotos und ganz schlechte künstlerische – und umgekehrt.

Wer sich als Eisenbahnfreund in der Tradition ästhetischer Fotografie sieht, wird nicht selten eine gewisse Verfremdung des Motivs anstreben. Dazu stehen Mittel zur Verfügung wie ungewöhnliche Aufnahmepositionen, irritierende Perspektiven, Bewegungsunschärfe oder auch das Spiel mit Licht und Farben. Entscheidend ist allein, dass die Verfremdung zu einer neuen Sichtweise führt, weil sie dazu verleitet, das scheinbar Vertraute mit einer gewissen Unsicherheit zu betrachten. Das wiederum schärft den Blick und hilft dem Betrachter, im abgebildeten Gegenstand Dinge wiederzuentdecken, die ihm in der Gleichgültigkeit des Alltäglichen abhanden gekommen waren.

So sehr ich die dokumentarische Eisenbahnfotografie schätze, habe ich doch für mich entschieden, den anderen, den nicht-dokumentierenden Weg zu gehen. Aufgewachsen in einer Eisenbahnstadt, in der jede Form von Eisenbahn im Alltag gegenwärtig war, suche ich heute nach Motiven, die mir einen neuen Blick auf Lokomotiven, Wagen, Schienenwege und Anlagen ermöglichen. Dabei ist die Vorgehensweise zunächst mit der der dokumenta-

rischen Fotografie identisch. In beiden Genres startet man mit einer Idee für ein Motiv, studiert Fahrpläne, sucht mit Hilfe von GoogleMaps nach geeigneten Standorten, verfolgt Wetterbericht und Sonnenstand, um sich dann auf den Weg zu machen. Hier wie dort gilt, dass ungewöhnliche Fotos in der Regel auch ungewöhnliche Standorte erfordern. In der nicht-dokumentarischen Eisenbahnfotografie steht dann allerdings noch die Wahl der Mittel zur künstlerischen Gestaltung an. Das glückt nur selten direkt auf Anhieb, sondern macht häufig mehrere Versuche zu unterschiedlichen Lichtbedingungen oder verschiedenen Umgebungseinflüssen erforderlich. Die hier gezeigten Fotos entstanden in einem Zeitraum von etwa zwei Jahren. Ausgangspunkt war zunächst die Nachtfotografie, um das Licht vorüberfahrender Züge auf ungewohnte Weise nutzen zu können. Dann schwenkte das Interesse bald über auf die Absicht, im Foto die Bewegung des Zuges durch Bewegungsunschärfe sichtbar zu machen. Schließlich ist jede Eisenbahn in erster Linie darauf ausgerichtet zu fahren, also sollte dies auch in einem Foto erkennbar werden. Fast immer aber wähle ich eine ungewöhnliche Perspektive, um durch einen neuen Blick auf Eisenbahnen und Anlagen den mir seit meiner Kindheit vertrauten Anblick neu entdecken und wertschätzen zu lernen.

## AUS UNGEWÖHNLICHEN PERSPEKTIVEN

DB Regio-Doppelstockzug. Fotografiert man einen vorüberfahrenden Zug nachts mit einer Langzeitbelichtung, erkennt man auf dem Foto nur die Lichter des Zugs. Erst wenn der Blitz kurz vor Ende der Langzeitbelichtung ausgelöst wird, zeigt sich auch eine Ansicht des Zugs. Das Problem besteht allerdings darin, den richtigen Zeitpunkt zu erwischen.

Technische Bilddaten:

APS-C-Format, 18 mm, Blende 4,8/8 Sek., ISO 200, Blitz (Synchronisation auf den zweiten Verschlussvorhang), Stativ, Fernauslöser.



Zug aus der Froschperspektive. Um den Zug aus einer möglichst niedrigen Perspektive fotografieren zu können, wurde die Kamera auf ein Tischstativ geschraubt und dies im Gleisbett eingegraben. Um weder eine knackscharfe noch eine völlig verwischte Aufnahme zu erzielen, wurde mit 1/125 Sek. Belichtungszeit ein Mittelweg gewählt. Technische Bilddaten: APS-C-Format, 11 mm, Blende 11, 1/125 Sek., ISO 500, Tischstativ, Fernauslöser.



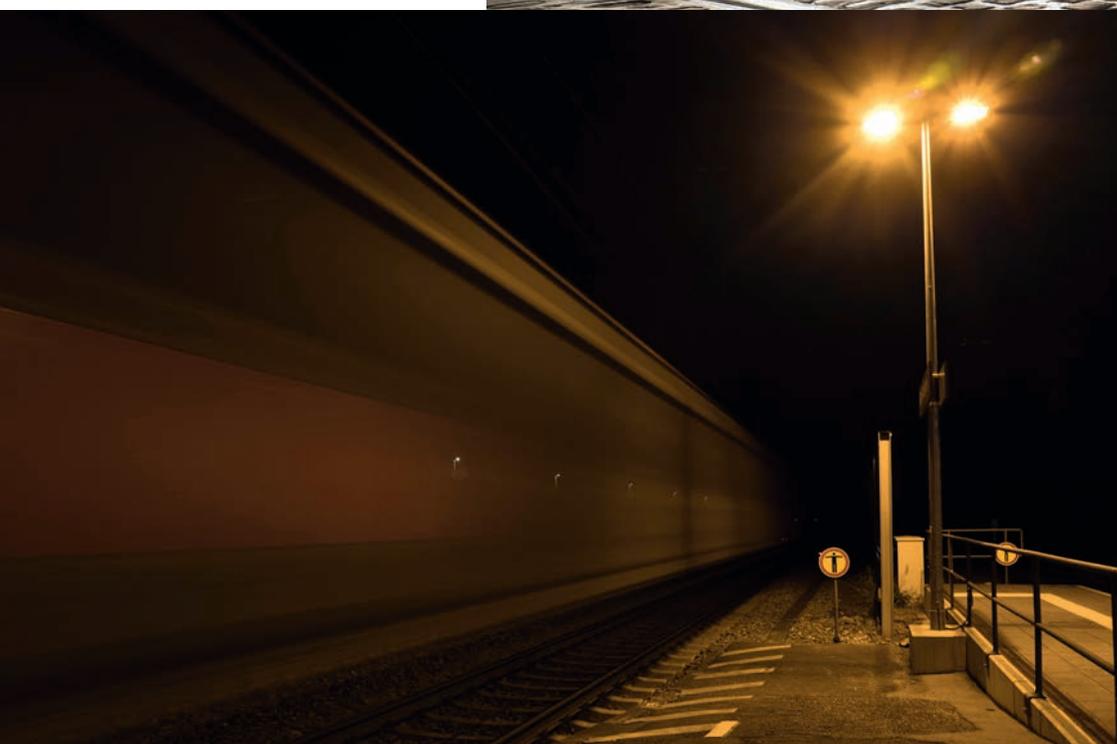
„Fern-Zug“. Hier wurde eine fast 1 km lange gerade Strecke mit Hilfe eines langen Teleobjektivs optisch verkürzt. Wie sehr dies aus dieser Perspektive gelungen ist, erkennt man am Abstand der Schwellen sowie an der Unschärfe des Zuges. Da das Foto an einem sehr warmen Tag entstand, hat das aufgeheizte Gleisbett ein so starkes Luftflimmern bewirkt, dass der Autofokus versagte und manuell fokussiert werden musste. Technische Bilddaten: APS-C-Format, 400 mm, Blende 16, 1/350 Sek., ISO 400.





Noch 50 Meter bis zum Puffer. Nur sehr langsam fahren die Züge in den Kopfbahnhof Norddeich-Mole ein, der das Netz der Deutschen Bahn mit den Fähren zu den ostfriesischen Inseln Norderney und Juist verbindet. Die Langzeitbelichtung hat während der ersten 15 Sekunden die letzten 50 Meter des ausrollenden Zugs festgehalten, weshalb die Stirnlichter kurze Lichtstreifen bilden, und während der letzten fünf Sekunden den stehenden Zug fotografiert, so dass die Zielanzeige (für die Rückfahrt) und die Umrisse des Führerhauses deutlich erkennbar sind. Technische Bilddaten: APS-C-Format, 16 mm, Blende 8, 20 Sek., ISO 800, ND64-Filter, Stativ, Fernauslöser

Freiburger Straßenbahn mit  
Martinstor. Die Situation war an dieser  
Stelle für den Fotografen besonders  
günstig, weil die Straßenbahn  
zunächst an einer Haltestelle stand  
und damit auf dem Foto noch sichtbar  
wurde, wenig später aber – mit zuneh-  
mender Geschwindigkeit – nur dank  
der Lichtstreifen noch zu ahnen ist.  
Technische Bilddaten: Vollformat,  
28 mm, Blende 5,6/6 Sek., ISO 100,  
Stativ.



Durchfahrender Güterzug – Hier kam  
nur das vorhandene Licht zum Einsatz,  
weshalb keinerlei Details erkennbar  
sind, lediglich eine Art Silhouette des  
fahrenden Güterzugs. Da niedrige und  
hohe Güterwagen abwechselten, sind  
auch Laternen auf der anderen Seite  
des Zugs im Bild zu sehen.  
Technische Bilddaten: Vollformat,  
28 mm, Blende 8/5 Sek., ISO 100,  
Stativ.



## 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

▶▶▶ **MONTAG: RUHETAG** ◀◀◀

**JETZT NEUER STANDORT IN DER RITTERSTRASSE**

Ritterstr. 29 • 50668 Köln • Tel.: 0221 / 37 999 008

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



/donnerbuechse.koeln



/donnerbuechsekoeln



**www.donnerbuechse.com**  
**info@donnerbuechse.com**

- ➔ **Neuware in: Z • N • TT • H0 • H0m • H0e • G**
- ➔ **Ihr TT Spezialist in NRW • Sondermodelle**
- ➔ **Elektrik • Decoder • Digitalzubehör**
- ➔ **Landschaftsbau-Artikel • Fertiggelände**
- ➔ **Modellbahn Print-Medien • DVD's**
- ➔ **Exklusiver Treue-Rabatt für Stammkunden**
- ➔ **Wöchentlich neue Aktionen im Onlineshop**



**Vogteistr. 18 50670 Köln Tel. 0221 - 12 16 54**

**3 Minuten  
Fußweg von**



**Hansaring**

**5 eigene Kundenparkplätze**

**Öffnungszeiten:**

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

# MODELLNEUHEITEN



## ROCO

V 180 der DR. H0, Formneuheit, Epoche IV. Modell der sechsachsigen Ausführung mit vielen angesetzten Details. Fünfpolmotor mit zwei Schwungmassen, Antrieb über Kardanwelle und Schnecken-/Stirnrad-Getriebe auf alle Achsen. Die beiden äußersten mit Haftreifen. Schweres Metallchassis, sehr gute Zugkraft. Handgriffe und Griffstangen aus Draht, Dachlüftergitter durchbrochen. Schön plastisch nachgebildete Drehgestelle mit Anbauteilen, dreidimensionale Kulisse im Motorraum. Führerstand 1 mit Figur. Frontschürzen können gegen geschlossene getauscht werden. Scheibenwischer und Windabweiser müssen vom Käufer selbst montiert werden. Erhältlich in Gleichstrom-Ausführung mit und ohne Sound, für Wechselstromer nur mit. UVP: 185 bzw. 270 Euro\*)



## PREISER

Bruchsteinmauer mit Toröffnungen. H0, Formneuheit. Drei unterschiedliche Tore, diverse Eck- und Verbindungsteile, alle x 5. Sehr gelungene Steinstruktur, durch Verzahnung lückenlos ansetzbar. Ergänzt das vorhandene Mauersortiment. UVP: 11 Euro



## PREISER

Figureset „Gartenpflege“. G, Formneuheit, ab Epoche IV. Zwei Frauen mit Giftsprühdose bzw. Gießkanne in gut modellierten Posen und ausreichend bemalt. UVP: 27 Euro



## MODELLBAHN UNION

Lagerhalle. N, Neuentwicklung, ab Epoche III. Bausatz aus lagersgeschnittenem Karton nach einem Vorbild am alten Stuttgarter Hauptbahnhof. Erhältlich in kurzer (14,2 cm) und langer (29,3 cm) Ausführung. UVP: 30 bzw. 40 Euro

## ESU

Diesellok V 60 der DB. H0, Formneuheit, Epoche IIIb. Fast völlig neu entwickeltes Modell, ausgestattet mit dem ebenfalls neuen LokSound5-Decoder für DCC mit Rail-ComPlus, Märklin-Motorola, Mfx und Selectrix. Geeignet für Wechsel- und Gleichstrom, lastabhängiger Rauchgenerator, schaltbare Kupplung, umfangreiche Sound-, Licht und Fahrfunktionen. Auch in Versionen der Epochen IV und VI erhältlich. UVP: 419 Euro



## MODELLBAUM-MANUFAKTUR GRÜNIG

Flatterulme. H0, Neuentwicklung, ohne Epoche. Handarbeitsmodell des aktuellen „Baums des Jahres“, mit sehr naturgetreuer Gestaltung von Rinde, Laubfarbe und Wuchsform. Filigran dargestelltes Astwerk und Zweige. Höhe 22 – 25 cm in H0, in TT ca. 17 cm und in N etwa 12. Gut verwendbar in Stadt und Land, da das robuste Vorbild gerne als Alleebaum gepflanzt wird.

Preis: 44,40 Euro H0, TT 36 Euro, N 30 Euro.  
[www.modellbaum-manufaktur.de](http://www.modellbaum-manufaktur.de)



## ROCO

Autotransportwagen Laes 543 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Mit acht Fiat 127 in vier Farben beladenes Modell, muss vom Käufer noch zugestüst werden. Schutzrost in der oberen Etage fein aus Metall geätzt. UVP: 150 Euro



**MÄRKLIN**

24 061 der DB. H0, Variante, Epoche IIIa. Märklins eher einfach gehaltene 24er mit Tender der BR 50 für Langläufe als Maschine der Lokversuchsanstalt Minden. Rauchsatz serienmäßig, Lokführer- und Heizerfigur beiliegend, Bedruckung lupenrein. UVP: 230 Euro



**ROCO**

Güterwagen Gbrs-v 245 der DB mit Schlusslaternen. H0, Variante, Epoche IV. Maßstäblich kleine LED-Leuchten, Stromversorgung über Batterien, daher auch bei Wechselstrombetrieb einsetzbar. Clever: Die Lampen werden durch einen Bewegungssensor an der Achse an- und ausgeschaltet. UVP: 42 Euro



**FLEISCHMANN**

Gedeckter Weinfasswagen, eingestellt bei der DB. H0, Variante, Epoche III. Sauber lackiertes und bedrucktes Modell eines Privatwagens einer Genfer Weinhandelsfirma. Türen beweglich, innen eingebaute Fässer, Anschriften authentisch. UVP: 36 Euro

**ROCO**

Reko-Personenwagen der DR. H0, Formneuheit, Epoche IV. Pack- und zweiachsiger Sitzwagen aus der insgesamt sieben Modelle umfassenden Serie (siehe auch Februar-Journal). Detailreiches Fahrwerk mit Bremsnachbildung, Inneneinrichtung. UVP: je 47 Euro





### MODELLBAHN UNION

DDR-Bahnübergang, N, Neuentwicklung, ab Epoche III. Set aus zwei LED-beleuchteten und lackierten Andreaskreuzen, einem Steuermodul von Tams sowie Betonplatten für die Straße. Gefertigt in Lasercut- bzw. 3-D-Drucktechnik. UVP: 40 Euro



Christoph Kutter, Redakteur

#### MEINE LIEBLINGSNEUHEIT

Keine Frage: Der Zusammenbau des Modells ist ein Geduldsspiel. Aber als einziges Vorkriegs-Motorrad auf dem Markt ist die ab 1935 gebaute R 12 für Epoche-II-Bahner wie mich wichtiger als jedes Auto. Schön wäre eine Zivilversion in Schwarz, zu der man natürlich auch Fahrer bräuchte.



#### PREISER

Motorrad BMW R 12. H0, Formneuheit, Epoche II. Bau-satz für drei Motorräder in beiger (Wehrmachts-)Färbung. Sehr filigrane Modelle mit wegen ihrer Winzigkeit teilweise nur schwer montierbaren Teilen. UVP: 15 Euro

### Modellbahn-Nachrichten

- ◆ Piko berichtet im Vorfeld der Spielwarenmesse alljährlich über das gerade abgelaufene Geschäftsjahr. Für das an Form- und anderen Neuheiten sehr reiche Jahr 2018 konnte Chef Dr. René Wilfer ein Plus von zwölf Prozent gegenüber dem Vorjahresumsatz verkünden. In Deutschland, dem mit 66 Prozent Umsatzanteil größten Markt, habe der Zuwachs zwar nur neun Prozent betragen, sei aber sechs Prozent über dem Plan gelegen. Den Exportumsatz habe Piko 21 Prozent besser abgeschlossen, so Wilfer.
- ◆ Grund zur Klage hatte dagegen Märklin – jedoch auf sehr hohem Niveau: Wegen Personallücken in der Produktion habe die Firma vor Weihnachten die besonders starke Nachfrage des Handels nicht befriedigen können, so Eigentümer Michael Sieber. Sowohl am Traditionsstandort Göppingen als auch im Zweigwerk Győr sei die Autoindustrie (Daimler bzw. Audi) ein übermächtiger Konkurrent um die Gunst der Fachkräfte. Märklin erwirtschaftete 2017 einen Umsatz von 108 Millionen Euro. Die Firma wachse und schreibe schwarze Zahlen, so Sieber.

### RocoLine-Gewinnspiel Träumen – planen – gewinnen

Wer bekommt das RocoLine-Gleismaterial für seine neue Traumanlage?

In der November-Ausgabe des Eisenbahn Journals haben wir Sie gebeten, uns den Entwurf Ihrer Traumanlagen einzusenden. Ihre Aufgabe war denkbar einfach: Wir gaben Ihnen das RocoLine-Gleismaterial vor, Sie haben basierend auf unserer RocoLine-Gleisliste Ihren Entwurf eingereicht. Wir bedanken uns recht herzlich für Ihre Teilnahme. Jetzt gilt es, den besten Entwurf zu prämiieren! Welcher Entwurf hat Ihnen am besten gefallen? Stimmen Sie ab, jeder Leser hat eine Stimme! Geben Sie der Anlage, die Ihnen am besten gefällt, einen Punkt: [www.vgbahn.de/traumanlage](http://www.vgbahn.de/traumanlage)

Text: Christoph Kutter • Fotos: ku (12), Modellbahn Union (2), Grüning

–Anzeige–



... wie im Original

Fernweh ...

Der Urlaub ruft!



Chillen und grillen, surfen und campen, reisen und baden – originelle Urlaubsszenen einfach und schnell gestalten!

Nicht nur in Spur H0, sondern auch in TT und N warten viele neue Figuren darauf, Ihre Anlage zu beleben.

Entdecken Sie die tollen Figuren-Neuheiten! Ab sofort bei Ihrem Fachhändler und auf [www.noch.de](http://www.noch.de)

Bereits im Fachhandel erhältlich!



HO 15561 Pinkelpause € 9,99



HO 15851 Sonnenbad € 11,99



HO 15876 Camping € 11,99



HO 15472 Reisegruppe € 9,99



HO 15593 Beim Grillen € 11,99



HO 15853 Surfer € 11,99



HO 15879 Pfadfinder € 12,99





Endstation für die Ellok. Gleich hinter dem linken Bildrand endet der Fahrdrabt. Wer von den Fahrgästen weiter will, muss in den wartenden Schienenbus umsteigen.

# Eine für vier

Üblicherweise sind private Modellbahnanlagen für einen Bediener ausgelegt. Nicht so diese, von *Helmut Brückner* gebaute. Hier teilen sich vier Personen Strecken und Bahnhöfe, was ein wirklichkeitsnahes Spielen ermöglicht

VON GERHARD PETER

Von Anfang an war es Helmut Brückners Absicht, eine Anlage zu erbauen, auf der man richtig schön „fahren“ kann. Der Spielwert stand bei seinem Anlagenentwurf ganz weit vorn. Als Grundidee sollten sich vier Personen mit der Anlage beschäftigen können. Dazu waren bereits im Planungsstadium vier „Betriebszentren“ (= Bahnhöfe) vorgesehen, die über in unmittelbarer Nähe befindliche Steuerpulte mit optimalem Sichtkontakt auf das Geschehen bedient werden können. Alle Weichen und Signale werden dabei von Hand geschaltet, eine Automatik gibt es nicht.

Die Abwicklung des Betriebs findet von einer Station zur anderen statt. Durch Zuruf wird die Bereitschaft des nächsten „Bahnhofsvorstehers“ zur Aufnahme eines Zuges erfragt. Bestätigt dieser, darf bis zum nächsten auf „Halt“ stehenden Haupt- oder Sperrsignal gefahren werden. Für die korrekte Schaltung des freigegebenen Bereichs hat der jeweilige „Bahnhofsvorsteher“ rechtzeitig zu sorgen. Ist er vom Betriebsablauf her nicht in der Lage, eine Zug- oder Rangierfahrt anzunehmen, sagt er dies und lässt seine entsprechenden Einfahrtsignale auf „Halt“ stehen. Auf diese Weise wird Hektik vermieden. Natürlich sind auch Durchgangsfahrten möglich, aber nur wenn sich alle betroffenen „Bahnhofschefs“ vorher abgesprochen



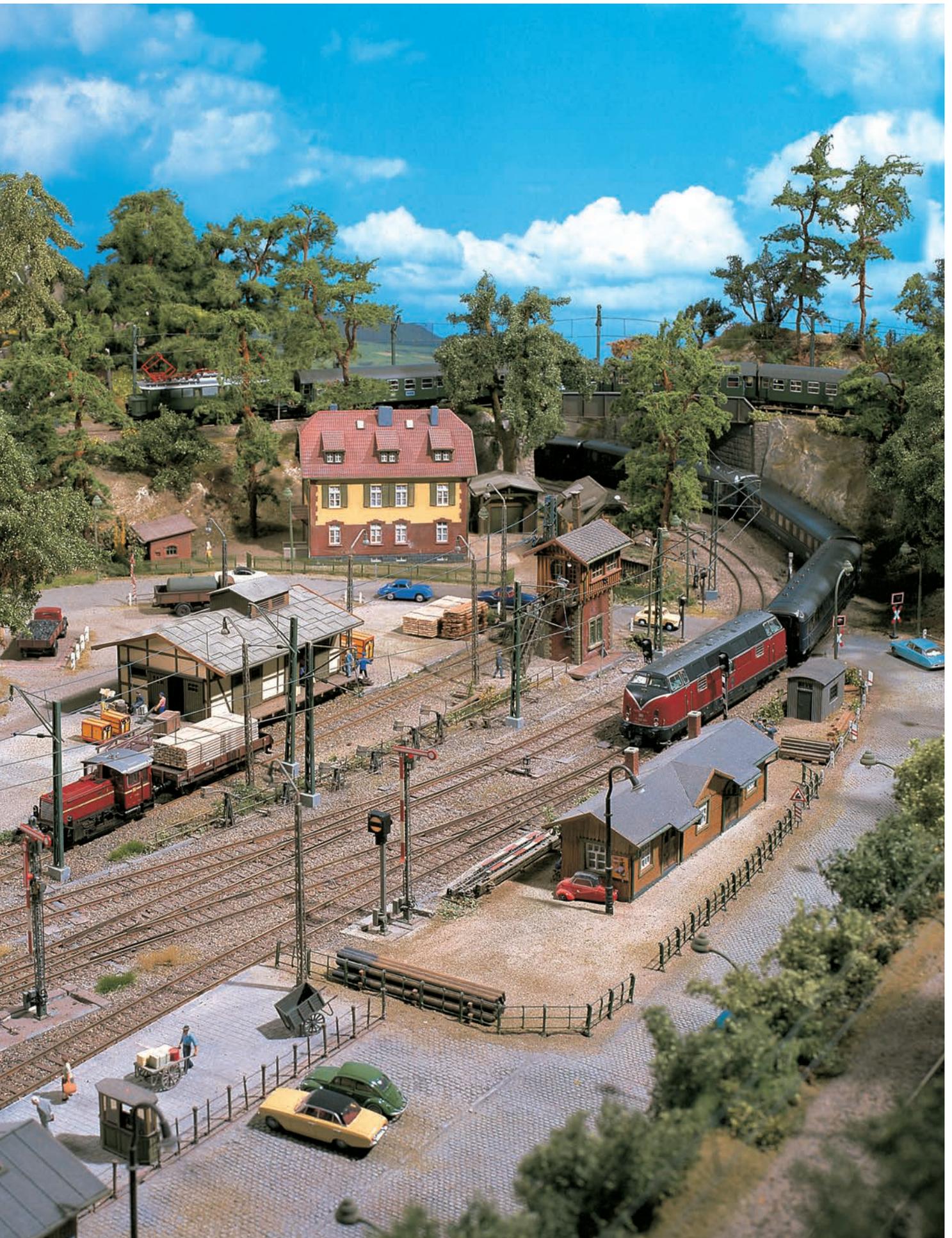
Remmighausen ist der größte Bahnhof der Anlage. Hier laufen gelegentlich sogar F-Züge durch. Die Regel sind aber kurze Garnituren wie der E 44-bespannte Personenzug oder der in Richtung Everswinkel fahrende Schienenbus. Von dort her kommt auch das Feldbahnzüglein, das unterhalb der Fachwerkhäuser rechts oben unterwegs ist.





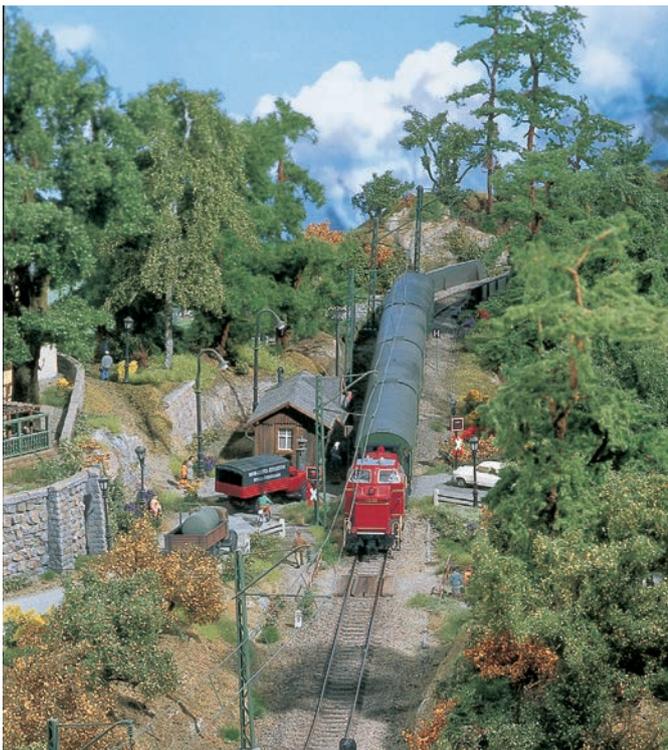


Everswinkel beeindruckt nicht nur durch seine schöne Gestaltung, sondern auch durch seine Waldkulisse. Sie besteht ausnahmslos aus selbstgebauten Bäumen.





Auch der kleine Endbahnhof Warenberg liegt idyllisch im Grünen. Eine Wagendrehscheibe schließt eine Fabrik ans Gleisnetz an. Linke Seite: Scheinbar an einer zweigleisigen Strecke liegt Remmighausen. V 200.1 und E 44 sind jedoch auf verschiedenen Trassen unterwegs. Unten: Der kleine Haltepunkt im Wald oberhalb von Remmighausen wird nur selten bedient.

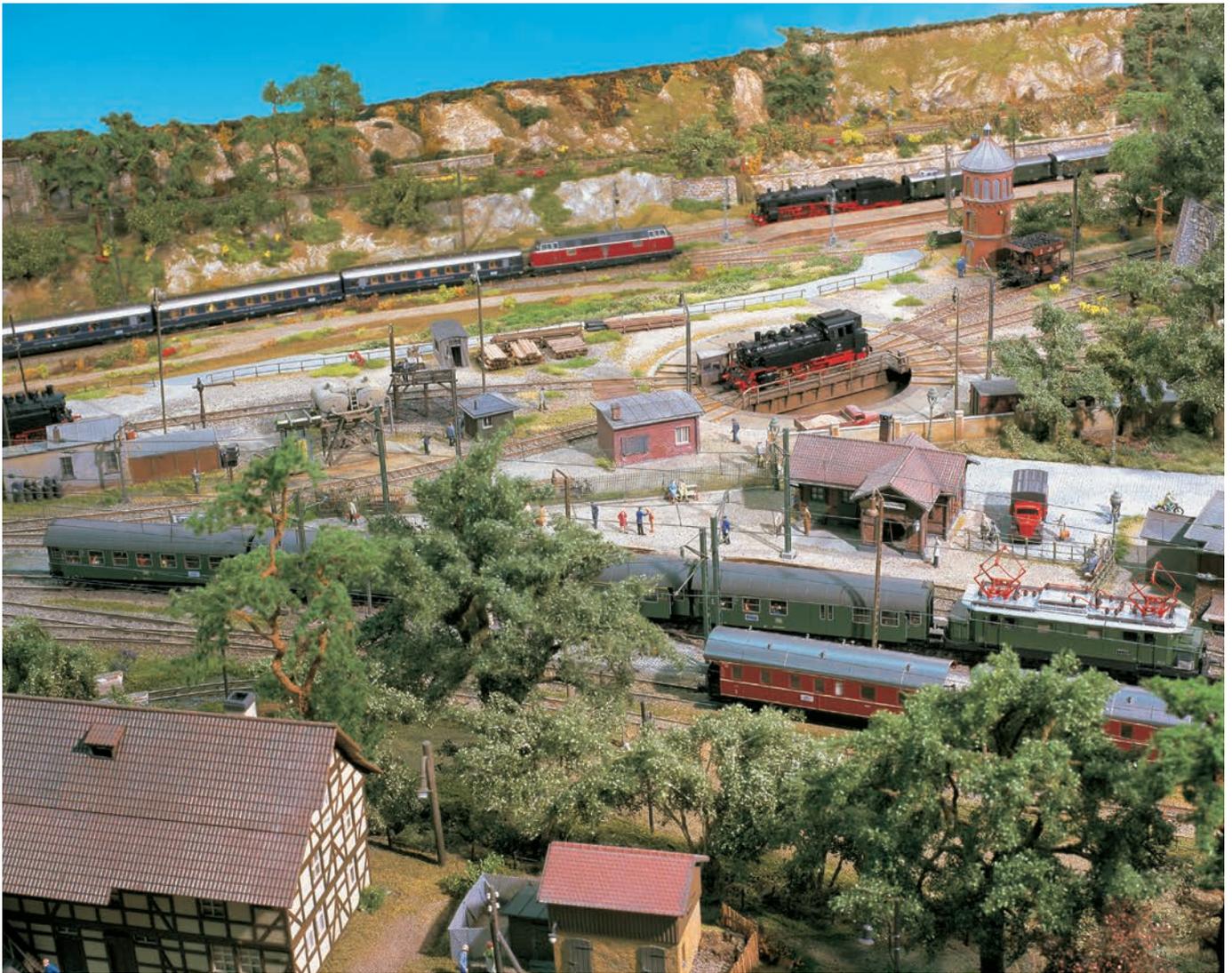


haben. Jeder von ihnen steuert darüber hinaus ein oder zwei Triebfahrzeuge. Eisenbahnspielen auf dieser Anlage ist also alles andere als eine Beschäftigung für einsame Kellerkinder, sondern setzt viel Kommunikation voraus. Anlässlich solcher „Modellbahn-Nächte“ gab es bei Helmut Brückner erst eine kulinarische Grundversorgung, dann haben er und seine Freunde, natürlich ausreichend mit „flüssigen Betriebsmitteln“ versehen, oft bis zum Morgen gespielt.

### FREIE SICHT AUFS SIGNAL

Eminent wichtig bei dieser Betriebsform ist die Beachtung der Signalstellungen, speziell die der Einfahrsignale „fremder“ Bahnhöfe. Damit alle Mitspieler ausreichende Sicht auf die wichtigsten Signale haben, wurden die Hauptsignale so aufgestellt, dass sie von möglichst vielen Mitspielern gesehen werden können. Dazu mussten beim Bau oft das Gelände und seine Bebauung angepasst werden. Wo auch dies nichts half, wurde zumindest das Vorsignal so platziert, dass es anstelle des Hauptsignals zu sehen ist.

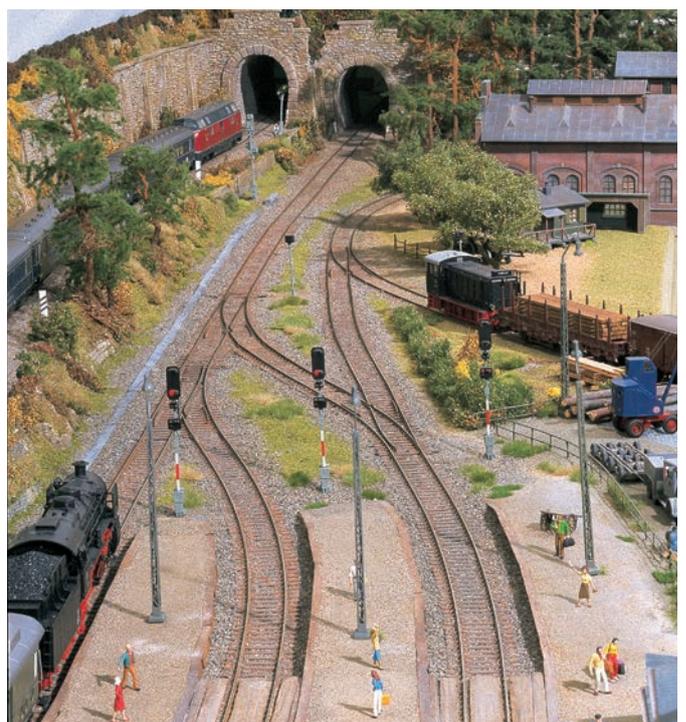
Als Modelle gewählt wurden die Formsignale von Viessmann und Lichtsignale der Bauform 1951 von Weinert. Letztere dienen auch zur zeitlichen Eingrenzung der Anlage. Sämtliche Bahnhöfe sind mit Einfahr-, Einfahrvor- und Ausfahrtsignalen ausgestattet, an der Hauptstrecke finden sich auch Ausfahrsvorsignale. Blocksignale zur Unterteilung der freien Strecke fehlen, da die Abstände der Bahnhöfe untereinander diese nicht sinnvoll zulassen.



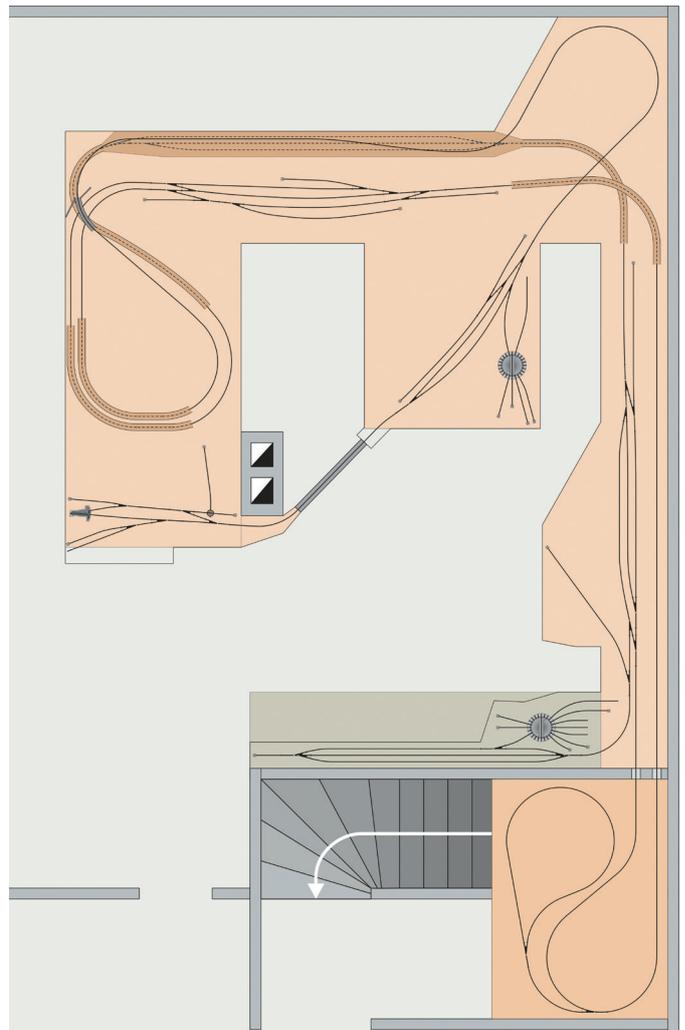
Die Lokstation von Everswinkel ist nur für kurze Tenderloks wie die Baureihe 64 ausgelegt. Im Hintergrund die Hauptstrecke. Rechte Seite: Die zusammengeschusterten Hochbauten von Warenberg erinnern noch an die ursprüngliche Ausführung als Schmalspurstrecke. Unten: Die rechte Ausfahrt von Langenthal. Beide Tunnel sind verdeckt durch eine 180-Grad-Schleife verbunden.

Die vier Bahnhöfe der Anlage sind alle unterschiedlich aufgebaut und haben verschiedene Aufgaben. Größter ist „Remmighausen“, wo zwei eingleisige Strecken ineinander münden. Die eine ist die Durchgangsstrecke, die über die ganze Anlage läuft und dabei die Station „Langenthal“ sowie den Schattenbahnhof bedient. Die andere führt als Stichstrecke zu den Bahnhöfen „Everswinkel“ und „Warenberg“. Neben Personenverkehr findet in Remmighausen auch Güterumschlag statt, wofür der Bahnhof mit zwei Lagerschuppen ausgestattet ist. Neben den Durchgangsbahnsteigen findet sich auf der dem Empfangsgebäude abgewandten Seite ein Stumpfgleis, auf dem die Triebwagen und Wendezüge der Stichstrecke enden. Ein eigenes Wartehäuschen sowie eine Toilette bieten den Reisenden auf dieser Seite Komfort, ohne dass sie die Gleise zum Hauptbau überqueren müssen.

Wie die Strecke zwischen Remmighausen und Everswinkel sind auch beide Bahnhöfe elektrifiziert. Zwar sind die Gleisanlagen von Everswinkel mit zwei Durchgangsgleisen deutlich weniger umfangreich als die von Remmighausen, doch gehört zu diesem Bahnhof auch noch eine Lokstation mit 16-Meter-Drehscheibe, kleiner Bekohlungsanlage und Dieseltankstelle. Außerdem endet hier eine 60-cm-spurige Feldbahn, deren Strecke in einem Rundkurs von einem Steinbruch zu einer Verladestelle am Stumpfgleis 3 des Bahnhofs Everswinkel verläuft. Dort wird mittels eines Portalkrans der Inhalt der Loren auf Regelpurwagen umgeladen.







Der Anlagenplan einmal mit Landschaft und einmal ohne. Gut zu erkennen ist die gute Zugänglichkeit aller Bereiche. Die Anlage befindet sich im Obergeschoß eines Hauses, so dass bauliche Gegebenheiten wie Kamin, Aufgangstreppe und Dachschrägen zu berücksichtigen waren.

Auch der Bahnhof Langenthal ist mit einer Lokbehandlung ausgestattet, doch ist diese deutlich umfangreicher. Außer einer Drehscheibe finden sich hier vier Schuppenstände sowie weitere Abstellgleise. Außerdem gehört zu diesem auf der schmalen Langseite der Anlage gelegenen Bahnhof ein dreigleisiger Abstellbahnhof, in dem Züge enden oder wenden können. Viel zu tun für den Betreiber auch hier!

### KLEINER SCHATTENBAHNHOF

Langenthal kann von Remmighausen beidseitig angefahren werden. Allerdings führt die von links kommende Strecke zunächst durch den kleinen dreigleisigen Schattenbahnhof. Dessen mittleres Gleis ist als reines Durchfahrgleis ausgelegt, während die beiden äußeren Gleise in beiden Fahrtrichtungen nutzbar sind. Welches Gleis in welcher Fahrtrichtung gerade besetzt ist, erkennt man an roten LEDs, die stromlos geschaltete Abschnitte auf dem Gleisbildstellpult markieren.

Eine ganze Nummer kleiner als die übrigen Bahnhöfe der Anlage ist Warenberg, die Endstation der Nebenstrecke. Gedachterweise war die kurze Strecke von Everswinkel herüber ursprünglich eine 75-cm-Schmalspurbahn, die später umgespurt wurde. Entsprechend bescheiden sind die Gleisanlagen und das „Empfangsgebäude“ ist seit jeher nur eine Ansammlung von Behelfsbauten. Die letzte Weiche musste aus Platzmangel sogar durch eine Segmentdrehscheibe ersetzt werden. Eine Besonderheit dieses Bahn-

hofs ist allerdings die Waggondrehscheibe, die das Ladegleis eines Industriebetriebs rechtwinklig an das Gleisnetz anschließt. Auch sie war ursprünglich mit Schmalspurgleisen ausgestattet. Erreichbar ist Warenberg nur mit Dieselfahrzeugen, da der Fahrdrabt in Everswinkel endet. Reisende müssen entweder umsteigen oder auf einen von Remmighausen durchlaufenden Schienenbus warten.

Beim rollenden Material war es wichtig, eine sinnvolle Auswahl der eingesetzten Fahrzeuge zu treffen. Auch die an der Wirklichkeit orientierten Betriebsabläufe verlangten nach einem passenden Lok- und Wagenpark. Deswegen war es unumgänglich, kurze Fahrzeuge einzusetzen. Einheits-Schleppenderloks und D-Zug-Wagen der Nachkriegsbauarten fielen genauso durchs Raster wie lange Triebwagen und Güterwagen-Monster.

Optimal sind für eine Anlage wie diese kurze Tenderlokomotiven, zwei- und dreiachsige Diesel- und Elloks sowie kurze Drehgestell-Vierachser wie die E 44 oder die V 80. Bei den Personenwagen ist zwei- und dreiachsigen Typen eindeutig der Vorzug zu geben. Bei Güterwagen sollte man sich auf zweiachsige Modelle beschränken. Nur ausnahmsweise sollten die eingesetzten Fahrzeuge die 20-cm-Grenze überschreiten.

Wie der Betrieb der Anlage zeigt, garantieren Loks mit Sounddecoder einen deutlich höheren Spaßfaktor. Gerade im nicht-automatisierten Betrieb stellt die Möglichkeit, sich mittels einer Signalpfeife bemerkbar zu machen, eine nicht zu unterschätzende Bereicherung dar. Auch ferngesteuertes Entkuppeln hat einen sehr hohen Reiz. □

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

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

Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin  
**MODELLBAHN UMSCHAU**  
**BahnWelt TV**  
 Im Internet auf [www.bahnwelt.tv](http://www.bahnwelt.tv)  
 Und mit App für Fire TV, Apple TV, Android TV und Chromecast auch am TV-Gerät

**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

**Z-fm** Spur Z feiner Modellbau  
 - Lasercut Gebäude und Zubehör  
 - Lokverfeinerung  
 - Vorbild Selbstbauleis  
 Decoder von **VELMO**  
 www.z-fm.de

**30 Jahre ASOA**  
 www.asoa.de

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

Gebäudemodelle, Dioramen, Anlagenbau, Zubehör  
 Pl. 95-100 Zgner 1 P.O. BOX 41 tel./fax 004942 716 81 60  
 Kirche Pinnow H0/02/01  
**NEU 2018**  
 Dorfkirche Rappshagen H0/02/02  
 www.stangelp.de

**Lokschuppen Hagen-Haspe**  
**Exclusive Modelleisenbahnen**  
 und mehr .... vieles mehr  
**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

**Mähdscherer E 512 „Flickwerk“**  
 Bausatz oder Fertigmodell  
**DE 01187 Dresden Würzburger Str.81**  
 www.mbs-dd.com  
 Tel: 0351 27979215  
**modellbahn-schildhauer**

**www.Beckert-Modellbau.de**  
 Geberggrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46  
 eMail: becker-modellbau@t-online.de  
**Ätzschilder**  
 Nach Wunsch in allen Spurweiten!  
 Farblich bereits fertig  
 Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)  
**BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV**

**mazero**®  
 Rollenprüfstände ohne Kugellager  
 Tel.: 0176/70849199  
 Kirchgasse 1  
 73113 Ottenbach  
 info@mazero.de  
**www.mazero.de**

**Spielwarenfachgeschäft WERST**  
**www.werst.de • e-mail: werst@werst.de**  
 Schillerstr. 3 • 67071 Ludwigshafen-Oggersheim  
 Tel.: 0621/682474 • Fax: 0621/684615  
**Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi**  
 Auf über 600 qm präsentieren wir Ihnen eine riesige Auswahl von Modellbahnen, Modellautos, Plastikmodellbau und Autorennbahnen zu günstigen Preisen.  
 Digitalservice und Reparaturen • Weltweiter Versand

**Der Schienenreiniger**  
**Für kontaktfreudige Schienen**  
**www.schienenreiniger.de** Baptist-Hoffmann-Str. 19 • 97688 Bad Kissingen  
 info@schienenreiniger.de Tel.: 0971/66345 • Fax: 0971/7853196

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

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

**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  
 Die Mini-Messe mit der Maxi-Auswahl ganzjährig ohne Eintritt  
 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.**



DIORAMENKÖNIG II – FOLGE 9

# Normal plus schmal

Für seinen Beitrag zum Wettbewerb „Dioramenkönig II“ hat sich *Roland Knecht* vom Sortiment unseres Partners Auhagen inspirieren lassen: Auf dem Gelände neben der in der Ausschreibung geforderten Brücke hat er eine kleine Feldbahnwerkstatt untergebracht

FOTOS: ANDREAS STIRL • TEXT: ROLAND KNECHT



Die Eisenbahnbrücke wurde aus mehreren Bausätzen zusammengestellt. Vor allem der Bau des zum Schutz vor Hochwasserschäden verbreiterten Pfeilers im Flussbett (unten) war aufwändig.

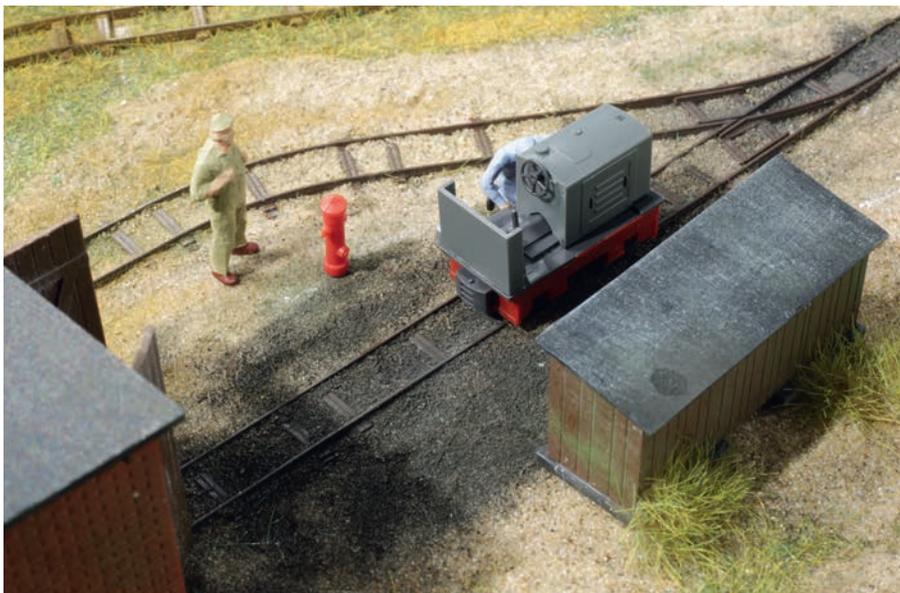


**D**as Motiv meines Beitrags zum zweiten Dioramenkönig-Wettbewerb von EJ und Auhagen ist ziemlich einfach: Eine Bahnstrecke überquert einen kleinen Flusslauf im Vorgebirge, der im Frühsommer bereits zu einem Rinnsal geschrumpft ist. Als Vorbild hatte ich die Ammer bei Oberammergau vor Augen. Neben Fluss und Bahn liegt ein Holzlagerplatz des örtlichen Sägewerks, das gedanklich auf der anderen Seite der Brücke angesiedelt ist. Außerdem befindet sich hier auch der Unterstand für die Lok der werkeigenen Feldbahn.

Die Eisenbahnbrücke wurde aus den Auhagen-Bausätzen „Blechträgerbrücke“ (11441), „Straßenbrücke“ (41589) und „Brückenpfeiler“ (48657) zusammenge-



Vor dem solide gebauten Lokschuppen wird gerade die Feldbahnlok gewartet.



Die Auhagen-Feldbahn-Modelle in H0f sind zwar nicht betriebsfähig, zeichnen sich aber durch eine detailreiche Gestaltung aus.

Die überdachte Konstruktion dient im Winter dazu, Holz trocken und luftig zu lagern. Im Sommer trocknet das Holz offenbar in der Sonne besser, so dass dort ein Anhänger untergestellt werden kann.



stellt. Weil der eine Pfeiler der Eisenbahnbrücke im Flussbett steht und damit während der Schneeschmelze von Hochwasser bedroht ist, habe ich ihn im unteren Bereich vergrößert und massiver gestaltet. Dazu habe ich einen der Auhagen-Pfeiler in der Mitte senkrecht durchtrennt. Aus überschüssigen Mauerteilen der Blechträgerbrücke entstand ein neues Mittelstück. Um auch die Widerlager der Straßenbrücke nach unten verlängern zu können, reichte leider das Material nicht. Weil es keine Bauplatten mit passender Mauerstruktur gab, habe ich die Hälfte eines Brückenpfeilers mit einem Föhn erwärmt und zwischen zwei Holzbrettchen flachgepresst. Verändert wurde auch das Gelände: Weil das der Straßen- nicht zur Bahnbrücke passte, wurde hier ein Gelände aus einem anderen Bausatz verwendet.

Deutlich weniger Aufwand musste ich mit der Feldbahn treiben. Die Auhagen-Bausätze „Feldbahnset“, „Flach-“ und „Stirnwandlore“, „Drehschemelloren“ und „Feldbahnlokschuppen“ (41700, -03, -04, -07 und -08) wurden lediglich zusammengeklebt und mit Aqua-Color-Farben von Revell sowie Pulverfarben von Noch bearbeitet, um ihnen den Plastikglanz zu nehmen. Ebenso bin ich bei der Ausstattung des Holzplatzes („Holzhandlung“ 11353 sowie „Stammholz“ 42553) vorgegangen.

Zur Landschaftsgestaltung verwendet wurde Begrünungsmaterial von Noch und Heki. Den Sand für die Wege und die größeren Steine für den Rand des Flussbetts habe ich aus Sandkisten-Sand vom Baumarkt ausgesiebt. Ergänzt wurden sie um „Hegaufelsen“ und „Wettersteingeröll“ von Noch. Auch diese Partien des Dioramas wurden mit Pulver- und anderen Farben nachbehandelt. □



Das Diorama als Ganzes. Seine Größe von 66,5 mal 33 Zentimetern war vorgegeben, ebenso die Verwendung von Auhagen-Bausätzen sowie der Einbau von Gleisen und einer Brücke.

Aus dem Wettbewerb „Dioramenkönig II“ veröffentlicht wurden bisher:

- 1) „So baut der neue König“ von Andreas Galgon in EJ 11/2017
- 2) „Damals in Spandau“ von Sven Dockhorn in EJ 12/2017
- 3) „Verfall und Fortschritt“ von Sven Schneider in EJ 1/2018
- 4) „Erinnerungsstück“ von Günter Ordon in EJ 3/2018
- 5) „Es war einmal ein Bahnhof ...“ von Wietse Hermanns in EJ 5/2018
- 6) „Schaumsturz“ von Friedel Helmich in EJ 7/2018
- 7) „Pars pro Toto“ von Ingolf Willimsky in EJ 9/2018
- 8) „Königs Haltepunkt“ von Klaus Fischer in EJ 11/2018

# Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by vedes

## 02763 Zittau

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

## 44747 Bochum

Spielzeug-Paradies  
Wagner oHG  
Dr.-Ruer-Platz 6  
Tel.: 0234/902820

## 72250 Freudenstadt

Spiel + Freizeit  
Wagner  
Martin-Luther-Str. 7  
Tel.: 07441/1814

## 85591 Vaterstetten

Die Spielzeugkiste  
Inh. Michael Golombek  
Wendelsteinstr. 3  
Tel.: 08106/9978917

## Europa

## 21614 Buxtehude

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

## 45665 Recklinghausen

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

## 73033 Göppingen

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

## 86199 Augsburg

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

## AT-1010 Wien

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

## 22043 Hamburg

Dluzak GmbH  
Rodigallee 303  
Tel.: 040/6532244

## 48145 Münster

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

## 73108 Gammelshausen

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

## 86368 Gersthofen

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

## AT-6020 Innsbruck

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

## 24534 Neumünster

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

## 53721 Siegburg

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

## 73728 Esslingen

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

## 86633 Neuburg

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

## FL-9490 Vaduz

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

## 25348 Glückstadt

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

## 54290 Trier

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

## 74613 Öhringen

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

## 86720 Nördlingen

Spielwaren Möhnle  
Schrannenstr. 7  
Tel.: 09081/4228

## NL-1171 DB Badhoevedorp

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

## 28865 Lilienthal

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

## 59909 Bestwig

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

## 74821 Mosbach

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

## 87616 Marktobendorf

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

## NL-2761 GD Zevenhuizen

Zevenspoor  
Noordelijke Dwarsweg 94a  
Tel.: 0031/654266993

## 32760 Detmold

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

## 60385 Frankfurt

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

## 76275 Ettlingen

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

## 88085 Langenargen

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

## NL-8261 HM Kampen

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

## 33332 Gütersloh

Modellbahnladen  
Fortenbacher  
Kampstr. 23  
Tel.: 05241/26330

## 63920 Großheubach

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

## 78247 Hilzingen

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

## 90587 Siegelsdorf

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

## BE-3053 Oud-Heverlee

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

## 34466 Wolfhagen

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

## 67146 Deidesheim

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

## 83395 Freilassing

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

## 91522 Ansbach

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

## 42289 Wuppertal

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

## 71638 Ludwigsburg

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

## 85221 Dachau

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

## 93133 Burglengenfeld

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

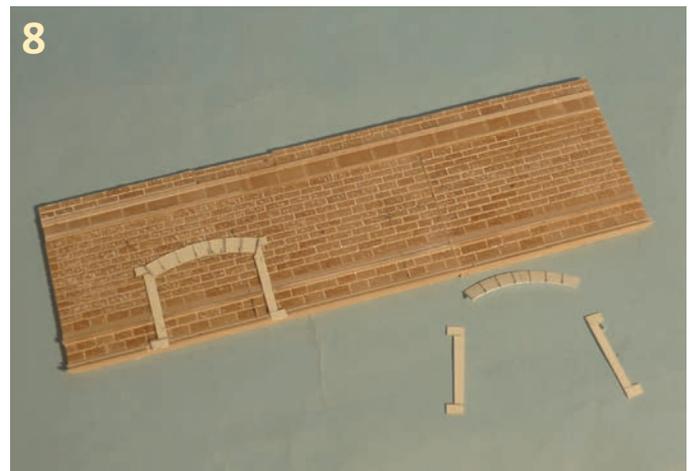


# Von wo die Güter reisten



Früher besaß auch der kleinste Bahnhof Einrichtungen für den Güterverkehr. Tagsüber herrschte dort oft viel Hin und Her von Karren, Fuhrwerken und Kraftfahrzeugen. Modellbahner sollten dieses Motiv aus der „großen Zeit der Eisenbahn“ auf ihren Anlagen nicht vergessen





**B**eim Einrichten des Güterbereichs an einem Modell-Bahnhof ist Augenmaß wichtig. Weder sollte er zu groß sein noch zu klein, zudem angepasst an den Bedarf des örtlichen Gewerbes. So macht es in der Regel keinen Sinn, einem stattlichen Empfangsgebäude ein winziges Güterareal zuzuordnen – es sei denn, der Bahnhof hätte auch repräsentativen Zwecken gedient, beispielsweise in einem Kur- oder Ferienort. Dann aber sollte man diese Eigenschaft entweder durch eine geeignete Auswahl an Gebäudemodellen oder zumindest durch einen passenden Ortsnamen hervorheben, beispielsweise den veredelnden Zusatz „Bad ...“.

Andersherum ist es durchaus möglich, einen großen Güterbereich mit einem kleinen Stationsgebäude zu verbinden. Vor allem auf dem Land waren lange Ladestraßen üblich, wo sich zur Erntezeit die Bauernwagen stauten, um Kartoffeln, Gemüse, Getreide oder Rüben direkt in die Wagen zu verladen. Umgekehrt holten Bauern und Handwerker Lieferungen von Maschinen, Düngemitteln, chemischen Produkten oder Saatgut direkt an der Rampe ab. Spätestens seit den 60er-Jahren entstanden an vielen Landbahnhöfen große Lagerhäu-

ser landwirtschaftlicher Genossenschaften, neben denen das Stationsgebäude oft zwerghaft wirkte.

Ein wichtiger Faktor bei der Bemessung eines Güterbereichs ist natürlich auch die örtliche Industrie und ihr Bedarf – sofern sie überhaupt vorhanden ist. An Letzterem wiederum orientierte sich die Ausstattung eines Bahnhofs mit Verladeeinrichtungen. Fiel nur roll-, trag- und schüttbare Fracht an, sparte sich die Bahn auch nur den kleinsten Kran. Die Muskeln der Ladearbeiter, unterstützt von Sack- und Schubkarren, mussten reichen. Erst wenn Art und Anzahl der an einem Bahnhof verladenen Güter es rechtfertigten, wurde investiert.

### FÜR DIE GÄSTE SCHICKER

Mein Bahnhof „Katelhausen“, angesiedelt im Elsass der 30er-Jahre, ist eher einer der bescheidenen Sorte. Er ist von einem ländlichen Umfeld geprägt, das aber schon seit Jahrzehnten auch vom Fremdenverkehr lebt. Entsprechend ist das Stationsgebäude eine Nummer repräsentativer, als es ohne Gäste der Fall gewesen wäre. Grund für diese Auslegung ist natürlich, dass das Falter-Modell des elsässischen Bahnhofs Vol-

gelsheim nun mal so ist, wie es ist, und ich auf den einzigen Bahnhof nach heimischem Vorbild keinesfalls verzichten wollte.

Die Einrichtungen für den Güterverkehr in Katelhausen sind auf die ländliche Umgebung zugeschnitten. Wichtigstes Element dabei ist der Güterschuppen, solide gemauert und im Baustil dem Hauptgebäude angepasst. Er wird durch ein eigenes Ladegleis bedient, das neben dem Empfangsgebäude endet. Direkt an den Güterschuppen angeschlossen ist die Seitenrampe, deren Auffahrt zur Bahnhofstraße führt. Ein handbetriebener Drehkran, ein Lademaß und eine Gleiswaage komplettieren das Ensemble.

Umgeschlagen werden in Katelhausen vornehmlich die Produkte der regionalen Land- und Forstwirtschaft. Vor allem sind das Obst und Gemüse, aber auch Vieh und Holz aus den umgebenden Wäldern. Regelmäßig zu transportieren sind ferner große Korbflaschen mit Schnaps aus der lokalen Brennerei.

Als der Güterbereich von Katelhausen entstand, waren das Dorf und das Empfangsgebäude schon fertig und in die Anlage eingebaut (Bild 1). Deswegen und weil sonst nur noch schwer an sie heranzukom-



14



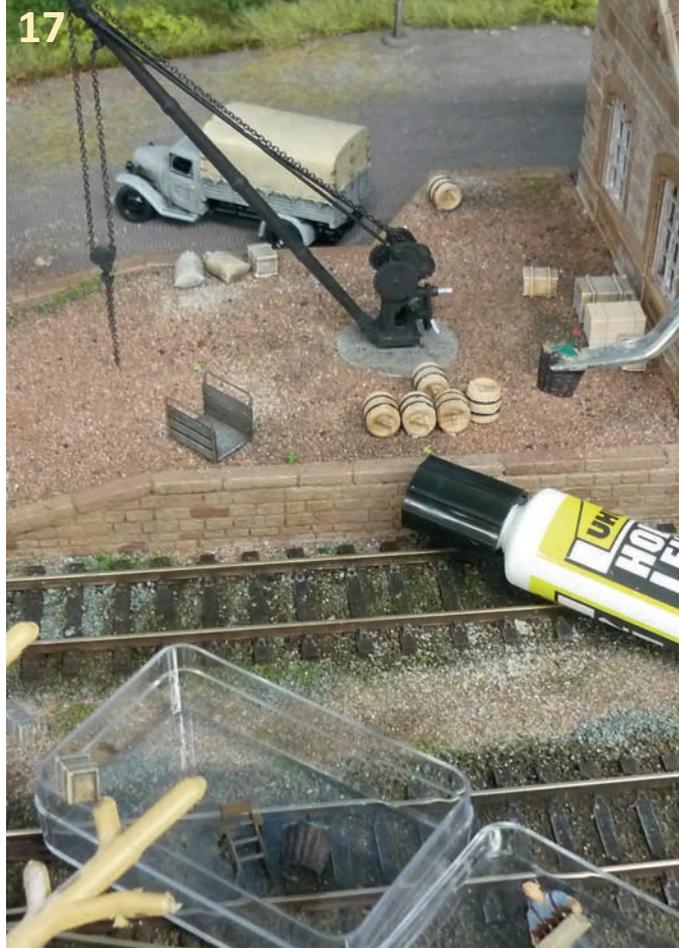
15



16



17



18



19



20





Durch die richtige Auswahl der Figuren werden kleine Szenen erzählt: Ein Arbeiter winkt den Lastwagenfahrer ein, ein anderer stellt Flaschen und ein Bierfass bereit, der dritte prüft die Aufschriften eines Pakets.

Unten: Gekonnte Farb- und Schmutzgestaltung trägt wesentlich zur Wirkung eines Motivs bei.



men gewesen wäre, habe ich zunächst die Bahnhofstraße angelegt.

Sie besteht aus Kunststoff-Pflasterplatten von Auhagen (52409), die sich dank ihrer exakt passenden Übergänge fugenlos aneinanderfügen lassen (Bild 2). Damit die Platten schnell und fest auf dem Untergrund haften, wurde ein Kunststoff-Kontaktkleber verwendet, der rasch anzieht (Bild 3). So konnte ich sehr schnell an die farbliche Bearbeitung der Straßenoberfläche gehen. Sie bestand aus einem ersten Anstrich mit Lasurfarbe und einer Nachbearbeitung mit dem etwas wärmer wirkenden Farbton

G 203 („Terre d'ombre“) von Prince August/Vallejo (Bilder 4 und 5).

Wenn man ein Gebäude auf der Anlage verbauen möchte, hat man es idealerweise schon vorher fertig und muss dann nur noch die Standfläche markieren, bevor die Umgebung gestaltet wird. Dies war hier nicht der Fall, da die Firma Faller es leider versäumt hat, den Bahnhofsbausatz Volgelsheim mit dem dazugehörigen Schuppen zu komplettieren. Ich habe ihn deshalb, nachdem die Straße dahinter fertig war, im Eigenbau direkt auf der Anlage errichtet (Bild 6).

Die dazu nötigen Wandelemente konnte ich (teilweise in mehrfacher Ausführung) über den Faller-Ersatzteilservice besorgen. Sie wurden mit einem Fräser mehrfach zerschnitten und zu neuen Stirnwänden nach dem Vorbild des Volgelsheimer Güterschuppens zusammengesetzt (Bild 7). Auch die Seitenwände entstanden aus mehreren Exemplaren eines Bahnhofswandteils. Sie bekamen Türleibungen aus dünnem Kunststoff aufgeklebt (Bild 8).

Dies machte es möglich, die Schiebetüren geschlossen darzustellen, was ihren Bau vereinfacht hat. Beide entstanden aus Holzplatten von Northeastern und Metallprofilen von Evergreen als Schienen. Als Rollen habe ich überzählige Reisezugwagen-Lüfter verwendet (Bild 9). Gedeckt wurde der Bau mit Platten von Auhagen (52226). Mangels Platz ist der Katelhausener Güterschuppen vier Zentimeter kürzer, als es sein Original in H0 wäre, auch die anschließende Rampe ist geschrumpft.

Diese besteht aus einem Hartschaumkern, der mit Mauerteilen vom Bau des Güterschuppens verkleidet wurde. Die Oberfläche der Rampe wurde mit Sand in unterschiedlichen Farbtönen und gesiebter Erde bestreut. Zuvor aufgeklebt wurde bereits die Bodenplatte des Krans (Bilder 10 und 11).

Der entstammt dem Bausatz 120129 von Faller und ist problemlos zusammenzubauen. Lackiert wurde der Kran per Pinsel mit einer verdünnten Mischung aus Schwarz und Metallfarbe (Modell Air von Vallejo 057 und 065). Allerdings kann der beiliegende Faden zur Aufhängung des Kranhakens leider nicht überzeugen. Ich habe den Faden deshalb durch eine feine Metallkette aus dem Sortiment der Straßburger Firma Micro-Modelle ([www.micro-modele.fr](http://www.micro-modele.fr)) ersetzt. Sie hat 27 Glieder pro Zoll und hängt durch ihr Gewicht, anders als der Faden, straff durch (Bilder 12 und 13).

Ein wesentliches Gestaltungselement einer Güterrampe sind die dort lagernden Waren. Dabei sollte es sich um Güter handeln, die einerseits witterungsgeschützt sind (für solche, die es nicht waren, gab es den Schuppen), andererseits zur Umgebung und den Ver- und Entlademöglichkeiten passen. Große Röhren beispielsweise oder eine schwere Maschine sind ohne einen entsprechend kräftigen Kran und Hebezeug fehl am Platz.

Ausstattungsmaterial für die Katelhau-sener Rampe fand sich vor allem im Prei-

ser-Sortiment. Verwendet wurde in erster Linie das Set 17100, das allerlei Kisten, Pakete, Fässer usw. enthält, dazu das Set 31020. Weiteres Frachtgut sowie die nötigen Figuren fanden sich in den Packungen 10578, 10016 und 10581 (Bild 14). Alle wurden mehr oder minder intensiv mit dünner Sepia- oder Umbrafarbe lasiert und anschließend mit Weiß graniert (Bild 15).

Bildeten die Preiser-Produkte quasi die Basis der in Katelhausen auf Weitertransport wartenden Güter, setzten feine Waren und Gerätschaften aus dem Angebot von Kotel ([www.kotel.de](http://www.kotel.de)) das „Sahnehäubchen“ darauf: Ein filigraner Handkarren aus Holz, eine Viehladebrücke, Korbflaschen und Holzfässer bereicherten die Szenerie um für die Epoche typische Details (Bilder 16 und 17).

### MIT ROSS UND DIESEL

Für ein Motiv der 30er-Jahre typisch, aber auch in den 60ern noch immer wieder zu sehen, sind Pferdefuhrwerke. Das auf der Straße hinter der Gleiswaage zu sehende stammt von Preiser und wurde mit Obst-kisten sowie einem Kutscher aus gleichem

Hause ergänzt. Natürlich musste alles außer der Figur eine Schmutzlasur über sich ergehen lassen (Bild 18).

Weil ab den 20er-Jahren auch auf dem Lande sich immer stärker die Motorisierung Bahn brach, ist ein kleiner Lkw oder Lieferwagen an der Rampe durchaus angebracht. Außerdem kann mit Hilfe eines solchen Fahrzeugs gut eine zeitliche Eingrenzung getroffen werden. Der zur Beladung bereitstehende Citroën U 23 wurde ab 1935 gebaut und war das französische Pendant z.B. zum Opel Blitz. Sein Modell stammt aus einem 1:87-Set von Atlas. Auch der Lastwagen wurde patiniert und bekam einen Preiser-Fahrer eingesetzt (Bild 19).

Den Abschluss der Gestaltung bildet ein Stapel Baumstämme, die an einer sonst ungenutzten Stelle auf ihren Abtransport warten. Ich habe dafür Zweige verwendet, die schon vor Jahren auf einem Waldspaziergang gesammelt wurden und seitdem vor sich hingetrocknet sind. Passende Rindenstückchen, fein zermahlen und auf dem Boden verstreut, zeigen, dass es beim Errichten des Stapels (damals vermutlich nur mit Muskelkraft) recht handfest zugeht (Bild 20). □

–Anzeige –

## BESCHRIFTUNGEN (HO)



**Gaßner** Jägerstraße 24 [www.gassner-beschriftungen.de](http://www.gassner-beschriftungen.de)  
 BESCHRIFTUNGEN 82024 Taufkirchen [email@gassner-beschriftungen.de](mailto:email@gassner-beschriftungen.de)  
 Gesamtverzeichnis gegen Rückporto (1,65 €) Bitte Epoche(n) angeben (2 oder 3)!



**MODEL SCENE**

- LANDSCHAFTSBAUMATERIALIEN VON N BIS O
- GRASFASERN
- REALISTISCHE GRASMATTEN
- NATÜRLICHES BUSCHWERK
- ACKERFLÄCHEN
- LASERGESCHNITTENE BAUSÄTZE

[www.model-scene.com](http://www.model-scene.com)



## SCHIENENSTARS XXL!

DIE GROSSARTIGE WELT DES EISENBAHNMODELLBAUS  
**04.-07.04.2019**  
**MESSE DORTMUND**



WELTGRÖSSTE MESSE FÜR MODELLBAU UND MODELLSPORT  
[www.intermodellbau.de](http://www.intermodellbau.de)



**INTERMODELLBAU**



# Rangierbock-Update

**Pikos E 63 war bis vor Kurzem serienmäßig mit gelben LED-Lampen ausgestattet. Will man dies ändern, lohnt es sich, die Lok gleich auf aktuellen technischen Stand zu bringen und das Modell mit Sound und schaltbarer Beleuchtung auszurüsten**

VON MANFRED GRÜNIG

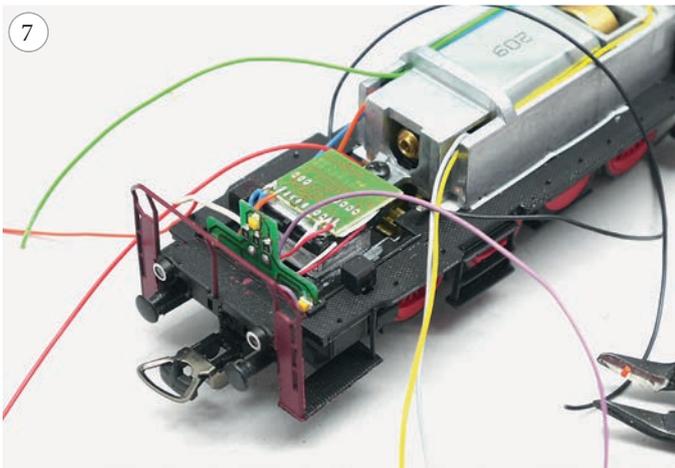
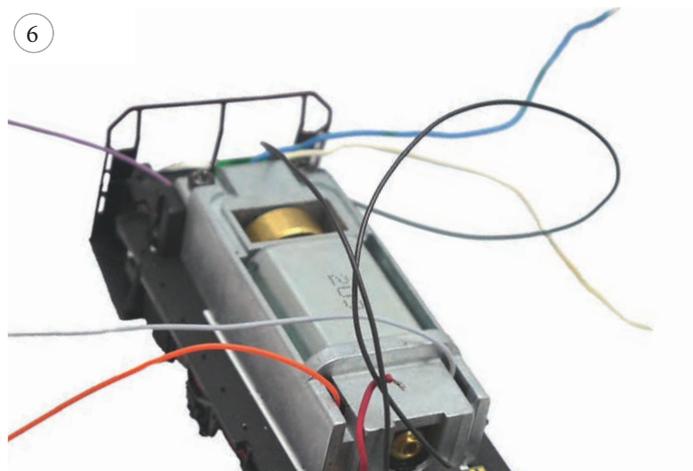
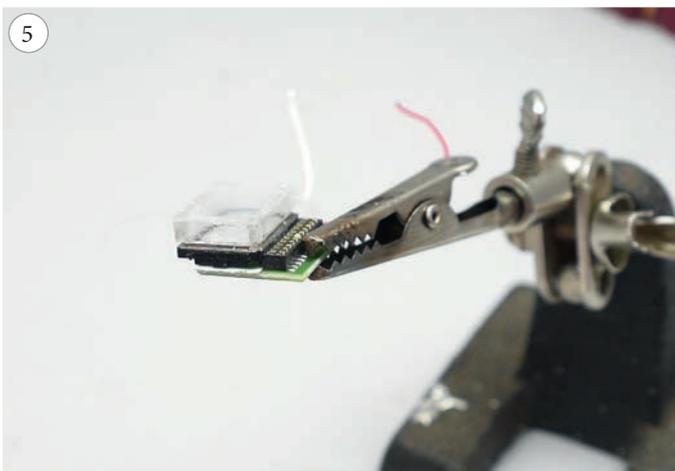
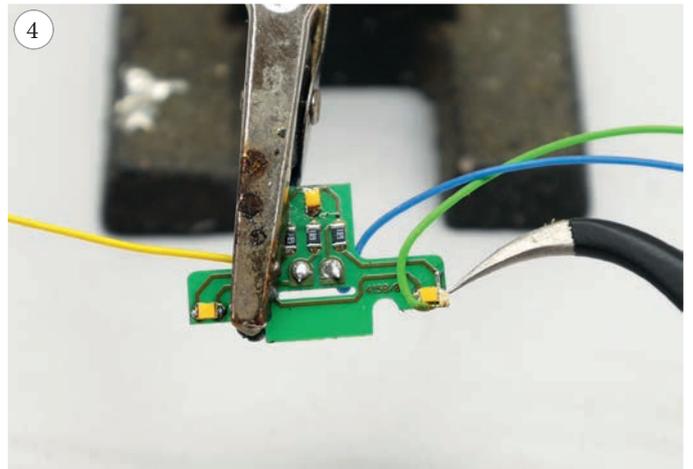
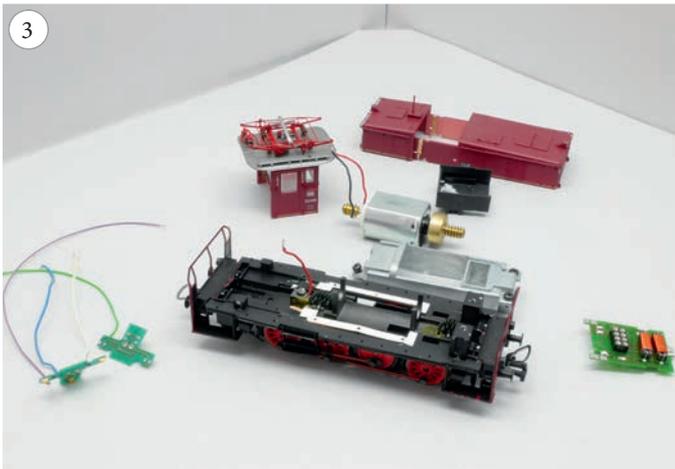
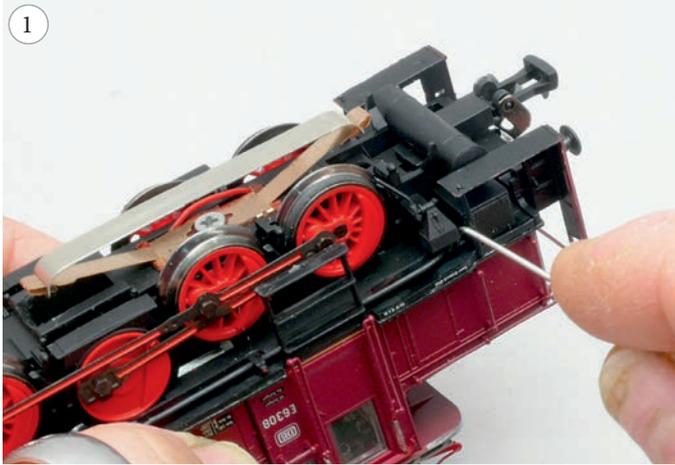
**D**ie E 63 wird von Piko immer mal wieder in unterschiedlichen Varianten der Epochen III und IV aufgelegt, und zwar in beiden Ausführungen. Von der AEG-Bauart erschien Ende des vergangenen Jahres auch eine Epoche-II-Version. Zum Öffnen der Lok ist ein kleiner Drahthaken vorgesehen, mit dem

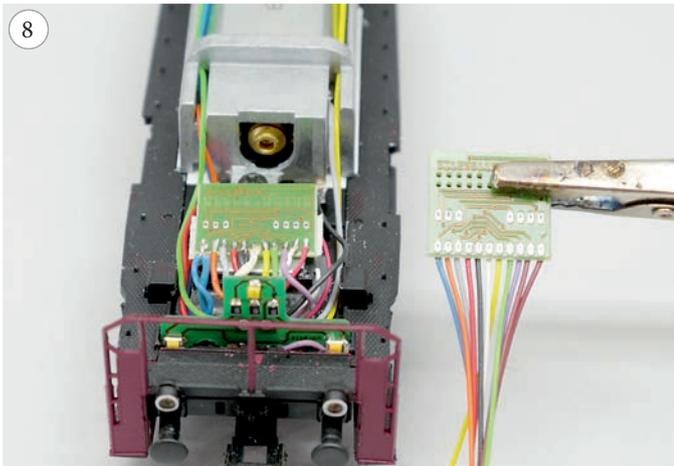
man die vier Rastnasen über Öffnungen auf Höhe der Sandkästen aufhebelt (Bild 1).

Hat man das Gehäuse abgenommen, ist unter dem kurzen Vorbau die Platine mit der achtpoligen Schnittstelle sofort zu erkennen (Bild 2). Wegen der beengten Platzverhältnisse und der geplanten Beschaltung der Beleuchtung kann diese Platine jedoch

nicht weiterbenutzt werden. Sie wird gegen eine PluX22-Schnittstelle ersetzt (Bild 3). Platine und bei einem Wechselstrom-Modell der Decoder wandern in die Bastelkiste.

Die Dioden auf den Lampenträgern werden gegen warmweiße SMD-Leuchtdioden der Bauform 0805 getauscht. Dabei ist die rechte LED möglichst weit nach links





10 75\_V1.dhs (aktualisiert) - Doehler & Haass Soundprojektor - Übersicht

Ablauf	Mapping-CV	Lautstärke-CV	Funktion	Funktionsausgänge bzw. Sounds
Funktionsausgang	CV33		F0	LV, LR
Funktionsausgang	CV35		F1	AUX1
Fahrgeräusch	CV311/CV911	CV331/CV931	F1	
Nebengeräusch	CV312/CV912	CV332/CV932	F1	
Funktionsausgang	CV36		F2	AUX2
Ablauf 3	CV315/CV915	CV335/CV935	F2	Pfiff_kurz
Funktionsausgang	CV37		F3	AUX3
Ablauf 4	CV316/CV916	CV336/CV936	F3	Pfiff_lang_in, f
Rangiergang	CV38		F4	
Funktionsausgang	CV39		F5	AUX4
Abblendlicht	CV42		F8	
Ausblendeffekt	CV329/CV929	CV349/CV949	F8	
Ablauf 5	CV317/CV917	CV337/CV937	F11	Pfiff_mittel
Ablauf 6	CV318/CV918	CV338/CV938	F12	Kompressor_in, Kompressor_loop-1, Kompressor_loop-2, Kompr...
Ablauf 7	CV319/CV919	CV339/CV939	F13	Lüfter_Stufe1_in, Lüfter_Stufe1_Loop-1, Lüfter_Stufe1_Loop-2, ...
Ablauf 8	CV320/CV920	CV340/CV940	F14	Lüfter_Stufe1_in, Lüfter_Stufe1-Stufe2, Lüfter_Stufe2_Loop-1, L...
Bremsgeräusch	CV314/CV914	CV334/CV934	F15	Bremse_init, Bremse_init-1, Bremse_Loop_1, Bremse_Loop_2, Br...
Ablauf 10	CV322/CV922	CV342/CV942	F16	Bügel_heben, Bügel_senken
Ablauf 11	CV323/CV923	CV343/CV943	F17	Hauptschalter_ein, Hauptschalter_aus
Ablauf 9	CV321/CV921	CV341/CV941	F18	Ankuppeln_Güterzug, Abkuppeln_Güterzug
Stufenweise leiser	CV374/CV974		F19	
Stufenweise lauter	CV375/CV975		F20	
Keine Bremse	CV376/CV976		F21	

zu platzieren, damit eine zusätzliche rote Leuchtdiode der Bauform 0603 für das rote Schlusslicht untergebracht werden kann (Bild 4). Bei dieser Arbeit ist unbedingt ein kleiner Lötcolben mit feinsten Spitze erforderlich, da die winzigen SMD-Dioden sehr empfindlich sind und sonst beim Anlöten verbrennen.

Als neue Decoderschnittstelle wird hier die PluX22-Adapterplatine ohne angelötete Kabel verwendet. Damit möglichst wenig Platz verloren geht, wird der 11 mal 15 Millimeter große Lautsprecher mit dünnem doppelseitigen Klebeband auf die Adapterplatine geklebt (Bild 5). Anschließend steckt man den Sounddecoder in die Schnittstelle und befestigt alles zusammen in der Lok. Dafür eignet sich Sekundenkleber (Bild 6).

Wenn auch die Lampenträger in die Aufnahmen gesteckt wurden, kann die Lok neu verkabelt werden. Eine verkabelte Adapterplatine dient dabei als Vorlage (Bilder 7 und 8).

Als nächsten Schritt erfolgt die Programmierung des Decoders (Bild 9). Dabei sind die Programmiersoftware und der Programmierer von Doehler & Haass eine große Erleichterung, da einige Parameter einzustellen sind (Bild 10). Es empfiehlt sich, die Funktionstasten wie folgt zu belegen:

- F0 = Licht (auf 30 %)
- F1 = Sound
- F2 = Pfiff kurz
- F3 = Pfiff lang
- F4 = Rangiergang, beide Spitzenlichter an
- F5 = Spitzenlicht vorwärts aus
- F6 = Spitzenlicht rückwärts aus
- F7 = Kompressor
- F8 = Abblenden

Sind alle Parameter eingestellt, können die Daten in den Decoder übertragen werden (Bild 11).

Nach erfolgter Probefahrt sind nur noch die Griffstangen zu ergänzen, dabei ist

11 63 Piko.dhs - Doehler & Haass Soundprojektor - Funktionszuordnungen

Funktionszuordnungen	LV	LR	AUX1	AUX2	AUX3	AUX4	ABL	RG
F0(f)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F0(i)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F1(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F1(i)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
F2(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
F2(i)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
F3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F4	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
F8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
F9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
F10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
F11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
F12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

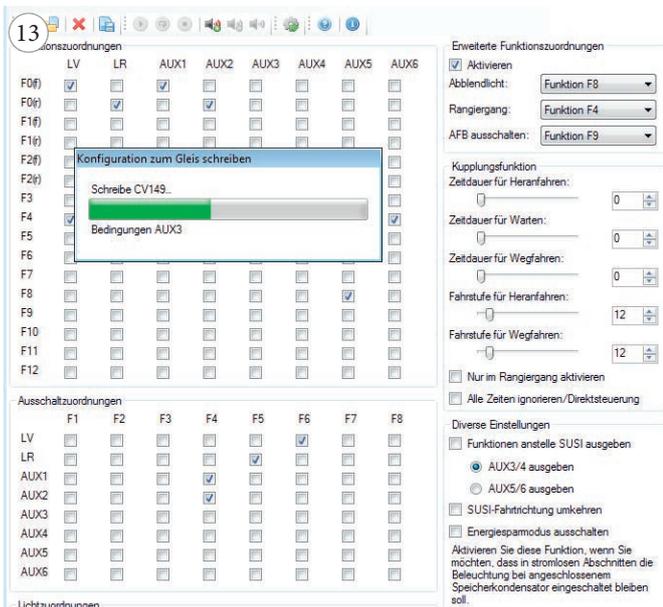
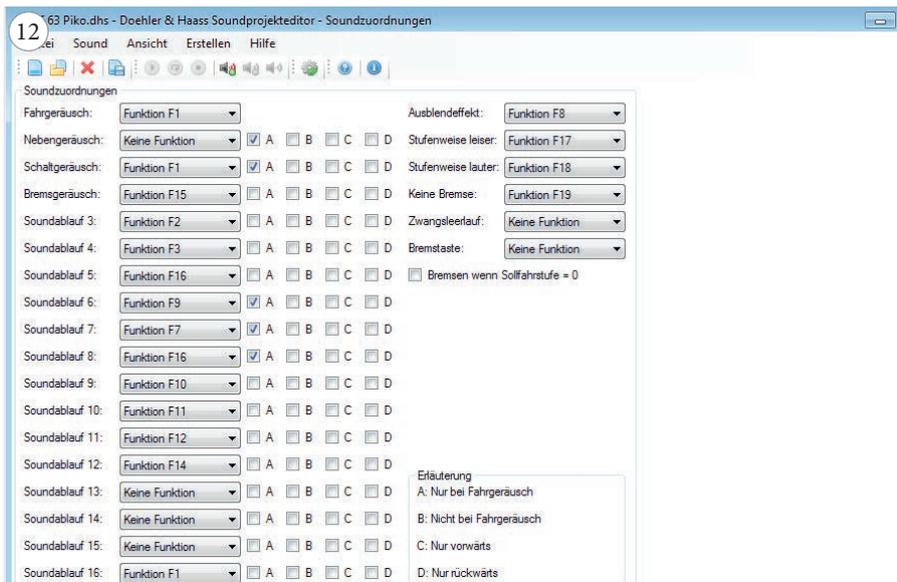
  

Ausschaltzuordnungen	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8
LV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
LR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AUX1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AUX2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AUX3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AUX4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AUX5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AUX6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Lichtzuordnungen	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8
LV	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
LR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
AUX1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
AUX2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
AUX3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
AUX4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
AUX5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
AUX6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					

Konfiguration zum Gleis geschrieben!



eine gebogene Pinzette eine große Hilfe. Ein kleiner Tropfen Kunststoffkleber auf den Zurüstteilen verhindert, dass die Zubehörtteile auf der Anlage verloren gehen (18 – 20).

Abschließend wird aus der nicht mehr benötigten originalen Decoderabdeckung eine Blende gebastelt, um den Motor abzudecken und Platz für einen Lokführer zu schaffen. Als letzter Schritt wird das Führerhaus aufgesteckt, wonach dem Anlageneinsatz nichts mehr im Weg steht. □

## Benötigtes Werkzeug und Zubehör:

- ♦ LötKolben mit sehr feiner Lötspitze, damit auch SMD-Leuchtdioden gelötet werden können
- ♦ Lötzinn
- ♦ Pinzette gerade und abgewinkelt bzw. gebogen
- ♦ Sekundenkleber
- ♦ Seitenschneider
- ♦ Haltehilfe (dritte Hand)
- ♦ Cuttermesser
- ♦ Kreuzschlitzschraubenzieher
- ♦ Adapterplatine PluX22 von Doehler & Haass, Artikelnummer P 22-0
- ♦ Sounddecoder PluX16, Artikelnummer SD 16-A
- ♦ Lautsprecher 11 x 15 mm, 8 Ohm, LS 1511S
- ♦ Sechs SMD-Leuchtdioden warmweiß, Bauform 805
- ♦ Zwei rote Leuchtdioden, Bauform 603
- ♦ Dünne Decoderlitze in unterschiedlichen Farben
- ♦ Doppelseitiges Klebeband
- ♦ Lokführerfigur, z.B. von Preiser

–Anzeige –

## DIESELLOK V60: RANGIERLOK UND ARBEITSTIER FÜR ALLE AUFGABEN

Die BRAWA HO-Modelle der V60 sind mit zahlreichen Details wie z. B. frei stehenden Griffstangen und Trittstufen, fein detailliertem Fahrwerk, einer vollständigen Nachbildung des Bremsgestänges, Dreipunktlagerung und geätztem Kühlerschutz ausgestattet. Die Digitalversion EXTRA kommt mit filigraner, elektrischer Kupplung, umfangreichen Lichtfunktionen und optimaler Motor- und Lastregelung. Ein eingebauter Energiespeicher puffert Sound, Motor und Licht. Die Modelle sind mit baureihenspezifischem Originalsound in neuester Soundtechnik ausgestattet und in allen gängigen Digitalsystemen einsetzbar. **Liefertermin: 3. Quartal 2019**



WEITERE INFOS ERHALTEN SIE IM  
FACHHANDEL UND AUF UNSERER WEBSITE:

WWW.BRAWA.DE

**BRAWA**  
LIEBE ZUM DETAIL

Ab 249,90 €\*



HO

# Übers Eck

Mit den Artikeln 1653 „Martinsklause“ und 1654 „Scheune“ hat Busch zwei HO-Bausätze nach realen Vorbildern im Programm. Man kann sie einzeln bauen, originalgetreu zusammen – oder variiert



**D**ie Vorbilder beider Gebäude stehen im Freilichtmuseum Hessenpark in Neu-Anspach nördlich von Frankfurt. Gebaut wurde die nach einem früheren Besitzer benannte Gaststätte Martinsklause 1723, die Scheune wohl später. Auch im Museum dient die Martinsklause der Verpflegung der Besucher, in der Scheune sind der Eingang und ein Laden untergebracht. Beide Gebäude stehen giebelseitig aneinander, was einen

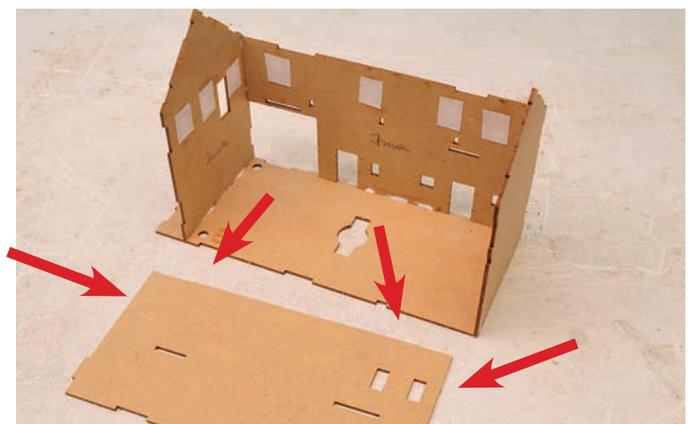
relativ langen Baukomplex ergibt. Auf [www.hessenpark.de](http://www.hessenpark.de) kann man sich ein Bild des Ensembles machen.

Auch die Busch-Bausätze (64,99 Euro für die Martinsklause und 69,99 Euro für die Scheune) sind so ausgelegt, dass man sie Giebel an Giebel zusammenstellen kann. Dazu ist beim Bau lediglich der Schritt F beim Haupthaus zu beachten. Ansonsten stellen beide Bausätze keine besondere Herausforderungen dar. Wer sich bereits mit

Lasercut-Bausätzen von Busch beschäftigt hat, weiß, dass man sich auf die gut gebildete Bauanleitung ebenso verlassen kann wie auf die Passgenauigkeit der Teile. Diese sind je nach Verwendungszweck aus Holz (Fachwerk), Karton (Bausatzkörper) oder Kunststoff (Dach) gefertigt. Das Mauerwerk besteht aus weichem Kunststoffma-



Gehören zusammen: die beiden Busch-Bausätze 1653 und 1654.



Wer vom Bauplan abweicht, muss Rastnasen abschneiden (Pfeile).



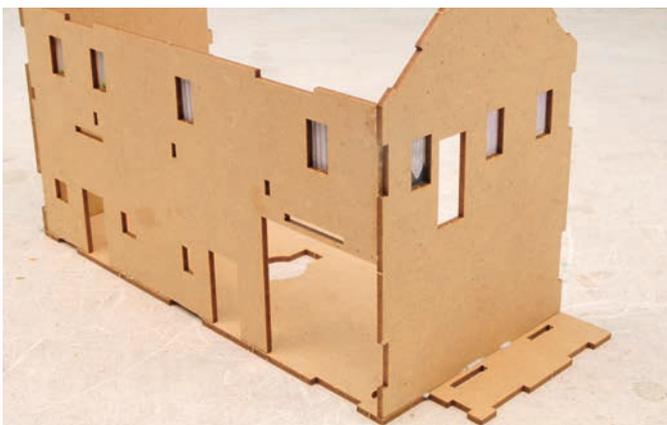
terial, das auf der Rückseite selbstklebend beschichtet ist. Zusammengefügt werden die Teile mit Weißleim oder Alleskleber.

Will man beide Bausätze indes anders kombinieren, ist Eigeninitiative gefragt. Anders als oft bei Kunststoffbausätzen sind Abweichungen vom Bauplan schwieriger zu bewerkstelligen, weil die Teile verzapft sind

und oftmals mehrere Materialschichten übereinander liegen. Diese müssen dann alle einzeln bearbeitet werden.

Sollen Scheune und Gasthof wie hier übers Eck zusammengebaut werden, kommen besonders viele Änderungen zusammen. Das beginnt mit den Giebelseiten der Scheune, an deren einer sich eine vorgebau-

te Treppe befindet. Soll sie erhalten bleiben, sind die Giebelwände zu tauschen. Wegen der Verzapfung mit Seitenwänden und Bodenplatte geht dies jedoch nur, wenn nun nicht mehr passende Zapfen abgeschnitten werden. Dies gilt auch für die zur Stabilisierung notwendigen Zwischendecken. Bei diesem Bauschritt ist besonders auf den



An den Ecken bleiben deshalb Lücken. Sie werden später verdeckt.



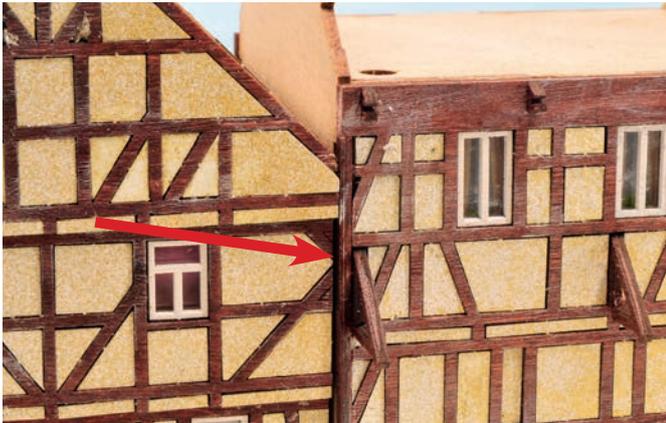
Erste Stellprobe der Gebäudeteile.



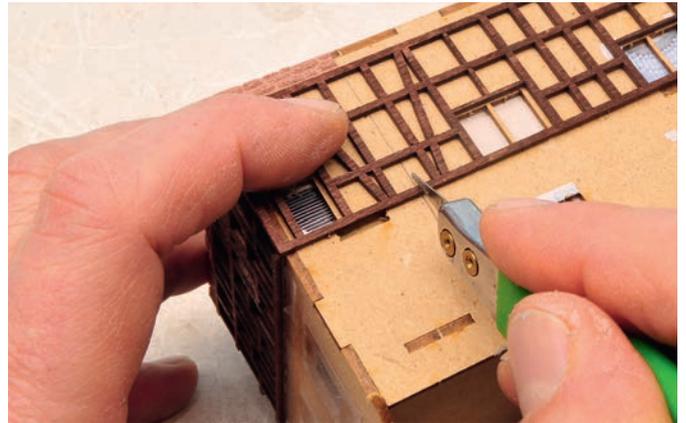
Geduldssprobe: das Einsetzen der Füllstücke in die Gefache.



An der Stoßstelle muss Fachwerk abgeschnitten werden.



Den senkrechten Fachwerkbalken ersetzt man durch ein Reststück.



Wo die Häuser verklebt werden, ist das Fachwerk zu entfernen.



Das Dach der Martinsklause ist vor dem Zusammenfügen zuzusägen.



Eine Schablone hilft, den Winkel zwischen den Dächern zu ermitteln.



Passprobe mit auf Dachgröße zugeschnittener Schablone.



Sitzt, wackelt nicht und hat keine Luft!



exakten Sitz aller Teile zu achten, weil sich jede Ungenauigkeit auf angrenzende oder aufzuklebende Teile überträgt. Quasi als Ausgleich für die zusätzliche Arbeit muss die zukünftig zwischen den Gebäuden befindliche Wand der Scheune nicht gestaltet werden. Auch der anstoßende Wandteil der Martinsklausen muss frei von Mauerimitation, Fachwerk etc. bleiben. Am sichtbaren Abschnitt daneben müssen die betreffenden Wandelemente passend gekürzt werden.

Gut ist, dass die Vorhangsimulate von innen auf die Wände geklebt werden müssen. Weil das Fensterglas von außen angebracht wird, ergibt sich automatisch der von erfahrenen Modellbahnern schon seit langem berücksichtigte Abstand zwischen Fenstern und Vorhängen, der wesentlich vorbildgetreuer wirkt als wenn beide direkt aufeinander geklebt werden.

Leider keine allzu gute Idee der Buschkonstrukteure war es, die Füllstücke der Gefache einzeln einsetzen zu lassen. Was bei Gebäuden mit weniger kleinteilig strukturierten Wänden noch angehen mag, entwickelt sich bei diesem Bausatz zum Zeitfresser. Zwar lösen sich die Füllstücke leicht aus ihren Rahmen und passen auch sehr gut. Doch allein, um eine Giebelseite der Martinsklausen zu füllen, sind 82 teils sehr kleine Kartonteile zu verkleben, Fensterrahmen usw. noch nicht mitgerechnet. Hier empfiehlt sich verdünnter Weißleim als Klebstoff, der sich spurenlos abwischen lässt, sollte er mal aufs Fachwerk tropfen oder quellen. Wer seinen Modellen das saubere Äußere nehmen will, sollte vorher das Fachwerk leicht

mit Weiß und/oder Hellgrau granieren sowie die Gefache beige oder irgendwie sonst dünn schmutzfarben.

Weil die auf die Langwände zu klebenden Fachwerknachbildungen an den Ecken überlappen, entsteht bei der Neukombination ein Spalt. Um den zu schließen, ist der überstehende senkrechte Fachwerkträger herauszutrennen und durch ein nicht überstehendes Holzstück zu ersetzen. Das Material liefern überschüssige Bausatzteile.

### BLICK INS INNERE

Bei vielen Busch-Bausätzen sind Torflügel beweglich, so auch die der Scheune. Öffnet man sie, sollte die Einfahrt zumindest rudimentär gestaltet werden. Dazu gehört, dass der Türstock beidseitig mit Holzstreifen verkleidet wird. An die Seitenwand klebt man zugeschnittene Reste der Mauerfolie, der Boden wird betongrau gestrichen. Ein in die Einfahrt gestelltes Fahrzeug befriedigt die Neugier der Betrachter und blockiert den Blick auf den ungestalteten Rest.

Bevor man beide Gebäude vereinigt, ist das Dach der Martinsklausen anzupassen. Wo die Wände aufeinander stoßen, sägt man das betroffene Dachteil unten zwei Reihen Dachpfannen zurück, so dass es glatt mit der Wand abschließt. Vorsicht: Der spröde Kunststoff des Dachs bricht leicht. Ist das Dach angepasst, können die beiden Hausteile zusammengeklebt werden.

Danach ist der „Lückenschluss“ der Dächer an der Reihe. Hier bietet es sich an, die Dachhälften der Scheune so zuzu-

sägen, dass sie zur Dachschräge des Gasthauses passen, und den Rest des Dachs mit einer anderen Dachplatte aus dem Fundus zu ergänzen. Auch das Original der Scheune trägt zwei unterschiedliche Deckungen.

Mit einer entlang des Dachfirsts ausgerichteten Papierschablone wird ermittelt, wie der Sägeschnitt zu setzen ist, dann überträgt man diese Linie auf die Dachplatten (eine spiegelbildlich). Anschließend werden beide zugesägt, wobei wieder auf die Sprödigkeit des Materials Rücksicht genommen werden muss. Aus einer Dachplatte der Restekiste (hier Biberschwänze von Vollmer) sägt man zwei 5,5 Zentimeter hohe und 3,5 Zentimeter breite Stücke und ergänzt damit das Dach der Scheune. Firstziegel sind in den Bausätzen erfreulicherweise so viele enthalten, dass sie auch für den angestückelten Dachfirst locker reichen.

Sobald das Dach patiniert ist (etwas Schmutz schadet nie), kann es nach Bauleitung mit Schornsteinen und anderen Details ausgestattet werden. Ebenfalls nach Plan montiert werden Dachrinnen, Fallrohre und andere noch fehlende Kleinteile. Die gegen Nässe schützenden Blechstreifen im Eck zwischen den Dächern von Gaststätte und Scheunenannbau stellt man mit (dickerer) Alufolie dar. Nun fehlen nur noch weitergehende Patinierungsarbeiten sowie die Ausstattung des Gebäudes mit Anschriften. Wer nicht die dem Bausatz beiliegenden verwenden will, kann sich ohne viel Aufwand eigene am PC setzen und ausdrucken. ku



# Lastwechsel

In Form des SSI Köln hat Liliput das H0-Modell eines Drehgestell-Flachwagens mit Rungen im Programm. Doch mit dem beige-packten Rumpler-Lkw als Ladegut ist der lange Vierachser deutlich unterfordert. Ein großes Rohr ist für seinesgleichen eine bessere Alternative

VON CHRISTOPH KUTTER



Der SS1 Köln von Liliput im Auslieferungszustand mit Rumpler-Lkw.

Derselbe Wagen gealtert und mit Rohladung im Zugverband.

Das braucht man zum Bau eines Großrohres: ein Kabelrohr vom Baumarkt, Flanschringe von Joswood sowie (nicht im Bild) Holzleisten 3 x 3 und 2 x 2 (oder 2 x 3) Millimeter.



Der SS1 Köln von 1928 war die erste Neukonstruktion eines solchen Wagens durch die Deutsche Reichsbahn. Von seinen Vorgängern aus Länderbahnzeiten unterscheidet er sich in erster Linie durch die Fischbauchträger an Stelle des Sprengwerks, die bei den Serienwagen zur Gewichtersparnis durchbrochen waren. Beladen werden konnten die SS1 Köln mit bis zu 40 Tonnen Fracht, was sie nicht nur zum Transport von Schienen befähigte (ihrem eigentlichen Metier), sondern auch von allerlei anderen schweren und sperrigen Gütern. Eingeschränkt wurde ihre Verwendbarkeit allerdings durch die kurzen Rungen, was beispielsweise den

Nutzen für Holztransporte begrenzte. Die DB hat deshalb vielen ihrer dann als SSLm 25 bezeichneten Wagen langen Rungen spendiert.

Ausgeliefert wurde das DRG-Modell von Liliput mit einem höchst exotischen Ladegut, dem Rumpler-Lkw. Von diesem Zeitgenossen des Schienenzeppelins wurden 1931 genau zwei Exemplare gebaut. Auf Grund ihrer tropfenförmigen Stromlinien-Karosserie sowie ihrer Leistung (fünf Tonnen Zuladung, 90 beziehungsweise 100 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit) erregten sie überall Aufsehen.

Auch wenn diese mächtigen Fahrzeuge einige Tonnen Gewicht auf ihre drei Achsen

brachten, stellen sie für den großen Schienenwagen keine adäquate Last dar. Jeder zweiachsige Flach- oder Rungenwagen täte es auch und wäre tariflich deutlich günstiger. Was liegt also näher, als den Rumpler auf ein neues Transportmittel zu setzen und dem SS1 eine neue Ladung zu verpassen?

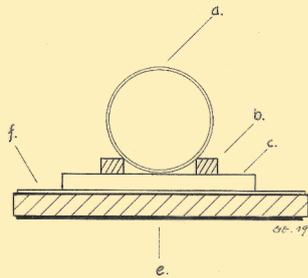
Geradezu ideal als solche sind lange Röhren größeren Durchmessers. Sie wurden und werden zwar außerhalb der Schwerindustrie kaum verwendet und sind deshalb im Vergleich zu ihren schlankeren Schwestern ein eher seltenes Transportgut. Aber wenn sie mal zu befördern waren, brauchte man lange und tragfähige Wagen wie den SS1 Köln.

- a. Großrohr
- b. Längsbalken (Sattel der Röhre)
- c. Querbalken (Distanzhalter Flansch)
- d. Stirnsicherung mit Vorlegekeilen
- e. Waggonrahmen
- f. Ladefläche

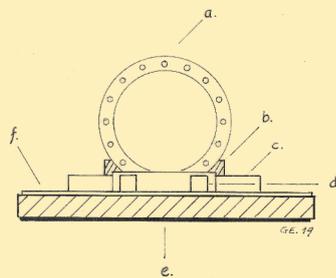
### Ladungssicherung gg. Rollbewegungen

• hier Ladegestell für Großrohre mit Flanschen als Wagenladung mit Ablauf- und Abstoßverbot

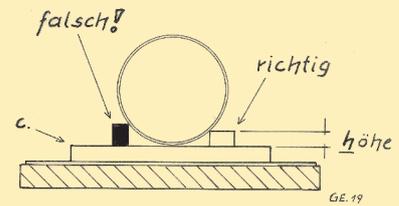
Anbringen von Sattelhölzern mit, hier immer, rechteckigen Querschnitts,  $h = \text{mindestens } \frac{1}{8}$  des Ladegut-Durchmessers.



Schnitt 1, Stirnseite



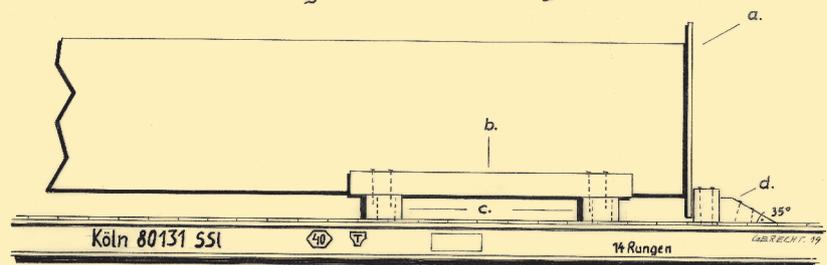
Stirnan sicht mit Flansch samt Sattel u. Stirnverkeilung



Auch die Querbalken (c) müssen rechteckig sein und mit den breiten Seiten auf der Ladefläche angebracht werden.

Ladegestelle und -sicherung eines Großrohres sind sehr einfach zu bauen. Für die Abstützung des Rohres auf den Querhölzern können Keile oder Hölzer mit rechteckigem Querschnitt verwendet werden. Diese sind aber unbedingt liegend zu „vernageln“, keinesfalls auf der Schmalseite.

GRAFIKEN: CHRISTIAN GERECHT



- a. Großrohr mit Flansch
- b. Längsbalken (Sattel)
- c. Querbalken des Ladegestells
- d. Stirnsicherung m. Vorlegekeilen

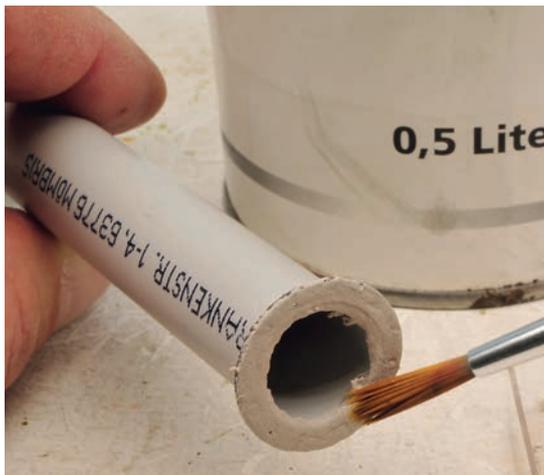
Für das vorbildgerechte Aussehen des Rohrs ist ein genau senkrecht verlaufender Abschluss wichtig. Wer keine Gehrungssäge besitzt, muss beim Anzeichnen und Absägen (innen) des benötigten Rohrstücks sehr präzise arbeiten.



Ohne Flansche würden zwei 16-Millimeter-Rohre genau auf den SSI Köln passen.

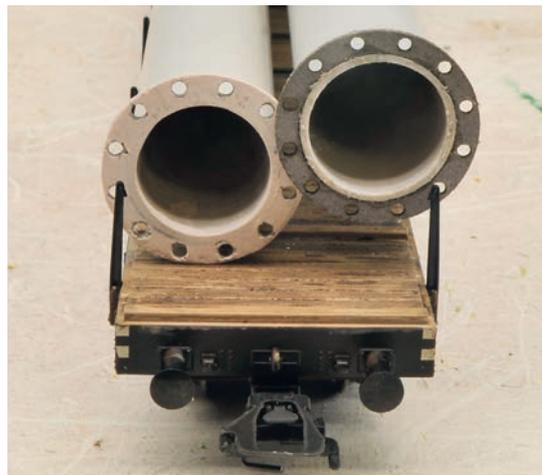
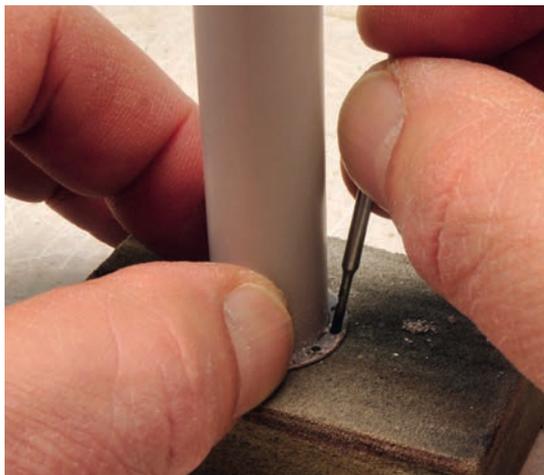
Innen: Die Flanschringe von Joswood müssen mit möglichst wenig Klebstoff befestigt werden und mit dem Rohrende fluchten.





Innen: Um zu verdecken, dass der Flanschring im Modell auf das Rohr gesetzt wird, anstatt davor, wird das Rohrende mit verdünntem Acrylspachtel bestrichen.

Nachdem der Spachtel getrocknet ist, schleift man die Fläche auf feinem Sandpapier glatt.



Innen: Beim Wiederaufbohren der Löcher im Flanschring ist behutsames Arbeiten angesagt. Man kann zwar auch eine langsam laufende Bohrmaschine verwenden, von Hand zu bohren, ist aber sicherer.

Vergleich des verspachtelten mit einem unbearbeiteten Rohrende. Gut zu sehen ist, wie stark die Flanschringe aufragen.

Grundmaterial für eine Modellröhre ist ein Kunststoffrohr vom Baumarkt (Elektroabteilung). Hier wurde eines mit 16 Millimetern Durchmesser verwendet (= 1,40 Meter in 1:1). Sie werden für wenig Geld als Zweimeterware verkauft und lassen sich leicht bearbeiten. Da noch Raum für die Sicherung des Ladeguts bleiben muss, ergibt sich eine Modell-Rohrlänge von 18 Zentimetern, was 15,7 Metern im Vorbild entspricht.

Beim Abschneiden der zukünftigen Modellröhren von Baumarktrohr ist peinlich darauf zu achten, dass der Schnitt rechtwinklig erfolgt. Besitzt man eine Gehrungssäge oder zumindest eine Schneidlade, sollte dies kein Problem darstellen. Anders beim Basteln am Küchentisch, dem klassischen Entstehungsort für Ladegüter.

Dann empfiehlt es sich, einen Permanentstift mit Klebebändern am Tisch zu fixieren, ein Kunststoffprofil oder Ähnliches als Querführung genau rechtwinklig dazu auszurichten (Geodreieck!) und dann das Rohr vorsichtig an das Profil gepresst zu drehen, bis der Stift rundherum eine saubere Linie gezogen hat. Treffen Anfang und Ende aufeinander, stimmt die Markierung.

Anschließend ritzt man vorsichtig mit einer Laub- oder Bügelsäge der Linie ent-

lang eine Führung in den Kunststoff. Unter sanftem Druck wird weitergesägt, bis das Rohr durch ist. Kleine Ungenauigkeiten glättet man mit einer Feile.

Wer eine Rohrladung in den Epochen III und später darstellen will, hat jetzt das Größte schon hinter sich. Ab etwa 1940 war die Schweißtechnik so weit fortgeschritten, dass Rohre ohne Flansche miteinander verbunden werden konnten. Soll indes ein bereits jahrzehntealtes Schrottröhre verladen werden oder handelt es sich wie hier um eine Fracht der Vorkriegszeit, braucht das Rohr an jeder Seite noch einen Flansch, um es mit seinen Nachbarn vernieten zu können.

Flanschringe in unterschiedlichen Größen gibt es aus lasergeschnittenem Karton bei Joswood (<https://lasercut-shop.de/>). Zu wählen ist die Variante mit Löchern, weil die Nieten ja erst beim Zusammenfügen der Rohre dazukommen. Die Flanschringe werden ausgeschnitten und mit sehr wenig Zweikomponentenkleber so auf dem Rohr befestigt, dass sie exakt mit dessen Ende fluchten. Allerdings sitzt der Flanschring nun auf dem Rohr, nicht wie beim Original davor.

Dieses Manko lässt sich kaschieren, indem man Rohrende und Flanschring mit

Acrylspachtel (beispielsweise von Revell) bestreicht. Mischt man diesen zuvor mit etwas Nitroverdüner, entsteht eine gut streichbare und schnell trocknende Masse, die sich schön dünn auftragen lässt. Ist sie getrocknet, schleift man die Fläche auf einem Stück feinem Schleifpapier glatt. Die dabei leider verschmierten Nietlöcher werden behutsam von hinten mit einem Bohrer passender Größe (hier 1,3 Millimeter) wieder geöffnet.

Danach sind alle Bohr- und Schleifreste sorgfältig zu entfernen. Lackiert wird das Rohr schwarz, möglichst mit Sprühfarbe. Auch Blankmetall ist möglich. Patina ist bei einem neuen Rohr nicht angebracht. Maximal ein klein wenig feiner Flugrost als farblicher Kontrast kann sich im Eck zwischen Flanschring und Rohr sammeln.

Erfreulich unaufwändig ist die Sicherung der Rohrladung auf dem Wagen. Belegt man die Fuhre gedanklich mit dem Verbot, über Ablaufberge geschoben zu werden (was zwar einen deutlich höheren Frachttarif bedeutete, bei einem neuen Rohr aber angebracht war), genügen ein paar kräftige Kanthölzer und Keile. Über Kreuz gezogene Spannketten (wie bei der Sicherung beispielsweise von Panzern) sind nur nötig, wenn kein Abstoßverbot besteht.

Innen: Das Ladegestell ist sehr einfach aufgebaut. Wird es zwischen zwei Ladeschwellen platziert und beidseitig von Rungen abgestützt, braucht es nicht mit dem Wagen verklebt zu werden.



Werden Rohr, Ladegestell und stirnseitige Stützen nur miteinander verklebt, bleibt die Ladung abnehmbar.



Bei kleineren Rangierstößen sorgt das Gewicht der Ladung (etwa elf Tonnen bei einer Rohrwandstärke von zwei Zentimetern) dafür, dass nichts verrutscht. Bei größeren Stößen sichern sie zwei jeweils durch Keile abgestützte Kanthölzern von in H0 zwei mal zwei Millimetern Querschnitt vor den Flanschringen.

Gelagert wird das Rohr auf vier querliegenden Kanthölzern. Ihre Stärke sollte so bemessen sein, dass der Flansching nicht den Wagenboden berührt (hier drei mal drei Millimeter). Gleichzeitig sollte die Ladung möglichst tief gelagert sein, was die Verwendung der viel zu hohen Transportgestelle aus dem Joswood-Sortiment ausschließt. Diese bieten zudem keinerlei Schutz bei Rangierstößen. Die Querhölzer werden paarweise durch darüber angebrachte Vierkantprofile verbunden, die dicht am Rohr anliegen und es am Rollen hindern. Verklebt wird alles mit sparsam verwendetem Weißleim.

Positioniert man die Querhölzer so, dass sie genau zwischen zwei Ladeschwellen liegen, und wählt man ihre Länge gleich der Breite der Ladefläche, kann man die Ladung auch abnehmbar bauen. Die stirnseitigen Sicherungen sind dann nur mit dem Rohr zu verkleben, nicht mit der Ladefläche. Auf diese Weise lässt sich echter Ladungsverkehr simulieren oder auch mal ein anderes Ladegut auf den Wagen setzen. Solch lange Vierachser sind ja vielseitig verwendbar. □



Der Preis der einfachen Ladungssicherung ist erhöhter Aufwand beim Rangieren. Aber welcher Modellbahner besitzt schon einen Ablaufberg?

# 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 MIBA-Team besuchte für Sie mehr als 200 Firmen, machte Hunderte von Neuheitenfotos, sprach mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasste für Sie alles zusammen in der heißesten MIBA-Ausgabe des Jahres.

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

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

€ 12,-

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

eBooks zum einfachen Download [www.vgbahn.de/ebook](http://www.vgbahn.de/ebook)

MIBA-Messe-Ausgabe zum Erscheinungstermin  
auch als eBook erhältlich

Ab 20.02.19  
im Fach- und  
Zeitschriften-  
handel



# 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, schachtelrischen 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

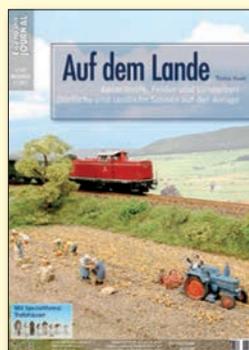
Best.-Nr. 681901 | 15,-



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



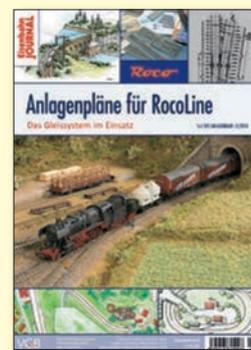
**Digital mit Karl**  
Eine digitale Kompaktanlage mit  
ESU-Bausteinen entsteht  
Best.-Nr. 681703 • € 15,-



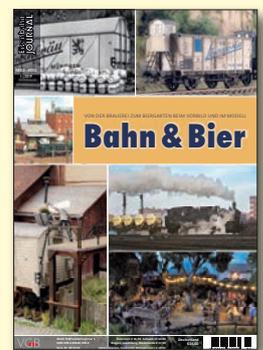
**Auf dem Lande**  
Dörfliche und ländliche Szenen  
auf der Anlage  
Best.-Nr. 681704 • € 15,-



**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,-

# Aus Sins- wird Mannheim – und bleibt günstiger

In der Modellbahnszene war die Messe Sinsheim eine Institution: Alljährlich konnte „Otto Normalmodellbahner“ auf dieser ersten großen Messe im Jahreszyklus betrachten, was einige Wochen vorher in Nürnberg den Fachbesuchern vorbehalten war. Aus und vorbei!

Ab 2019 findet das Branchenereignis in der Maimarkthalle in Mannheim statt, verkehrsgünstig gelegen direkt neben dem Autobahnkreuz. Zu sehen sein werden dort vom Freitag, 15. bis Sonntag, 17. März eine Menge interessanter Anlagen, sowie viele der auf der Spielwarenmesse präsentierten Neuheiten dieses Jahres. Geöffnet ist von 9 bis 17 Uhr.

Eines aber ist trotz des Umzugs gleichgeblieben: Wieder kommen die Leser des Eisenbahn-Journals mit Rabatt zu den Attraktionen der Ausstellung. Nutzen Sie die Gelegenheit, Geld zu sparen! Mit dem Ermäßigungsgutschein zahlen EJ-Leser statt zwölf nur zehn Euro Eintritt. Sie müssen

allerdings den Gutschein im Original vorlegen, also entweder im Heft oder ausgeschnitten. Kopien gelten nicht. Ganz gratis kommt in die Halle, wer auf <http://vgbahn.de/termine> an unserer Verlosung von fünfmal zwei Freikarten teilnimmt und dem die Glücksfee dabei hold ist.

Natürlich finden Sie in Mannheim auch den Stand der VGBahn. Dort präsentie-

ren wir Ihnen 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. Sollte der eine oder andere Artikel wider Erwarten doch einmal vergriffen sein, bekommen Sie ihn ohne Aufpreis nach Hause geliefert. **ku**

**MODELLBAHN MANNHEIM**  
ERMÄSSIGUNGSGUTSCHEIN\*

€ 2,-  
GUTSCHEIN



**15.-17. März 2019**

Eisenbahn  
JOURNAL

Maimarkthalle Mannheim • D-68163 Mannheim  
Öffnungszeiten: Fr-So: 9 – 17 Uhr

Name: .....  
Land: .....  
PLZ/Ort: .....

statt € 12,-  
**€ 10,-**

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



## 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**  
Eisenbahn in Frankfurt

Best.-Nr. 531702-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

### 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!](http://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 / 3059996  
modellbahneuler@aol.com  
**FH**

**67655 Kaiserslautern**

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

**04159 Leipzig**

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

**30159 Hannover**

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

**49078 Osnabrück**

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

**69214 Eppelheim/Heidelberg**

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

**10318 Berlin**

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



**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**



**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 Steckermaier**  
 Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550  
 www.steckermaier.de  
 steckermaier@steckermaier.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 GdB**  
 Attenberg 1  
 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819  
 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de  
**FH/RW/A EUROTRAIN®**

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

**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**  
 Schweiggerstr. 5  
 Tel.: 0911 / 464927  
**EUROTRAIN®**

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

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

# BREKINA

## AUTOMODELLE



**Ausverkauf!**  
**BREKINA-Schienen-**  
**fahrzeuge auf**  
**Messen!**

**Faszination Modellbahn Mannheim**  
**15.-17. März 2019**  
 Maimarktgelände Mannheim

**Intermodellbau Dortmund**  
**4.-7. April 2019**  
 Messe Dortmund\*

\* kurz vor Dortmund teilen wir auf der Homepage mit, was noch aus Mannheim übrig ist.

# 63041 und # 63040 Draisine KLV12 DC-Gleichstrom	<b>49,00 €</b>	statt <del>109,00 €</del>
# 63050 Draisine KLV 12 ohne Antrieb	<b>25,00 €</b>	statt <del>49,00 €</del>
# 63021 NWF Schi-Stra-Bus AC-Wechselstrom	<b>79,00 €</b>	statt <del>179,00 €</del>
# 64014 / #64015 MAN-Triebwagen DC-Gleichstrom	<b>65,00 €</b>	statt <del>139,00 €</del>
# 64053 MAN-Triebwagen ohne Antrieb	<b>29,00 €</b>	statt <del>69,00 €</del>
# 64120 bis # 64125 Esslinger Triebwagen AC-Wechselstrom	<b>89,00 €</b>	statt <del>199,00 €</del>
# 64201 bis # 64205 Sylter Inselbahn DC-Gleichstrom	<b>79,00 €</b>	statt <del>179,00 €</del>
# 64210 Sylter Inselbahn H0m, DC-Gleichstrom	<b>79,00 €</b>	statt <del>179,00 €</del>
# 64220 Sylter Inselbahn AC-Wechselstrom	<b>99,00 €</b>	statt <del>229,00 €</del>
# 64320 bis # 64322 NE-81 Triebwagen AC-Wechselstrom	<b>99,00 €</b>	statt <del>229,00 €</del>

Vielen lieben Dank an alle, die uns als Käufer, Ideengeber oder Partner durch 14 Jahre Modellbahn begleitet haben. Wir konzentrieren uns künftig wieder ausschließlich auf unser Kerngebiet, die Automodelle und werden Sie hier künftig mit mehr Formneuheiten überraschen.

### Verkäufe Dies + Das

Modellbahnen in allen Spurweiten  
[www.modellbahn-weber.com](http://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](http://www.wagenwerk.de)  
Feine Details und Eisenbahnmodelle

[www.modellbahn-station-ettlingen.com](http://www.modellbahn-station-ettlingen.com)  
Hier gibt's alles für Modellbahn-Elektrik und Digital-Elektronik.

[www.lok-doc-wevering.de](http://www.lok-doc-wevering.de)

Verk. Adressen: [modellbahnshop24.de](http://modellbahnshop24.de), [modellbahn-reparatur.de](http://modellbahn-reparatur.de) sowie [A-Z-Dienstleister.de](http://A-Z-Dienstleister.de); Vertragsfrei, ohne Inhalt, Preis VS. Angebote an [modellbahn-richter@t-online.de](mailto:modellbahn-richter@t-online.de).

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

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

[www.nordbahn.net](http://www.nordbahn.net)  
Qualität, Auswahl, preiswert

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

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

### Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

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

Sp. 1 Mä. Echtdampf 55004 BR44 € 1.900,-; 55005 S 3/6 € 1.250,-; E 91 5516 € 600,-; E 44 54292 Sound € 690,-; BR 218 Sound € 590,-; Zeppelin 16075 € 600,-; BR 01 55901 Sound € 1.900,-; BR 58 55581 Sound € 1.900,-; BR 56 55282 Sound € 900,-; BR 96 55961 Sound € 1.700,-; BR 18.4 54564 Sound € 990,-; BR 094 55942 Sound € 1.450,-; Set Glaskast. 54103 € 390,-; Videolok bay. Sendling € 360,-; 5450 Dpf-Lok Rössle € 160,-; 85853 Forstset € 150,-; 54771 Ahoi-Brausewg. € 95,-; Personenwg. 54713 50 J. Spielwarenmesse Nbg. weiss selten! € 70,-; Alles neuwertig in OVP. Tel.: 0151/17875196, E-Mail: [affmh@web.de](mailto:affmh@web.de).

PIKO-Taurus, ESU-Sound XL3,5 digital, Führerst. und Pultbeleuchtung, Edelstahlräder, Metallpantographen, Lichtwechsel, nur € 320,-. Tragkoffer aus Holz auf Anfrage. Sonst OVP. Tel.: 02131/30303; Mail: [weh-duhne@t-online.de](mailto:weh-duhne@t-online.de).

[www.spur-0.de](http://www.spur-0.de)

### Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

[www.koelner-modell-manufaktur.de](http://www.koelner-modell-manufaktur.de)

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

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

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

GÜNTHER Metallbausatz E 52, zu 70% fertig, fahrbereit. Zusätzl. Federpuffer, Lichtmodule, Originalkarton und Bauanleitung an Liebhaber für € 120,- abzugeben. Tel.: 02131/30303; Mail: [weh-duhne@t-online.de](mailto:weh-duhne@t-online.de).

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

Verk. eine H0e Schmalspurbahn an Selbstaholder für € 950,-. 3x Modulpl. 3,50/3,00/2,50 m und 0,70 m, Roco H0e Gleise und 13 Weichen, 2x Modulpl. mit Gleisen, 1x Modulpl. ohne Gleis, 4x Loks digit., 3x Technomodellwg., 4x Güterwg. von Liliput H0e, 5x Personenwg., 2x Packwg., 1x 4-achs. Güterwg. von Roco. Bei Interesse können Fotos zugesandt werden. Zu erfragen bei Horst Döberin, 17034 Neubrandenburg, Sponholzer Str. 51.

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

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

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

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

H0-Sammlungsauflösung, nicht gelaufen, alles sauber staubfrei verpackt: Lok, Wag., Gebäude, Zubehör. Komplett an Liebhaber abzugeben. Fischer, Tel.: 0171/7235995.

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

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

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

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

[www.modellbahn-am-dorfplatz.de](http://www.modellbahn-am-dorfplatz.de)

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

suche und verkaufe:

[www.us-brass.com](http://www.us-brass.com)  
Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500,-  
UP Big Boy von Tenshodo € 900,-  
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,-  
Tel.: 07181/75131  
[contact@us-brass.com](mailto:contact@us-brass.com)

[www.modelltechnik-ziegler.de](http://www.modelltechnik-ziegler.de)

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

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

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

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

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

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

Privatverkauf wegen Spurwechsel. 21 Zuggarnituren und 12 Einzelloks, Fabr. Fleischm., Roco, Liliput u. Brawa. 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](mailto:skh47@t-online.de).

[www.d-i-e-t-z.de](http://www.d-i-e-t-z.de)

[www.carocar.com](http://www.carocar.com)

**Privater H0 Nachlass-Verkauf: Loks Sondermodelle, Raritäten, Waggon, Gleise, Gebäude, Zubehör usw., fast alles neu, Bilder-Info, Kontakt: [www.modellbahn-verkauf.de](http://www.modellbahn-verkauf.de). Tel.: 02932/33884.**

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

[www.mbs-dd.com](http://www.mbs-dd.com)

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

### Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

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

### Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

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

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

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

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

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

### Verkäufe Literatur, Video, DVD

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

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

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

### Gesuche Dies + Das

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

**Fahrkartenautomat, ausrangiert, für Ausstellungszwecke zu kaufen gesucht. Auch als Blechhülle ohne Innenleben, er braucht nicht mehr drucken. Alter + Zustand egal, wird restauriert. Tel.: 0151/15700828.**

Suche alles von der Mitropa, u.a. Wimpel, Geschirr usw.; Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, 08321 Zschorlau. Tel.: 03771/479181.



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

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.de.

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

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

### Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

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

sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

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

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

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

### Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

Suche von Piko in H0 alle Ausführungen der BR 50, z.B. blaue, graue, m. Triebender usw. sowie eine BR23, alle im fahrbereiten Zustand. Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, 08321 Zschorlau. Tel. 03771/479181.

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom-Sammlung/Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

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

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

**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@klauseisele.de.

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

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin-H0-Sammlung/Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

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

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

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

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.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: albue@t-online.de.

### Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur-Z- oder N-Sammlung/Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

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

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

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

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.

**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.

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.

## 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

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

www.puerner.de

www.modellbahnen-berlin.de

Sammlertreffen für Sammler von Eisenbahn-Antiquitäten am 10.03. zwischen 11 und 16 Uhr im Preußenmuseum Minden/Westfalen, Simeonsplatz 12. Auskunft abends unter Tel.: 05731/1531051.

www.menzels-lokschuppen.de

## Urlaub, Reisen, Touristik

Urlaub direkt an der Bahnlinie des **RASENDEN ROLAND:** Ferienwohnungen in Sellin/Rügen mit wunderbarer Aussicht, strandnah. www.villa-seeluft.de.

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

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

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,-/Nacht, Zi. mit Frühst. 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.

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

## Börsen, Auktionen, Märkte

### Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.

02.03.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. 03.03.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10. 10.03.: Fulda/Petersberg, Propsteihaus, Rathausplatz 1. 16.03.: Alte Messe Leipzig, Pavillon der Hoffnung, Halle 14. 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.

03.03.: 57. Göttinger Tauschbörse der Eisenbahnfreunde Göttingen e.V. für Modelleisenbahnen, -autos und Zubehör, 10–16 Uhr, BBS II Göttingen, Godehardstr. 11, Nordeingang.

03.03.: 67. Modellbahnboerse von 10–15 Uhr im Schleicenter Schleswig, Schwarzer Weg (Einfahrt Parkdeck). Kaufen, tauschen, Treffen Gleichgesinnter, Reparaturen vor Ort. Info-Tel.: 04621/305290.

03.03.: 29. Regenstauffer Modellbahnboerse mit Anlage und Lok-Service, 10–15 Uhr, Jahnstraße, Jahnstr. 6a, 93128 Regenstauf. Tel.: 0941/46105405.

09.03.: Modellbahntauschbörse in Magdeburg, Tanzschule Diefert, Albert-Schweitzer-Str. 16, 10–14 Uhr. Weitere Infos unter www.mebf.de.

09.03.: Modellbahn- und Automodellboerse im FEZ Berlin im Rahmen des Modellbau-Wochenendes, 12–17 Uhr. Info und Reservierungen: F. Tinius, Str. zum Fez 2, 12459 Berlin. 030/53071533, f.tinius@fez-berlin.de.

**09.03.: Große Modellbahn- und Modellautoboerse in 88079 Kressbronn - Neue Festhalle, 10–15 Uhr, Info: B. Allgaier, Tel. 07551/831146.**

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

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

10.03.: 52. Großer Zwönitzer Modellbahnmarkt, 10–15 Uhr, im Gasthof „Wind“, Zwönitz/Erzgebirge. Info: O. Günther, Siedlungsstr. 8, 08297 Zwönitz. Tel.: 037754/2954, www.zwoenitzer-modellbahnmarkt.de.

10.03.: Modelleisenbahn- und Auto-boerse in Dillingen/Saar, Stadthalle, 10–16 Uhr, www.eisenbahnfreunde-dillingen.de.

17.03.: Börse in Görlitz, 10–14 Uhr im Wichernhaus, Johannes-Wüsten-Str. 23A, 02826 Görlitz. Info: www.modellbahnboerse.de

**17.03.: Berliner Spielzeugboerse,** 10–14 Uhr, Loewe-Saal, Ludwig Loewe-Höfe, Wiebestr. 42, 10553 Berlin-Moabit. 030/7842346, 0173/3882000.

www.modellbahnboerse-berlin.de

17.03.: 01069 Dresden, Alte Mensa. 31.03.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. Jeweils von 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

**17.03.: Roßdörfer Modellbahn-, Auto- und Spielzeugmarkt in 64380 Roßdorf/DA von 10–15h/Rehberghalle, Ringstr. Info: 06154/81388.**

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

24.03.: Modellbahnboerse des MEC Freising, von 09–13 Uhr in der Luitpoldhalle, Freising. Weitere Informationen auf www.mec-freising.de/modellbahnboerse/info.

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

31.03.: 83. Modellbahn- und Modellautoboerse mit Reparatur-Café von 10–16 Uhr, Stadthalle, Georg-Schäfer-Platz in 64579 Gernsheim, Info-Tel.: 06158/7476510 oder www.mec-germsheim.de.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

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

**20.04.: Modellbahnboerse, 10–16 Uhr, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de. • 1. Museums-Öffnungstag 2019 •**

Kleinanzeigencoupon anfordern unter Tel.: 08141 / 53481-152, E-Mail: a.englbrecht@vgbahn.de

# VORSCHAU APRIL



**VORBILD**  
**Alpenklassiker**  
 Die Brennerbahn gestern, heute, morgen  
**Aus Jahrs Archiv**  
 P 10-Begegnungen  
**Technik der DB-01**  
 Geprägt von Wittes Grundlagen

**MODELL**  
**Anlagenporträt**  
 Havelburg-Vorstadt  
**12. Modellbauwettbewerb**  
 Die Sieger  
**Anlagenplanung**  
 Frankens „Seekuh“ in HO

**EJ 4/19 erscheint am 20. März 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,  
 Jürgen Hörstel, Hans-Dieter Jahr, Volkhard Stern,  
 Werner Heinrichs, Gerd Peter, Roland Knecht, Andreas Stirl,  
 Jean Buchmann, Manfred Grünig  
**Redaktionssekretariat**  
 Claudia Klausnitzer (Tel. 0 81 41/5 34 81-227),  
 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 Wilgermein (-153)  
**Anzeigensatz und Anzeigenlayout**  
 Evelyn Freimann, 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 Pressegrosso und Bahnhofsbuchhandel**  
 MZV GmbH & Co. KG,  
 Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,  
 Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,  
 Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113  
**Abo - Service**  
 FUNKE direkt GmbH & Co. KG,  
 Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,  
 Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

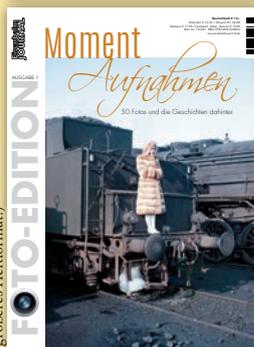
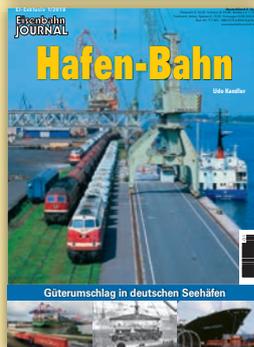
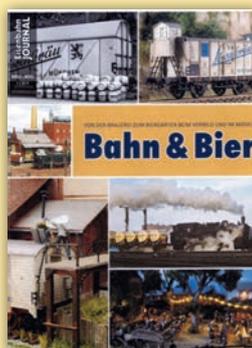
**Erscheinungsweise und Bezug**  
 Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80  
 Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)  
 Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit  
 gekündigt werden.

**Bildbearbeitung**  
 Fotolito Varesco, Südtirol  
**Druck**  
 Vogel-Druck, Würzburg

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben. Unverlangt eingesendetes Text- und Bildmaterial kann nicht zurückgeschickt werden. Bei Einsendung von Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Thematische Anfragen können i. d. R. nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck als Leserbrief. Generell stellen Leserbriefe die Meinung der jeweiligen Verfasser da, entsprechen aber nicht zwangsläufig auch der Meinung der Redaktion. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck.

ISSN 0720-051X 45. Jahrgang

## EISENBAHN-JOURNAL-SONDERAUSGABEN



(größeres Heftformat!)

(größeres Heftformat!)

(größeres Heftformat!)

Neuheit 2019

# Öl Jumbo

Es war schon ein beeindruckendes Schauspiel, wenn zwei schwere Güterzugdampflokos der Reihe 44 Öl (ab 1968: 043) in Doppeltraktion die Erzzüge „Langer Heinrich“ mit bis zu 4.000 Tonnen Last und bis zu 80 km/h schnell von Emden Richtung Ruhrgebiet oder Saarland beförderten. Dieser Einsatz der ölgefeuerten Maschinen bildete lange Jahre den Höhepunkt des schweren Güterverkehrs bei der DB.

**märklin**  
**TRIX**



**Vorbild:** Schwere Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 44, mit Öl-Tender der Grundform 2'2'T34 der Deutschen Bundesbahn (DB). Schwarz/rote Grundfarbgebung. ÜK-Führerhaus mit nur einem seitlichen Fenster, mit Witte-Windleitblechen der Regelausführung, Vorlauf-Radsatz mit Vollrädern, ohne Rauchkammer-Zentralverschluss, mit Indusi-Magnet einseitig. Lok-Betriebsnummer 44 1264. Betriebszustand um 1962/63.

#### Highlights:

- **Komplette Neukonstruktion.**
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Durchbrochener Barrenrahmen mit weitgehend freier Sicht zwischen Fahrwerk und Kessel.
- Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel.
- Ideale Güterzug-Dampflokomotive für Ganzzüge mit Selbstentladewagen Erz III d (46210/24129).

**märklin**  
HO

**TRIX**  
HO

Wechselstrom



**26928 Dampflokomotive Baureihe 44**

**Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen.**



€ 469,99 \*

Gleichstrom



**22981 Dampflokomotive Baureihe 44**

**Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen.**



€ 469,99 \*





# BAHN ERLEBNISREISEN IM HOHEN NORDEN

.....  
**Dampfzug - Rundreise durch  
Finnlands Seenlandschaft  
28.05.2019 – 11.06.2019**

**Dampf-Sonderzugreise  
in den finnischen grünen Frühling  
Erleben Sie Finnlands Hauptstadt Helsinki,  
Karelien, tausend verträumte Seen,  
tiefe Wälder und unvergessliche weiße Nächte**



**Bahnreisen Sutter  
Adlerweg 279856  
Hinterzarten  
Tel. 07652/917581**

**Ihr Bahnreise - Spezialist für Bahnreisen  
durch Norwegen, Schweden und Finnland**

**Weitere Bahnreisen auf unserer  
Homepage: [www.bahnen.info](http://www.bahnen.info)**

