

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

Eisenbahn
JOURNAL

April
2019

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Brennerbahn

Der Alpen-Klassiker gestern, heute, morgen

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

VORBILD



16 ALPENKLASSIKER
BRENNERBAHN



34 DAMPFLOKTECHNIK DB-01



42
SOLO AUF DER
KURZSTRECKE

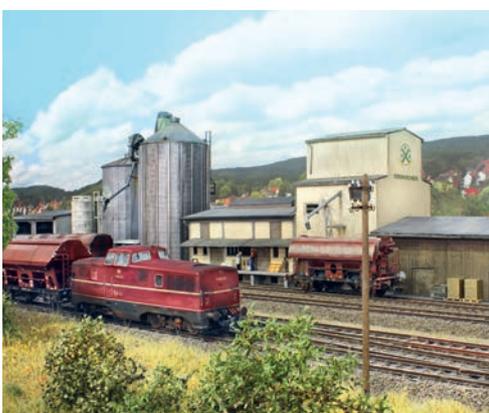


58 ANLAGENPORTRÄT:
DDR-PROVINZ
KLEIN, ABER FEIN



76 BRAWAS V 36 FÜR
STEINZEIT-
DIGITALER

84 ANLAGENGESTALTUNG:
LANDHANDEL-ENSEMBLE



4 Bild des Monats

Frühling im Jagsttal

10 Hans-Dieter Jahr | Aus meinem Archiv

P10-Begegnungen

16 Brennerbahn gestern, heute, morgen

Der Alpenklassiker

32 Momente

Einsam in der Wiese

34 Dampfloktechnik: 01 bei der DB

Geprägt von Wittes Grundlagen

42 Hinterlandgeschichte(n)

Solo auf der Kurzstrecke

47 Galerie

Bilder von Michael Mann

MODELL

58 Anlagenporträt: DDR-Provinz

Plan erfüllt

70 Dioramenkönig II/Folge 10

Thüringen á la Nouaillier

76 Umprogrammieren bei Brawas V 36

„Extra“ für Steinzeit-Digitaler

78 Genuss-Anlage

Bimmelnd bergan

84 Anlagengestaltung: Landhandel

Ensemble aus vielen Quellen

92 12. Modellbau-Wettbewerb des EJ

Die Sieger

RUBRIKEN

6 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Messe-Vorschau

100 Fachhändler

102 Mini-Markt & Börse

106 Vorschau und Impressum

TITEL: Richtung Brennerbahnhof sind bei St. Jodok zwei ÖBB-Loks der Reihe 1012 mit einem RoLa-Zug unterwegs.

FOTO: KLAUS ECKERT



Frühling im Jagsttal

In der frisch aufblühenden Natur des Jagsttals ist auf der Strecke Crailsheim – Aalen am 25. April 1972 bei Jagstzell die 215 069 mit einem Eilzug Richtung Ulm unterwegs.

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER





FOTO: FRANK-RÜDIGER WILKE

Lokmangel beim Sylt-Shuttle: Am 29. Januar 2019 sorgte die Bahnbaulok 218 449 für einen Farbtupfer im Sylt-Verkehr.

Vertrag verlängert

Der Verband Region Stuttgart verlängert seinen laufenden Verkehrsvertrag mit DB Regio zum Betrieb der S-Bahn Stuttgart um vier Jahre bis zum 30. Juni 2032. Zusätzlich gab man die Bestellung von 56 weiteren Triebzügen der Baureihe 430 bekannt.

SBB-Lok vor Flixtrain

Immer wieder wurden die Flixtrain-Züge zwischen Köln und Hamburg in den vergangenen Wochen von Vectron-Loks statt der üblichen Baureihe 182 bespannt. Eine besonders farbenprächtige Kombination gab es am 16. und 17. Februar 2019 zu bestaunen, als 193 492 „Nightpiercer“ der SBB/Hupac samstags den FLX 1800 von Köln nach Hamburg und tags drauf den FLX 1805 auf dem Rückweg von Hamburg nach Köln bespannte.



FOTO: MARTIN MORKOWSKI

193 492 am 16. Februar 2019 vor FLX 1800 in Köln Hbf.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

363 212 am 1. Februar 2019 im Harburger Zementwerk.

Bayernbahn

Die Bayernbahn bedient seit Anfang des Jahres 2019 gemeinsam mit der Firma Mertz den Gleisanschluss des Zementwerks der Firma Märker in Harburg (Schwaben). Zuvor wurde das dortige Zementwerk von Lokomotiven der DB AG bedient. Mertz bringt mit seiner Voith Maxima leere Schüttgutcontainerzüge nach Nördlingen, dort übernimmt die Bayernbahn die Übergabe ins wenige Kilometer entfernte Harburg. Anschließend geht der Zug zurück nach Nördlingen, dort übernimmt Mertz den Zug für die Weiterfahrt. Die ursprüngliche für die Übergaben in Harburg stationierte Köf der DB AG wurde dagegen mittlerweile abgezogen, die V 60 der Bayernbahn bleibt während der unregelmäßigen Einsätze in Nördlingen stationiert.



FOTO: NORMAN GOTTBERG

218 467 der MEG brachte am 5. Februar 2019 Talgo-Wagen aus DB Nachtzug-Beständen zur Verschrottung nach Eberswalde.

DB bestellt Talgo-Züge

Überraschend gab die DB AG im Februar 2019 bekannt, beim spanischen Hersteller Talgo nach einer europaweiten Ausschreibung zunächst 23 neue Fernverkehrszüge zu beschaffen. Die 230 km/h schnellen Züge des Typs „Talگو 230“ sollen als komplette Wendezug-Garnituren samt Lokomotiven geliefert werden und erstmals 2023 in Betrieb gehen. Der Auftrag hat ein Volumen von rund 550 Millionen Euro, parallel gab die DB den Abschluss eines Rahmenvertrags zum Kauf von bis zu 100 Talgo-Zügen bestehend aus Elektrolokomotiven und Reisezugwagen bekannt. Die Auftragsvergabe erfolgt 25 Jahre nachdem die DB Talgo-Gliederzüge für den Nachtzugverkehr in Dienst gestellt hatte. Diese nur 140 km/h schnellen Fahrzeuge wurden bereits 2009 aus dem Verkehr genommen, ein Weiterverkauf hatte sich anschließend immer wieder zerschlagen.

Orientrote Ludmilla

Die WFL aus Potsdam spendierte ihrem Neuzugang 232 527 im Zuge der HU in Neustrelitz eine orientrote Lackierung. Das Bild zeigt die Lok am 31. Januar 2019 in Stendal.



FOTO: OLIVER WINNER

Die orientrote 232 527 der WFL in Stendal.

- ANZEIGE -

*Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.*

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

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

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

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

Wir verbinden Bayern.

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr



FOTO: ROLAND WIRTZ

MAN-Schienenbus der RSE am 3. Februar 2019 in Köln-Poll.



FOTO: JOACHIM STÜBBEN

Präzisionsarbeit: Der Transport der Lok zum Museumsausgang.

Hafenbahn-Abschied

Das Ende der Köln-Deutzer Hafenbahn rückt näher: Nur noch bis 2020 werden zwei Güterkunden im Hafen Köln-Deutz bedient, in den darauffolgenden Jahren wird ein neues Stadtquartier mit Wohn- und Bürogebäuden rund um das Hafenbecken entstehen. Aus Anlass des bevorstehenden Abschieds von der Hafenbahn fand am 3. Februar 2019 eine Sonderfahrt mit einem MAN-Schienenbus der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) statt. Die Aufnahme entstand an der betrieblich interessanten höhengleichen Kreuzung mit der Stadtbahnlinie 7 der KVB in Köln-Poll.

50 2429 im Exil

50 2429 des LVR-Industriemuseums Oberhausen muss während der aktuellen Umbauarbeiten ihren Standort in der Museumshalle verlassen. Ein fernsteuerbares Tiefladefahrzeug brachte die Lok am 29. Januar 2019 zum Ausgang des Museumsgeländes, von dort ging es am frühen Morgen des 30. Januar über eine kurze Strecke zu einem Gleis im Bereich des Oberhausener Hauptbahnhofs. Im Schlepp einer Diesellok trat 50 2429 schließlich die kurze Reise nach Duisburg auf der Schiene an. Bis zum Abschluss der Arbeiten wird die Lok in einer Halle in Duisburg-Meiderich untergebracht.

Neue Vectron für die RTB

Die Rurtalbahn Cargo (RTB) bestellte im Jahr 2018 bei der Leasingfirma ELL drei weitere Loks des Typs Vectron von Siemens für den Einsatz im internationalen Güterverkehr. Während die ersten beiden Lokomotiven, 193 791 und 792, bereits am 13. Dezember 2018 an die RTB übergeben wurden, folgte 193 793 am 21. Februar 2019. Die Maschinen tragen ein attraktives blaues Farbleid mit jeweils leicht variiertes Seitenbeklebung. Am 14. Februar 2019 passierte die erstgelieferte 193 791 „Europa“ mit dem DGS 44377 von Rotterdam Pernis nach Basel gerade Viersen-Helenabrunn.



FOTO: TOBIAS RÜTHNER



April 1959: Der Ingenieur Serge Lory erwirbt die S 3/6 3673.

April 1959: In einer Plenardebatte des Bayerischen Landtages lehnen die Redner aller Parteien die Pläne der DB ab, den Personenverkehr auf 14 bayerischen Nebenbahnen mit einer Gesamtlänge von 248 Kilometer stillzulegen + + + Die Deutsche Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) stellt 20 Schlafwagen mit verbesserter Inneneinrichtung in Dienst + + + Die bislang eigenständigen Bahnbetriebswerke Kreuzberg und Gerolstein werden Außenstellen des Bw Jünkerath + + + Die Schnellzug-Dampflok S 3/6 3673 (18478, seit 1997 Eigentum des Bayerischen Eisenbahnmuseums) wird ausgemustert und von dem Schweizer Ingenieur Serge Lory mit dem Ziel der Restaurierung erworben

April 1969: Die sechs seit Ende 1968 als „Intercity“ bezeichneten F-Züge der DB erhalten klangvolle Namen mit Bezug zu ihrem Laufweg + + + Die Frankfurter Flughafen AG und die DB unterzeichnen einen Vertrag über die Finanzierung und den Bau der 7,5 Kilometer langen Flughafenbahn + + + Die Dampflokomotive 78 468 (heute betriebsfähig im Eigentum der Stadt Oberhausen) wird nach Stationierungen in Gleiwitz, Hagen-Eckesey und Hamburg Z-gestellt + + + Am 8. des Monats



April 1969: Die Frankfurter Flughafen AG und die DB beschließen den Bau der 7,5 Kilometer langen Flughafenbahn in Frankfurt.

findet die letzte Fahrt der Meißner Straßenbahn-Güterlok Nr. 3 statt + + + In Frankfurt am Main wird die „Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr“ (TFG) gegründet

April 1979: Mit der Schnellzuglok 01 0525 des Bw Saalfeld wird vom 20. bis 22. des Monats letztmalig der Dampflok-Langlauf von Probstzella nach Berlin-Stadtbahn und zurück mit dem Autoreisezugpaar D 1100/D 1101 (München Ost – Berlin-Stadtbahn) gefahren + + + Der DB-Vorstand legt dem Bundesverkehrsminister einen Bericht über die Trennung von Fahrweg und Betrieb vor + + + Zwischen den Haltestellen Landungsbrücken und Altona wird das zweite Teilstück der City-S-Bahn in Hamburg eröffnet; anlässlich dieses Ereignis entstanden hier auch die letzten Eisenbahn-Fotografien des Bundesbahn-Fotografen Walter Hollnagel (1895-1983)

April 1989: Bei der DB wird die 39-Stunden-Woche eingeführt + + + Die Deutsche Reichsbahn feiert das 150jährige Eisenbahnjubiläum der ersten deutschen Fernbahn von Leipzig nach Dresden + + + Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl (CDU)

bildet seine Regierung um, dabei wird Dr. Friedrich Zimmermann (CSU) neuer Verkehrsminister + + + In Rotenburg an der Wümme an der Strecke Hamburg – Bremen entgleisen wegen eines abgesprungenen Radreifens 21 Güterwagen, wegen



April 1999: Die DB soll ihr Sicherheitssystem bei der Fahrweginstandhaltung überprüfen.

Gefahrgut-Austritt werden rund tausend Anwohner evakuiert + + + In der Relation Frankfurt (M) – Wien vereinheitlichen die DB und die ÖBB den Service und Markenauftritt ihrer internationalen Reisezüge

April 1999: Anlässlich einer Verkehrsministerkonferenz wird die DB AG aufgefordert, das Sicherheitssystem vor allem bei der Fahrweginstandhaltung und -sicherung zu überprüfen und zu optimieren + + + Die kostenlose „BahnCard Wuermeling“ für kinderreiche Familien, benannt nach dem ehemaligen Familienminister Franz-Josef Wuermeling, wird abgeschafft + + + Im Prüfzentrum Wegberg-Wildenrath absolviert ein Triebzug des ICE-TD (Baureihe 605) erste Probefahrten + + + Am 17. des Monats verkehrt auf der Chemnitztalbahn (Chemnitz-Küchwald – Wechselburg) rund ein Jahr nach der Einstellung des Personenverkehrs ein letzter Sonderzug mit dem Triebwagen 628 580

April 2009: Der Verband Region Stuttgart und die DB Regio unterzeichnen einen vom 1. Juli 2013 bis zum 30. Juni 2028 laufenden Verkehrsvertrag; darin ist auch die Beschaffung von 83 neuen Triebzügen der Baureihe 430 enthalten + + + Im Bereich des Bahnhofs Bettingen (Strecke Tübingen – Plochingen) gerät ein DB-Triebwagen der Baureihe 650 in Brand; nach Ablöschen durch die Feuerwehr konnte die Fahrzeugeinheit als Leerfahrt die Fahrt nach Tübingen mit eigener Kraft fortsetzen + + + Noch vier Exemplare der Baureihe 103 werden gelegentlich vor Reisezügen der DB AG eingesetzt + + + Die belgische Güterbahn B-Cargo beendet den Einsatz der auch auf der Strecke Aachen West – Montzen eingesetzten sechsachsigen Diesellokomotiven der Serie 55

①



HANS-DIETER JAHR | AUS MEINEM FOTO-ARCHIV

P 10-Begegnungen

Das Saarland, mehrfach Spielball zwischen Frankreich und Deutschland, war geprägt durch die ursprüngliche Königliche (pr.) Saarbrücker Eisenbahn und die später daraus hervorgegangene KED St. Johann bzw. die RBD Saarbrücken. Die lokomotivtechnische Ausstattung war daher schon immer preußisch geprägt, jedenfalls so lange, bis die Einheitsloks der Reichsbahn hier Einzug hielten. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es bis 1959 nicht einmal eigene Schnellzugloks in Saarbrücken, die wurden wegen zolltechnischer Probleme erst ab 1957 in einer sog. „admission temporaire“ jeweils für wenige Monate hierher abgeordnet; es waren Loks der Baureihe 03.

So war man als jugendlicher Eisenbahnfan eben an die P 8, G 10, T 18 und T 9.3 gewöhnt, ebenso an die 42, 50, 52 und 86, später dann an die 23. Ich erinnere mich noch gut daran, dass mir plötzlich veritable Schnellzugloks mit unabsehbar hohen Treibrädern begegneten, die die ominöse Nummer „03“ trugen! Sie überragten die liebe alte P 8 bei Weitem und sahen so extrem modern aus. Erst viel später erfuhr ich, u.a. durch die Düring-Lektüre, dass die gerade hier nicht so richtig brauchbar waren, speziell wenn man an die schwierige Eifelstrecke mit den damals noch langen Zügen denkt.

Was ich damals auch noch nicht wusste, war, dass man vor-

**Was kam,
als man in
Jünkerath
in der Eifel
mit der
P 8 nicht
klarkam?
Genau: die
P 10**

her in Jünkerath eine ganz andere Loktype (wieder) stationiert hatte, nachdem man mit den P 8 nicht klarkam. Genau: die P 10, die als Stars auf **Bild 1** (3. April 1963, Bw Deutzerfeld) schon 1926 in den Krupp'schen Werkhallen 1926 nebeneinandergestanden haben, als sie, halbfertig, die Geburtsurkunden 783 und 786 erhielten. Sie wurden zunächst beide in Osnabrück stationiert, später gingen ihre Wege auseinander, um dann doch wieder zusammenzufinden: in ihrem Auslauf-Bw Jünkerath.

Vom Bw Deutzerfeld mussten die Loks zum Kölner Hbf über die Hohenzollernbrücke fahren. Dabei hat man sie oft einem gerade in Deutz haltenden Planzug vorge-

spannt, um eine Leerfahrt über die hochbelastete Brücke zu vermeiden.

Auf genau eine solche Gelegenheit lauert die 39 233 auf **Bild 2** (13. August 1964, Deutz). Der nächste vorbeikommende Zug wird „gekapert“ und nach Köln Hbf vorgespannt. Dort trennt man sich wieder und übernimmt einen Zug Richtung Saarbrücken. Wenn man bedenkt, dass die Lok nur noch 18 Tage bis zur „z“-Stellung vor sich hat, dann kann man über den relativ gepflegten Zustand und die Wertschätzung der Jünkerather Personale nur staunen. In anderen Bws hätte solch ein „Abgänger“ viel schlimmer ausgesehen. Aber genau das waren die Jünkerather ja gewohnt: Die meisten ihrer P 10, und es waren Dutzende, gingen nicht mehr an andere Bws, sondern wenn, dann auf den Schrottplatz... Falls heute noch ein Jünkerather P 10-Lokführer oder -Heizer leben sollte: große Hochachtung!

Da diese Züge teils bis Saarbrücken geführt wurden, stand ich eines Tages als ganz junger Lokspäher, es muss 1963 gewesen sein, vor einer scheinbar ebenfalls hochmo-



**P 10
genossen
im Bw
Jünkerath
Pflege und
Wertschätzung
vom
Personal**

deren Schnellzuglok, die im Nummernschild vorne die „39“ trug und die, vor einen Schnellzug nach Köln gespannt, auf Gleis 5 im Saarbrücker Hauptbahnhof auf Ausfahrt wartete. Das war eine beeindruckende Erscheinung, speziell dann, wenn gleich nebenan auf Gleis 16 eine P 8 wartete. Ein dicker, hochliegender Kessel, vier angetriebene Achsen und dieses markante Trittlech hinter den Zylindern. Exakt so wie die 39 075 im Jahr 1965 auf **Bild 3**.

Und dann fuhr sie los, und wie! Zuerst gab es einen markanten Zi-

schauer aus einem Ventil hinter dem Schornstein. Wenn der Lokführer den Regler nur langsam öffnete, dann klang es wie ein Stöhnen. Dann war der Bahnsteig in Dampf gehüllt, weil die Zylinderhähne natürlich offen waren und ein paar Radumdrehungen lang auch blieben und aus dem Schornstein klang erstes Wuff-wuff-wuff; tief und melodios, ganz anders als die anderen bekannten Loks! Es klang so, als ob die Lok viel kräftiger beschleunigte als die P 8 und durch den tieferen Klang auch viel stärker. Dem war zwar auch so, aber als Elfjähri-



ger wusste man ja noch nicht, dass Drillinge sechs Auspuffschläge pro Radumdrehung haben...

Mittelpunkt der „Eisenbahn-Welt“ war für einen Dreizehnjährigen natürlich die „Großstadt“ Saarbrücken, Wendebahnhof unserer P 10 aus Jünkerath **Bild 4** (39 161 und 86 805, Bw Saarbrücken Hbf, 2. Juni 1961), mit ihren vielfältigen Verbindungen. Da gab es Schnellzüge aus Köln, Frankfurt, Mannheim, ja sogar aus Österreich, aus Frankreich und sogar Spanien zu sehen (zumindest als Pilgerzüge)! Aber wo lag eigentlich Spanien? Frankreich war ja bekannt, lebte man doch an der Grenze und bezeichnete die Lothringer liebevoll fremdelnd als „Wackese“, sorry, aber genau so tun das auch die Elsässer (Germain Muller und Roger Siffer lassen grüßen). Da beide alle Deutschen und so auch die Saarländer als „Schwoowe“ benennen, bin ich mit dieser Wortwahl wieder versöhnt.

Inzwischen spannten die Eifeler „Schwoowe“ die 39er auch Personenzügen vor. Umbau-Drei- und -Vierachser sind ihr tägliches Brot

geworden und an jedem Bahnhof und jeder Milchkanne hält der Zug. Die 39 075 hat im Sommer 1965 auch nur noch wenige Monate vor sich. Am 13. Oktober desselben Jahres wird sie von der Ausbesserung zurückgestellt.

Wenigstens eine andere 39er ist auf **Bild 5 und 6** noch im hochwertigen Eilzugverkehr beschäftigt (39 232 sowie mit 03 057 als Vorspann, Saarbrücken Hbf, 29. Mai 1964). Nein, nein, die bärenstarke 39 232 (Krupp 782/1926) braucht für den E 553 nach Dortmund, den sie bis Köln Hbf führen wird, keinen Vorspann (**Bild 6**). Wahrscheinlich ist die Trierer 03 057 nur mit einer unpaarigen Leistung in Saarbrücken gestrandet und fährt nun als Leervorspann nach Hause. Die Strecke bis Trier weist überhaupt keine Steigungen auf, sondern fällt sogar um rund 50 Meter, immer dem Lauf der Saar folgend. Es war ein warmer, aber eher trüber Freitag mit gelegentlichem Nieselregen, der aber der 39 keine Probleme gemacht hätte. Dieses seltene Foto hatte ich schon einmal in meinem VGB-Buch gezeigt.

Oft wurde die P 10 als Fehlkonstruktion abgetan – dabei wurde sie über 44 Jahre eingesetzt

Die P 10 hatte also von Anfang an einen mächtigen Eindruck hinterlassen, blieb deshalb immer gut für freudige Begegnungen und ist noch heute für mich eine ganz besondere Maschine. Zwei existieren ja noch (39 184 und 230), aber leider ist keine davon betriebsfähig. Was wäre das für ein Schauspiel heutzutage! Und zusätzlich gibt es ja auch noch sieben 22er!

Oft wurde sie als Fehlkonstruktion abgetan. Man bemängelte ihren trapezförmig eingezogenen Mittel-Rost und ihre schlechte Feueranfandung. Dann muss man sich aber fragen, wieso die Lok über vierundvierzig Jahre auf fast allen schwierigen Mittelgebirgsstrecken eingesetzt wurde und die Deutsche Reichsbahn nie eine ähnliche Loktype entwickelt hat. So schlecht kann sie also gar nicht gewesen sein. Der Irrtum mit dem zu weiten Schornstein, der einen geringeren Auspuffgedruck zeitigen sollte, wurde in den Fünfzigern korrigiert. Zusammen mit den Stühren-Aschkästen war das Anfandungproblem beseitigt, und die Lok bekam endlich Luft. Und was soll das Problem





mit dem trapezförmigen Rost gewesen sein? Jeder, der schon einmal eine Rostlok gefeuert hat, weiß, dass er die hinteren Ecken der Feuerbüchse stopfen muss, und die liegen bei der P 10 ja auch nicht weiter auseinander als bei den Einheitsloks. Das Feuerbett wandert dann schon durch die Rüttelbewegungen bei der Fahrt nach vorne. Und so füttert man halt hinten nach, wo die Kohle ihre Feuchtigkeit verlieren und anbrennen kann. Wenn sie dann auf dem zentralen Rost an- und richtig intensiv mit Sauerstoff in Verbindung kommt, kann sie ausgasen und verkoken und so ihre größte Wirkung entfalten.

Nachweise für die Power der P 10 gibt es ja genug. Die Jünkerather mussten von 1954 bis 1957 auf die P 10 verzichten, weil die dringend (!) woanders gebraucht wurden, und mit der P 8 vorliebnehmen. Das hat man reumütig geändert und dem Bw im Sommer 1957 wieder P 10 zugewiesen.

So waren ab diesem Zeitpunkt über Jahre immer sieben bis neun Loks im täglichen Dienst zwischen Köln und Trier bzw. Saarbrücken im Einsatz und fuhren 1963/64 in

**Nein,
nein, die
bärenstarke
39er hätte
für den
Eilzug
bis Köln
eigentlich
keinen
Vorspann
benötigt**

der Spitze bis zu 635 Kilometer am Tag; erstaunlich hoch für eine Mittelgebirgslök. Danach ging es aber recht schnell abwärts und die 39 204 beendete mit ihrer „z“-Stellung die Ära dieser schönen Loktype in der Eifel am 31. Mai 1966.

Später wurde der „Salondampfer“ (03) und dann die 01 hier eingesetzt. Das ging nur eben so mit Ach und Krach, denn die meisten Züge waren schon so kurz geworden, dass das gerade so, teilweise auch nur mit Schubunterstützung gelang. Oder denken wir an die völlig überlasteten und reihenweise ausgefallenen V 200 auf der

Schwarzwaldbahn, die die P 10 ablösen sollten, aber wiederum zeitweise durch eine P 10-Reserve unterstützt werden mussten! Oder an die schwierige Strecke von Frankfurt/M. nach Erfurt, wo die 01er häufig aushauchten (Th. Düring) und die glücklose 06 Abhilfe bringen sollte und nicht konnte.

Ich habe nie davon gelesen (z.B. im Disziplinarbuch der BD Saarbrücken) oder je gehört, dass eine P 10 einen Zug stehen gelassen hätte, und noch heute die rasanten Anfahrten auf den Schallplatten von Johannes Glöckner lebhaft in Erinnerung.



⑦

Und so wie auf **Bild 7** sah das Ende aus: 39 064 steht im Mai 1965 in Gesellschaft mehrerer Schwestern in Karthaus inmitten langer Reihen abgestellter Loks aller möglicher Baureihen, während draußen vielleicht gerade eine Schwesterlok vorbeifährt, denn es dauerte noch ein ganzes Jahr, bis die 39 204 am 25. Mai 1966 den allerletzten Jünkerather P 10-Zug bespannte. Auch die 39 064 (Henschel 19997/1923) machte ihre ersten Schritte in Osnabrück, wurde aber schon im Januar 1927 an die damalige RBD Trier abgegeben. Diese RBD existierte nur deshalb, weil das Saarland bis 1935 unter französische Verwaltung gefallen war. Und natürlich wurde sie damals in Jünkerath stationiert.

Zu meinem Leidwesen wurde die P 10 zu früh im hiesigen Raum abgestellt und verschrottet. Man hatte durch die Elektrifizierung anderen Orts genug „modernere“ und „weniger komplizierte“ 01 im Überhang, und die mussten abgefahren werden. Dabei waren die, zumindest vom Ersterscheinungsjahr her, kaum jünger als die P 10! Aber die P 10 waren halt „alte Preußen“, mit Belpaire-Stehkessel, nur 14 bar Keseldruck und Drillingtriebwerk.

Und so bevölkerten sie Anfang/Mitte der Sechziger zunehmend die Lokfriedhöfe, aber wenigstens eine Jünkerather P 10 (39 106) überlebte sogar als Heizlok in Trier bis mindestens 1967, wie **Bild 8** (Bw Trier Hbf, 1967) zeigt. Den Rest fand man in den Jahren zuvor in Karthaus zwischen Gras und Gestrüpp...



Meine allerletzte Begegnung mit einer bewegten Jünkerather P 10 war ausgerechnet die mit der niedrigsten Jünkerather Nummer, der 39 009 (z-gestellt am 24. Mai 1966), die von einer 50 auf die Schrottgleise der Ferrum in Schleifmühle geschoben wurde. Das muss 1967 oder 1968 gewesen sein.

Sie blieben neben der 44 die einzigen Drillinge, die man hier im Saarland der Nachkriegszeit erleben konnte. Die damals aufkommenden Gerüchte (erfahren vom ehemaligen Bahnhofsvorsteher Völklingen, Herrn Kalkoff, als ich mit ihm über die 03 sprach), dass die „Prinzessinnen“ der Baureihe 03.10 eventuell nach Saarbrücken kommen könnten, haben sich leider nicht bewahrheitet. Man kannte diesen Loktyp ja als wunderschöne Erscheinung aus den alten Maedel-Büchern, und von ei-

nem eindrucksvollen, froschperspektivischen Foto, das Kalkoff im Dienstzimmer hatte, aber für die Eifel wären die auch nicht so wirklich geeignet gewesen. So zerschlug sich die Hoffnung, wieder den typischen Dreizylinder-Sound täglich erleben zu können leider recht schnell. Aber später, erwachsener und mit eigenem Auto, konnte man den Drillingen ja nach Rheine hinterherreisen und die unvergleichlichen 01.10 optisch und akustisch aufsaugen.

Bin ich zu pathetisch? Verzeihen Sie es einem alten Dampflokennarren, aber im Gegensatz zu meinem Vater habe ich nie so wirklich an der damals modernen Elektro- und Dieseltraktion Gefallen gefunden, außer an der Bügelfalten-E 10. Nun ja, er war schließlich „Stromer“ und ich habe als Maschinenbauer stattdessen „etwas Ordentliches“ gelernt... □

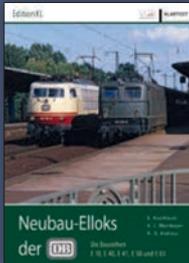
Nach der P 10 lag die Hoffnung auf den 03.10 – aber diese „Prinzessinnen“ kamen nicht nach Saarbrücken

⑧



Die Eisenbahn im XL-Format

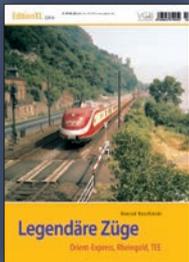
Weitere Bände aus der Edition XL



Neubau-Eloks der DB
Best.-Nr. 601502



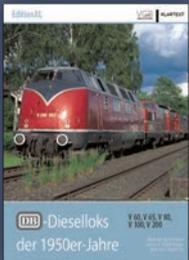
Erz, Stahl und Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legenden der DB
Best.-Nr. 601603



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



Die letzten Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702



Kult-Dieselloks der DR
Best.-Nr. 601801



Baureihen 50, 52 und 42
Best.-Nr. 601802

EditionXL

NEU

Konrad Koschinski

in den 1980er-Jahren

Dieser neue Sammelband aus der EditionXL beschreibt die beiden deutschen Staatseisenbahnen in den Jahren 1980 bis 1989. Er berichtet u. a. über neue Triebfahrzeuge, über die Fernreisezüge links und rechts der innerdeutschen Grenze, über den „Designwechsel“ beim DB-Rollmaterial, über Streckenstilllegungen im DB-Netz sowie die letzte Blüte und den Abschied vom Dampfbetrieb auf Normalpurgleisen in der DDR. Dem großen Jubiläum „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ und der denkwürdigen Fahrzeugparade in Riesa 1989 sind eigene Kapitel gewidmet. Die umfangreiche Bebilderung, darunter zahlreiche großformatig wiedergegebene Farbfotos, spiegelt die Veränderungen auf deutschen Schienen in diesem Jahrzehnt des Wandels wider.

Best.-Nr. 601901

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

je nur
€ 19,95



www.facebook.de/vgbahn



[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

BRENNERBAHN GESTERN, HEUTE, MORGEN

Der Alpenklassiker

Seit jeher ist die Bahn über den Brenner eine der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Linien. Die Route erschließt Urlaubsziele und verbindet Handelszentren im Güterverkehr, hat aber ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Für den nötigen Modernisierungsschub soll daher ein Basistunnel zwischen Innsbruck und Franzensfeste sorgen

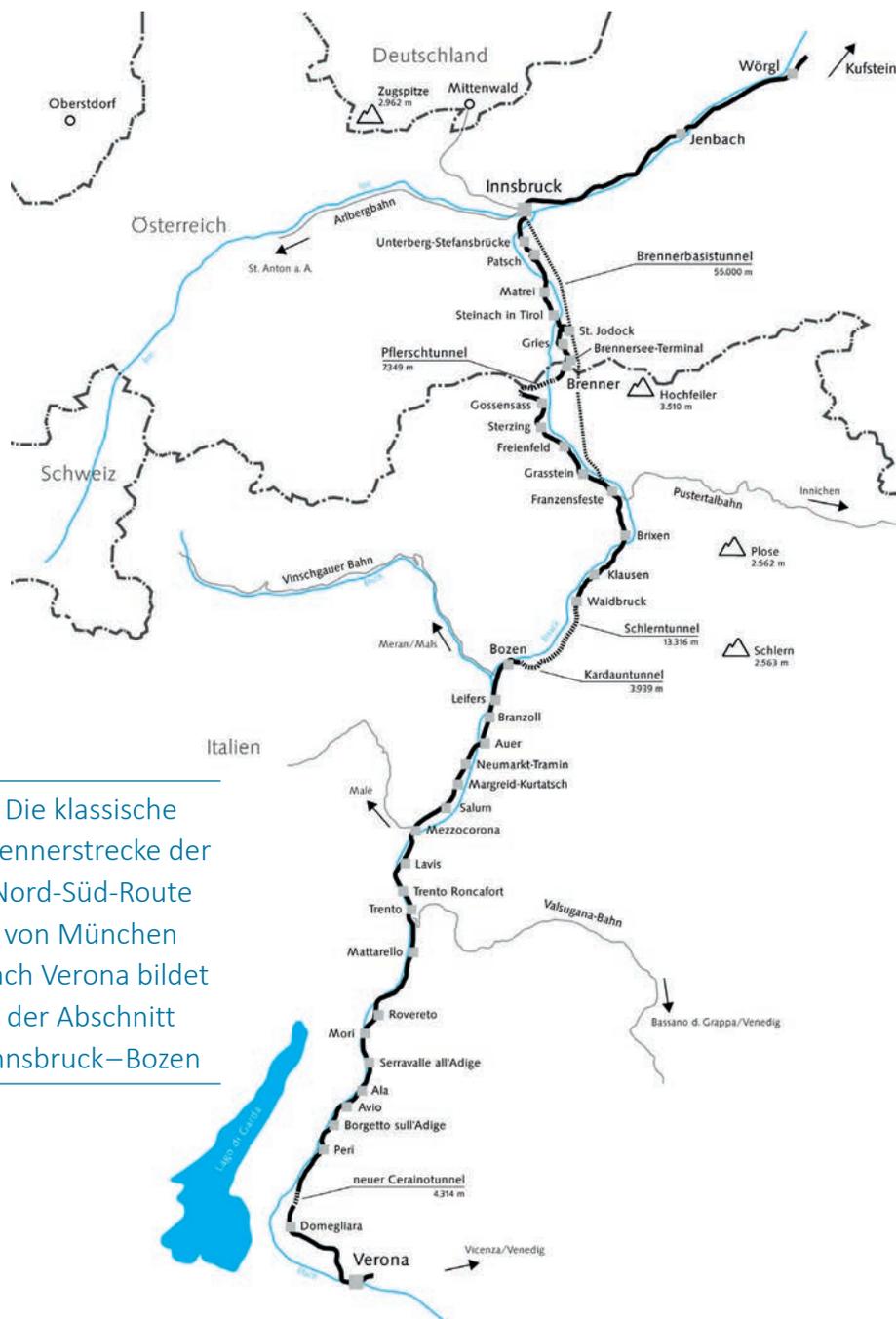
Verschwundene Südrampen-Klassik:
Im Pflerschtal bei Schelleberg verläuft
die Strecke heute in einem Tunnel
(11. Oktober 1995, EC mit FS-E-Lok
Richtung Brenner).



Vormittags kurz nach 11 Uhr im Münchner Hauptbahnhof. Auf Gleis 11 wird unser Zug nach Venedig bereitgestellt. Es ist der EC 87 nach Venezia Santa Lucia. Wir haben uns zwei gegenüberliegende Fensterplätze reservieren lassen und halten gleich nach unserem Wagen Ausschau. Langsam kommt der Zug zum Stehen und wird sogleich von den zahlreichen Fahrgästen geentert. Die Fahrt zu dieser Tageszeit scheint beliebt zu sein, was ja auch kein Wunder ist, kommt der Zug doch in Venedig planmäßig um 18.10 Uhr an, also noch am frühen Abend. So bleibt genügend Zeit, die Lagenstadt gleich ein wenig zu erkunden. Doch nicht dieses wunderbare Reiseziel soll hier Thema sein. Es geht vielmehr um den Abschnitt Innsbruck – Bozen, die klassische Brennerstrecke.

Eine Gebirgsbahn, die gute Laune macht, befährt man sie von Norden her mit einem komfortablen Zug wie unserem Eurocity. Dieser aus DB-Wagen gebildete Schnellzug führt auch einen Speisewagen mit. Zudem überwindet die Eisenbahn am Brenner eine Wetterscheide, das bedeutet: Wir fahren mit aller Wahrscheinlichkeit wärmeren Temperaturen und der Sonne entgegen. Die erste Stunde im Zug verbringen wir noch gemütlich plaudernd. Draußen zieht die oberbayerische Landschaft vorbei. Es ist windig nass und entsprechend wolkig. Zur Rechten würde sich die zackelige Linie die Alpen zeigen, hätten wir blauen Himmel und Sonnenschein.

Nachdem Rosenheim erreicht wurde, folgt die Bahnstrecke dem Lauf des Inns flussaufwärts Richtung Kufstein. Von beiden Seiten tritt das Gebirge nun näher heran, wir nehmen dicht bewaldete Hänge und die eine oder andere Kirche wahr, die inmitten ihres Dorfes emporragt. Dann zieht links das Kloster Reischach vorbei und wenig später grüßen schon die weißen



Die klassische Brennerstrecke der Nord-Süd-Route von München nach Verona bildet der Abschnitt Innsbruck–Bozen



FOTOS: PETER PFISTER (3); KARTE: WITT

Güterzüge auf der Nordrampe: Modern mit 189er-Duo von Lokomotion (Matrei, Oktober 2017) und klassisch mit ÖBB-1020-Doppel (Gries, Januar 1996).



Eines der markantesten Foto-Motive der Brennerbahn: die Kurve bei St. Jodok – hier frühwinterlich mit Regionalzug (Oktober 1992).

Mauern der alten Grenzfestung, das Wahrzeichen Kufsteins. Die in exponierter Lage oberhalb der Stadt errichtete Burg diente bis 1888 als Wehranlage. Einzelne Bereiche der Festung sind durch einen unterirdischen Gang miteinander verbunden. Heute wird der Innenhof unter anderem für Konzerte genutzt. Kufstein selbst wurde 1383 zur Stadt erhoben. Seit 1504 gehört der Ort zu Tirol.

Gleich hinter Kufstein, bei Langkampfen, überquert die Bahn den Inn auf einer großen Balkenbrücke. Rasch schauen wir aus dem Zugfenster, um einen Blick auf das Gebirgsinventar zu werfen, welches das wettermäßig nun schon etwas freundlichere Inntal von nun an aus nördlicher und südlicher Richtung begrenzt. Bis Innsbruck werden wir den Fluss noch weitere Male auf imposanten Kunstbauten überqueren: bei Brixlegg und in Innsbruck selbst.

Doch zunächst fährt unser Zug in Wörgl ein. Hier mündet von Osten her die Giselabahn Salzburg – (Kitzbühel) – Wörgl, auch „Zweierlinie“ genannt, in die Brennerzulaufstrecke ein. Im weiteren Verlauf unserer Reise rollen wir an Rattenberg, der kleinsten Stadt Tirols, vorbei. Der knapp 600 Einwohner zählende Ort genießt seit 1393 das Stadtrecht und erfreute sich im 15. und 16. Jahrhundert einer größeren Bedeu-

tung als Verwaltungssitz der benachbarten Bergwerke. Aus dieser Blütezeit stammen auch fast alle Häuser des Ortes. Jenseits des Inns, am Eingang zum Brandenbertal, liegt Kramsach. Auf dem Gemeindegebiet siedelten sich zahlreiche Glasveredelungsbetriebe und Glasfachschulen an. Auch der Hagauer Marmor, ein in Tirol vielfach verwendeter Baustoff, stammt aus dieser Region. Wie Perlen reihen sich weitere erwähnenswerte Orte entlang des Inns und der Inntalbahn auf.

Als Nächstes soll auch Jenbach kurz vorgestellt werden. In der gleichnamigen Bahnstation treffen die meterspurige Achsenseebahn, die 760-mm-Bahn in das Zillertal und die regelspurige ÖBB-Hauptbahn (1435 mm) aufeinander. Die gen Norden führende Achenseebahn gilt als älteste, teils noch mit Dampf betriebene Zahnradbahn Europas. Ihr Endpunkt Pertisau liegt 6,8 km bergwärts am größten See Tirols, dem neun Kilometer langen und bis zu einem Kilometer breiten Achensee, auf dem seit 1887 ein Schiffsverkehr existiert, teils ebenfalls mit Dampfbetrieb. Mayerhofen hingegen, Endstation der Zillertalbahn, liegt 31,7 km südlich von Jenbach. Saisonal verkehren auch auf dieser schmalspurigen Bahnstrecke Dampfzüge. Als Nächstes erreichen wir Schwaz, einen Ort, der durch Silber- und

Kupferbergbau einst zu großem Reichtum und Einfluss kam. Die Stadt wird vom Schloss Freundsberg aus dem 12. Jahrhundert überragt. Zum Ensemble gehört auch eine Kirche aus der Spätrenaissance, erbaut 1673, sie gilt als einziger Sakralbau Tirols, der diese Stilepoche noch unverändert repräsentiert. Den Reiseführer aufgeschlagen, blicken wir hinaus.

Unser Zug fährt an weiteren, teils sehr alten Marktgemeinden vorbei. In Wattens hat das weltbekannte glasverarbeitende Unternehmen Swarovski seinen Stammsitz. Unweit des Firmengeländes entstand Ende der 1990er Jahre ein Besucherzentrum der besonderen Art: die „Kristallwelten“. Diese verbergen sich unter einem Hügel, der als grüner Riese mit gläsernen Augen und wasserspeiendem Mund gestaltet, schon für sich genommen ein Hingucker ist. Bei der Innenraumgestaltung hatte der vielseitige österreichische Künstler André Heller maßgeblich mitgewirkt. Eine begehbare Kristallkugel zählt zu den Höhepunkten.

Bevor wir in Innsbruck, der Landeshauptstadt einfahren, erreichen wir noch Hall in Tirol. Dieser Ort genoss dank des Salzhandels einst einen weitaus größeren Einfluss als Innsbruck. Die ehemalige Salinensiedlung hatte bereits im Jahr 1303 das Stadtrecht erhalten. In der Altstadt, die



Gleiswechselbetrieb: Gleichzeitig sind bei St. Jodok ein EC mit 1216.020 im Kunstdesign und ein Güterzug Richtung Brenner unterwegs (Juli 2013).



Am Brennersee: Der mit einer Lok der früher hier allgegenwärtigen ÖBB-Reihe 1044 bespannte Güterzug ist auf Talfahrt Richtung Innsbruck.

FOTOS: KLAUS ECKERT (3)



Südrampe: FS-E-Lok mit Schnellzug in Franzensfeste (August 1994) und dieselbespannter Korridorzug ins Pustertal bei Brennerbad (August 1987).

etwa doppelt so groß ist wie die von Innsbruck, zeugen die allesamt noch im Original erhaltenen stattlichen Häuser von der einstigen Bedeutung des Ortes. Das Inntal erfüllte schon immer eine wichtige Funktion als Durchzugsregion für Händler und Handwerker. Hier etablierte sich bereits in frühester Zeit ein Handels- und Reiseweg, der in der jüngeren Geschichte durch den Ausbau von Straßen und Bahnstrecken im Laufe der Zeit stetig an Effizienz gewann.

Diese Tradition wird mit der Neuen Unterinntalbahn fortgesetzt, einer Hochleistungsstrecke, die als Nordzulauf zum Brenner die Fahrzeiten bis Verona dereinst deutlich verkürzen wird. Bislang sind alle Bauprojekte auf Tiroler Seite fertiggestellt. Teils verläuft die neue Trasse parallel zur alten, sodass die Inntalstrecke hier viergleisig ist.

Der Transitgüterverkehr lässt Innsbruck seit 1993 rechts liegen. Bei Baumkirchen zweigt die Umfahrung Innsbruck von der Hauptstrecke ab. Der Bau dieses neuen Abschnitts, der dem Beschleunigen des Brenner-Güterverkehrs dienen sollte, war Bestandteil eines Maßnahmenkatalogs, beschlossen am 9. September 1991 von den Verkehrsministern Deutschlands, Italiens und Österreichs. Das als „Brennerdeklaration“ bezeichnete Infrastrukturprogramm nannte noch weitere Ziele: die Inbetriebnahme des Terminals München-Riem (Realisierung 1992), die Fertigstellung von vier Tunnelbauwerken auf der Brenner-Südrampe (1993/95), die Verwirklichung von kapazitätssteigernden Maßnahmen im Bereich der Sicherungs- und Signaltechnik im gesamten Streckenbereich (1991–1995) und die Erweiterung der Terminals Verona Quadrante Europa und Bologna Interporto (Realisierung 1993).

Der alpenquerende Güterverkehr war damals deutlich im Aufwind. So konnten Eisenbahn-Interessierte auch in der ÖBB-Zeitschrift „Bahn-Revue ‘91“ lesen, dass

1989 und 1990 der Straßengütertransit über den Brenner erstmals abgenommen habe, gleichzeitig habe der Bahntransport beträchtliche Zuwächse verzeichnen können. Nach 20 Jahren ständiger Zuwächse zwischen 3 % und 7 % auf der Straße sei diese erfreuliche Trendwende vom Tiroler Landtag Mitte Mai (1991) in einer Zwischenbilanz über die Tiroler Verkehrsentwicklung festgestellt worden. Ein Trend, der anzuhalten scheint, wie die entsprechenden Zahlen (Gütertransport auf der Brennerstrecke in Nettotonnen/t) aus verschiedenen Jahren aufzeigen: (1990) 7,6 Mio. t, (1991) 9,1 Mio. t, (1999) 8,2 Mio. t, (2004) 10,2 Mio. t, (2009) 13,1 Mio. t.

„Der Brenner ist mit annähernd 1,8 Mio. Fahrten pro Jahr der stärksten belastete Alpenübergang Österreichs und der Alpen generell. Pro Tag passieren den Brenner im

Durchschnitt 4838 LKW“, heißt es in einer Studie aus dem Jahr 2009 zum alpenquerenden Güterverkehr (CAFT/Cross Alpine Freight Transport) des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Hohe Belastungen durch Lärm und Schadstoffe seien die Folge und Gegenmaßnahmen gefragt. Hier sieht das Ministerium die Eisenbahn als Teil der Lösung: „Zur Erfüllung dieser Aufgabe hat Österreich schon seit langem eine Vorreiterrolle im Hinblick auf die Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene eingenommen.“ Dieses Bekenntnis zur Eisenbahn ist erfreulich, doch der Weg dorthin scheint langwierig zu sein, jedenfalls rollen nach wie vor nicht enden wollende Lastwagenschlangen werktags auf der 1971 fertiggestellten Brennerautobahn, mitunter Stoßstange an Stoßstange. Eine gewisse Entlastung haben das RoLa-Konzept und die Güterzüge privater Eisenbahn-Verkehrsgesellschaften gebracht.

Früher waren im Heizhaus (Bahnbetriebswerk) Innsbruck bestimmte Loks fest beheimatet, die im Inntal und auf der Arlberg- und Brenner-Rampe ihren Dienst versahen: beispielsweise die Reihen 1020, 1110.5 oder 1144. Heute weilt ein ständig wechselnder Mix aus aktuellen ÖBB-Bau-reihen am „Traktionsstandort“ Innsbruck, um für den Streckeneinsatz abgerufen oder instandgesetzt zu werden.

Unser Zug hat im Bahnhof Innsbruck einen längeren Aufenthalt. Reisende steigen aus oder um, andere steigen zu. Innsbruck ist eine Drehscheibe des Reiseverkehrs: Hier laufen die Strecken von Kufstein, Mittenwald, dem Arlberg und Brenner zusammen. Durch die zentrale Lage des Bahnhofs macht es für Reisende nach Innsbruck eigentlich gar keinen Sinn, mit dem PKW anzureisen. In gut 15 Minuten ist die Altstadt erreicht, in die anderen Stadtbereiche gelangt man per Straßenbahn oder Bus. Die Hungerburgbahn, eine Standseilbahn,

(weiter auf Seite 26)



Schöne Tiroler Bahnhöfe

Der Chefarchitekt der Südbahn-gesellschaft Wilhelm von Flattich (1826–1900) stufte die Aufnahmegebäude in vier Klassen ein. Beim Bau kamen Bruch- und Hausteine aus der Region zur Verwendung. Ziel war es, einen Wiedererkennungseffekt zu schaffen. Alle Gebäude sollten sofort als der Südbahn-Gesellschaft zugehörig erkannt werden.



Bescheidene Frühzeit: Die Bahnstation Brenner um 1890.

Zum einen ist der Brenner die natürliche Wasserscheide zwischen der Sill und dem Eisack, die seit 1919 auch die politische Grenze zwischen Österreich und Italien darstellt. Zum anderen diente der Brenner von jeher als schnellste und einfachste Verbindung zwischen Deutschland und Italien. Im Mittelalter passierten hier 66 deutsche Kaiser den Pass auf dem Weg nach Rom, um sich vom Papst krönen zu lassen; der letzte war Karl V. im Jahr 1530. Anfangs wurde die Siedlung am Brennerpass noch als Mittenwald bezeichnet, erst ab etwa 1328 nannte man den Ort „Brenner“. Um 1314 ließ ein Bozener Kaufmann durch die Eisackschlucht zwischen Klausen und Bozen den nach ihm benannten Kuntersweg errichten. Bis dahin war die Schlucht nördlich von Bozen unpassierbar, und die Reisenden mussten ab Brixen südwärts den Umweg über die Höhen des Ritten auf sich nehmen. Im Jahr 1480 wurde die erste richtige Fahrstraße gebaut und ab 1522 entstand der erste Postkurs. Unter Maria Theresia konnte

1777 die Brennerstraße eröffnet werden, der die jetzige Bundesstraße noch heute in weiten Teilen folgt. Im Jahr 1867 konnte mit dem letzten Abschnitt der Brennerbahn zwischen Innsbruck und Bozen die zweite Alpenüberquerung auf Schienen ihren Betrieb aufnehmen. Somit erhielt auch die Siedlung am Brenner einen Bahnhof, dessen wechselvolle Entwicklung in den letzten 150 Jahren die politi-

turm, eine Reserve-Maschinenstation und vier Gleise errichtet. Es handelte sich also mehr um einen Betriebsbahnhof, dessen Hauptaufgabe im Abkuppeln der Vorspann- und Schiebelokomotiven bestand. Der Wasserturm ist im Übrigen das einzige heute noch erhaltene Bauwerk aus der Eröffnungszeit und steht unter Denkmalschutz. Die aus rostfreiem Rothschildstahl gefertigten Wasserkessel im Inneren befinden

nerbahn ist somit die höchstgelegene freiliegende Passstrecke für normalspurige Eisenbahnen in den Alpen. Die ursprünglich relativ unbedeutende Station erfuhr schon bald ihre ersten Erweiterungen. Da die ersten Fernzüge zur damaligen Zeit keine Speisewagen führten, begann das benachbarte Posthotel im Bahnhof eine Restauration zu betreiben. Der Aufenthalt an der Station wurde zur Verpflegung der Fahrgäste genutzt. 1888 errichtete man in Gedenken an den Erbauer der Brennerbahn Carl von Etzel eine Büste und stellte sie in einer kleinen Parkanlage neben dem Bahnhof auf. Im Rahmen des Neubaus des Empfangsgebäudes wurde sie 1927 entfernt und erst nach österreichischer Intervention Mitte der 1930er Jahre erhielt das Denkmal am Hausbahnsteig wieder einen Ehrenplatz. Mit dem Ausgang des 19. Jahrhunderts entwickelte sich am Brenner der erste zaghafte Tourismus. Das unmittelbar angrenzende Posthotel erweiterte seine Räumlichkeiten erheblich und errichtete 1898 u. a. eine für die damalige Zeit

ter weiter südlich gelegenen Brennerbad wurde bereits erstmals um 1400 urkundlich eine Heilquelle erwähnt. In der Folge entstand ein zunächst noch bescheidener Badebetrieb. Mit dem Aufkommen des Tourismus erhoffte man sich von dem kohlenäure- und schwefelsäurehaltigen Wasser Heilung von rheumatischen Beschwerden und Atemwegserkrankungen. Der Kurbetrieb wurde stetig ausgebaut, und ab 1869 hielten sogar Schnellzüge wie z. B. der „Nord-Süd Brenner-Express“ von Berlin nach Mailand bzw. Cannes am damaligen Haltepunkt der Brennerbahn.

Im Jahr 1899 übernahm die Brennerbad-Gesellschaft den Kurbetrieb und errichtete 1902 ein spektakuläres Grandhotel. In dieser Glanzzeit des Bades besuchten Persönlichkeiten wie Henrik Ibsen, Richard Strauß und Franz Lehár die Badeanstalt. Nach dem ersten Weltkrieg lag das Brennerbad dann plötzlich auf italienischem Gebiet und musste mangels Gästen schließen. Als dann 1922 das Grandhotel ein Raub der Flammen wurde, war die Zeit des Tourismus am Brenner vorbei, denn ab 1919 stand der Name Brenner für die Grenze zwischen Österreich und Italien. Seit einigen Jahren wird das Heilwasser wieder verkauft. Auf dem Gelände des ehemaligen Grandhotels steht heute eine moderne Abfüllanlage. Einzig die kleine Kirche, die eingezwängt zwischen der Brennerautobahn und der Landstraße steht, ist aus jener Zeit der Belle Époque noch erhalten. Die größte Zäsur erfuhr der Bahnhof Brenner sicherlich mit dem Ende des ersten Weltkriegs. Italien war aufgrund des 1882 erklärten Dreierbundes mit den Mittelmächten Deutschland

Ein ganz besonderer Ort

Der Brenner war in seiner wechselvollen Geschichte bis heute stets Grenze und Verbindung zugleich. Die Entwicklung der dortigen Bahnhofs spiegelt dies eindrucksvoll wider

schen Geschehnisse in Europa widerspiegelt. Der von Wilhelm von Flattich entworfene Bahnhof zählte zur Klasse IIIa. Zum Vergleich: Innsbruck zählte zur Kategorie I. Der Brennerpass erhielt also ein eher schlichtes Aufnahmegebäude aus Stein. Zusätzlich wurden ein Wasser-

sich auch heute noch in einem einwandfreien Zustand. Das Areal des Bahnhofs liegt auf der Passhöhe des Brenners, auf 1371 m ü. M. Dieser Abschnitt zwischen Wipp- und Eisacktal besteht aus einem zirka sechs Kilometer langen, engen Hochtal. Die Bren-

hochmoderne Dependence im Stil der großen Bahnhofshotels mit heizbaren Bädern und fließend Wasser auf allen Zimmern. Das Gebäude ist heute noch erhalten. Bis zum ersten Weltkrieg entwickelte sich dann der Brennerpass sogar zu einem Höhenkurort. Im zwei Kilome-

und Österreich-Ungarn eigentlich zur Neutralität verpflichtet. Doch im Königreich Italien wurden damals die Forderungen immer lauter, die unter österreichischer Kontrolle befindlichen italienischsprachigen Gebiete dem Staat Italien einzuverleiben. Vor allem der Nationalist Ettore Tolomei aus Trient propagierte schon seit 1901, die Grenze zu Österreich nach Norden an den Brenner zu verschieben. Er prägte auch den heute in Italien für Südtirol gültigen Namen „Alto Adige“. Am 23. Mai 1915 erklärte schließlich Italien der Habsburger Monarchie den Krieg. Österreich sah sich unvermittelt mit einer neuen Front im Süden, in den Alpen, konfrontiert. Die wenigen dort hin-führenden Bahnlinien – allen voran die Brenner- und die Pustertalbahn – wurden schlagartig zu Hauptversorgungsrouten für die kämpfenden K.-u.-K.-Truppen in den Dolomiten.

Entsprechend wuchs der Verkehr über den Brenner. Täglich passierten bis zu 20 Militärzüge den Pass. Diese zusätzlichen Leistungen konnten jedoch noch ohne nennenswerte Erweiterungen des Bahnhofs Brenner abgewickelt werden, der immer noch über nur vier Durchgangsgleise verfügte. Stattdessen konzentrierte man sich auf die Erweiterung des Abzweigbahnhofs zur Pustertalbahn in Franzens-feste und den Bau von Schmalspurbahnen, beispielsweise im Grödner- und Fleimstal, die zur Front ins hochalpine Gelände führten.

Im Herbst 1918 überschlugen sich dann die Ereignisse: Am 28. Oktober 1918 brach die österreichische Front in den Dolomiten zusammen. Zehntausende österreichische Soldaten stürmten die nordwärts zum

Brenner fahrenden Züge, um sich vor den heranrückenden italienischen Truppen in Sicherheit zu bringen. Die Brennerbahn und ihr Personal wurden in den folgenden zwei Wochen bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit beansprucht. Dabei nutzten die Rückkehrer in den übervollen Zügen jede sich bietende Möglichkeit zur Mitfahrt, z. B. auf Puffern oder auf den Dächern der Waggonen. Nicht wenige fanden bei der Einfahrt in Tunnels den Tod. Am 3. November 1918 wurde dann der offizielle Waffenstillstand zwischen



schen Österreich und Italien in der Villa Giusti in Padua unterzeichnet. Am 10. November 1918 erreichten erstmalig italienische Truppen den Brenner und am 23. November 1918 besetzte das italienische Militär sogar Innsbruck, erst im Dezember 1920 zog es wieder ab.

Seither bildet die Passhöhe die Grenze zwischen Österreich und Italien. Der Bahnhof Brenner, nun mit dem neuen Namen „Stazione di Brennero“ versehen, befindet sich fast zur Gänze auf italienischem Staatsgebiet. Nur die äußersten Weichen am nördlichen Ende gehören noch zu Österreich. Der Brenner wandelte sich damit schlagartig von einem Bindeglied zu einer Grenze. Die Teilstrecken Innsbruck–Brenner und Verona – Brenner wurden von nun an von zwei verschiedenen Verwaltungen betreut, die sich

aus politischen Gründen zudem in feindseliger Haltung gegenüberstanden. Natürlich waren die bestehenden Bahnanlagen für die neue Funktion als Grenzbahnhof nicht ausgelegt. Schon im Jahr 1919 begann man daher, das Areal auf fünf Gleise zu erweitern. Der moorige Untergrund erschwerte den Ausbau erheblich. Die beengten Platzverhältnisse waren auch ausschlaggebend dafür, dass die Zoll- und Grenzformalitäten im Güterverkehr an die Bahnhöfe Innsbruck und Franzens-feste übergeben wurden.

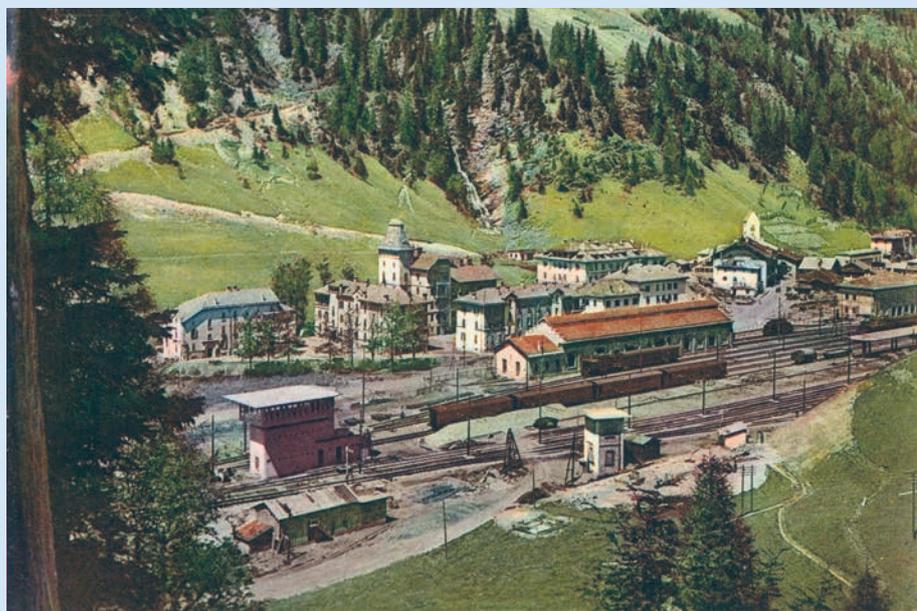
noch eine 12-m-Drehscheibe aus den Zeiten der Südbahn. Diese reichte aber zum Drehen der neuen Dampflokbaureihen, wie der 740 der FS und 580 bzw. 81 der BBÖ, nicht mehr aus. Auf den Bau einer größeren

destutzen waren 22 m lang. Nach der Elektrifizierung wurde er noch über Jahrzehnte zum Abstellen von Güterwagen verwendet und existierte immerhin bis 1991. Die letzten Reste verschwanden erst vor wenigen



Aufkommender Tourismus: In Brennerbad, etwas südlich der Bahnstation, entstand 1902 ein spektakuläres Grandhotel.

Stetiger Ausbau: Ab 1919 wurde der Bahnhof am Brenner zunächst auf fünf Gleise erweitert (links, um 1925). Schon 1935 (unten) zeigen sich Bahnhof, u.a. nun auch mit Lokschuppen, und Ort dann abermals deutlich gewachsen; und die Brennerbahn war mittlerweile auch elektrifiziert.



BRENNERO m. 1370 s. m. - Panorama

In den 1920er Jahren erfolgten die ersten größeren Ausbaumaßnahmen durch die Ferrovie dello Stato (FS). So entstand 1922 unter anderem der „Stern vom Brenner“. Dabei handelte es sich um ein Gleisfünfeck zum Wenden von Schlepptenloks. Vorher existierte

Drehscheibe hatte man verzichtet, da diese bei größeren Schneehöhen nur mit großem Aufwand hätte betrieben werden können. Der „Stern“ bestand aus drei aufschneidbaren Außenbogenweichen, drei Kreuzungen und zwei normalen Weichen. Die Wen-

Jahren mit dem Bau des neuen Outlet-Centers. Als Nächstes wurde 1925 der noch heute genutzte Lokschuppen errichtet. Da Italien und Österreich über keine nennenswerten Kohlevorkommen verfügen, bemühte man sich Ende der 1920er Jahre auf beiden Seiten

um die Elektrifizierung der Brennerbahn. In Österreich setzte man auf das bewährte und mit Deutschland gemeinsame Wechselstromsystem (15kV, 16 2/3Hz). In Italien hingegen experimentierte man schon seit einigen Jahren mit dem Drehstromsystem (3,6kV, 16 2/3Hz). Nicht zuletzt aus militärisch-strategischen Gesichtspunkten entschied man sich, die Brennerbahn damit auszustatten. Die

FS forderte die BBÖ sogar dazu auf, das Drehstromsystem bis nach Innsbruck fortzuführen. Dies wurde von Österreich abgelehnt. So wurde auf der Nordrampe der elektrische Betrieb von Innsbruck bis Brennersee am 6. Oktober 1928 unter Verwendung der BBÖ-„Einheitsfahrleitung 1926“ eröffnet. Auf der Südseite fuhr man erst ab dem 15. April 1929 (Schnellzüge) bzw. 1. Juli 1929 (Gesamtverkehr)

elektrisch. Die FS verweigerte der BBÖ zunächst aus technischen Gründen den Bau des Fahrdrahts bis in den Bahnhof Brenner, der jetzt über sieben Durchgangsgleise verfügte. In der Station Brennersee am Km 110,9 musste daher den Zügen eine Dampflok der Baureihe 580 der Südbahn bzw. 81 der BBÖ vorgespannt werden. Bei 25% Steigung beschleunigte die Elektro- zusammen mit der

damals unter Mussolini ebenfalls faschistische Italien erlaubte nun ab dem 1. April 1934 den Österreichern die elektrische Einfahrt am Brenner. Hierzu elektrifizierte man die wenigen fehlenden Meter Gleis. Bis zur stromlosen Trennstelle in Bahnhofsmitte wurden die zwei parallel laufenden Kabel der Drehstromleitungen einfach zusammengeschoben und für die Elektrolokomotiven der BBÖ mit 15kV, 16 2/3Hz Wechselstrom gespeist. Um den italienischen Machtanspruch am Brenner auch architektonisch zu manifestieren, wurde 1930 ein kompletter Neubau des Aufnahmegebäudes mit einer damals typisch italienisch-faschistischen Formgebung eingeweiht. Der ausführende Architekt war Angiolo Mazzoni. Zwischen 1933 und 1937 erweiterte die FS den Bahnhof auf zehn Durchfahrtsgleise. Der am Südende des Bahnhofs gelegene beschränkte Bahnübergang wurde aufgelassen, da die Brennerstraße nach Gossensass auf die westliche Seite der

moberleitung für den Regionalverkehr aus Österreich. Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs 1939 rückte der Brenner mehrmals in den Mittelpunkt der internationalen Öffentlichkeit. Am 18. März 1940 und 4. Oktober 1940 sowie am 2. Juni 1941 trafen sich hier die beiden Diktatoren Adolf Hitler und Benito Mussolini zu Konsultationen. Beim ersten Treffen konnte Hitler dabei seinen italienischen Bündnispartner zum Kriegseintritt überreden. Am 10. Juni 1940 erklärte Mussolini England und Frankreich den Krieg. In der Folge wurde Italien mit einer Seeblockade belegt. Deutschland verpflichtete sich im Gegenzug, seinen Waffenbruder auf dem Landweg mit Rohstoffen zu versorgen. Unter anderem sollten pro Jahr zwölf Millionen Tonnen Kohle geliefert werden. Allein hierzu waren täglich 60 Güterzüge notwendig. Zusätzlich liefen über den Brenner etliche Militärtransporte für die deutsche Kriegsfrente in Nordafrika. Dies hatte zur Folge, dass auf der Strecke ein noch nie da gewesenes Transportvolumen von unvorstellbarem Ausmaß abzuwickeln war.

So wurde ab 1940 der „Takt 64“ eingeführt. Dies bedeutete, dass zusätzlich zum normalen Verkehr innerhalb von 24 Stunden zusätzliche 64 Güterzüge fahren mussten. Rechnerisch ergab sich somit, dass rund um die Uhr alle 22,5 Minuten ein Güterzug abgefertigt werden musste. Die Strecke erreichte ihre Kapazitätsgrenzen; vor allem die Oberleitung war für solche Leistungen nicht ausgelegt und neigte zur Überhitzung. Abhilfe kam dann in Form der neuen deutschen Gebirgslokomotive E94, deren erste Exemplare in Innsbruck stati-



Der „Brenner-Stern“: 1922 hatte man das Gleisfünfeck zum Wenden von Schlepptenderloks errichtet. Reste fanden sich noch bis in die 2000er Jahre.

Kriegsjahre: Im Zweiten Weltkrieg rollten unzählige Militärzüge der deutsch-italienischen Waffenbrüder auf der Brenner-Achse (rechts, 1940), u.a. auch Truppentransporte des Afrikakorps (unten, 1942 mit E 94).



Dampflok den Zug bis zum Einfahrsignal der FS am Km 111,4. Dort endete der österreichische Fahrdraht, und mittels Dampftraktion ging es bis in den Bahnhof Brenner hinein. Diese absurd anmutende Betriebssituation hielt bis 1934 an. In Österreich begann die Zeit des Austrofaschismus unter Dollfuß. Das

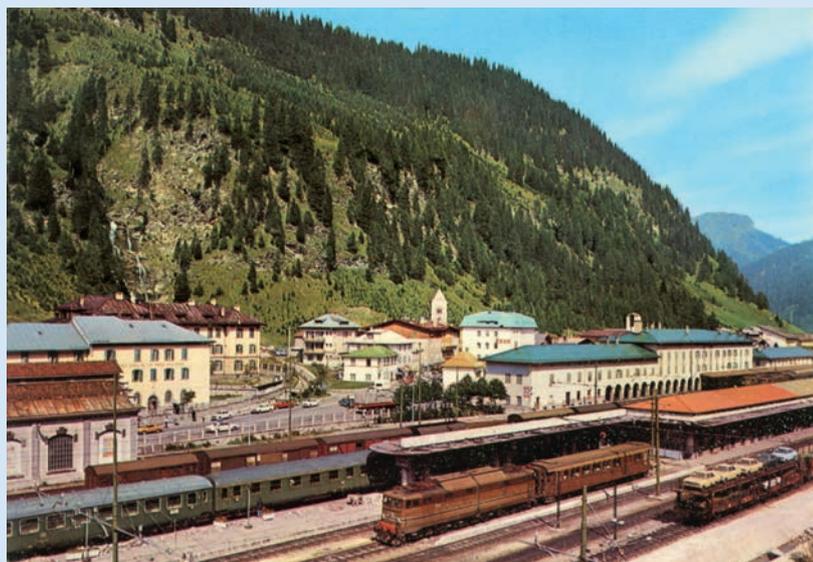
Gleise verlegt wurde. Im November 1937 wurde zwischen Gleis 6 und 7 der Inselbahnsteig eingeweiht, an dem heute noch die Schnellzüge halten. Hier fand auch die Zollstation für den Personenverkehr ihren neuen Platz. Von Norden her enden hier außerdem zwei Stumpfgleise mit Wechselstro-

oniert wurden. Für diese Baureihe musste 1940 die Oberleitung auf den Standard der Deutschen Reichsbahn abgeändert werden. Mit der E94 liefen auch zum ersten Mal Elektroloks von München bis zum Brenner durch. Nur wenige Jahre später kam es in Italien am 25. Juli 1943 zum Putsch. Die Deutsche Wehrmacht übernahm

von München bis an die Grenze. Ein Jahr später, am 31. Mai 1965, stellten die FS dann den Drehstrombetrieb endlich auf das ansonsten in Italien übliche 3kV-Gleichstromsystem um. Das Nadelöhr auf der Brennersüdrampe verschwand dadurch aber nur teilweise, denn die FS blieb beim Ausbau ihres Streckenabschnitts



hat die Bedeutung der Brennergrenze – hier in Form von unterschiedlichen Stromsystemen – schwinden lassen. Nach ersten Ansätzen mit der Brennerlok 1822 der ÖBB (Baujahr 1990), die für beide Stromsysteme ausgelegt war, nimmt der Anteil von mehrsystemtauglichen Lokomotiven vor allem im Güterverkehr, der vermehrt von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt wird, stetig zu. So sind es mittlerweile immer weniger Züge, bei denen noch der aufwendige Lokwechsel notwendig ist. Die Eurocity zwischen München und Verona werden durchgehend mit der ÖBB-Reihe 1216 bespannt. Der freie Zugang zum europäischen Schienennetz hat diese Entwicklung ermöglicht. Nach Jahrzehnten der trennenden Grenze steht heute wieder mehr das Verbindende am Brenner im Vordergrund. Im



Neuer Aufschwung: Ab den 50ern (oben, 1958) erhöhte sich das Verkehrsaufkommen der Brennerbahn in solch hohem Maß, dass die Grenzstation in den 70er Jahren weiter ausgebaut werden musste. In den 80ern (links) wurde zudem u.a. das Bahnhofsgebäude modernisiert. Nach Wegfall der Grenzkontrollen und dank moderner Mehrsystemloks verlor der Bahnhof ab Ende der 90er die Bedeutung als Grenz- und Systemwechselstation und hat heutzutage wieder mehr verbindenden Charakter (unten, 2005).

am 1. August 1943 mit dem Einmarsch durch die 44. Infanteriedivision Hoch in Südtirol die Hoheit und kontrollierte forthin ab dem 10. September 1943 den Betrieb auf der Brennerbahn. Ab März 1945 wurde der Brennerpass durch die westlichen Alliierten intensiv bombardiert. Zum Kriegsende war die Strecke zunächst bis August 1945 unpassierbar. Die Aufnahme des elektrischen Betriebs erfolgte erst zum Oktober 1945. Ab dem 4. Mai 1947 rollten wieder die ersten Schnellzüge. Erst im Lauf des Jahres 1948 konnte man wieder von einem regelmäßigen Bahnverkehr sprechen. Ab dem Jahr 1964 wurde der Brenner – zumindest betrieblich – zum „Dreiländereck“. Im Schnellzugverkehr, ab 1967 auch im Güterverkehr, kamen nun auch deutsche Elektrolokomotiven im Durchlauf

weiterhin untätig. In den 1970er Jahren spitzte sich die Lage im Güterverkehr derart zu, dass sich in den Sommermonaten 1974 und 1975 bis zu 400 Güterzüge bis nach Deutschland zurück stauten. Die Wartezeit zur Annahme eines Zuges durch die FS betrug bis zu vier Wochen. Die Brennerbahn erreichte damals nochmals Höchstwerte beim Zugverkehr. Um die Situation zumindest im Grenzbahnhof etwas zu entschärfen, wurde er auf nun 13 Durchgangsgleise nochmals erweitert. Mit der durchgehenden Eröffnung der Brennerautobahn 1971 begann sich das Blatt aber zu Gunsten der Straße zu wenden. In den 1980er Jahren ging der Gütertransport auf der Schiene erheblich zurück. Ebenfalls in den 1980er Jahren wurde das Bahnhofsgebäude am Bren-



ner umgebaut und erneuert. Am Mittelbahnsteig erstellte die FS ein neues Zentralstellwerk. In den Folgejahren verlor der Bahnhof Brenner zunehmend an Bedeutung. Diese Entwicklung hält bis zum heutigen Tag an. Im Jahr 1995 trat Österreich der EU bei, womit

die Zollstation ihre Funktion verlor. Auch das militärische Interesse Italiens an seiner Nordgrenze wurde neu bewertet. Dank des Schengener Abkommens fielen ab dem 1. Dezember 1997 sogar die Grenzkontrollen weg. Aber auch der technische Fortschritt

Bahnverkehr stellt die Station Brenner wieder zunehmend „nur“ eine Betriebsstelle dar. Zwar ist ihr Bedeutungsverlust offensichtlich, doch seit 2004 stehen das Empfangsgebäude-Ensemble sowie der Inselbahnsteig zumindest unter Denkmalschutz. **Peter Pfister**

die auch in der Nähe des besuchenswerten Innsbrucker Alpenzoos hält, führt bergwärts zur Nordkette hinauf, im oberen Abschnitt wird sie durch eine Seilbahn abgelöst. Die meterspurige Straßenbahn ins südlich gelegene Stubaital fährt direkt am Hauptbahnhof ab und führt auf einer gut 18 km langen, windungsreichen Strecke hinauf nach Fulpmes. Ein schöner Ausflug, der sich zu jeder Jahreszeit empfiehlt und wunderbare Blicke auf die Bergwelt ermöglicht.

Es lohnt sich, auch in Innsbruck selbst Station zu machen, für einen Einkaufsbummel in der Innenstadt oder einen Kulturspaziergang. Fußläufig erreichbar sind zum Beispiel der berühmte Renaissance-Prunkerker „Goldenes Dach“ am Neuhof oder die unter Kaiserin Maria Theresia errichtete Hofburg, in deren Kirche sich ein eindrucksvolles Denkmal für Kaiser Maximilian I. (1459 – 1519) befindet. Dessen Gebeine ruhen in Wiener Neustadt. Das Grab des Tiroler Freiheitskämpfers Andreas Hofer (1767 – 1810) befindet sich in der Kirche.

ÖBB-Nahverkehrszüge fahren ab Innsbruck Hbf im Stundentakt zum Brenner hinauf. Dort besteht Anschluss an die Regionalzüge der Italienischen Staatsbahn (FS). Somit kann man sich, etwas mehr Zeit vorausgesetzt, durchaus auch mit dem Nahverkehr in den Süden hangeln. Doch wir bleiben im EC 87 sitzen, der mittlerweile Innsbruck verlassen hat. Relativ rasch lassen wir die Stadt im Talkessel hinter uns. Sobald der 662 m lange Bergiseltunnel durchfahren ist, befinden wir uns auch schon im Wipptal. Tief unterhalb der Trasse fließt die Sill Richtung Inntal hinab.

Bis Gries am Brenner folgen insgesamt noch 13 weitere Tunnel. Größere Brücken hatten die Erbauer der Bahn vermeiden können. Stattdessen verlegten sie lieber die Sill in einen Tunnel, wie bei Steinach oder Matriei geschehen. Den mit 872 m längsten Durchstich der Nordrampe, den Mühl-



Neue Tunnel

In den 1990er Jahren wurden auf Teilen der Strecke südlich des Brenners neue Tunnel gebohrt. Die Ausbaumaßnahmen betrafen fünf Abschnitte: Brennerbad – Gossensass, Klausen – Waidbruck, Waidbruck – Blumau, Blumau – Kardaun (bei Bozen) und Dolcé – Domegliara (Ce-raino-Schlucht). Der 7349 m lange neue Pflerschunnel bei Brennerbad stellte nicht nur im Berg eine große technische Herausforderung dar, sondern auch am Nordportal (Foto). Hier musste man zuerst eine 189m lange Brücke mit 15 Öffnungen bauen, deren Pfeiler sich in 40m Tiefe auf einem Fundament abstützen. Der neue Pflerschunnel ging als letzter der vier neuen Tunnel am 15. November 1999 in Betrieb. Auf dem alten Pflerschabschnitt (siehe Bild Seite 16/17) verläuft heute ein Radweg.

taltunnel, erreichen wir hinter Schönberg. Spannend wird es hinter Matriei. Plötzlich schwenkt die Trasse nach links Richtung Osten ins Valsertal aus, das seit 1941 den Status eines Naturschutzgebietes genießt und von schönen Wanderwegen erschlossen ist. In einem großen Bogen umrunden wir das Dorf St. Jodok, unser Zug verschwindet dabei kurz im gleichnamigen 480 m langen Tunnel. Danach geht es im offen trassierten Rechtsbogen weiter hinauf. Die Augen erfreuen sich am weiten Rundblick über den St. Jodoker Talkessel. Rasch gewinnt die Trasse an Höhe. Kurz da-

rauf rollen wir durch den Bahnhof Gries am Brenner (1257 m ü. M.). Der gleichnamige Ort erstreckt sich unten am Talboden. Eine schmale steile Straße verbindet die Station mit dem Dorf. Zur Nachmittagszeit scheint die Sonne hier direkt auf die Trasse, sofern sie scheint. Wir haben Glück, der Wolkenvorhang ist mittlerweile aufgerissen, voller Vorfreude drehen wir unsere Gesichter ins warme Licht. In wenigen Minuten ist der Bahnhof Brenner erreicht.

Im Jahr 1919, nach dem Ende des Ersten Weltkriegs, musste Österreich seine südlich des Brenners liegenden Gebiete an Italien abtreten. In der Folge gab es in Südtirol immer wieder massive Proteste, die in beharrlichen Autonomiebestrebungen gipfelten. Auslöser war die wachsende Unzufriedenheit der deutschsprachigen Bevölkerung, die ihre kulturelle Identität infolge der staatlich verordneten Italienisierung untergehen sah. Seit 1948 besitzt die Provinz Bozen eine eigene Landesautonomie, ein weitergehender Autonomiestatus konnte im 1969 zwischen Österreich und Italien ausgehandelten „Südtirol-Paket“ erzielt werden. Infolge der EU-Gründung (Maastrichter Vertrag, 7. Februar 1992) und dem miteinhergehenden Abbau der Schlagbäume und Kontrollhäuschen am Brenner und anderen Grenzorten sieht die Bevölkerung ihr Südtirol mittlerweile eher als Teil einer „Europaregion“, in der sich die Zweisprachigkeit (Deutsch/Italienisch) als Vorteil erweist. Zahlreiche Gewerbebetriebe in Südtirol erfreuen sich heute einer wachsenden Kundschaft aus Nordtirol und Süddeutschland, viele junge Leute gehen zur Ausbildung nach Österreich. Die Europäische Union macht solche Freizügigkeit möglich.

Heute prägt das „Brenner-Outlet“ den Ort. Doch auch die zahlreichen kleinen Geschäfte, in denen Taschen, Schuhe und Textilien angeboten werden, konnten sich halten. Lebensmittelläden, in denen es Obst,



Brenner-Reisezüge im Wandel: braune FS-636 mit Express aus Berlin bei Ried (1992) und ÖBB-Taurus mit EC in Grasstein (Oktober 2018).

FOTOS: KLAUS ECKERT (3), PETER PFISTER (2)



Bunte moderne Brenner-Traktion: EU43 003 von RTC im Lokomotion-Zebrastreifen-Look mit Güterzug bei Mauls (Februar 2018).

Weine und landestypische Erzeugnisse zu kaufen gibt, daneben kleine Café-Häuser, die einen kräftigen Espresso servieren. Ja, selbst im Bahnhof-Bistro gibt es guten Kaffee, in dessen Genuss wir EC-Reisenden aber nicht kommen, beschränkt sich unser Aufenthalt im Bahnhof Brenner doch auf lediglich rund zehn Minuten. Dank der Mehrsystemlokomotive der Reihe 1216, die unseren Zug Richtung Süden befördert. Als ein Lokwechsel am Brenner noch unumgänglich war, konnten sich die Fahrgäste die Wartezeit mit einer Kaffeepause am Bahnsteig vertreiben. Zu diesem Zweck befand sich eine kleine Bar gleich am Bahnsteig. Aber wehe, man war zu langsam, dann hatte sich am Tresen schon eine Schlange gebildet. Dennoch bekam man noch seinen Espresso, trank aus, legte einen Geldschein, damals noch in Lire, auf den Tresen und eilte zum Zug.

Während wir auf der Südrampe der Brennerbahn abwärts rollen, passieren wir etliche Abschnitte, die sich durch die Ausbaurbeiten gemäß der Brennerdeklaration von 1991 deutlich verändert haben. Als Erstes wäre da die Pflerschtalstrecke zu nennen. Heute tauchen die Züge schon bald nach Verlassen des Bahnhofs Brenner in den 7349 m langen Pflerschtunnel ein. Der ehemalige, offen am Hang trassierte Stre-

ckenabschnitt mündete einst in den Astartunnel mit seinem für heutige Güterfahren zu engen Lichtraumprofil. Nun präsentiert sich die alte Trasse als Radweg.

Wir kommen an Gossensass, Ried und Sterzing vorbei. Im alten, verkehrsberuhigten Ortskern von Sterzing kann man gut flanieren. Es gibt einen Laubengang, mit



Regionalverkehr Südtirol

Südtirol und das Trentino sind sehr bemüht, einen vernünftigen Regionalverkehr anzubieten. Der Südtiroler Autobusdienst (SAD) setzt auf hochmoderne Fahrzeuge von Stadler aus der Schweiz. Die Züge fahren direkte Umläufe vom Brenner bis nach Meran, aber auch bis nach Lienz in Osttirol oder in Tagesrandlage zwischen Bozen und Innsbruck im Wechsel mit lokbespannten Zügen.

Geschäften und Gasthäusern, die zum Einkehren einladen. Das weite Tal von Sterzing war zur Zeit des Bahnbaus an vielen Stellen sehr sumpfig, daher musste man umfangreiche Trockenlegungen vornehmen, um den Trassenbau überhaupt erst zu ermöglichen. Zur Römerzeit befand sich in der Gegend ein kleines Fort mit dem Namen Vipitenum. So ähnlich lautet übrigens auch der italienisierte Name der Bahnstation Sterzing: Vipiteno.

Auf der Südrampe sind die Orte entlang der Bahnstrecke, genauso wie auf der Nordrampe, mit Nahverkehrszügen bestens erschlossen. Die kleinen Bahnhofsgebäude zwischen Brenner und Bozen wurden einst nach einem Einheitsplan aus lokal gewonnenen und behauenen Steinen errichtet. Daher fügen sie sich mit ihrer natürlichen Farbgebung perfekt in die Landschaft ein. Im weiteren Streckenverlauf bis Franzensfeste verengt sich das Tal des vom Brenner herabfließenden Eisacks zusehens. Die südlich der gleichnamigen Ortschaft aufragende ehemalige Festungsanlage (erbaut 1838) wirkt wie ein Riegel. Mitten hindurch verlaufen die Brennerbahn und abzweigende Strecke ins Pustertal, die über eine sich unmittelbar anschließende Gitterbrücke führt. Auf einer Seite war die Brückenfahrbahn anfangs so gestaltet, dass sie



Gleich ist Bozen erreicht: Eine E 645 der FS führt an der Eisack bei Kardaun eine gemischte Fracht vom Brenner nach Verona (1994).

im Kriegsfall in die Festung gezogen werden konnte.

Kaum ist die Franzensfeste passiert, beginnt sich das Gelände wiederum weit zu öffnen. Vor uns liegt die Bischofsstadt Brixen (570 m. ü. M.) Auch hier halten wir nur wenige Minuten. Im Zentrum der gut 16.000 Einwohner zählenden Stadt ragen die beiden Türme der Domkirche Mariä Himmelfahrt auf. Um 1750 wurde die Kirche barockisiert. Heute gibt das Bauwerk eine gute Orientierungshilfe ab, wenn man sich auf einem Erkundungsgang durch die gepflegte Altstadt befindet. Schöne Spaziergänge lassen sich auf der Promenade entlang des gezähmten Flusses unternehmen. In Ufernähe angebrachte Schautafeln schildern, welche Schäden das Hochwasser einst in dieser Region angerichtet hat.

Hinter Brixen geht es erneut enger zu. Das Gebirge rückt zunächst heran, dann weicht es wieder und zur Rechten entdecken wir bald schon einen Hügel, der mitten im Tal von einer Klosteranlage geschmückt wird. Es ist das Benediktinerinnenkloster Säben. Weinreben wachsen am Südhang. An seinem Fuße erstreckt sich Klausen. Einst zweigte hier die Grödner-

Regionalverkehr zwischen dem Brenner und Bozen: FS-E-Lok E 424 mit Wendezug kurz vor dem Bf Klausen (1995).



FOTOS: KLAUS ECKERT (3)



Frühling nahe Brixen: Bei Albeins rollt RTC-189 904 mit einem TEC namens „Winner“ südwärts nach Verona (April 2012).

bahn von der Brennerstrecke ab. Sie bot atemberaubende Ausblicke auf die Bergwelt. In seinem Film „Flucht in die Dolomiten“ aus dem Jahr 1955 hat Luis Trenker der 1960 stillgelegten Grödnerbahn mit schönen Fahrscenen ein Denkmal gesetzt. Heute wären die Tourismusexperten sicher froh, gäbe es dieses Bahnjuwel noch. Doch eine Reaktivierung ist undenkbar, denn die Autostraße nach Gröden wurde zum Großteil auf dem Streckenplanum der Eisenbahn errichtet. Die Brennerbahn erhielt im Bereich von Klausen einen längeren und größeren Tunnel. Überhaupt sind zahlreiche Streckenabschnitte im fortan recht schmalen und felsigen Eisacktal im Zuge der Ausbauarbeiten in Tunnels verlegt worden. Die aufgelassenen Trassen sind heute Teile eines gut ausgebauten Radwegs mit Einkehrstationen.

Unser Zug hat mittlerweile weitere kleine Ortschaften hinter sich gelassen und fährt nun auf die Südtiroler Landeshauptstadt Bozen zu. Wir schauen nach rechts aus dem Fenster und bestaunen die steilen St. Magdalener Weinlagen. Eine Straße schlängelt sich aufwärts, sie führt zum Hochplateau des Ritten. Dorthin, auf ihre Sommer-

sitze in den malerischen Dörfern, zogen sich einst alljährlich die reichen Bürgersleute zurück, wenn es unten im heißen Bozner Talkessel nicht mehr auszuhalten war. Ab 1907 verband eine Standseilbahn das Stadtgebiet mit dem Ritten, 1966 wurde sie durch eine Seilbahn ersetzt, die 2009 erneuert wurde. Die Talstation ist zu Fuß vom Bahnhof Bozen aus erreichbar. Auf dem Hochplateau verkehren die Triebwagen der Rittnerbahn.

Rasch nach links geblickt: Jenseits des Eisacks bemerken wir das langgestreckte Gebäude der Mila-Milchwerke und wenig später rollen wir schon im Bahnhof Bozen ein, dem Endpunkt der Brennerbahn. Das Empfangsgebäude samt Uhrenturm entstand während der Herrschaft Benito Mussolinis. Seiner Idee, Italien wieder zu einer ruhmreichen Nation zu machen, ordnete sich die Architektur unter. Diesen neuen, im Monumentalstil errichteten Bauten mussten nicht wenige Gebäude aus der K.u.K.-Zeit weichen. Dieses Erbe aus der Zeit des Faschismus sorgt in Bozen heute immer wieder für Diskussionen.

Der Altstadtbereich ist dagegen noch mehrheitlich von typisch alpenländischen Renaissance-Bürgerhäusern geprägt, mit

ihren Erkern und Lauben. Bozen ist vielseitig: eine Universitätsstadt, ein kulturelles Zentrum mit zahlreichen Museen, Theater und Musik, Messestadt, Einkaufsstadt. Zahlreiche Gewerbe und Fabriken haben sich hier angesiedelt, darunter ein Stahlwerk. Im Zuge der Italienisierung kamen viele Arbeiter aus dem Süden des Landes hierher. Daher vernimmt man beim Stadtbummel mehrheitlich italienische Worte, was aber zum südländischen Flair der Stadt beiträgt.

Besuchenswerte Orte finden sich im Bozner Umland: Jenesien, Kaltern, Tramin, Auer oder Neumarkt. In den beiden letzteren Gemeinden wird alle vier Jahre ein Laubenfest abgehalten, bei dem die Höfe ihre Tore öffnen und den Gästen hausgemachten Gaumenschmaus offerieren. Auch Musikgruppen treten auf und an den Marktständen wird allerlei Kunst, aber auch Krempel angeboten. Ein buntes Spektakel. Wer gerne wandert, findet rund um Auer eine Vielzahl schönster Wanderwege. Einer davon verläuft auf der ehemaligen Trasse der Fleimstalbahn Auer – Predazzo. Unser Eurocity jedoch rollt nun südwärts weiter, Ziel Venedig.

Ilona Eckert

Mehr als hundert Kilometer Tunnel werden derzeit in Österreich bzw. gemeinsam mit Italien insgesamt geplant – aber keine Bange, natürlich nicht „am Stück“, sondern aufgeteilt in drei Großprojekten am Brenner, dem Semmering und der Koralm gebohrt und der Koralm gebohrt und gebaggert! Weil nach folgenschweren Bränden vor Jahrzehnten Ingenieure und Tunnel-

wir in allen drei Fällen eine ähnliche Antwort: Zu den noch zu k.u.k.-Zeiten errichteten Bahnstrecken über den Brenner und den Semmering gab es angesichts der damaligen Technik (fast) keine bezahlbare Alternative, als eben über den Berg. Wobei der Brenner mit nicht ganz 1400 Metern ohnehin den niedrigsten Eisenbahnübergang in den Alpen darstellt, der ohne so-

mit dem Pendant von Kärnten zu verbinden. Was bisher nur unter Inkaufnahme eines nicht geringen Umwegs über Bruck a.d. Mur, Knittelfeld und Neumarkter Sattel möglich war. Zu Zeiten der k.u.k.-Monarchie bzw. deren Südbahn lag Graz an der direkten Route über Maribor – Marburg an der Drau – zur Adria. Mit der Gebietsaufteilung nach dem Ersten Weltkrieg

gleichen (erfolgreichen) Fußstapfen treten, wie ihre eidgenössischen Nachbarn, die mit dem Gotthard-Tunnel den einmal angepeilten Eröffnungszeitpunkt sogar um ein halbes Jahr unterschritten hatten. Und die Deutsche Verkehrspolitik sich dann in ein klitzekleines Mauselloch verkriechen muss, denn für den Zulauf zu Gotthard bzw. Lötschberg gab es von deutscher Seite eine vertragliche Zusage auf Fertigstellung für das Jahr 2020. Davon aber ist Deutschland buchstäblich meilenweit entfernt, denn Ende 2018 wurde „hinter vorgehaltener Hand“ als „mögliches Datum 2042 kolportiert. Während sich für die Tunnelöffnungen in Österreich bereits eine greifbare Morgenröte abzeichnet, klagen die Tunnelbauer, dass sich auf deutscher bzw. bayrischer Seite überhaupt nichts Griffiges erkennen lasse. Warum nur nehmen die Österreicher für diese drei Tunnel so viel Geld in die Hand? Fairerweise muss in diese Frage auch bereits ein Teil der Antwort eingeflochten werden: Die EU beteiligt sich speziell am BBT mit einem stattlichen Betrag an den Gesamtkosten von derzeit geschätzt 10 Milliarden Euro! Aber zurück zur Frage, warum? Wer das Glück

hat, an einer gut gemachten Führung beim BBT teilnehmen zu können, wird in einem einleitenden Vortrag erfahren, dass die Beweggründe für diesen längsten Eisenbahntunnel der Welt nicht nur die Abertausende von Lkws sind, welche seit Langem die lärmgeplagten Bürger sowohl im unteren Inntal wie auch im Bereich des Brenners malträtiert, sondern dass der Tunnel von den Planern in einem viel größeren Zusammenhang gesehen wird. Der BBT wird als wichtiges Teilstück einer Gütermagistrale von Skandinavien bis nach Süditalien bzw. für große Teile des Balkans gesehen! Und es hat den Anschein, dass die Planer in den Wiener Büros (und anderswo) noch viel weitreichendere Aufgaben sehen – neue Seidenstraße!

Eine angesehene Tageszeitung hatte schon 2017 einen Artikel mit „Aus antiken Routen werden moderne Korridore“ überschrieben! Ja, verehrte Leser, Sie lesen richtig! Dass die Chinesen seit Jahren an einer „neuen Seidenstraße“ stricken, konnte in verschiedenen Medien, nicht in speziellen für Eisenbahnfreunde, des Öfteren vernommen werden. Dass seit geraumer Zeit Containerzüge zwischen China und dem deutschen „Hub“ Duisburg die Zeiten der Containerfrachter des Seewegs erheblich unterbieten, wurde groß publiziert. Und am 12. April 2018 erreichte ein Versuchszug von rund 600 Metern Länge nach der Durchfahrt durch sechs Länder mit großem „Hallo“ und Prominenz Österreichs Hauptstadt Wien! In 14 Tagen hatte der Zug mit einer stattlichen Zahl an 40 Fuß- und einigen 20 Fuß-Containern, die zweimal umgeladen wurden, die Entfernung von

Zukunft in der Röhre

Um die Kapazität der Alpenquerung am Brenner zu steigern, entsteht unter der Passregion zwischen Innsbruck und Franzensfeste ein 55 Kilometer langer Basistunnel. 2027 soll er eröffnet werden

betreiber erkannt hatten, dass Tunnel mit einer Röhre (wie z.B. die alten Gotthard- oder Mont Blanc-Tunnel) im Brandfall ein kaum beherrschbares Risiko darstellen, werden in allen neuen Tunneln – egal ob Straße oder Schiene – für jede Fahrtrichtung separate Röhren verlangt. Und weil dies bei den eben genannten Großprojekten auch so gehandhabt wird, erfordert der im Bau befindliche Brenner-Basis-Tunnel BBT auf 55 Kilometer Länge zwischen Innsbruck und Franzensfeste neben zwei Haupttunnelröhren einen sogenannten Erkundungsstollen sowie vier seitliche Zufahrtstunnel. Also letztlich weit mehr Röhrenlänge als einmal 55. Der im September 2018 durchgeschlagene Koralmtunnel weist die einfachen Distanz zwischen Ost und West von rund 33 Kilometern auf. Und der im Bau befindliche Semmering-Basis-Tunnel misst von Nord nach Süd etwa 27 Kilometer. Auf die lapidare Frage nach dem warum, hören

nannten Scheiteltunnel auskommt. Der in den äußersten Ostalpen liegende Semmering hat zwar unmittelbar hinter dem Bahnhof Semmering einen relativ kurzen Scheiteltunnel von etwas über 1000 Metern, aber dafür musste Herr Gegha, der Erbauer, die Bergstrecke auf der Nordseite mit einer Vielzahl enger Gleisbögen, kurzer Tunneln und stattdessen Viadukten versehen, sodass es bekanntermaßen schon vor Jahren zum Titel „Welterbe“ gereicht hat. Weit weniger spektakulär verlief der Bau des Koralmtunnels, da es sich hier um keinen (richtigen) Übergang von Nord-nach-Süd (oder Ost-West) handelt. Dafür wird der Tunnel mit immerhin rund 33 Kilometern eine komplett neue Bahnverbindung von Graz nach Klagenfurt ermöglichen, die es so bisher überhaupt nicht gegeben hat. Und der die Aufgabe zukommen wird, nicht nur die zweitgrößte österreichische Stadt (und Steirische Landeshauptstadt) Graz

hatte der Adria-Hafen Triest seine Bedeutung für das „neue Österreich“ verloren, und Klagenfurt lag für den verbliebenen Eisenbahnverkehr buchstäblich abseits. Traurige Berühmtheit, dass die alte Verbindung doch noch eine ganz kurze Renaissance erlebte, als nach dem „Anschluss“ Österreichs 1938 und der Okkupation der Balkanstaaten nach 1940 wieder „ohne Grenzen“ von Graz bis an die Adria gefahren werden konnte; und beispielsweise die ex-Slowenischen Lokomotiven des Bw Laibach (Ljubljana) zeitweise vom Ausbesserungswerk in Graz betreut wurden. Es könnten spannende, aufregende Jahre werden, wenn die Tunnelbauer ihre sich selbst gesteckten Ziele tatsächlich erreichen und 2025 der Koralmtunnel, 2026 der Semmering-Tunnel und 2027 der Brenner-Basis-Tunnel in Betrieb gehen sollten. Eine Rekordleistung, vor der alle Welt den Hut zu ziehen hätte, denn damit würde Österreich in die



Eckdaten Brenner Basistunnel

Länge Portal Innsbruck bis Port. Franzensfeste	55 km
Länge inkl. Umfahrung Innsbruck (Portal Tulfes)	64 km
Innendurchmesser	
Haupttunnel	8 m
Entwurfsgeschwindigkeit	
Güterverkehr	120 km/h
Personenverkehr	250 km/h
Nothaltestellen (Innsbruck, St. Jodok, Trens)	3
Fertigstellung	2027



ABB.: BBT-SE (2)

fast 10 000 Kilometern bewältigt. Wer sich mehrteilige Berichte bekannter TV-Reporter ansieht oder in den großen Zeitungen und Wochenblättern nach „neue Seidenstraße“ sucht, findet positive, kritische, zurückhaltende und auch euphorische Berichte. Wir nähern uns den Visionen über

das Thema Tunnelneubauten in Österreich. Was haben bzw. hätten die mit der „Seidenstraße“ zu tun? Es gibt unter diesem Stichwort eine Fülle von Karten, die erkennen lassen, wie sich die Planer sowohl in China wie auch in West-Europa den Warentransport der nächsten Jahre und Jahrzehnte gen Euro-

pa vorstellen könnten. Da ist von einer maritimen und einer kontinentalen Seidenstraße bereits die Rede. Wie oben schon bemerkt, werden für den reinen Landweg zwei Routen gezeigt, die einmal in Duisburg, und einmal mehr im Süden enden (könnten). Bei der maritimen Seidenstraße gehen die Vorstel-

lungen noch viel weiter auseinander. So zeigt sich das Ziel in der Adria nur als eine von mehreren Varianten. Zumal in der BBT-Führung erklärt wird, dass das (gedachte) Südenende des BBT beim „Stiefel-Absatz“ in Italien sei! Alternativ wird in mehreren Web-Karten das Ende des Seewegs auf Höhe Venedig oder Triest bzw. Koper sichtbar. Wenn dem so wäre, bleibt die Frage, weshalb die Chinesen sich dann 67 % Beteiligung am Hafen von Piräus gesichert haben? Kurze Antwort: Es gibt auch Planungen, welche Istanbul auch an so einer Route sehen. Unterstellt man Deutschen Wochenschriften gute Rechercharbeit, wären bei maßgeblichen Stellen in China mittlerweile große Bedenken hochgekommen, ob das „große Abenteuer“, das angeblich mit mehreren Hundert Milliarden US-Dollar beziffert werde, überhaupt finanzierbar sei? Gleichzeitig ist hinter vorgehaltener Hand zu vernehmen, dass es „West-Studien“ gäbe, welche die künftigen Container-Transporte der „Seidenstraße“ sehr ernst nehmen, zumal beim westlichen China-Nachbar Kasachstan – angeblich – bereits massive Anstrengungen für einen „Hub gen Westen“ unternommen würden. So sei beispielsweise noch nicht endgültig entschieden, ob es beim momentan praktizierten Umspuren der Transportwagen bleibe, oder die Container – siehe Wiener Versuchszug – mittels leistungsfähiger Krananlagen von einem Zug auf den anderen umgeladen werden. Mit den neuen Krananlagen in den Container-Häfen wird seit geraumer Zeit demonstriert, dass dies rasch und sicher zu bewerkstelligen ist. Für die parallel zum Landweg angedachte maritime Route muss solches

ohnehin fest kalkuliert werden. Seit 2015 gibt es ein neues 37 km langes Teilstück des Suez-Kanals, das angeblich auch großen Schiffen die Durchfahrt des fast 200 Kilometer langen schleusenlosen Kanals ermögliche. Schauen wir ins Web und suchen nach dem Rotterdam-Bayern-Express! Es gibt ihn – seit 2015, sechsmal die Woche. Die Akteure argumentieren, dass der Container-Zug bereits eine gehörige (Bahn)-Strecke gen München zurückgelegt habe, bis der Containerfrachter auf dem Seeweg das „Konkurrenz-Ziel“ Bremerhaven oder gar Hamburg erreicht habe. Da ist von einer Zeitersparnis von 48 Stunden die Rede – time is money! Ja, es hat den Anschein, dass wir bzw. vielleicht erst unsere Nachfahren Zeugen großer Umwälzungen auf dem Verkehrssektor werden könnten, die sich heute zwar in großen Tunnelbauten abzeichnen beginnen, die aber vielleicht erst der Anfang eines viel größeren Ganzen werden könnten, das mit den uns heute bekannten Verkehrswegen nur noch wenig gemeinsam haben könnte. Dennoch: Am 10. Januar 2019 mahnte laut einer dpa-Meldung der Siemens-Chef Joe Kaeser in seiner Eigenschaft als „Chef des Asien-Pazifik-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft“ an, dass es einer „langfristig orientierten, gemeinsamen China-Strategie von Wirtschaft und Politik bedürfe!“ Wenn es dann stimmt, was die Container des Wiener Versuchszugs vom 12. April 2018 geladen hatten, nämlich vorwiegend elektronische Bauteile und Haushaltswaren, darf gefragt werden, ob die Blechkisten wieder leer zurückfahren, oder mit Ladung? Und wenn – mit welcher?

Siegfried Baum



MOMENTE

Einsam in der Wiese

TEXT UND FOTO: HANS-DIETER JAHR

Rügen ist eine tolle Insel und ganz zu Recht ein Urlaubsparadies. Und nicht nur für Eisenbahnfreunde wegen der Rügenischen Bäderbahn, auch „normal Sterbliche“ finden hier alles, was man braucht, um einen tollen Urlaub zu verbringen. Strandleben, kulinarische Genüsse, Ruhe, Landschaft, Meer und Wind. Die Kreidefelsen, die Boddenlandschaft, Jagdschloss Granitz, die Nationalparks, Halbinseln und Inselchen und so vieles mehr. Der Nationalpark Jasmund wurde von der UNESCO sogar zum Weltnaturerbe ernannt.

Aber auch Bauernhöfe finden sich im Zentrum der Insel, denn dort ist die Landschaft relativ flach und fruchtbar. Sie und die privaten Hotel- und Pensionsbetriebe, Taxiunternehmen und viele andere wurden 1953 im Rahmen der Aktion Rose verstaatlicht. Ein abschreckendes Signal für Widerspenstige in der gesamten DDR war gewollt, die ehemaligen Privatunternehmer wurden teils drastisch unter den fadenscheinigsten Vorwänden bestraft.

Die Bauernhöfe wurden in sogenannten LPGs (landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften) organisiert, und sowohl deren Produktivität als auch der verstaatlichte Fremdenverkehr brachen zunächst einmal zusammen. Nach einigen Jahren hatte man die staatlichen Konstrukte dann besser im Griff und Rügen wurde zu einem bevorzugten und begehrten Reiseziel von Betrieben und Staatsorganisationen.

Damit sind wir in der Zeit unserer Aufnahme angekommen. Zwischen Altfähr und Bergen, also im südwestlichen

Teil der Insel, der landwirtschaftlich geprägt ist, kommt man auf halbem Wege in das kleine Dörfchen Samtens. Eine Gegend, die man am besten erwandert oder „erfahrradet“, und damals, 1975, konnte es geschehen, dass man urplötzlich, wie vom Schlag gerührt, mitten in der Wiese vor einer Dampflok stand. Genauer vor der 86 1759-9. Sie war eine besondere Erscheinung, denn sie trug Windleitbleche wie nur wenige Loks ihrer Baureihe, und die Anschriften am Führerhaus sagten, dass sie zum Bw Heringsdorf gehörte. Das liegt auf der anderen Insel, Usedom, und von dort wusste man ja, dass etliche Loks der Baureihen 56.2 und 86 solch eine Ausstattung hatten. Geschuldet wohl der häufig wehenden steifen Brise und dem dadurch sich behindernd niedergeschlagenen Abdampf aus dem Schornstein entgegenwirkend.

Aber was macht die Lok hier auf Rügen? Genaueres Hinsehen zeigt einen großen Haufen Braunkohlebriketts, einfach an den Wegrand gekippt, und einen langen Gummischlauch an der hinteren Heizkupplung der Lok. Aha, also eine Heizlok! Auf dem Gebiet befindet sich die LPG „Einheit“ und tatsächlich die BMAG-Lok mit der Fast-Jubiläumsnummer 11999 von 1942 betriebsfähig, aber momentan kalt (es ist ja der 1. Juni) in deren Diensten. Und damit ja niemand mit ihr „keinen Unsinn nicht anstellt“, hat man ihr unterhalb des Speisedoms vorsorglich eine Waschluge ausgebaut. So könnten zwar Unbefugte ein Feuerchen in der Lokanfläche, aber keinen höchstens Würstchen so eine Gefahr herbeiführen. Sie könnten höchstens Würstchen über dem Rost grillen.

Und bei diesem Gedanken fällt dem Diplom-Saarländer ein seltsames Dreibein zwischen Lok und Kohlehaufen auf! Kennen Sie den Spruch „Der Mensch denkt, Gott lenkt, der Saarländer schwenkt“, liebe Leser? „Schwenken“ kommt von Schwenkbraten, der auf einem Schwenkgrill gebraten wird: ein dreibeiniges Gestell, in dessen Spitze eine stählerne Kette mit angehängtem Rost pendelnd (schwenkend) baumelt, Feuer drunter, Fleisch drauf, Bier auf. Und schon ist der Saarländer glücklich, was aber nicht heißt, dass Saarländer einfach gestrickt sind. Ich möchte fast wetten, dass der planmäßig hier eingesetzte Heizer sich seine Heiz-Jahreszeit hin und wieder mit einem Braten von diesem Grill versüßt hat, auch wenn er momentan ganz anderes zu tun hat, denn Wärmeenergie braucht ja gerade kein Mensch. Den Schwenkrost hat er natürlich sichergestellt, liegt vermutlich im verschlossenen Werkzeugkasten über den Tenderpuffern. Dort wartet er geduldig auf seinen nächsten Einsatz, und ich hoffe inständig, dass der Heizer für seinen Betrieb Anfeuerholz und nicht die Briketts genommen hat.

Und so wartet unsere brave 86 darauf, dass wieder in oder neben ihr ein Feuerchen entzündet wird in der sommerlich warmen, einsamen Wiese. Was in aller Welt Namen hat die da eigentlich geheizt? Einen Kartoffel-Dämpfer? Ich weiß es nicht. Aber ich weiß, dass diese Gegend für die Lok doppelt einsam ist. Nicht nur, dass dem jahreszeitlich bedingt de facto so ist. Der Name Samtens ist slawischen Ursprungs, wurde erstmals als „Samtensze“ im Jahre 1325 erwähnt, und das bedeutet: einsam! □

Der Erhaltungsbestand der jungen Deutschen Bundesbahn umfasste 165 Exemplare der Baureihe 01. Fünf Maschinen wurden 1950/51 mit Verbrennungskammer-Hinterkesseln und Henschel-Mischvorwärmanlagen ausgerüstet. Ab 1958 erhielten noch 50 Exemplare neue Hochleistungskessel

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

01 154 mit Verbrennungskammer-Hinterkessel wartet 1954 mit Neujahrsgruß auf dem Windleitblech in Frankfurt Hbf auf Ausfahrt.

FOTO: A. MÜLL



Geprägt von Wittes Grundlagen



Nach der im Sommer 1945 vollzogenen Aufteilung Deutschlands in vier Besatzungszonen befanden sich 171 Lokomotiven der Baureihe 01 auf dem Territorium der Deutschen Reichsbahn in den Westzonen. Davon waren einige erst unmittelbar vor der endgültigen Festlegung der Demarkationslinien zur „DR (West)“ gelangt. Beispielsweise nahmen die amerikanischen Truppen beim Rückzug aus Thüringen die noch im Juli 1945 bei der RBD Erfurt erfassten 01 007, 082, 083, 115 und 147 mit. Sechs Maschinen hatten durch Kriegseinwirkungen so schwere Schäden erlitten, dass ihre Aufarbeitung unmöglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar war. Deshalb wurden die 01 038, 053, 145, 155, 201 und 238 in den Jahren 1946 bis 1948 ausgemustert.

Einzelne kurz nach dem Krieg in der Französischen Besatzungszone abgestellte Loks, wie zum Beispiel die Ludwigshafener 01 041, brachte man in das aus der Britischen und US-Amerikanischen Zone gebildete Vereinigte Wirtschaftsgebiet (die so genannte Bi-Zone). Damit gehörten alle 165 in den Unterhaltungsbestand aufgenommenen 01 zur in diesem Gebiet schon am 7. September 1949 entstandenen Deutschen Bundesbahn. Die erst später voll in die DB integrierten Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE) in der Französischen Zone sowie die

1957 eingegliederten Eisenbahnen des Saarlandes verfügten über keine 01.

Um die Wirtschaftlichkeit und Betriebstüchtigkeit zu verbessern, nahm die Deutsche Bundesbahn an den Maschinen der Baureihe 01 wie auch an anderen Einheitslokomotiven zahlreiche Bauartänderungen vor. In sie flossen die von Friedrich Witte geprägten Baugrundsätze für das neue Typenprogramm von 1950 ein. Nicht zuletzt ging es dem Bauart- und Konstruktionsdezernenten für Dampflokomotiven beim Zentralamt Minden der Deutschen Bundesbahn um eine Synthese von Zweckmäßigkeit und ästhetisch ansprechender Gestaltung.

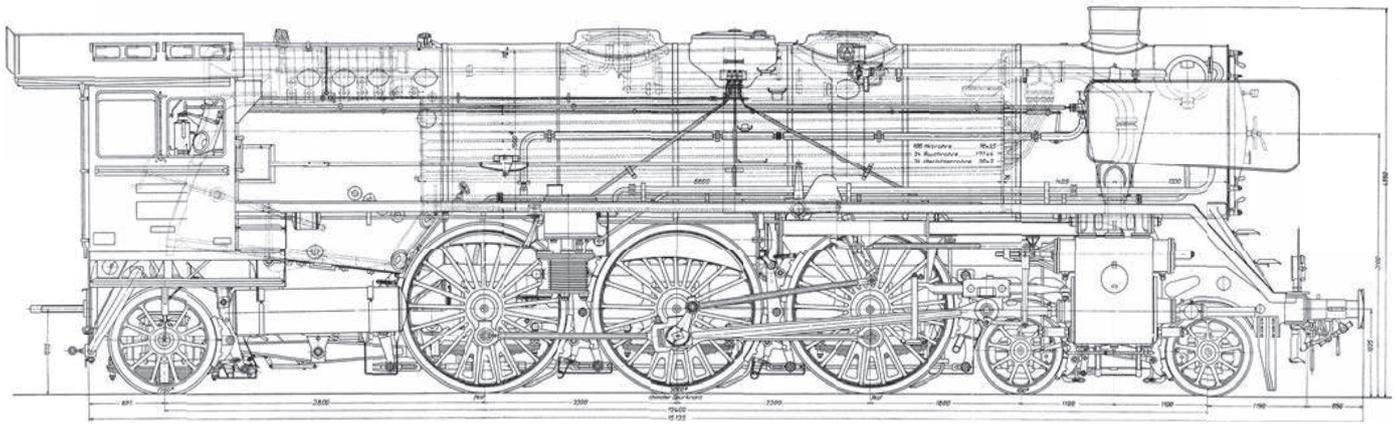
Besondere Bedeutung kam dem Einbau neuer Hinterkessel und völlig neuer Hochleistungskessel sowie der damit verbundenen Ausrüstung mit Mischvorwärmern zu. Ehe wir darauf eingehen, seien die unabhängig davon durchgeführten augenfälligsten bzw. einige andere technisch wichtige Bauartänderungen genannt:

- Ersatz der großen „Wagner-Windleitbleche“ durch kleine „Witte-Bleche“
- Ausrüstung der Führerhausstirnfenster mit Windstauschuten statt der bisherigen einfachen Fernsterschirme (bereits vor 1945 eingeleitet auf Grund einer Anordnung des RVM aus dem Jahr 1940)

Die 01 181 erhielt 1960 einen Neubaukessel, z-gestellt wurde sie am 1. November 1972 beim Bw Hof. Das Foto ist in Hof Hbf entstanden.

FOTO: E. LANDES/SLG. EISENBAHN-FREUNDE HANNOVER





Seitenansicht der Baureihe 01 mit 1000-mm-Drehgestellrädern (ab 01 102) und nach hinten verlegten Pumpen.
ZEICHNUNG: DB/SLG. KOSCHINSKI

- Verlegung der Luft- und Kolbenspeisepumpen aus den Rauchkammernischen auf mit dem Rahmen verbundene Pumpenträger hinter der Treibachse; dadurch bessere Zugänglichkeit und bessere Gewichtsverteilung zugunsten eines höheren Reibungsgewichts (da die Drehgestellachsen entlastet wurden)
- Ersatz der Doppelverbund-Luftpumpen durch zweistufige Hochleistungs-Luftpumpen der Bauart Wülfel
- Ausbau des Rauchkammer-Zentralverschlusses und damit des Handrads in der Mitte der Rauchkammertür
- bei zahlreichen Lokomotiven Fortfall oder teilweiser Rückbau der Frontschürzen (beispielsweise wurden die Schürzen bei 01 047 und 202 komplett entfernt; die 01 007, 020, 097, 150, 234 und andere behielten dagegen das Abdeckblech unterhalb der Rauchkammer)

- im Zusammenhang mit der allgemeinen Einführung des Dreilicht-Spitzensignals (ab 1957) Ersatz der bisherigen Spitzensignallaternen durch neue standardisierte Reflexglascheinwerfer mit kleinerem, aber gebündeltem Lichtaustritt
- Ersatz der Zweiklangdampfpeife Bauart 1925 durch eintönige Dampfpeife
- verbesserte Luftzufuhr mittels zusätzlicher seitlicher Aschkasten-Luftklappen der Bauart Stühren, außerdem Änderung der Abmessungen der Saugzuganlage
- teils Ersatz der Dampfzylinder durch neue mit angegossenen Ausströmkästen
- teils Ersatz der Eckventil-Druckausgleicher oder Druckausgleichkolbenschieber Bauart Karl Schulz durch federlose Druckausgleichkolbenschieber Bauart Müller
- Ausrüstung mit Spurkranzschmierung de Limon
- Rückkehr zu „friedensmäßigem“ Material anstelle der kriegsbedingt verwendeten Heimstoffe, z.B. Wiederverwendung von WM 80 statt WM 10 als Lagermetall.

Die 01 206, 211, 217, 222 und 223 des Bw Hannover bekamen 1955 versuchsweise Treib- und Kuppelstangen mit gegenüber Gleitlagern verschleißärmeren Rollenlagern (Wälzlagern). Obwohl der Wartungsaufwand sank, unterblieb ein Umbau weiterer 01, während er an den 01.10 und 03.10 generell durchgeführt wurde. Außer 01 222 erhielten die genannten Loks in den Jahren 1958 bis 1960 Neubaukessel, später verschleißfeste Hartmangan-Gleitplatten in den Achslagerausschnitten. Im Zuge der allgemeinen „Entfeinerung“ wurden 1967/68 in den 01 206, 211 und 217 wieder Stangen mit Gleitlagern eingebaut. Die 01 222 (z 24.10.1966 nach Unfall) und 01 223 (z 15.3.1968) behielten ihre Stangen mit Rollenlagern bis zur Ausmusterung. Bei der bereits 1936 umgerüsteten Hannoveraner 01 058 musste man die infolge von Achslagerverschleiß gefährdeten Rollenlagerstangen im Jahr 1945 durch übliche Gleitlagerstangen ersetzen, weil das Herstellerwerk der Rollenlager – SKF Schweinfurt – zerstört war (vgl. Jürgen-Ulrich Ebel in EJ 11/2006).

Kenndaten der Umbau-01 der DB

	mit Henschel-Mischvorwärmer	mit Neubaukessel
Betriebsnummern	01 042, 046, 112, 154, 192	ab 01 103
Umbaujahre	1950/51	1958–1961
Bauart	2'C1' h2	2'C1' h2
Höchstgeschwindigkeit vorwärts/rückwärts	130/50 km/h ¹⁾	130/50 km/h
indizierte Leistung (rechnerisch)	2450 PS _i	2330 PS _i
Trieb- und Laufwerk	Abmessungen wie Ursprungsausführung	
Kesselüberdruck	16 bar	16 bar
Rostfläche	4,31 m ²	3,955 m ²
Strahlungsheizfläche (Feuerbüchse und Verbrennungskammer)	22,00 m ²	22,00 m ²
Heizfläche der Rauch- und Heizrohre	194,23 m ²	171,09 m ²
Verdampfungsheizfläche	216,23 m ²	193,09 m ²
Überhitzerheizfläche	95,00 m ²	100,54 m ²
Gesamtachsstand mit Tender	20320 mm	20320 mm ²⁾
Länge über Puffer mit Tender	23940 mm	23940 mm ²⁾
maximale Achslast	19,9 t	19,8 t
Lokreibungslast	59,7 t	57,7 t
Gesamtgewicht		
Lok und Tender mit vollen Vorräten	185,3 t	182,5 t ²⁾
Dienstgewicht		
Lok und Tender mit ² / ₃ -Vorräten	170,6 t	167,8 t ²⁾

Anmerkungen:

¹⁾ für 01 042 und 046: 120/50 km/h

²⁾ mit Tender 2'2' T 34

Noch eine Anmerkung zu den so genannten Witte-Blechen: Friedrich Witte selbst distanzierte sich von dieser Bezeichnung; besser wäre es, von der Bauart Degenkolb zu sprechen. In der Tat wurden die materialsparenden kleinen Windleitbleche während des Zweiten Weltkriegs unter der Ägide des vom NSDAP-Mann Gerhard Degenkolb geleiteten „Hauptausschusses Schienenfahrzeuge“ kreiert. Erstmals kamen sie bei der (allerdings in der Verantwortung von Witte entwickelten) Baureihe 52 zur Anwendung. J.B. Kronawitter vom Maschinenamt Hof unternahm 1946 Versuche mit verschiedenen angebrachten „Degenkolb-Blechen“, u.a. sehr hoch über den noch vorn befindlichen Pumpen bei der Hofer 01 199. Letzten Endes entschied wohl das Eisenbahn-Zentralamt Göttingen, generell zu den kleinen Windleitblechen überzugehen.

Anlässlich fälliger Hauptuntersuchungen rüsteten die damals kurz als EAW bezeichneten Ausbesserungswerke Braunschweig (Bwg) und Nied in den Jahren 1950 und 1951 fünf Lokomotiven der Baureihe 01 mit Verbrennungskammer-Hinterkesseln und Henschel-Mischvorwärmanlagen aus. Sodann beschloss die Bundesbahn-Hauptverwaltung Mitte der 1950er Jahre, 80 Maschinen der Serien mit 1000-mm-Vorlaufträgern (01 102 bis 01 232) mit vollständig geschweißten Hochleistungskesseln zu versehen. Tatsächlich wurden ab 1958 im AW Nied nur noch 50 Loks neu beigestellt, denn die Umstellung auf Elektro- und Dieseltraktion schritt offenbar rascher voran als zunächst angenommen. Dass sie sich am Ende doch noch verzögerte, war genauso wenig absehbar wie die rigide Entscheidung der DB, die von Friedrich Witte konzipierten Neubau- und Umbaulokomotiven zum Teil bereits nach kaum zehnjähriger Betriebszeit auszumustern.

UMBAULOKS MIT HENSCHEL-MISCHVORWÄRMER

Für den Umbau wurden neben den noch relativ jungen 01 112, 154 und 192 auch die einst mit dem 5,8-m-Kessel gelieferten 01 042 und 046 ausgewählt. 1950/51 erhielten alle genannten Loks Tauschkessel der Baujahre 1930 bis 1936, wobei sich der Abstand zwischen den Rohrwänden durch den Einbau einer Verbrennungskammer von 6800 mm auf 5800 mm verkürzte. Hier die Umbaudaten im Einzelnen:

Lok	Kessel	Einbaudatum
01 042	Henschel 1935/22570	08.06.51
01 046	BMAG 1934/10309	06.07.51
01 112	Henschel 1936/22720	05.07.50
01 154	Krupp 1930/1166	29.08.50
01 192	Krupp 1931/1179	31.10.50

Anmerkung: BMAG = Berliner Maschinenfabrik vorm. Louis Schwartzkopff; häufig weiterhin als Firma Schwartzkopff bezeichnet

Anlässlich weiterer Hauptuntersuchungen im Ausbesserungswerk Nied bekam die 01 046 am 18. Juni 1957 den Kessel der nach einem Unfall mit Rahmenbruch abgestellten (und kurz darauf ausgemusterten) 01 042 und erhielt die 01 112 am 8. November 1957 den zuvor in der 01 046 verwendeten Kessel. Im Jahr 1956 bestückte das AW Nied die 01 192 mit einem komplett neuen Kessel. Die drei noch verbliebenen Loks mit Umbaukessel wurden im Zeitraum 1966 bis 1968 ausgemustert – als letzte die 01 046 am 2. Oktober 1968 (die z-Stellung erfolgte bereits am 29. Mai 1967).

Die Stahlfeuerbüchse der neuen Hinterkessel war aus einem Stück geschweißt. Ihre Verbrennungskammer ragte 1000 mm in den Langkessel hinein. Entsprechend der auf 5800 mm verkürzten Rohrlänge wurde auch die Rohrteilung geändert. Nunmehr durchzogen 41 Rauchrohre und 105 Heizrohre den Langkessel. Durch den Einbau der Verbrennungskammer änderte sich das Verhältnis Strahlungsheizfläche zu Rohrheizfläche zugunsten der hochwertigen (sich aus der Feuerbüchse- und Verbrennungskammerheizfläche ergebenden) Strahlungsheizfläche. Die gesamte Verdampfungsheizfläche betrug 216,23 m², wovon auf die Strahlungsheizfläche 22,00 m² und auf die Rohrheizfläche 194,23 m² entfielen. Das günstigere Heizflächen-Verhältnis von 1 : 8,83 (gegenüber 1 : 13,54 beim Wagner'schen Langrohrkessel) ermöglichte eine Erhöhung der spezifischen Heizflächenbelastbarkeit von 57 auf 65 kg/m²h, was sich besonders beim Ausfahren von Leistungsspitzen vorteilhaft auswirkte. Allerdings ist die von der Deutschen Bundesbahn errechnete Zylinderleistung von 2450 PSi nur bedingt mit der bei Versuchsfahrten indizierten

Mit Blechkasten

Bei einigen Loks der Baureihe 01 war auf dem Umlauf oberhalb des Schwingenträgers ein flacher Blechkasten montiert. Auf teils die Lokführerseite, teils die Heizerseite zeigenden Fotos erkennbar, besaßen einen solchen Kasten die 01 080 (Foto vor 1945) sowie die 01 051, 077, 079 und 081 (Fotos aus den 1950er Jahren). Die 01 051 kam 1933 vom Bw Hannover Ost zum Bw Offenburg, die anderen Maschinen wurden 1930 fabriken an das Bw Offenburg geliefert. Was verbarg sich unter dem Kasten? Horst Troche teilte der EJ-Redaktion im Jahr 2006 auf Anfrage mit, es sei möglicherweise ebenso wie die serienmäßig dreieckförmige Abdeckung eine (behelfsmäßige?) Schutzabdeckung über der etwas in einen Ausschnitt des Umlaufblechs hineinragenden Schwinge gewesen. Der ehemalige Lokführer Jochen Lawrenz, der – in Fankreisen wohl bekannt – noch auf den 01¹⁰ bzw. 012ern des Bw Altona fuhr, lieferte eine andere Erklärung. In einem Leserbrief an die Zeitschrift BAHN-Epoche, die in Heft 7 (Sommer 2013) Fotos der von 1950 bis 1961 in Treuchtlingen beheimateten 01 079 zeigte, schrieb er, dass diese Lok „den Prototyp einer Servo-Einrichtung“ besaß, „um dem Lokführer die Bedienung der Steuerung zu erleichtern“. Diese Information stützt die Annahme, dass der längliche Blechkasten den Kolben einer pneumatischen Umsteuerung abdeckte.

Eine Treuchtlinger 01 mit dem Blechkasten (München, 1956).

FOTO: DB





Die im September 1968 z-gestellte 01 104 besaß eine Glocke.

FOTO: E. LANDES/SLG. EISENBAHN-FREUNDE HANNOVER

Mit Glocke

Ungewöhnlich waren 01er mit Lätutwerk. Bekanntermaßen wurden 1967/68 einige Maschinen des Bw Hannover Hgbf mit Glocke ausgerüstet, so die 01 104, 190, 217, 223 und 229. Offenbar wollte man die Loks damit nebenbahntauglich machen. Zum Zeitpunkt der Ausrüstung ging es dabei eher nicht um planmäßige Einsätze auf Nebenstrecken mit Lätutafeln (L) bzw. Lätute- und Pfeiftafeln (LP). Ein Grund dafür könnte gewesen sein, dass es nach bzw. von Oebisfelde häufig „einseitige“ D-Zug-Leistungen gab, weshalb die Loks die Hin- bzw. Rückfahrt beispielsweise zwischen Braunschweig und Oebisfelde Lz absolvierten. Das Lätutwerk ermöglichte, für die Lz-Fahrten die Nebenbahn (Vorsfelde –) Grafhorst – Velpke – Schandelah zu nutzen. Im Übrigen bespannten nach Braunschweig umbeheimatete 01 im Winter 1968/69 regulär den P 1635 Haste – Barsinghausen – Weetzen – Hannover, also über die reichlich mit LP-Tafeln ausgestattete „Deisterbahn“. Die 001 190 und 217 besaßen bekanntlich auch zu ihrer Braunschweiger Zeit noch eine Glocke.

Zylinderleistung von 2240 bis 2280 PSi der Loks mit dem Einheitskessel vergleichbar.

Zugleich mit dem neuen Hinterkessel erhielten die Lokomotiven Henschel-Mischvorwärmeranlagen des Typs MVR (mit im Scheitel der Rauchkammer liegendem Heißwasserspeicher). Im Mischkasten wurde das von der Pumpe geförderte Kaltwasser durch Vermischung mit Abdampf vorgewärmt. Das bot den Vorteil, durch Unterwasserkondensation einen Teil des Abdampfes für die Kesselspeisung zurückzugewinnen, was den thermischen Wirkungsgrad der Maschine erhöhte. Zudem konnte bei dieser Bauart (wie beim Heintl-Mischvorwärmer) das auf annähernd 100 °C vorgewärmte Wasser auch im Leerlauf oder bei Stillstand aus dem Heißwasserspeicher entnommen werden. Als Kesselspeiseeinrichtungen dienten die hinter dem Treibradsatz unterhalb des Laufblechs angebrachte Turbospeisepumpe VTP-B 250 (Förderleistung 250 l/min) sowie die Dampfstrahlpumpe der Einheitsbauart.

Der voluminöse Mischkasten wölbte sich über die gesamte Kesselbreite. Dadurch waren die fünf Umbauloks leicht von den übrigen Maschinen der Baureihe 01 zu unterscheiden. Sonstige Änderungen der Frontpartie (wie die bei 01 046 und 154 bis auf das Abdeckblech unter der Rauchkammer entfernten Schürzenbleche) wurden aber auch an anderen 01 vorgenommen.

VÖLLIG NEU BEKESSELTE MASCHINEN

Der nicht mehr vertretbare Unterhaltungsaufwand der zu Rissbildungen neigenden Ursprungskessel der 01.10, 03.10 und 41 hatte die DB bewegen, für Lokomotiven dieser Baureihen vollkommen neue Kessel entwickeln zu lassen. Vorsorglich wurde dabei die Anpas-

sung an andere Baureihen berücksichtigt. Der bereits seit 1953 für die 01.10 verwendete und für die neue Baureihe 10 vorgesehene Grundtyp 1 sollte mit variiertem Rohrteil gleichmaßen für die 01 und 44 verwendbar sein, der für die 03.10 und 41 entworfene Grundtyp 2 auch für die 03 und 39.

Obwohl die Ursprungskessel der Baureihe 01 im Gegensatz zu jenen der 01.10 nicht aus der problematischen Stahlsorte St 47 K, sondern aus dem alterungsbeständigen St-34-Stahl gefertigt waren, erschien es sinnvoll, sie zu ersetzen. Die neuen Hochleistungskessel zeichneten sich zum einen durch eine größere „Verdampfungsfreudigkeit“ aus, zum anderen entlasteten sie den Werkstätdienst ganz erheblich durch Fortfall aufwändiger Niet- und Gewindeverbindungen.

Wie schon erwähnt, erhielten statt der vorgesehenen 80 nur 50 Maschinen der Baureihe 01 mit großrädigem Drehgestell die neuen Kessel. Zum Einbau gelangten sie von 1958 bis 1961 im Ausbesserungswerk Nied in Lokomotiven ab der Betriebsnummer 01 103. Die meisten Kessel lieferte die Firma Jung, zehn Exemplare stammten von der Maschinenfabrik Esslingen und zwei Stück fertigte das AW



01 192 mit Henschel-Mischvorwärmer um 1956 in Frankfurt Hbf. FOTO: A. MÜLL



01 199 mit sehr hoch angebrachten kleinen Windleitblechen (Hof, 1946). FOTO: SLG. GARN

Nied selbst. Vom alten Dampferzeuger unterschieden sie sich markant durch nur noch einen Domaufbau und den flachen, im Durchmesser vergrößerten Schornstein sowie den in der Rauchkammer verborgenen Mischvorwärmer der DB-Bauart 1957. In technischer Hinsicht entscheidend wichen sie vom Wagner'schen Langrohrkessel mit der (bei wesentlich geänderter Rohrteilung) von 6800 mm auf 5000 mm verkürzten Rohrlänge, dafür Einbau einer Verbrennungskammer und somit vergrößerter hochwertiger Strahlungsheizfläche ab. □

Leistungstafeln für die Baureihe 01 aus dem DB-Merkbuch von 1953. ABB.: SLG. KOSCHINSKI (2)

km/h	30	40	50	60	70	80	85	90	95	100	110	120	130
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *												
0 1:∞	—	—	—	—	—	1470	1290	1120	970	855	650	500	375
1 ⁰ / ₀₀ 1:1000	—	—	—	—	—	1145	1010	890	780	690	530	410	310
2 ⁰ / ₀₀ 1:500	—	—	—	—	1195	925	820	730	640	570	440	345	260
3 ⁰ / ₀₀ 1:333	—	—	—	—	990	770	680	615	540	480	370	290	220
4 ⁰ / ₀₀ 1:250	—	—	—	1050	835	665	585	520	455	410	315	245	185
5 ⁰ / ₀₀ 1:200	—	1150	1060	900	715	560	505	445	395	350	270	220	155
6 ⁰ / ₀₀ 1:166	1070	995	925	785	620	490	440	390	340	305	235	180	130
7 ⁰ / ₀₀ 1:140	935	870	810	690	550	430	385	340	300	265	205	155	110
8 ⁰ / ₀₀ 1:125	830	770	720	610	485	380	340	300	260	230	175	130	90
10 ⁰ / ₀₀ 1:100	665	620	580	495	390	300	265	235	205	180	130	95	60
14 ⁰ / ₀₀ 1:70	460	430	400	340	260	195	170	150	125	105	70	—	—
20 ⁰ / ₀₀ 1:50	290	270	250	205	150	105	85	—	—	—	—	—	—
25 ⁰ / ₀₀ 1:40	205	190	175	140	95	—	—	—	—	—	—	—	—

km/h		20	30	40	50	60	70	75	80	85			
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug) *											
0 1:∞		—	—	—	—	—	—	—	1305	1155			
1 ⁰ / ₀₀ 1:1000		—	—	—	—	—	—	1190	1040	930			
2 ⁰ / ₀₀ 1:500		—	—	—	—	—	1115	975	855	755			
3 ⁰ / ₀₀ 1:333		—	—	—	—	—	930	820	720	645			
4 ⁰ / ₀₀ 1:250		—	—	—	—	1010	790	700	615	550			
5 ⁰ / ₀₀ 1:200		—	—	1130	1035	870	685	605	530	480			
6 ⁰ / ₀₀ 1:166		1130	1060	980	900	760	600	530	465	420			
7 ⁰ / ₀₀ 1:140		990	930	860	795	670	540	465	410	370			
8 ⁰ / ₀₀ 1:125		875	820	765	705	595	470	415	355	325			
10 ⁰ / ₀₀ 1:100		705	660	615	570	480	380	330	290	260			
14 ⁰ / ₀₀ 1:70		490	460	425	395	330	255	220	190	165			
20 ⁰ / ₀₀ 1:50		315	290	265	250	205	155	130	100	85			
25 ⁰ / ₀₀ 1:40		220	205	190	175	135	95	—	—	—			

*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.



01 042 donnert 1955 mit dem neu eingeführten Jugoslawien-Expresß (Belgrad – Amsterdam) durch Heigenbrücken. FOTO: C. BELLINGRODT/SLG. SCHWARZ

DIE „PAZIFIK“

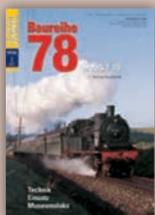


Mit 298 Maschinen war die Baureihe 03 die meistgebaute deutsche „Pazifik“. Die Deutsche Reichsbahn entschied sich für die Beschaffung, weil die Schnellzugdampflok der Baureihe 01 nur auf Strecken eingesetzt werden konnten, die bereits für einen Achsdruck von 20 Tonnen ertüchtigt waren. Während der Plandienst bei der DB im Jahr 1972 endete, erhielten 52 DR-Maschinen der Baureihe 03 in den Jahren 1968 bis 1975 noch Rekessel von ausgemusterten P 10. Den in Polen und der Sowjetunion verbliebenen 03 ist ebenso ein eigenes Kapitel gewidmet wie den museal erhaltenen 03. Das neue EJ-Sonderheft ist in gewohnter Weise umfassend bebildert, teils in Farbe, und enthält zahlreiche erstmals veröffentlichte Fotos.

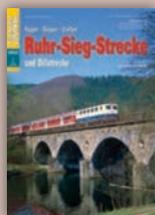
92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 541901 | € 12,50



Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



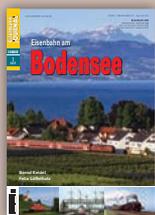
Baureihe 78
Best.-Nr. 541702



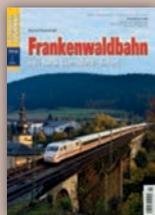
Ruhr-Sieg-Strecke
Best.-Nr. 531801



Eisenbahn in der Eifel
Best.-Nr. 531802



Bodensee
Best.-Nr. 531901



Frankenwaldbahn
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 und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

Solo auf der Kurzstrecke

Mit dem Schienenbus nach Bad Bergzabern

TEXT UND FOTOS:
JOACHIM SEYFERTH

SIE IST NUR ZEHN KILOMETER LANG und hat bis dato zwei Leben erhalten – die Kurbadbahn von Winden nach Bad Bergzabern in der lieblichen Südpfalz. Ursprünglich 1870 bis zum damaligen Bergzabern eröffnet, erhielt sie mit dem Schienenbus bereits ab Mitte der Fünfzigerjahre die sparsamste Betriebsabwicklung im Personenverkehr, die man sich vorstellen kann, und wurde 1981 dennoch stillgelegt. Unser Bilderbogen des sogar solo fahrenden „Ferkeltaxis“ entstand ein Jahr zu-

vor und führt uns in die südwestliche Ecke von Rheinland-Pfalz, eine hügelige und ländlich geprägte Gegend, bekannt auch durch Weinbau und ein mildes Klima. Am schönen Frühlingstag des 7. April 1980 pendelte 798 504 hin und her, beförderte wie eh und je sowohl Einheimische als auch Kurgäste und traf am Endpunkt der Strecke sogar noch auf Güterwagen, deren Ladungen noch nicht der Straße anheimgefallen waren.

Das repräsentative Empfangsgebäude in Bergzabern, das genauso gut als größere Dorfschule oder als Rathaus fungieren könnte, ersetzte 1898 das erste und schlichte Bahnhofsgebäude aus Fachwerk. Wegen ihrer Nähe zu Frankreich hatte die Strecke in der Historie eine relativ große Bedeutung, bereits 1870 musste sie für den zivilen Verkehr gesperrt werden, da sie im Deutsch-Französischen Krieg benötigt wurde, um verwundete Soldaten zu transportieren. Alle Pläne, die Strecke weiter in Richtung Westen fortzuführen, scheiterten jedoch sowohl in Kriegs- als auch in Friedenszeiten. 1944 wurden die Bahnanlagen von Bergzabern



Wirtschaftlicher geht's nimmer: 798 504 als N 6276 in Kapellen-Niederhorbach (alle Aufnahmen vom 7. April 1980).





Mitten durch die pfälzischen Weinreben gondelt ein Ferkeltaxi – 798 504 als N 6278 bei Barbelroth.



Im Endbahnhof Bad Bergzabern künden benutzte Ladastraße und Kopframpe von einer noch halbwegs vernünftigen Bahnwelt.



Auch in Barbelroth führt eine Weiche noch zur Güterverladung, doch N 6282 knattert geradeaus.

von Bombern angegriffen, das Empfangsgebäude blieb jedoch verschont und nach provisorischer Herrichtung der wichtigsten Gleise wurde ein Großteil der Bergzaberner Bevölkerung mit Sonderzügen evakuiert.

DIE STRECKE UNTERSTAND nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE), die 1949 in die neu gegründete Deutsche Bundesbahn überging und Winden – Bergzabern wie alle Strecken im neu gegründeten Bundesland Rheinland-Pfalz der Bundesbahndirektion Mainz zuordnete. Bei der schrittweisen Auflösung der Mainzer Direktion wechselte die Strecke mit Wirkung zum 1. Juni 1971 erneut in den Zuständigkeitsbereich der Bundesbahndirektion Karlsruhe, die jedoch bald die Stilllegung vorantrieb, was aber durch ein strategisches Interesse aufgrund der in Bad Bergzabern vorhandenen Kasernen zunächst verzögert wurde. Doch mit der Einstellung des Personenverkehrs zum 26. September 1981 schien das Schicksal der kleinen Strecke zunächst besiegelt, wenn auch der Güterverkehr noch aufrechterhalten wurde.

Doch nach 1994 gelangte der Nahverkehr zunehmend in die Obhut der einzelnen Bundesländer – quasi eine Auferstehung der Länderbahnen. Im zuständigen Land der Strecke Winden – Bad Bergzabern wurde dies mit dem neu entstandenen „Rheinland-Pfalz-Takt“ beworben und unsere knapp zehn Kilometer kurze Strecke wurde genau vierzehn Jahre nach der Stilllegung wieder reaktiviert. Die Wiedergeburt betraf allerdings nur den Personenverkehr, der bis dato noch bestehende Güterverkehr wurde dagegen eingestellt. Der neue „Schienenbus“ hieß nun 628, die beiden Unterwegshalte wurden modernisiert und sogar eine Elektrifizie-

rung in Betracht gezogen, was aber wieder verworfen wurde. Das enge Verhältnis des zuständigen „Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ sowie der Bevölkerung zur neu betitelten „Kurbadlinie“ drückte sich auch in Jubiläumsveranstaltungen aus, die mit Dampflokfahrten (u.a. 58 311) anlässlich des 150-jährigen Bestehens der benachbarten „Pfälzischen Maximiliansbahn“ (Neustadt – Winden – Wissembourg) oder zum 20. Jahrestag (2015) der Reaktivierung der Kurbadlinie stattfanden. Zwischenzeitlich wurde im Dezember 2010 die Baureihe 628 durch die ebenfalls im Stundentakt verkehrende Baureihe 643 abgelöst.

EINEN KLEINEN, ABER WICHTIGEN BEITRAG zur aktuell viel diskutierten Verkehrswende leistete der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd bereits zum Sommer 2017 und führte zunächst probeweise bis voraussichtlich Dezember 2019 ein samstägliches Zugpaar am späten Abend ein (RB 12492/12489). An diesem Wochentag mit vermehrten Freizeit- und Kulturveranstaltungen verlässt der letzte Zug Winden um 22.35 Uhr, die Rückleistung ab Bad Bergzabern erfolgt um 23.13 Uhr. Bereits vor über sechzig Jahren war dieser Zustand übrigens ganz ähnlich, denn im Sommerfahrplan 1956 fuhr auf der gänzlich auf Schienenbusbetrieb umgestellten Strecke der letzte Zug ab Winden um 22.37 Uhr (N 4538), und dies täglich! Umgekehrt stellte die letzte Spätverbindung ab dem damaligen Bergzabern aber der tägliche N 4537 dar, der das Städtchen zwei Stunden früher um 21.17 Uhr nach Winden verließ. Also nichts wie in die schöne Südpfalz, die Verkehrswende auf Schienen ist dort schon vorbildliche Realität! □

*Also nichts wie in die schöne Südpfalz –
Erinnerungen sind das eine, aber die Verkehrswende
auf Schienen ist dort heute schon Realität!*

Dächer ohne
„Schüsseln“ und
Sonnenkollektoren:
Ortsbild mit
Eisenbahn anno
1980 in Kapellen-
Niederhorbach.





Noch fast alle Latten am Zaun hat der Bahnhof Winden, Fahrrad und Solo-VT machen schon mal die Verkehrswende vor.

Könnte im Modellbahn-Zubehörprogramm auch eine Dorfschule oder ein Rathaus sein – das 1898 fertiggestellte Empfangsgebäude von Bad Bergzabern.



Heute Stundentakt bis in die Nacht, doch auch der Sommerfahrplan 1956 war schon vergleichsweise üppig:

282d Winden (Pfalz) – Bergzabern und zurück

		Neustadt (Weinstr.) Hbf – Landau (Pfalz) – Barbelroth – Bergzabern – Schweigen Nr 1282a, Landau (Pfalz) – Winden (Pfalz) – Kandel – Schaidt Nr 1282 b															
km	BD Mainz	Zug Nr	X4502	X4504	+4504	X4506	+4508	4514	4518	4522	4524	4526	X4528	4532	4536	4538	
		Klasse	2.	2.	2. 06	2.	2. 06	2. 06	2. 06	2. 06	2. 06	2. 06	2.	2.	2. 06	2. 06	
0,0	Winden (Pfalz) 282	..ab	X 5.52	X 7.19	+ 7.28	X 8.09	...	+ 8.48	10.12	...	12.41	13.42	15.06	...	16.36	X 17.38	18.57
4,9	Barbelroth	...ab	X 6.01	X 7.27	+ 7.35	X 8.18	...	+ 8.56	10.21	...	12.49	13.51	15.15	...	16.44	X 17.46	19.05
7,9	Kapellen-Niederhorbach	...ab	X 6.07	X 7.33	+ 7.40	X 8.25	...	+ 9.01	10.27	...	12.55	13.57	15.21	...	16.50	X 17.52	19.11
10,0	Bergzabern	...an	X 6.11	X 7.37	+ 7.43	X 8.29	...	+ 9.05	10.31	...	12.59	14.01	15.25	...	16.54	X 17.56	19.15
km	BD Mainz	Zug Nr	X4501	4503	X4505	+4505	+4511	X4513	4517	4519	4523	4525	X4527	4529	+4533	X4535	4537
		Klasse	2.	2.	2.	2. 06	2. 06	2.	2. 06	2. 06	2. 06	2. 06	2.	2.	2. 06	2. 06	2.
0,0	Bergzabern	...eb	X 5.26	...	6.16	X 7.42	+ 7.46	+ 9.12	X 9.37	12.10	...	13.10	14.33	16.07	X 17.03	18.31	...
2,1	Kapellen-Niederhorbach	...ab	X 5.30	...	6.19	X 7.46	+ 7.49	+ 9.15	X 9.41	12.14	...	13.14	14.37	16.11	X 17.06	18.35	...
5,1	Barbelroth	...ab	X 5.36	...	6.25	X 7.52	+ 7.54	+ 9.21	X 9.47	12.20	...	13.20	14.43	16.17	X 17.12	18.40	...
10,0	Winden (Pfalz) 282	...an	X 5.44	...	6.33	X 8.00	+ 8.02	+ 9.28	X 9.55	12.28	...	13.28	14.51	16.25	X 17.20	18.48	...

☉ = an + 06

Schritt für Schritt

zur digitalen Modellbahn



Erscheint im März 2019

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,-

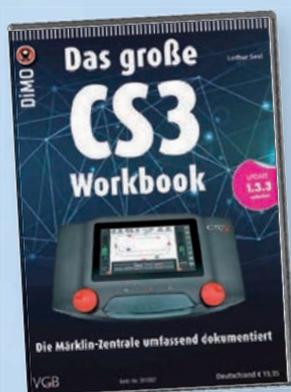


Alles über die Märklin CS3

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 » Best.-Nr. 591802-e • € 17,45



Michael Mann

Eigentlich ist ja mein Onkel schuld daran, dass ich mich schon in frühester Kindheit für die Eisenbahn zu interessieren begann. Damals, Anfang der 70er, dampfte es noch in und um Aschaffenburg und der nahe unserer Wohnung gelegene Aschaffener Südbahnhof bot allerlei Interessantes für den kleinen Knirps, der sogar noch vor dem Beginn des Kindergartens dem Bahnhof einen Besuch abstatten musste. Wer die damalige quirlige Bundesbahnwelt erlebt hat, kann meine frühe Begeisterung sicher verstehen. Der Wechsel von Dampf zu Diesel war am Untermain noch nicht vollständig vollzogen, schwere Güterzüge in den Hafen wurden noch von der Baureihe 50 bespannt, auf der Strecke nach Miltenberg fuhren die 64 und 65. Auf 65 018 erlebte ich meine erste Führerstandmitfahrt, die mir noch lebendig in Erinnerung blieb: Sie, die letzte ihrer Art, rollte gemächlich an den Bahnsteig. Der Lokführer kannte mich und meinen Onkel schon und da der Zug hier auf einen Gegenzug aus dem Hauptbahnhof warten musste, durfte ich mit hinauf in die schwarze unbekannte Welt. Nun war es passiert: Der Virus hatte mich befallen und ließ mich seitdem auch nicht mehr los.

Natürlich wollte ich in den nächsten Jahren mehr über das System Eisenbahn wissen. Auch schlich ich mich öfter heimlich nachts aus dem Elternhaus und radelte zum Aschaffener Hauptbahnhof, denn nachts war dort genauso viel los wie am Tage. Alles wurde fein säuberlich in ein Notizbuch geschrieben und bei schönem Wetter drückte auch schon mal der Lehrer ein Auge zu, wenn ich etwas verspätet in die erste Stunde kam. Der frühe Besuch am Bahnbetriebswerk hatte länger als erwartet gedauert. Oft waren die Lehrer selbst heimliche Eisenbahnfans und wollten dann genau wissen, was da los gewesen war.

Aber nicht nur die Eisenbahn an sich fand mein Interesse, auch Busse, Straßenbahnen und die Modellbahn wurden mein Steckenpferd. 1983 begann dann mein fotografisches Zeitalter. Erste Versuche machte ich in der Umgebung meiner Heimatstadt mit Vaters klassischer Voigtländer-Kamera, die es komplett manuell mit Hilfe des Selenzellen-Belichtungsmessers einzustellen galt. Zwei Jahre später folgte eine Minolta 35SE und dann die erste japanische Spiegelreflexkamera. Die Nachbarschaft unterstützte meine Leidenschaft mit lukrativen Aufträgen zum Rasenmähen oder Autowaschen und so konnte ich mir auch mal erlauben, von einem Motiv mehr als eine Aufnahme zu schießen. Das änderte sich auch nicht, als die Grenzöffnung ganz neue Perspektiven öffnete und wir Eisenbahnfans ab 1990 fast jede freie Minute „im Osten“ verbrachten. 36 Aufnahmen wurden allein an den letzten vierachsigen 118 im Bw Eilsleben „verbraten“.

Mit einem Augenzwinkern kann ich sagen, dem Studium sei Dank, dass für das Hobby auch genügend Zeit blieb. Heute bin ich ganz froh, diese Umbruchszeit miterlebt zu haben, dass manches Bild auch abseits des Bahngleises entstand und ich unwiederbringliche Szenen auf hunderten Dias festgehalten habe. Der morbide Charme mancher Orte und Bahnhöfe, die überaus freundlichen Mitarbeiter, dazu viele Geschichten, die



ganze Bücher füllen würden, wie die nette ältere Dame in Gräfenroda, die günstige Fremdenzimmer vermietete und uns ausgehungerten Plandampffotografen ein opulentes Abendessen zubereitete, die süße Verkäuferin in der Bäckerei in Saalfeld, die ab und zu mal ein kleines Stückchen mehr in die Tüte packte. Der kleine Laden in Probstzella, dessen Vorrat an Thuringia-Schokolade mehrfach am Tage nachgefüllt werden musste, oder die erste Fahrt im Doppelstockwagen in Leipzig, deren Türen so heftig schlossen, dass man damit Bleistifte halbieren konnte.

Oft ertappe ich mich beim Betrachten der Dias dabei, wie ich in die 80er und 90er abtauche und die schöne unbeschwertere Jugendzeit mit der Bundesbahn vermissen. Es dürfte kein Wunder sein, dass bei den Eisenbahnfans und auch in der Modellbahn die Epoche 3 und frühe 4 so beliebt ist. Bis heute bin ich dem Fotografieren mit Canon treu geblieben, seit 2003 nun digital und nutze seit knapp 3 Jahren die EOS 5D Mark III. Natürlich lege ich auch heute die Kamera nicht zur Seite, wenn bei passendem Motiv nur ein ICE heranrauscht oder wieder eine verkehrsrote 185 vorbeisurrt. Die Bahn hat sich seit Beginn meines Fotografierens massiv verändert und ist in stetigem Wandel. Genau das macht den Reiz des Hobbys aus und ich werde mit der Kamera auch weiterhin auf der Lauer liegen.

STETER WANDEL MACHT DEN REIZ



In den 1990er Jahren konnte man noch echte Nebenbahnatmosphäre auf vielen Strecken um Erfurt herum genießen. Den sommerlichen Bahnhof Straußfurt verlässt 171 069 am 15. August 1991 als Nahverkehrszug nach Döllstädt. Man beachte die verschiedenen Typen der Formsignale.







Es gab eine Zeit, als man in Frankfurts Hauptbahnhof zu jeder Stunde mindestens vier 103ern begegnete. Am Abend des 14. Oktober 1991 wartet jedoch nur 103 188 auf ihren Intercity, den sie in Kürze nach Dortmund weiterbefördern darf.



Das Jahr 1992 brachte im Nahverkehr zwischen Bamberg, Würzburg und Aschaffenburg neu gestaltete Züge auf die Gleise. Die RSB, Regional-SchnellBahn, war geboren. Neben den Baureihen 110, 111 und 112 bespannten auch 151 und 155 diese Züge. Unweit des ehemaligen Hp Goldbach erreicht 155 207 mit RSB 3826 aus Würzburg am 28. August gleich den Aschaffener Hauptbahnhof.

Rechte Seite: Ein dienstlicher Ausflug nach Belgien ermöglichte mir den Besuch der Strecken um Lüttich. Bei Waremme begegnete ich einem der damals noch zahlreich verkehrenden Nahverkehrstriebwagen der Reihe AM62, der am 26. Juni 2000 ein fotogenes Mohnfeld auf dem Weg nach Lüttich passiert.

1990 war das letzte Jahr der 215 auf meiner Hausstrecke, der Maintalbahn nach Miltenberg. Die Ablösung durch 212 und 628 stand kurz bevor. Eine Besonderheit war der N 6115 von Aschaffenburg nach Klingenberg, wo werktags der Anschluss einer Keramikfirma bedient wurde. Die beiden Silberlinge rollten dann leer im Güterzug zurück nach Aschaffenburg. Am 22. Februar 1990 hat eine der wenigen altroten Ulmer 215, die 215 140, diesen Dienst und erreicht Kleinwallstadt.





MODELLNEUHEITEN



BRAWA

Ellok 144 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Eine der beiden ozeanblau/beige lackierten Loks dieses Typs als Modell mit sehr guter Detaillierung und exzellenten Fahreigenschaften, aber immer noch zu leicht lösbaren Führerstands-aufstiegen (siehe auch Test im Oktober-Journal 2018). Erhältlich in Gleich- und Wechselstrom jeweils mit und ohne Sound und vielen Funktionen. UVP: 310, 365 bzw. 475 Euro*)



NPE

Samms 4860 der DR bzw. DB AG. H0, Varianten, Epoche IV bzw. V. Nachbildungen eines sechsachsigen Schwerlastwagens mit beim Vorbild umklappbaren Bordwänden. Ausgestattet mit einzeln angesetzten Tritten und Handrädern, sauber bedruckt. Der Wagen der DB AG ist mit drei dreiachsigen Niesky-Drehgestellen beladen. UVP: 40 bzw. 50 Euro



BRAWA

Schlafwagen der K.W.St.E. H0, Variante, Epoche I. Modell eines der wenigen württembergischen Schlafwagen, fein detailliert und sauber lackiert. In zwei Nummernvarianten erhältlich. UVP: 90 Euro



BREKINA

Ford Capri III, H0. Formneuheit, Epoche IV. Der Traum vieler PS-Süchtel der 80er-Jahre, lupenrein bedruckt. UVP: 16 Euro



BUSCH

Ford Mustang '64 Muscle Car. H0, Variante, Epoche III. US-Klassiker mit Überrollbügel statt Rücksitzen. UVP: 17 Euro

*) alle UVP-Angaben Empfehlung der Hersteller zu Redaktionsschluss, auf glatte Euro-Beträge gerundet



PIKO

151 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Die sechssachsige Güterzuglok im Kleid der späten 70er- und 80er-Jahre mit „Keks“. Sehr gute Bedruckung, viele Details, teilweise aus Metall geätzt. Erhältlich mit und ohne Sound für AC und DC. UVP: 180, 220, 270 bzw. 280 Euro



MODEL SCENE

Blütenbüschel. H0, Neuentwicklung, epochenlos. Sets mit jeweils gut 100 flockenbestückten Grasbüscheln. Erhältlich in Weiß, Violett, Hell- und Dunkelrot, Gelb sowie Blau. Preis: je 5,20 Euro. www.model-scene.com (engl./tschechisch)



TILLIG

VT 133 522 der DR. H0m, Formneuheit, Epoche III. Gut gelungene Wiedergabe des erhaltenen Einzelstücks mit zierlichen Nietreihen, sauberer Bedruckung und Next18-Schnittstelle. Nach Einfahren gute Langsamfahreigenschaften. UVP: 240 Euro

BUSCH

Set „Reifenpanne“. H0, Neuzusammenstellung, Epoche IV. Enthält alles, was man zur Darstellung des Motivs braucht. UVP: 20 Euro



HERPA

Muldenkipper IFA G5 „VEB Kohlenhandel“. H0, Formneuheit, Epoche III/IV. Gut detailliertes Modell mit beweglicher Kippe und freistehenden Antriebswellen zu allen Achsen. UVP: 28 Euro



BREKINA

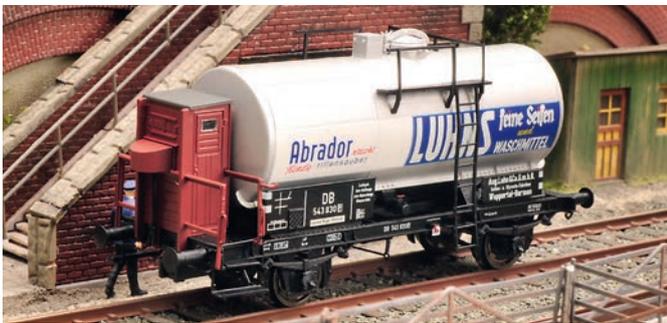
Lastzug Fiat 690 „Millepiedi“. H0, Formneuheit, Epoche III. Einst auch auf deutschen Straßen dahinschleichender „Tausendfüßler“, schön detailliert und bedruckt, vorbildgerecht rechts gelenkt. UVP: 40 Euro





MODELLBAHN-UNION

Fährboot-Rungenwagen Rbmms 55. N, Formneuheit, Epoche III. Filigranes Modell mit vielen Details und lupenreiner Bedruckung. Rungen abnehmbar, Finescale-Radsätze. Erhältlich in sechs Beschriftungsvarianten. UVP: 30 Euro. www.dm-toys.de



BRAWA

Kesselwagen mit 22-m³-Kessel, eingestellt bei der DB. Modell eines Wagens der Firma Luhs für den Transport von Rohstoffen zur Seifenherstellung. Authentische Anschriften nach Foto im August-Journal 2017. UVP: 34 Euro



MODELLFLORA BUDDE

Birke mit geteiltem Stamm. H0, Variante, epochenlos. Handarbeitsmodell mit naturgetreuer Rindengestaltung und Wuchsform. Belaubung Heki, Höhe 20 cm. Preis: 38,50 Euro, Bausatz 18,50 Euro. www.modellflorabudde.de



BUSCH

Kleine Tankstelle. H0, Neuzusammenstellung, Epoche III/IV. Nettes Ensemble fürs Dorf, bestehend aus Kassenhäuschen, Zapfsäulen, einer ihren Roller aus einer Gemischzapfsäule betankenden Frau und Kleinteilen. UVP: 20 Euro



TILLIG

Selbstentladewagen Faccons der GATX. H0, Variante, Epoche VI. Filigranes Modell eines modernen Wagens, sehr sauber mehrfarbig und asymmetrisch bedruckt, viele angesetzte Details. UVP: 60 Euro



PREISER

Elektrokarre der DB. H0, Formneuheit, ab Epoche III. Filigraner Kunststoffbausatz für eine angetriebene Karre und drei Anhänger. Diese können mit oder ohne Gitteraufbau gebaut werden. Deichseln und Achsen beweglich. Fahrerfiguren gibt es extra im Fünferset. UVP: 16 Euro, Fahrer 15 Euro



BRAWA

Bierwagen Fischer Bräu der DRB. H0, Variante, Epoche IIc. Modell eines nach der Besetzung Frankreichs „eingedeutschen“ AL-Wagens mit authentischen Anschriften. UVP: 40 Euro



LENZ

Motordraisine Klv 12 der DB. 0, Formneuheit, Epoche III. Handliches Modell mit feinen Details. Metallfahrwerk mit Dreipunktlagerung der Achsen, Spitzen- und Innenbeleuchtung sowie Sound vom Original. UVP: 349 Euro



BUSCH

Kalkkübelwagen der DR. TT, Variante, Epoche IV. Modell eines Wagens zum Abtransport von Grudekoks, der im VEB Hydrierwerk Zeitz bei der Herstellung von Dieselmotoren und anderen Produkten aus Braunkohle anfiel. UVP: 50 Euro



ARTITEC

Gabelstapler der DB. H0, Formneuheit, Epoche III. Früher Stapler der Firma Clark, schön filigran, sauber bedruckt. UVP: 17 Euro



PIKO

Werbe-111 „Piko“. H0, Variante, Epoche IV. Fiktive Werbelok zum 70. Firmengeburtstag in attraktiv silbergrauer Lackierung, durch die angesetzte Details besonders gut zu erkennen sind. Ein Modell für echte Fans, erhältlich für Gleich- und Wechselstrom. UVP: 160 bzw. 200 Euro



TILLIG

Omk der M.F.E.E. H0, Variante, Epoche I. Der spätere O-Halle im optisch auffälligen Mecklenburger Ockergelb. Innenseite gestaltet, lupenreine Bedruckung. UVP: 26 Euro

Modellbahn-Nachrichten

♦ Märklin überrascht die Digitalgemeinde: Die Firma öffnete ihr mfx-Protokoll für Wettbewerber. Damit will Märklin sicherstellen, dass auch Fremdfahrzeuge problemlos mit mfx-Steuergeräten wie den Central Stations 2 und 3 sowie den Mobile Stations 1 und 2 kommunizieren können. Für interessierte Firmen wurde ein „mfx-Arbeitskreis“ ins Leben gerufen, um Standards für mfx-kompatible Decoder mit bis zu 16 Funktionen zu entwickeln. Neue Produkte, die einen Referenztest erfolgreich bestanden haben, werden zukünftig mit dem neuen Gütezeichen „fits mfx“ ausgezeichnet. Märklin-Produkte tragen weiter das mfx-Logo.

Plan erfüllt

Das Attribut „klein, aber fein“ wird zwar oft strapaziert, auf die Anlage „Schmalspurig durchs Reichsbahnland“ des Modelleisenbahnclubs 01 aus Münchberg in Oberfranken trifft es aber auf jeden Fall zu. Selten wird DDR-Provinz zu Ende der 60er-Jahre so gekonnt dargestellt wie hier

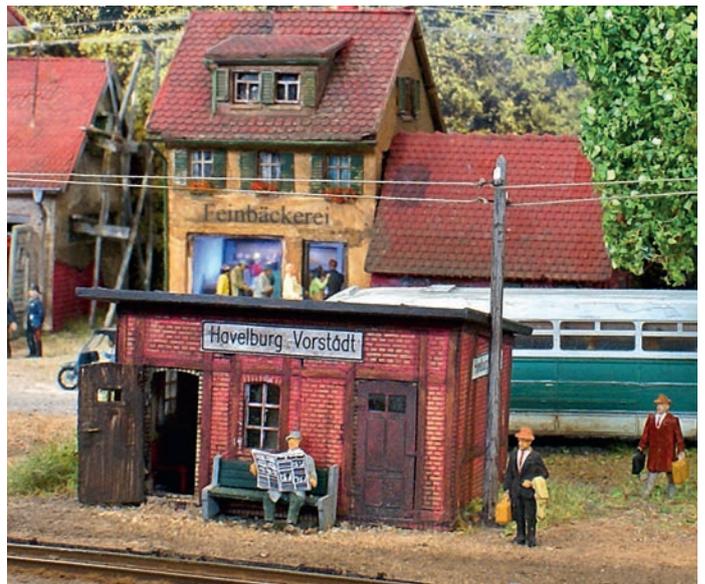
FOTOS: PIERRE LHERBON • TEXT: CHRISTOPH KUTTER



Ausfahrt eines Personenzugs aus dem Haltepunkt Havelburg Vorstadt. Auch Ende der 60er-Jahre ist die Schmalspurbahn hier Verkehrsmittel Nummer eins.







Das Stationsgebäude entspricht der Bedeutung der Strecke, sogar der kleine Wismarer Schienenbus ist größer. Gemessen an den heutigen „Wetterschutz“-Installationen freilich, wirkt auch der kleine Ziegelbau geradezu komfortabel.

Treffen der Verkehrsträger am Haltepunkt. Der Ikarus-Bus mag zwar die neue Zeit symbolisieren, aber auch das „Schweineschnäuzchen“ mit seinem gut gefüllten Dachgepäckträger und dem Fahrrad neben der Motorhaube gehört noch lange nicht zum alten Eisen.

Fast dreißig Jahre sind seit der innerdeutschen Grenzöffnung vergangen, doch allen Fotos, Erinnerungsbänden, Zeitungsartikeln und Fernsehdokus zum Trotz ist es auch heute noch für im alten Westdeutschland Gebürtige schwer, sich ein stimmiges Bild vom Alltag „drüben“ zu machen. Allzu schnell fällt man auf Klischees zurück, über die frühere DDR-Bürger bestenfalls nur lachen können, schlimmstenfalls sich ärgern. 29 Jahre gesamtdeutsche Wirklichkeit haben aber auch in vielen „gelernten“ DDRlern die Erinnerung an früher verblassen lassen. Regelte in vielen Läden wirklich die Zahl der Einkaufskörbchen die Zahl der Kunden und musste man vor der Türe Schlange stehen, bis jemand herauskam und einem ein leeres Körbchen in die Hand drückte? Waren in Restaurants wirklich alle Tische so lange „reserviert“, bis einer einen D-Mark-Schein zückte? War die DDR-typische Häuserfarbe wirklich Graubeige und gab es den Trabi wirklich nur in drei Farben? Nicht zuletzt die Modellbahn-Zubehörindustrie mit ihrem Hang zum Griff in die Farbtöpfe suggeriert Gegensätzliches.

All das mag den Münchberger Clubmitgliedern Dieter West und Volker Seidel durch den Kopf gegangen sein, als sie sich daran machten, diese Anlage zu planen. Eine kleine Anlage sollte es sein, gut transportabel, um sie ausstellen zu können, und doch so interessant, dass sie die Besucher möglichst lange in ihren Bann schlagen würde. Als Maßstab kommt dafür fast nur 1:87 in Frage, denn nur in dieser Baugröße lassen sich mit vertretbarem Aufwand genügend Details wiedergeben, die von den Zuschauern auch entdeckt werden. Die Vorgabe der Transportfähigkeit wiederum ließ fast keine Alternative zu als Schmalspur: Vollspurradien hätten auf jeden Fall eine größere Bautiefe erfordert.

Folglich war die Wahl eines DR-Themas nur ein kleiner Schritt. Begünstigt wurde er auch noch durch das Vorhandensein einiger passender H0e-Fahrzeuge wie beispielsweise eines „Schweineschnäuzchen“-Triebwagens von Bemo.

Um nicht ein Thema aus Sachsen bauen zu müssen, wo praktisch jeder Kilometerstein schon ausgiebig im Modell nachgebildet



Wichtigster Betrieb am Ort ist die nach dem amtierenden Staatsratsvorsitzenden benannte Gartenzwergfabrik. Sie erfüllt nicht nur das Plansoll, sondern erwirtschaftet mit ihren Produkten auch noch Devisen. Auf die Fahrt zum Kunden gehen die Zwerge sowohl mit dem Lkw als auch über den werkseigenen Bahnanschluss (rechts).

Zwei der vielen kleinen Motive: Fütterung der Stallhasen und Abholung von Kohle am Bahnhof mittels Dumper.

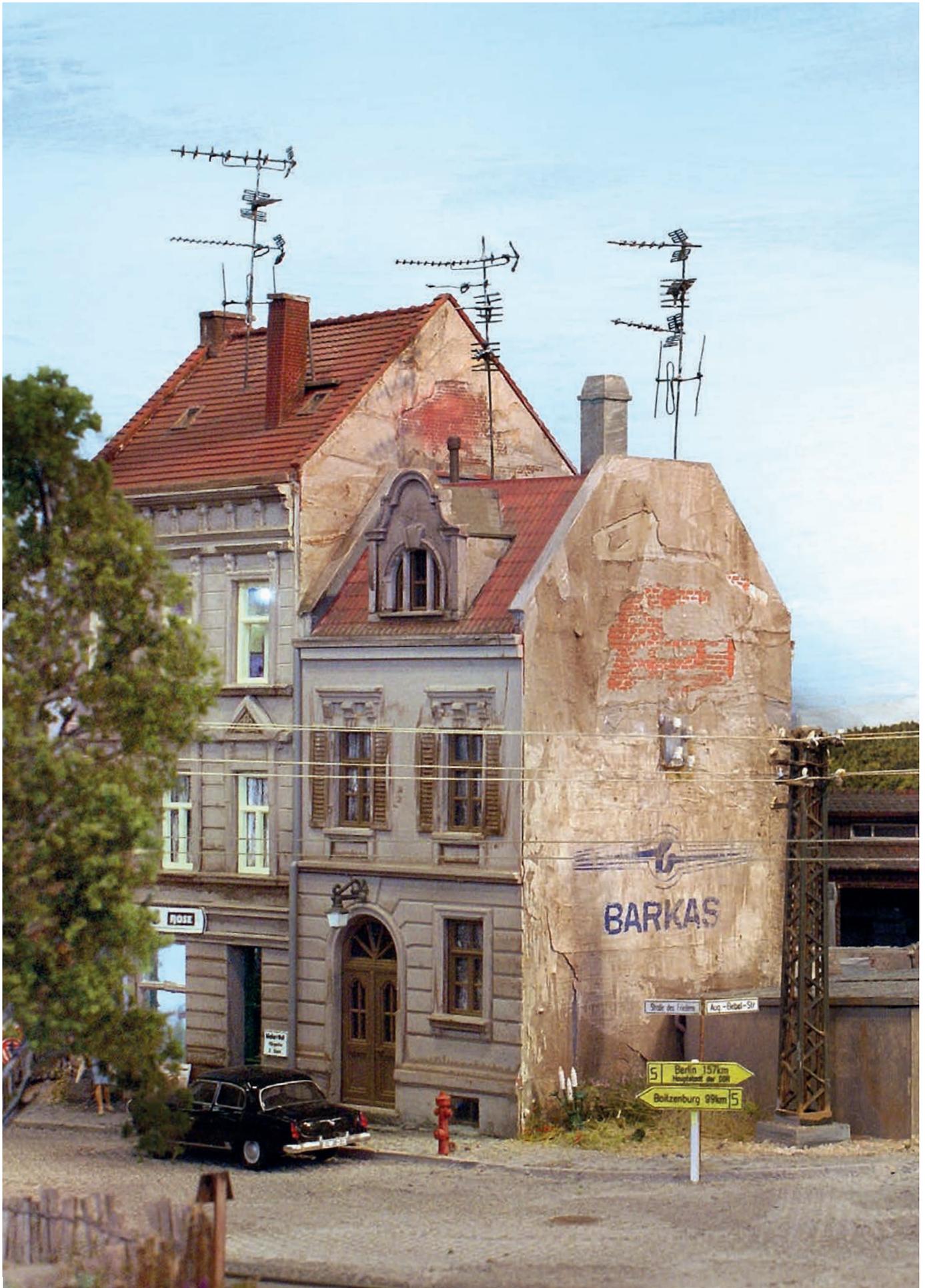
wurde, wählten die Oberfranken eine ganz andere Region. Die fiktive Stadt „Havelburg“ liegt irgendwo im Norden der DDR, am Südrand der Mecklenburger Seenplatte. Die 75-Zentimeter-Strecke beginnt am eigentlichen Bahnhof der Stadt, der an einer Hauptstrecke liegt. Schon Ende des 19. Jahrhunderts gebaut, wird die Schmalspurbahn von der Deutschen Reichsbahn betrieben und unterhalten.

Als zeitlicher Rahmen wurde das Jahr 1967 bestimmt, ein Jahr genau zwischen dem Mauerbau und der Ostpolitik Willy Brandts. In dieser Zeit war die DDR besonders abgeschottet, nur das Fernsehen ermöglichte einen Blick in den Westen. Wie an der Ausrichtung der Dachantennen zu sehen, wird diese Chance genutzt.

VERSTECKTE GLEISE

Die Anlage ist 2,40 Meter lang und 65 Zentimeter tief. Gut zehn dieser 65 Zentimeter liegen allerdings hinter einer Kulisse, die den sichtbaren vom nicht sichtbaren Anlagenteil trennt. Im verdeckten Hintergrund befindet sich ein zweigleisiger Abstellbahnhof, der aber in der Mitte eine Weichenverbindung hat. Dadurch kann er

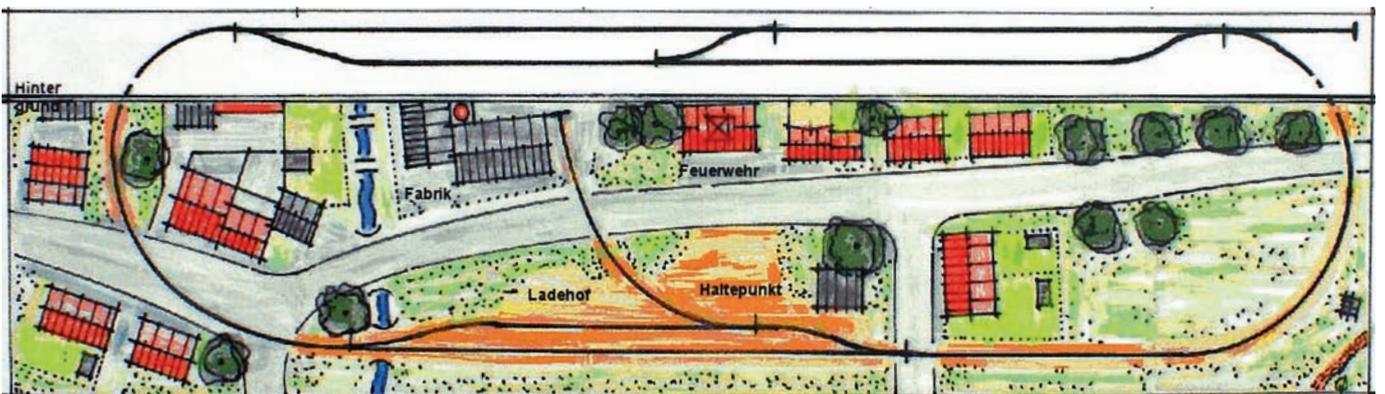






Drei meisterhaft umgestaltete Gebäudemodelle, bei denen man schon zweimal hinschauen muss, um den Ursprungsbausatz noch erkennen zu können. Bei beiden macht die Detaillierung nicht an der Eingangstüre Halt, auch ein Blick ins beleuchtete Innere ist möglich. Oben präsentiert der Rundfunk-Händler gerade einem Kunden sein Prachtstück, einen Fernseher im zeitgemäßen Holzgehäuse. Beachtenswert auch die filigranen Dachantennen mit ihrer einheitlichen Ausrichtung. In welche Himmelsrichtung sie zeigen, lässt sich links aus den Straßenschildern erschließen.

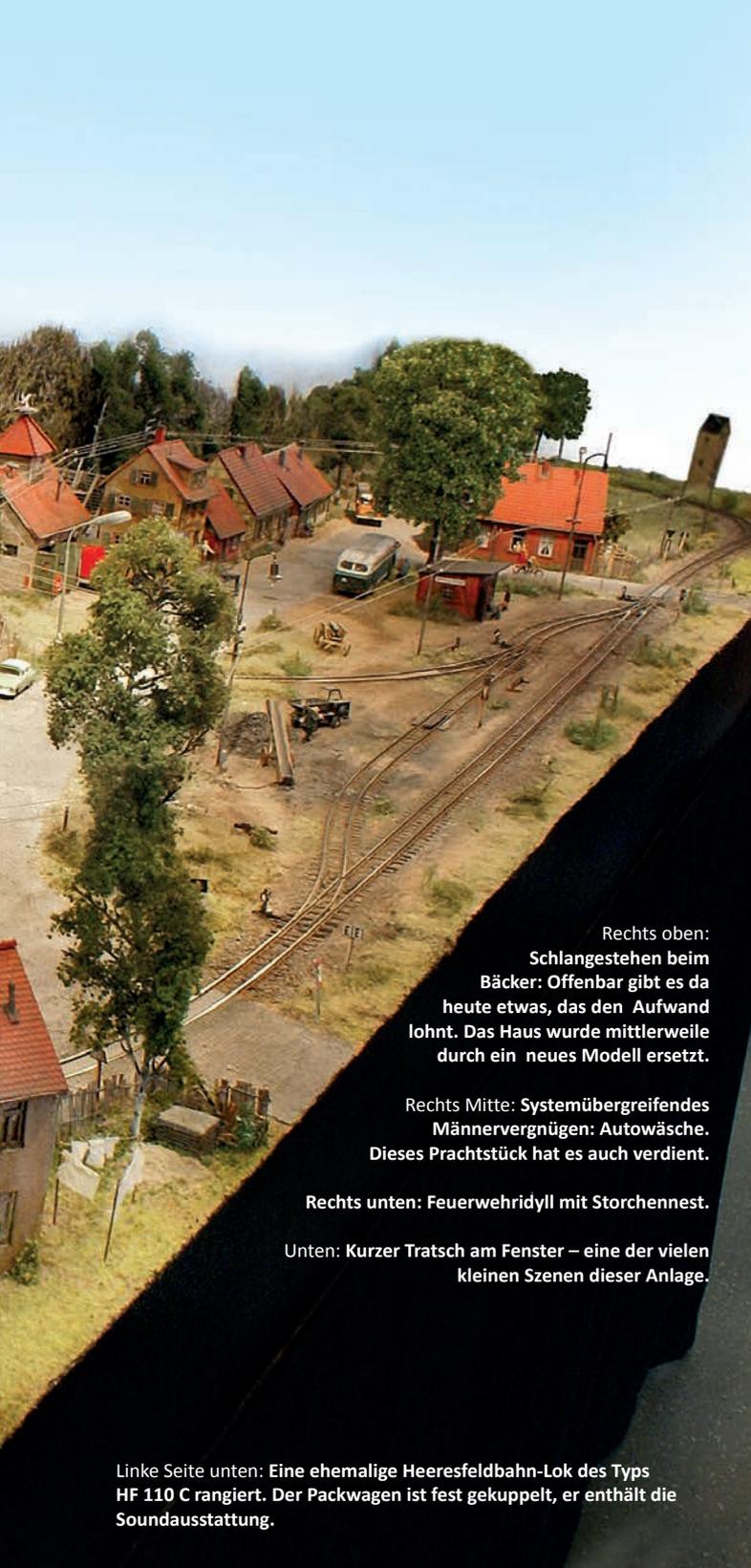
Der Plan der 240 Zentimeter langen und 65 Zentimeter tiefen Anlage. Vorne der Haltepunkt mit seinem Ausweich- und Ladegleis, von dem aus ein Anschluss zum VEB Gartenzweig „Walter Ulbricht“ führt. Dieses Gleis endet direkt vor der Hintergrundkulisse. Sie trennt den sichtbaren Anlagenteil vom verdeckten, der aus Abstellgleisen für drei Züge sowie einem Stumpfgleis für den Triebwagen besteht. Die eigentlich Fahrstrecke besteht aus einem Oval, das von Häusern respektive Bäumen getarnt die beiden Anlagenteile wechselt.





Der Blick über die Anlage offenbart deren bescheidene Abmessungen. Ihre meisterliche Gestaltung zeigt sich nicht nur in der farblichen Harmonie, sondern auch in einer Vielzahl kleiner Szenen, die allesamt unaufdringlich und völlig alltäglich sind.





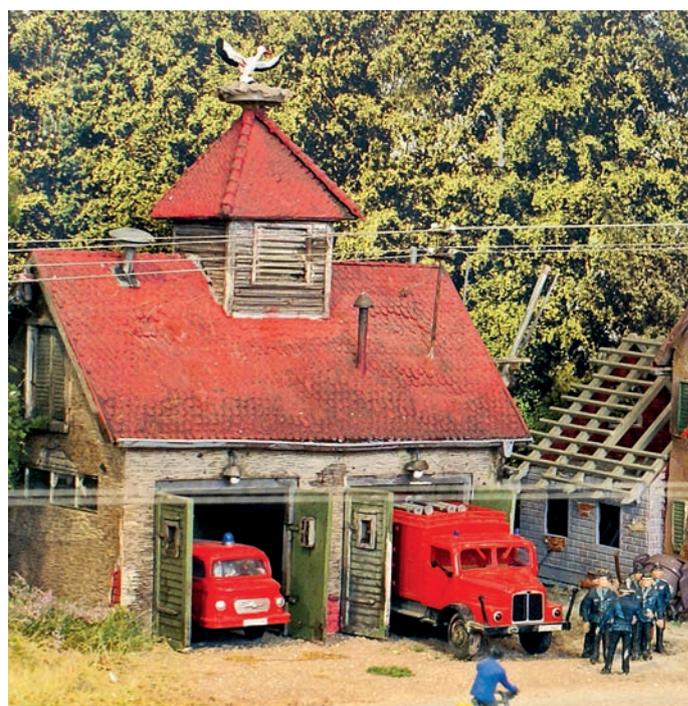
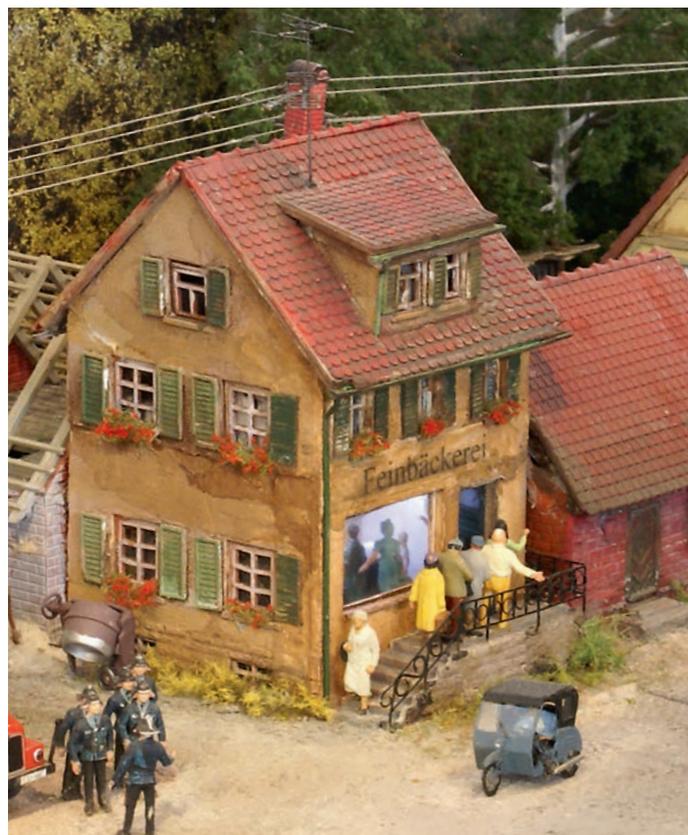
Rechts oben: Schlangestehen beim Bäcker: Offenbar gibt es da heute etwas, das den Aufwand lohnt. Das Haus wurde mittlerweile durch ein neues Modell ersetzt.

Rechts Mitte: Systemübergreifendes Männervergnügen: Autowäsche. Dieses Prachtstück hat es auch verdient.

Rechts unten: Feuerwehrdrill mit Storchennest.

Unten: Kurzer Tratsch am Fenster – eine der vielen kleinen Szenen dieser Anlage.

Linke Seite unten: Eine ehemalige Heeresfeldbahn-Lok des Typs HF 110 C rangiert. Der Packwagen ist fest gekuppelt, er enthält die Soundausstattung.





Im landschaftsbetont gestalteten rechten Anlagenteil ist der Wismarer Schienenbus unterwegs. Auch im Hintergrund ist einiges geboten.

drei Züge aufnehmen. Zusätzlich gibt es ein kurzes Stumpfgleis für den Wismarer Schienenbus als vierte Garnitur.

Diese vier Züge verkehren auf der Anlage automatisch inklusive dem Abstellen und Ankuppeln von Güterwagen. Dies entspricht dem zweiten Ziel der Erbauer: Sich mit dem Thema „digital“ zu befassen, um technisch auf dem Laufenden zu bleiben. Gesteuert wird die Anlage mit Hilfe der Software Rocomotion, die auf dem TrainController von Freiwald basiert. Als Steuergerät dient eine Multimaus von Roco.

Weil „Schmalspurig durchs Reichsbahnland“ bereits 2007/08 gebaut worden war, stand zehn Jahre später eine grundlegende Modernisierung an. Diese betraf nicht nur die Technik, auch an den dargestellten Szenen und Motiven wurde kräftig gefeilt. Außerdem haben die beiden Erbauer viele Straßenfahrzeuge gegen bessere oder besser geeignete Modelle getauscht.

Besonders umfangreich waren die Umbauten beim VEB Gartenweg „Walter Ulbricht“, auch wenn sie von außen nicht sichtbar sind: Das Kesselhaus wurde durch ein baugleiches Modell mit vollständiger Inneneinrichtung ersetzt. Prunkstück ist die motorisierte Faller-Dampfmaschine, die mit zwei Faulhaber-Motoren für Schwungrad und Fliehkraftregler ausgestattet wurde. Zur Ansteuerung dient ein LokSound V4.0-Decoder, der auch für die richtige Geräuschkulisse sorgt. Ein weiterer Decoder dient der Lichtsteuerung in der Fabrik, zu der auch der rote Stern auf dem Dach gehört, dessen Leuchten zeigt, dass der Produktionsplan erfüllt worden ist. Der Schornstein ist mit einem Rauchgenerator ausgestattet.

Der Fahrzeugpark besteht, wie bei den schmalspurigen Kleinbahnen der DDR üblich, vornehmlich aus Dampflok. Wichtigste Ausnahme ist der bereits erwähnte Wismarer Schienenbus von Bemo, das sogenannte „Schweineschnäuzchen“. Um seine Laufeigenschaften zu verbessern, wurde es mit einem neuen Fahrwerk

mit Pendelachse sowie einem LokSound micro V4.0-Decoder von Esu ausgestattet. Doppelt vorhanden ist das Modell der Dampflok 99 4652 von Roco. Die beiden Maschinen werden dazu genutzt, um zu simulieren, dass eine Lok mit einem Zug auf die Strecke geht und dann nach einer Weile von dort wieder zurückkommt.

Auch die Dampflok 99 4616 ist ein Roco-Produkt. Weil diese Lok zu klein für Sound ist, fährt sie stets mit einem fest gekuppelten Packwagen. Darin sind Decoder und Lautsprecher untergebracht. Gleich ausgestattet ist eine Heeresfeldbahn-Diesellok des Typs HF 130 C, die als Köf 6003 beschriftet ist, deren Vorbild auf Rügen erhalten ist. Basis dieser Exotin bildete ein Bausatz von Merker + Fischer.

Wichtigste Einsatzloks der Anlage sind aber die Modelle der in der Prignitz eingesetzten Loks 99 1401 und 99 4052 von Modellbau Veit. Qualität und Zuverlässigkeit dieser vom Verein mit LokSound V4.0-Decodern ausgestatteten Kleinserienmodelle übertreffen die der Großserienprodukte deutlich. Der Wagenpark der Anlage stammt von Roco, Liliput, pmt und Schlosser.

Aktuell – Anfang des Jahres 2019 – geht der Umbau der Anlage in die Zielgerade. Bis zum Frühsommer soll unter anderem noch der Bahnübergang mit einer Warnblinkanlage des Typs WSSB ausgestattet werden. Außerdem sollen Strom- und Telegrafemaschinen ausgetauscht und neue Pfeif- und Läutetafeln montiert werden. Bereits Vergangenheit ist die auf den Fotos zu sehende Bäckerei. Sie wurde gegen ein selbstgebautes Modell getauscht. □

Der Text entstand unter Verwendung von Material der Vereinshomepage <http://mec01.info/mecframe.htm>. Dort finden Sie nicht nur sehr ausführliche Informationen zur Digitalsteuerung der Anlage, sondern auch einige amüsante Geschichten rund um die dargestellten Motive.

ENTDECKEN SIE DIE FASZINATION DER Eisenbahn-Klassik

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



Können Sie sich noch erinnern, an die große Zeit internationaler Schnellzüge? Der Nachtzug nach Paris oder der D-Zug von Amsterdam. Ob Moskwa-, St. Petersburg- und Kiew-Express, ob D 1249 nach Saratow mit Kurswagen nach Zelinograd, Europas längster Zuglauf. Sie alle berührten Berlin. Preisfrage: Wann fuhren sie etappenweise zuletzt mit stolzen deutschen Schnellzugdampflokomotiven? Antwort: Zu Ostern 1994! Unter der Flagge der DB AG. Dazu noch russische Militärreisezüge. Wir erzählen und zeigen Ihnen, wie etwas auf die Schienen gebracht wurde, was fünf Jahre davor – auch danach – völlig illusorisch gewesen wäre.

Weitere Themenschwerpunkte:

- Die preußische G8 im Morgenland. Die Geschichte einer erfolgreichen Migration
- Neue Serie: Das Kriegstagebuch des Güterbahnhofs von Köln-Kalk Nord (Folge 1: 1939, Mobilmachung, Kriegsbeginn und Verdunkelung)
- Pressebilder mit Bahnbezug aus dem Ludwigshafen der fünfziger und sechziger Jahre
- Essay: Eisenbahn ohne Eisenbahner, am Beispiel der rechten Rhein-strecke

NEU

BAHNEpoche 30 • Frühjahr 2019

Best.-Nr. 301902

- Mit Gratis-DVD „Schnellzugdampfloks in Aktion“ (Laufzeit ca. 53 min)
- 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm
- über 150 Abbildungen
- Klebebindung
- € 12,-

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

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

Nutzen Sie die Abovorteile

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

Und als exklusives Begrüßungsgeschenk schicken wir Ihnen entweder

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

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



www.facebook.com/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



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



Wo bleiben sie nur? Wie so oft, lassen sich die Kollegen, die die Kisten abholen sollten, mächtig Zeit.

Thüringen à la Nouaillier

Große Vorbilder inspirieren. Seinen Beitrag zu unserem gemeinsam mit Auhagen ausgerufenen Wettbewerb „Dioramenkönig II“ hat *Rico Keller* deshalb gleich dazu genutzt, Gestaltungstechniken von Meistergestalter und EJ-Autor Emmanuel Nouaillier anzuwenden

FOTOS: ANDREAS STIRL • TEXT: RICO KELLER

Das Motiv des Dioramas könnte irgendwo in Thüringen zu finden sein. Es zeigt einen Abschnitt eines Fabrikhofs neben einer gepflasterten Landstraße. Diese führt diagonal über das Diorama und wird fast rechtwinklig von einer auf hohem Damm laufenden Bahnstrecke gekreuzt. Das Ganze spielt zu Ende der 80er Jahre in der Schlussphase der

DDR: Viel los ist auf dem Fabrikhof nicht mehr, alles wirkt abgenutzt. Der kleine Fräse-Lkw hat seine besten Tage schon lange hinter sich und die Bahnlinie ist zwar noch intakt, aber stillgelegt. Auf Parolen und Losungen habe ich bewusst verzichtet, allein ein schon stark verrostetes Werbeschild für die Leipziger Messe kündigt von besseren Zeiten.



Höchst reparaturbedürftig, aber immer noch im Einsatz:
Nicht nur der kleine Framo-Lkw wurde aufwändig patiniert.





Höchst realistisch: Die Fachwerkträgerbrücke aus dem Auhagen-Sortiment wurde gekonnt patiniert.

Die Wahl des Zeitraums ist nicht zufällig: Ich wollte den Bau des Dioramas vor allem dazu nutzen, Ideen und Techniken anzuwenden, von denen ich bisher nur gelesen hatte. Dazu gehören in erster Linie die meines großen Vorbilds Emmanuel Nouaillier, die immer wieder im Eisenbahn-Journal vorgestellt werden.

AM VORBILD ORIENTIERT

In der Wettbewerbsausschreibung war vorgegeben, dass auf dem Diorama eine Brücke unterzubringen sei. Ich habe eine Stahlbrücke gewählt, weil man hier sehr schön mit Hilfe der Chipping-Technik Rost und abplatzende Farbe darstellen kann. Dazu habe ich die Brücke erst in verschiedenen Rosttönen grundiert und dann die Farben trocknen lassen. Danach wurde Chipping-Mittel aufgetragen und nach erneutem Trocknen mit dem Airbrush die Hauptfarbe darübergesprüht. Danach musste ich nur noch einen Pinsel mit Wasser anfeuchten und vor-

sichtig kleine Stücke Farbe abtragen. Wie viel und wo, schaut man sich am besten an einem Vorbild ab. Schmutz- und Rostspuren auf Stahlträgern und Mauerwerk komplettierten die Gestaltung der Brücke. Auch hier habe ich mich an Vorbildern orientiert.

Für die gepflasterte Straße wurden Platten von Auhagen verlegt, die ich mit verschiedenen Washes verschmutzt habe. An einer Stelle ist der Straßenrand ausgefranst, hier habe ich mit einem Traktorreifen die entsprechenden Spuren im Schlamm dargestellt.

Da ich absoluter Fan von Pfützen bin, habe ich in den Reifenspuren kleine Pfützen dargestellt. Dafür wurden Slimy Grimme von AK Interactive in die Vertiefungen gemalt und dann die sogenannten Puddles vorsichtig eingefüllt.

Das Lagergebäude im Fabrikhof entstammt dem Auhagen-Baukastensystem. Allerdings gefiel mir dessen gelbe Farbe nicht, weshalb ich die Wände ziegelrot gespritzt und die Fugen weiß ausgelegt habe.

Die Fenster wurden oben verdreckt und zum Teil weiß hintermalt, um Toilettenbereiche darzustellen. Für den Rost auf dem Blechvordach habe ich wieder Nouaillier-Techniken angewandt.

Auch an der Gestaltung des Fabrikhofs ist die Handschrift des französischen Meistergestalters zu erkennen. Hier durfte natürlich der Betonuntergrund aus kartonkaschierten Hartschaumplatten nicht fehlen, da ich das einfach klasse finde. Damit alles nicht allzu trist wirkt, habe ich an mehreren Stellen Details verteilt: Gullideckel, Kohle- und Sandhaufen, Holzkisten, alte Reifen und allerlei andere Kleinigkeiten. Einige herumliegende Rohre wurden mit der Eisenoxid-Methode gealtert. Dieser echte Rost wirkt immer sehr gut.

Die Mauer von Auhagen habe ich auch abgeändert, da bei uns viele Mauern verputzt sind und ich ohnehin mal eine Mauer mit Gipsüberzug probieren wollte. Natürlich habe ich auch sie mit Washes bearbeitet: Etwas Slimy Crime, etwas Streaking Crime



Wie zufällig herumstehende Details beleben jedes Motiv. Die Gestaltung des betonierten Fabrikhofs und des Wellblech-Vordachs verraten das Vorbild.

-Anzeige -



**FÜR EMPFINDLICHE SCHÜTTGÜTER:
BEHÄLTERTRAGWAGEN BTMMS 58 MIT
MITTELCONTAINER EFKR 401**

Die BRAWA HO-Modelle des Behältertragwagens BTmms 58 sind mit fünf formneuen Efkr 401 Behältern in unterschiedlicher Bedruckung ausgestattet. Die Wagen bieten einen original wiedergegebenen, dreidimensionalen Rahmenaufbau aus Zinkdruckguss und sind mit zahlreichen Details wie z. B. einzeln angesetzten Aufstiegen, extra angesetzter Bremsanlage und Achsbremsgestänge, Bremsbacken in Radebene, Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm und unterschiedlicher Ausführung mit Übergangsbühne oder Handbremsbühne vorbildgerecht ausgestattet.
Liefertermin: 2. Quartal 2019



WEITERE INFOS ERHALTEN SIE IM
FACHHANDEL UND AUF UNSERER WEBSITE:

WWW.BRAWA.DE



UVP 72,90 €*



Abb. zeigt Handmuster

*Unverbindliche Preisempfehlung



Dieses Gebäude aus Auhagens Baukastensystem zeigt, dass sich Emmanuel Nouailliers Gestaltungstechniken auch auf konventionelle Kunststoffbausätze anwenden lassen.

und das ursprüngliche helle Gipsgrau sieht sofort ganz anders aus.

Komplett überarbeitet, mit der Chip-ping-Methode behandelt und abschließend trockengemalt (graniiert) wurde auch der Herpa-Framo auf der Straße. Ein paar zusätzliche Holzkisten auf die Ladefläche und der kleine Dreivierteltonner sah gleich ganz anders aus.

Der einem Wassergraben ähnliche Bach neben der Straße wurde mit Fensterfarben gestaltet. Glasklare Farbe habe ich aber nur für die oberste Schicht verwendet: Über den aus Kieselsteinen bestehenden Untergrund wurde zunächst eine Schicht grüner Fensterfarbe gelegt, darauf kam dann die klare. Dies erzeugt eine wunderbare Tiefenillusion im Wasser. Als Lichtfle-

cken habe ich ein klein wenig weiße Farbe aufgetupft.

Die Landschaft wurde vor allem mit Polak-Produkten gestaltet, wobei ich die Büsche aus Kokosseil selber hergestellt habe. Auch die Bäume sind „Eigengewächse“ aus Seemoos, das ich mit dem Airbrush braun lackiert habe. Danach wurden die Rohlinge erst begrast und anschließend be-laubt. Um eine Herbststimmung zu erzeugen, musste natürlich auch Laub auf dem Boden liegen. Ich liebe diese Jahreszeit über alles, sie im Modell darzustellen, ist aber gar nicht so einfach: Schnell erwischt man des Bunten zu viel. Wieder kann ich nur empfehlen, sich an der Natur zu orientieren. □

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
- 9) „Normal plus schmal“ von Roland Knecht in EJ 3/2019

Das Diorama im Überblick. Seine Grundmaße von 66,5 mal 33 Zentimeter waren vorgegeben, ebenso der Einbau einer Brücke und eines Gleises.





Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin

**MODELLBAHN
UMSCHAU**



Im Internet auf 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 Selbstbaugleis



Decoder von **VELMO**

www.z-fm.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

**SYSTEM-
Vitrinen**
Ideen mit Profil

www.system-vitrinen-paape.de

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

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen

und mehr vieles mehr

seit 1977 www.lohag.de

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53

D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



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



www.Beckert-Modellbau.de

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

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV



**Bahnhofsbuchhandlung
Karl Schmitt & Co.**

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

www.buchhandlung-schmitt.de



Auhagen
MODELLBAHNZUBEHÖR

Meine kleine Welt
WWW.AUHAGEN.DE

**Airbrush-Kurse für Modellbahner
mit Fachbuchautor
Mathias Faber**

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

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



Die Mini-Landesgartenschau mit der hauseigenen Eisenbahn

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

Begleiten Sie uns zum 40. Mal auf eine Reise.

Am 18./19. Mai 2019 40. Eisenbahn-Frühlingsfest

in der Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen.



mehr Informationen unter www.modelleisenbahn.com



FOTO: CHRISTOPH KUTTER

Brawas V 36 ist ein vorzügliches Modell, das in der „Extra“-Ausführung viele Digitalfunktionen bietet. Leider lässt sich ausgerechnet die Digitalkupplung nur mit den Tasten F5 und F6 schalten. Damit ist sie mit alten Zentralen wie der 6021 von Märklin nicht erreichbar. Umprogrammieren hilft

„Extra“ für Steinzeit-Digitaler

VON MANFRED GRÜNIG

Wer sich Brawas V 36 in der „Extra“-Ausführung zulegt, erhält ein kleines Technikwunder, dessen Detaillierung, Fahreigenschaften und Funktionen die beim Händler hingelegten vier Hundert-Euro-Scheine schnell verschmerzen lassen. Besitzt man nur eine ältere Zentrale mit eingeschränkter Zahl von Funktionstas-

ten, fehlt einem zwar der Zugriff auf diverse Sounds, doch kann man dies verschmerzen. Wichtig ist, dass gewisse Lichtfunktionen schaltbar sind, aber vor allem die Digitalkupplung. Doch genau da liegt das Problem.

Brawa hat die Schaltung der Kupplungen auf die Tasten F5 (vorne) und F6 (hinten) gelegt, beide Mal muss zuvor zusätzlich der Rangiergang (F4) aktiviert werden. Vie-

le Modellbahner nutzen aber noch einfache ältere Zentralen wie die weit verbreitete 6021 von Märklin. Deren Tastenspektrum reicht nur bis F4, höher liegende Funktionen der V 36 sind damit außer Reichweite. Ärgerlich, aber änderbar! 6021-Besitzer müssen sich allerdings helfen lassen, da mit ihr Werte über 255 nur sehr umständlich erreichbar sind. Am einfachsten er-



Nach der Umbelegung der Tastenfunktionen können auch 6021-Besitzer ihre „Extra“-V 36 auf der Strecke und beim Rangieren richtig genießen.

folgt die Umprogrammierung der CVs im DCC-Modus, was auf den Einsatz der Lok mit Märklin-Motorola keinen Einfluss hat.

Leider sind in der sehr umfangreichen Brawa-Bedienungsanleitung nicht alle CVs vollständig erklärt. Auskunft gibt aber die Homepage von Brawas Decoderlieferant Doehler & Haass, wo man die aktuelle CV-Tabelle (<https://doehler-haass.de/cms/pages/haeufige-fragen/sounddecoder-cv-tabelle.php>) herunterladen kann.

Werksseitig sind die ersten acht Funktionen der V 36 wie folgt belegt und eingestellt:

- F0: Fahrlicht, CV 311, Wert 29
 - F1: Motorsound
 - F2: Tiefes Makrofon, CV 316, Wert 2
 - F3: Läutwerk, CV 319, Wert 3
 - F4: Rangiermodus und Einschalten der Ebene 2
 - F5: Licht vorne aus, CV 994, Wert 5. In der Ebene 2 (F4 aktiv) Kupplung vorne, CV 39, Wert 16
 - F6: Licht hinten aus, CV 995, Wert 6. In der Ebene 2 (F4 aktiv) Kupplung hinten, CV 40, Wert 32
 - F7: Führerstandslicht, CV 991, Wert 7
- Setzt man die Hauptfunktionen schaltenden F0, F1 und F4 als „unantastbar“, bleiben F2 und F3 für eine Neubelegung. Die Taste F3 bietet sich im Falle der Dachkanzel-V 36 besonders an, weil die Lok überhaupt nicht mit einem Läutwerk ausgestattet ist, der Sound also überflüssig ist.

Als Erstes werden die beiden Entkuppungsfunktionen auf F2 gelegt. Dazu ist erst die CV 36 auf Wert 32 zu stellen, dann die CV 64 auf Wert 16. Diese beiden CVs definieren für jede Fahrtrichtung einen Funktionsausgang. Zu beachten ist nur die Reihenfolge der Einstellung: Erst muss der Wert für CV 36 und danach der für CV 64 geschrieben werden. Mit dieser Schaltung wird in Funktionsebene 2 (also mit eingeschaltetem Rangiergang F4) stets die in Fahrtrich-

tung hintere Kupplung entkuppelt. Rangiert man einen Wagen an seinen Platz, bleibt die Kupplung geschlossen, drückt man F2 und setzt sich die Lok vom Wagen ab, löst sich die Kupplung.

Um bei Streckenfahrt zugseitig die Stirnbeleuchtung ausschalten zu können, wird F2 noch einmal belegt: Stellt man CV 994 auf Wert 2, bleiben die Lampen am Motorvorbau dunkel. Weist man CV 995 den Wert 3 zu, schaltet dies die Lampen am Führerstand aus, sobald F3 aktiviert wird. Die neue Tastenbelegung ist also folgendermaßen:

- F0: Fahrlicht, CV 311, Wert 29
 - F1: Motorsound
 - F2: Licht vorne aus, CV 994, Wert 2. In der Ebene 2 Entkuppeln hinten CV 36, Wert 32 bzw. Entkuppeln vorne CV 64, Wert 16
 - F3: Licht hinten aus, CV 995, Wert 3
 - F4: Rangiermodus und Einschalten der Ebene 2
- Für die 6021 ist damit das Ende der Funktions-Fahnenstange zwar erreicht, die Kupplung nun aber schaltbar.

Besitzer anderer einfacherer Zentralen wie der Intellibox Basic können den Umstand nutzen, dass nun die Funktionen F5 und F6 frei sind. Diese können bei der Intellibox ja durch die Kombination von Lok#-Taste und F1 beziehungsweise F2 aufgerufen werden. So kann man beispielsweise durch Einstellung der CV 316 auf Wert 5 den tiefen Pfiff auf F5 legen und durch Wert 6 bei CV 312 den langen Pfiff auf F6. Die kurze Pfeife fürs Rangiersignal legt man durch Einstellung der CV 320 auf Wert 7 auf die Taste F7.

Und was ist mit der eigentlich durch F7 zu schaltenden Führerstandsbeleuchtung? Die wird einfach automatisiert, und zwar so, dass sie im Stand leuchtet und ausgeht, sobald sich die Lok in Fahrt setzt. Dauerbeleuchtung im Lokführerstand ist ohnehin

nicht vorbildgerecht, weil sich die Augen des Lokführers (wie die eines jeden Autofahrers) ja ans Dunkel draußen anpassen müssen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist in die CV 991 der Wert 157 einzutragen. Er bildet die Summe aus dem Wert 29 für „Licht mit F0 schaltbar“ und dem Wert 128 für „Licht nur im Stand“.

Nach dieser Einstellung ist die V 36 gerüstet, um auch Besitzern älterer Zentralen viel Freude zu bereiten. □

Zusammenfassung der neuen Funktionsbelegung und der Veränderung der CV-Werte:

- F0: Fahrlicht, CV 311, Wert 29
- F1: Motorsound
- F2: Licht vorne aus, CV 994, Wert 2. In der Ebene 2 Entkuppeln hinten CV 36, Wert 32 bzw. Entkuppeln vorne CV 64, Wert 16
- F3: Licht hinten aus, CV 995, Wert 3
- F4: Rangiermodus und Einschalten der Ebene 2
- F5: Makrofon tief, CV 316, Wert 5
- F6: Pfeife lang, CV 312, Wert 6
- F7: Pfeife kurz, CV 320, Wert 7

Führerstandslicht: CV 991, Wert 157

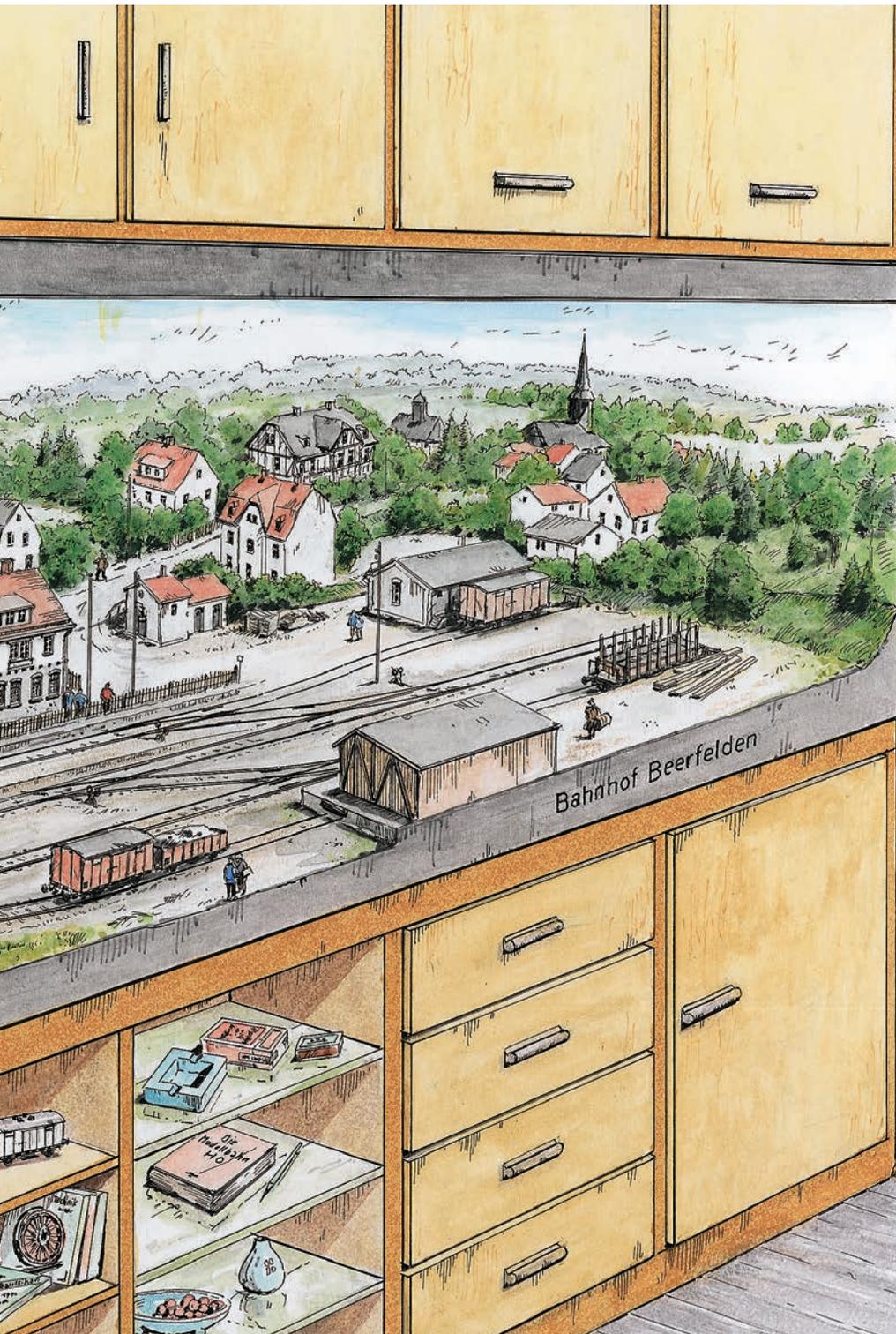


Die beschriebenen Maßnahmen beziehen sich auf das Brawa-Modell der V 36 102 mit hochgesetztem Führerstand. Andere Varianten sind mit Läutwerk ausgestattet. Wer seine Lok vor allem im Streckendienst einsetzen und deshalb diese Funktion erhalten will, kann unter Umständen auf die digital steuerbare Kupplung verzichten. Dann empfiehlt sich der Erwerb der „Basic“-Variante, die nachträglich mit einem Sounddecoder ausgerüstet werden kann.



Bimmelnd bergan

Eine gelungene Modellbahnanlage ist nicht unbedingt eine, auf der ein halbes Dutzend Züge oder mehr gleichzeitig unterwegs sind. Viel Betrieb und ein genussvolles Betrachten durch die Landschaft rollender Loks und Wagen sind auch mit wenigen Fahrzeugen möglich



VON GERHARD PETER UND FRANZ RITTIG

Schnaufend und ächzend zieht die kurze, dreiachsige Tenderlok mit dem hohen Schlot ihre Fuhre durch einen weiten Rechtsbogen mutig bergan. Nur drei Wagen hat die Kleine am Zughaken: Zwei kurzen, zweiachsigen Reisezugwagen mit vielen schmalen Fenstern und Oberlichtaufsätzen folgt ein Güterwagen mit Flachdach. Links und rechts säumen weite Felder die Trasse, die hier den südlichen Odenwald durchquert. Während man dichte Baumbestände jedoch nur in größerer Entfernung sieht, liegt die Strecke selbst in einer stark hügeligen Landschaft, an einzelnen Stellen sogar auf einem hohen Bahndamm.

Fast ununterbrochen hört man das Gebimmel des Lätewerks, immer wieder übertönt vom spitzen Pfiff der Lokomotive. Die Männer auf dem Führerstand müssen höllisch aufpassen, denn bis zum Ziel ihrer Zugfahrt sind nicht weniger als 16 unbeschränkte Straßen- und Wegübergänge zu passieren. Kein Wunder also, dass die kleine Bahn in der Gegend als „Schelle-Kattel“ bezeichnet wird.

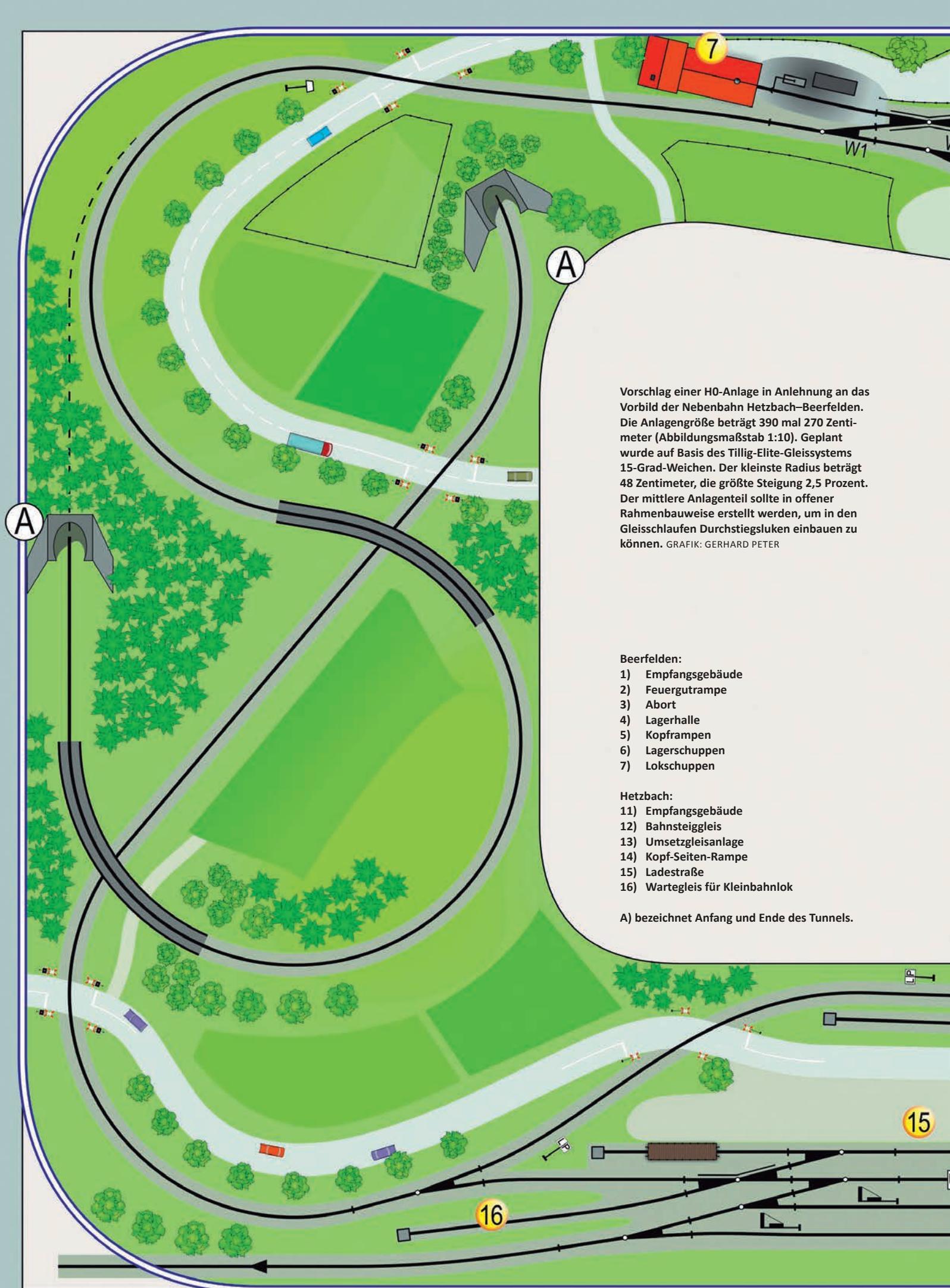
Nach einer kurzen (jedoch nicht wirklich geraden) Zwischengeraden rollt das Züglein in einen unendlichen Linksbogen hinein. Noch immer geht es bergauf. Wer von den Reisenden nach links schaut, sieht weiter unten jenen Teil der Strecke, der gerade durchfahren wurde. Dann folgt ein Rechtsbogen, an dessen Ende der Zug über eine Weiche poltert. Das ist bereits die Einfahrweiche, Beerfelden ist erreicht. Langsam geht es am Lokschuppen vorbei, einer nur einständigen, aber sorgfältig verputzten Remise mit Wasserturm. Ihre rußige Patina kündigt vom langjährigen Dampflokeneinsatz. Die Schuppentore sind weit geöffnet, doch ist die zweite Lok der Bahn nicht zu entdecken.

Schließlich hält das Züglein vor einem solide gebauten Empfangsgebäude, wie man es bei Privatbahnen kaum vermutet. Das Erdgeschoss in sauber verputzter Bruchsteinmanier trägt ein nicht minder akkurat verputztes Obergeschoss. Das steile Dach unterstreicht den für die Region typischen Baustil. Doch nicht nur das Empfangsgebäude traut man der „Schelle-Kattel“ kaum zu, auch die Gleisanlagen

Eine Bimmelbahn, „wie sie im Buch steht“: Kurz vor der Einstellung des Reisezugverkehrs 1954 ist eine preußische T 3 mit zwei Personen- und einem Güterwagen zwischen Beerfelden und Hetzbach unterwegs. Die Lok und die beiden alten Oberlichtwagen bildeten die Stammgarnitur der Strecke.

ALLE FOTOS SAMMLUNG A. TRAUTMANN





Vorschlag einer H0-Anlage in Anlehnung an das Vorbild der Nebenbahn Hetzbach–Beerfelden. Die Anlagengröße beträgt 390 mal 270 Zentimeter (Abbildungsmaßstab 1:10). Geplant wurde auf Basis des Tillig-Elite-Gleissystems 15-Grad-Weichen. Der kleinste Radius beträgt 48 Zentimeter, die größte Steigung 2,5 Prozent. Der mittlere Anlagenteil sollte in offener Rahmenbauweise erstellt werden, um in den Gleisschlaufen Durchstiegsluken einbauen zu können. GRAFIK: GERHARD PETER

Beerfelden:

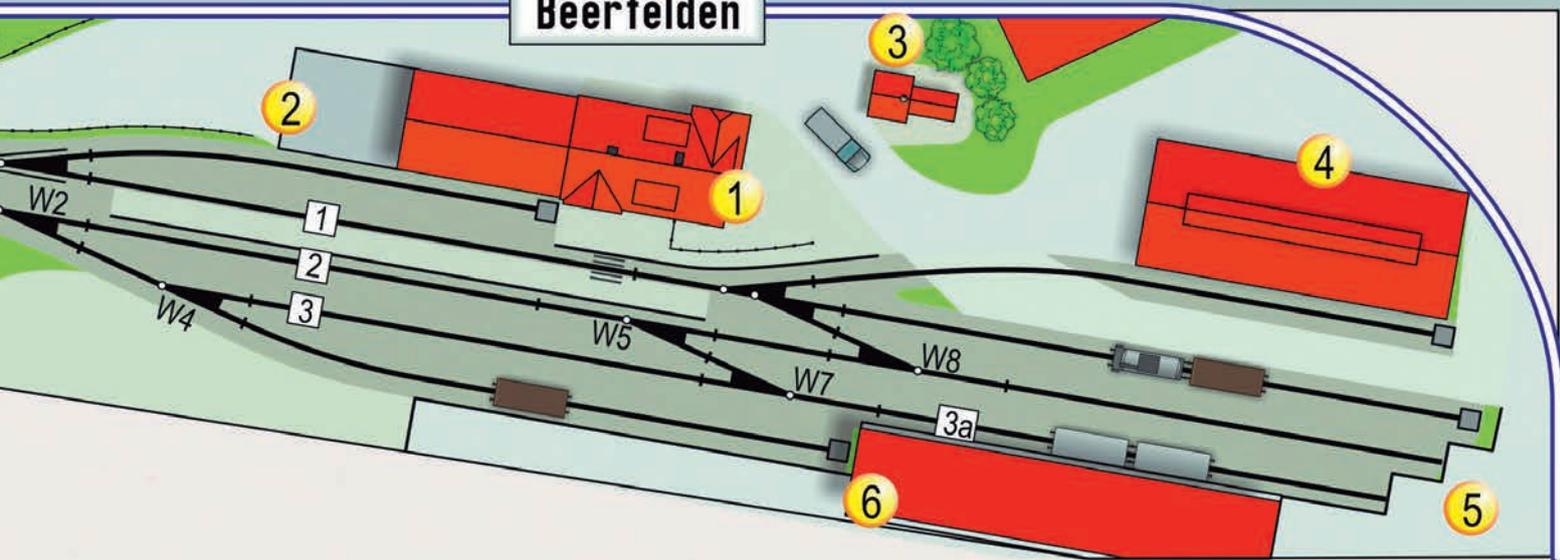
- 1) Empfangsgebäude
- 2) Feuergutrampe
- 3) Abort
- 4) Lagerhalle
- 5) Kopframpen
- 6) Lagerschuppen
- 7) Lokschuppen

Hetzbach:

- 11) Empfangsgebäude
- 12) Bahnsteiggleis
- 13) Umsetzgleisanlage
- 14) Kopf-Seiten-Rampe
- 15) Ladestraße
- 16) Wartegleis für Kleinbahnloks

A) bezeichnet Anfang und Ende des Tunnels.

Beerfelden



sind recht umfangreich: In Beerfelden liegen vier Rechts- und zwei Linksweichen, eine Dreiwegweiche und eine doppelte Kreuzungsweiche. Neben dem Empfangsgebäude steht ein Güterschuppenanbau mit Gleisanschluss. Außerdem umfasst der Bahnhof eine kombinierte Kopf- und Seitenrampe, eine Ladestraße, mehrere seitlich offene Lagerschuppen sowie eine Lagerhalle. Auch der erwähnte Lokschuppen mit Wasserturmanbau und die Bekohlungsanlage davor gehören dazu.

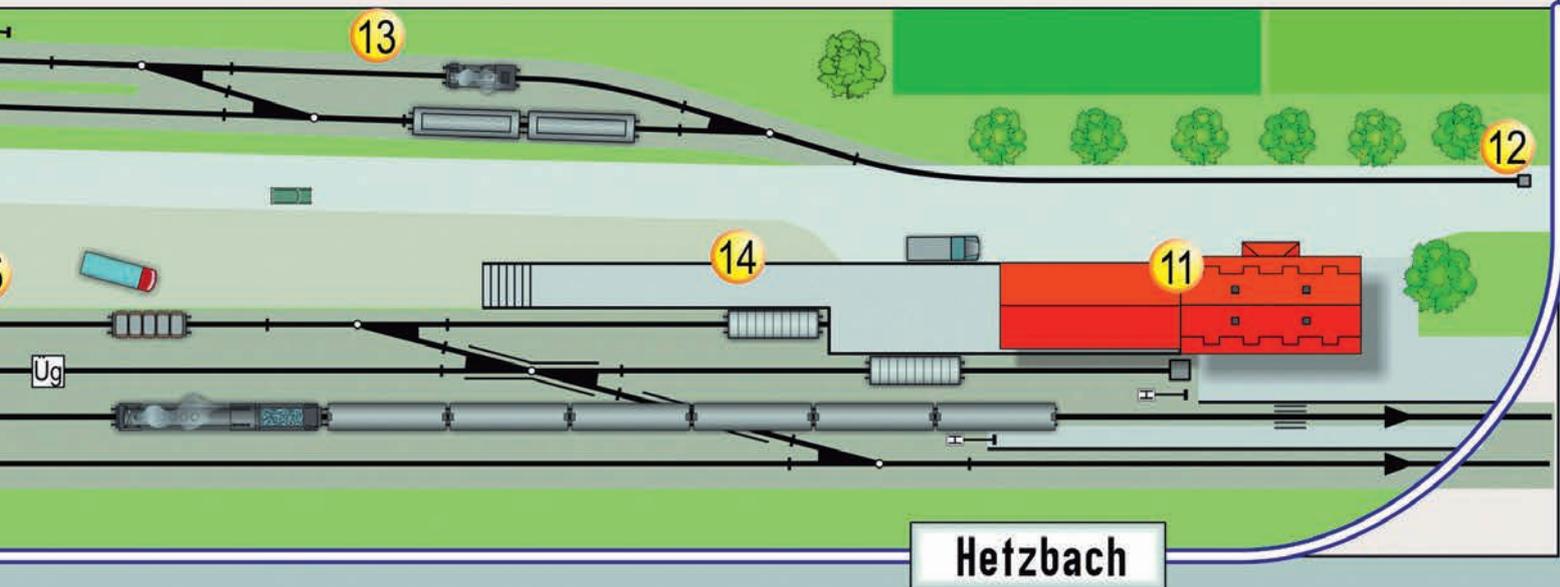
Eher bescheiden mutet dagegen der Bahnsteig an. Äußerst kurz gebaut, besitzt er nicht einmal die anderenorts übliche Kante aus Altschwellen. Nur mit einer Art Blechschiene ist die verfestigte Kiesschüttung vom Gleis abgegrenzt. Da sich der Bahnsteig am Gleis 2 befindet, müssen die Reisenden von und zu den Hetzbacher Zügen stets das Gleis 1 vor dem Empfangsgebäude überschreiten. Dieses Gleis dient als sogenanntes Verkehrsgleis der Zufahrt zum Lokschuppen, vor allem aber dem bisweilen regen Rangiergeschäft. Wie das abläuft, wird man gleich erleben:

Nachdem sich Lok- und Zugführer überzeugt haben, dass alle Reisenden ausgestiegen sind, kuppelt die kleine Maschine ab und setzt sich in Richtung Stumpfgleis

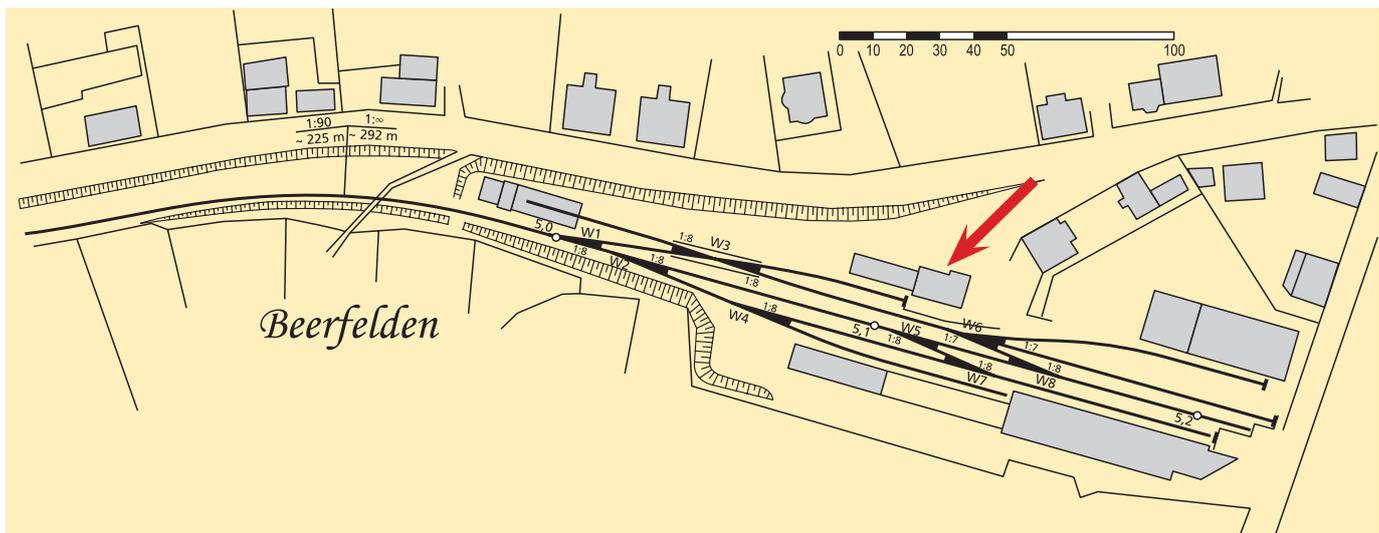
2a in Bewegung. Der Zugführer, jetzt als Rangierer tätig, stellt die Weichen zum Befahren des Verkehrsgleises 1. Die doppelte Kreuzungsweiche vor dem Lokschuppen ist auf „geradeaus von links nach rechts“ zu legen, denn die Tenderlok muss nach der Fahrt von Hetzbach herauf unbedingt Wasser nehmen und Kohle laden. Nachdem der Dreikuppler am Empfangsgebäude vorbeigezuckelt ist, verschwindet der Rangierer im Dienstraum, wo er (nun als Fahrdienstleiter) das Rangiergeschäft vorbereitet.

VIEL ARBEIT TROTZ WENIG WAGEN

Dieses beginnt nach knapp einer Stunde. Als Erstes hobelt die Lok über die Kreuzungs- und die Einfahrweiche (Weiche 1) an den Zugschluss im Gleis 2. Dort wird sie angekuppelt und zieht die Drei-Wagen-Garnitur rückwärts auf das Streckengleis. Der Rangierer (alias Fahrdienstleiter alias Zugführer) legt die Einfahrweiche wieder um, stellt die Doppelkreuzungsweiche auf „geradeaus von rechts nach links“ und pfeift die Rangiereinheit zurück. Vorsichtig drückt die kleine Lok den Wagenverband an den Güterschuppen. Dort wird der gedeckte Güterwagen abgekuppelt und gesichert. Nun geht es mit den beiden Personenwagen



Hetzbach



Der Gleisplan des Bahnhofs Beerfelden. Auf dem Gelände befindet sich heute ein Supermarkt, das Empfangsgebäude (Pfeil) steht aber noch.

zurück aufs Streckengleis und dann vorwärts über die Weichen 1, 2 und 4 zur Ladestraße (Gleis 4), wo ein seiner Kohle entleerter offener Wagen abzuholen ist. Kaum hängt er am hinteren Personenwagen, setzt die Rangiereinheit ziehend und schiebend zum Gleis 3 bzw. 3a um. Dort stehen zwei mit frisch geschnittenen Brettern beladene Rungenwagen abholbereit. Nun zählt die Zuggarnitur schon fünf Wagen.

Über die Weichen 7, 4, 2 und 1 zieht sie auf das Streckengleis vor, um dann auf

das Gleis 2 zurückzusetzen. Dort hält sie und wartet als Güterzug mit Personenbeförderung auf die Abfahrt hinunter in den Anschlussbahnhof Hetzbach. Während die Lok und die beiden Personenwagen noch am Bahnsteig Platz haben, stehen die drei Güterwagen bereits auf den Weichen 5 und 8. Warum so viel Aufwand?

Ein Blick auf die Gleisanlagen des Anschlussbahnhofs Hetzbach löst das Rätsel: Um die Güterwagen von der Nebenbahn auf die Gleisanlagen der Hauptstrecke

umsetzen zu können, müssen sie talwärts stets am Zugschluss laufen. In Hetzbach läuft die Zuglok um, setzt sich an den Zugschluss und zieht die mitgebrachten Güterwagen auf das Streckengleis. Anschließend drückt sie die Wagen über die einzige Verbindungsweiche in das Übergabegleis des Staatsbahnhofs. Mit Güterwagen, die auf diesem Gleis für die Züge nach Beerfelden bereitstehen, wird in der umgekehrten Reihenfolge verfahren.

Besonders interessant wird es, wenn Wagen sowohl zu übergeben als auch zu übernehmen sind: Dann muss die Lok manchmal recht lange Wagenreihen auf das Streckengleis nach Beerfelden hinausziehen beziehungsweise in die Bahnhofsgleise zurückdrücken. Sobald, was auch vorkommt, reine Güterzüge fahren, dürfen diese vom Streckengleis aus direkt in das Übergabegleis des Staatsbahnhofs einlaufen. Güterzüge nach Beerfelden können direkt vom Übergabegleis ausfahren.

FRÜHER PRIVAT

Obwohl sie den Anschein erweckt: Die „Schelle-Kattel“ war keine Kleinbahn! Die kurze Stichstrecke wurde durch den „Großherzog von Hessen und bei Rhein p.p.“ in Darmstadt am 21. Juni 1902 ausdrücklich als normalspurige Nebenbahn konzessioniert, von der Firma „Centralverwaltung für Secundairbahnen Herrmann Bachstein“ gebaut und von der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft SEG als Eigentümerin betrieben. Sie unterlag daher nicht, wie auch ihre Schwesterstrecke, die Bachstein-Bahn Weimar-Bad Berka-Kranichfeld in Thüringen, dem preußischen Kleinbahngesetz. Die eigenartige Schlangenlinie ihrer Streckenführung ergab sich aus der Notwendigkeit, zwischen Hetzbach und Beerfelden



Die Einfahrt des Bahnhofs Beerfelden mit der handbedienten Doppelkreuzungsweiche vor dem Lokschuppen. Ganz im Hintergrund ein eintreffender Sonderzug mit elf (!) Wagen und Doppelbespannung (1953).



Auch dieser Sonderzug vom 7. Juli 1953 wies eine sehr beachtliche Länge auf.

75 Meter Höhenunterschied überwinden zu müssen. Dass sich dadurch die Strecke auf 5,12 Kilometer verlängerte (bei einer Direktentfernung von nur 2,7 Kilometern), nahm man in Kauf.

Die Bahn, in nur kleinen Dimensionen angelegt, florierte nicht wirklich. In aller Regel verkehrten an Werktagen acht, an Sonntagen sechs Zugpaare. Die Fahrzeit belief sich auf etwa 15 Minuten. Bergwärts konnte sie länger ausfallen, wenn neben der Stammgarnitur aus zwei Reisezugwagen allzu viele Güterwagen mitzunehmen waren. Als wichtigste Transportgüter fielen Holz und Steine im Versand, Kohle, Düngemittel und diverses Stückgut im Empfang an. Im Einsatz befanden sich über Jahrzehnte hinweg vor allem zwei Cn2t-Loks, die in ihrer Bauart der T 3 entsprachen.

Weil das Bähnle zunehmend unrentabel wurde, stellte man bereits im Juni 1954 den Reiseverkehr ein. Die „Schelle-Kattel“ verlor ihren Status als Nebenbahn. Von der Stadt Beerfelden als Anschlussbahn übernommen und von der DB mit Kleinloks von Hetzbach aus bedient, kümmerte die Strecke noch bis 1964 vor sich hin. Heute künden im Gelände nur hier und da noch der Bahndamm und in Beerfelden das repräsentative Empfangsgebäude von ihr. Aus der Luft jedoch, zum Beispiel auf Google Maps, ist der von Bäumen gesäumte Streckenverlauf mit seinen weiten Schleifen gut zu erkennen, lediglich der letzte gute Kilometer in Hetzbach fehlt. Er dürfte mittlerweile überbaut worden sein.

PRAKTISCH KURZ

Der Endbahnhof Beerfelden ist in mehrfacher Hinsicht ein ideales Vorbild für eine Umsetzung ins Modell: Bei einer geringen Längenausdehnung von etwa 240 Metern benötigt man in H0 nur 275 Zentimeter für eine maßstäbliche Umsetzung – selbst in O sind es nur 5,30 Meter. Je nachdem, welche Weichen verwendet werden, lässt sich die Gesamtlänge bei gleichbleibender Gleisnutzlänge noch verkürzen.

Die beim Vorbild von Hand gestellten Weichen kann man getrost im Modell nachbilden und so die Kosten für motorische Weichenantriebe sparen. Für den Nachbau im Modell spricht auch die kostengünstige Ausstattung mit Fahrzeugen, die sich (bei strenger Orientierung am Vorbild) auf zwei Lokomotiven, zwei kurze Personenwagen und eine Handvoll Güterwagen beschränkt. Da mit nur einer Lok gefahren wird, genügt eine analoge Steuerung. Wer die vorbildgerechte Fahrzeugausstattung auf Dauer zu karg findet, kann gelegentlich auch wesentlich längere Sonderzüge einsetzen – siehe die Fotos auf der linken Seite.

Je nach verfügbarem Platz lässt sich in den Baugrößen N, TT und H0 auch der Anschlussbahnhof Hetzbach mit in die Planung einbeziehen. Die Staatsbahnstrecke deutet man dabei entweder nur an oder gestaltet sie als gut getarntes Gleisoval mit Schattenbahnhof.

Nicht verwunderlich ist, dass für die Gebäudemodelle keine Bausätze zur Verfügung stehen. Wer lediglich auf den Nachbau der Gleisanlagen Wert legt, muss auf passende Bauten aus dem Angebot der einschlägigen Hersteller zurückgreifen. Für Modellbahner, die größtmögliche Authentizität anstreben, ist Selbstbau unumgänglich.

FÜRS MODELL ZU LANG

In den Anlagenvorschlag für H0 wurde neben der Endstation Beerfelden der Anschlussbahnhof Hetzbach einbezogen, wodurch ein realistischer Punkt-zu-Punkt-Verkehr möglich wäre. Ein gesonderter Schattenbahnhof für die Stichbahn entfällt. Die weiten Gleisbögen der Vorbildstrecke zur Überwindung des Höhenunterschieds kann man freilich kaum maßstäblich ins Modell umsetzen. Die 75 Meter, die Beerfelden höher als Hetzbach liegt, wären 86 Zentimeter in H0 – satte 28 Meter Fahrstrecke bei einer Steigung von drei Prozent. Die Gleisbögen wurden deshalb auf Modellbahnverhältnisse komprimiert und als Schlaufe mit zwei Brücken sowie einem Tunnel dargestellt. Der ist zwar in der Realität nicht vorhanden, sorgt im Modell aber dafür, dass die Landschaft nicht überladen wirkt.

Die Anlage ist für den U-förmigen Aufbau an drei Zimmerwänden konzipiert. Während die beiden Anlagenteile für die Bahnhöfe schmal gehalten werden konnten, macht die stark gewundene Streckenführung in der Mitte eine Tiefe von 120 Zentimetern erforderlich. Man sollte deshalb in den Gleisschleifen Durchstiege mit herausnehmbaren Geländeteilen einplanen, was problemlos möglich ist.

Die infolge der Gleisbögen mit neun Metern recht lange Fahrstrecke sorgt für eine entsprechend lange Fahrzeit: Bei umgerechnet 25 oder 30 Stundenkilometern Geschwindigkeit (was für eine T 3 bergauf schon ziemlich flott ist) braucht der Zug fast zwei Minuten von der einen Station zur anderen.

Der Bahnhof Beerfelden mit seinem Umfeld benötigt im Modell eine Länge von etwa 265 Zentimetern. Durch die leicht diagonale Lage der Gleise beträgt die maximale Anlagentiefe am Ende des Bahnhofs 70 Zentimeter, was eine Platzierung der Lagergebäude und Güterschuppen ermöglicht.

Dem Gleisplan liegt die 15-Grad-Geometrie des Elite-Gleismaterials der Firma Tillig zugrunde. Alternativ könnte man auf die 12-Grad-Geometrie des Peco-Sortiments zurückgreifen. Allerdings sollte auch in diesem Falle die Bahnhofslänge insgesamt beibehalten werden. Das reduziert zwar die Nutzlänge der Gleise, was aber insofern nicht weiter tragisch ist, als die Gleise des 15-Grad-Plans ohnehin etwas länger ausfallen als aus Vorbildsicht notwendig.

STAATSBAHN ANGEDEUTET

Die Gleisanlagen der „Schelle-Kattel“ im Anschlussbahnhof Hetzbach gliedern sich in die Anlagen für den Reiseverkehr und die Gleise für den Güterverkehr. Für die Reisezüge genügt das Stumpfgleis mit dem Prellbock gegenüber dem Empfangsgebäude der Staatsbahn. Da dieses Gleis direkt am Straßenrand liegt, ergibt sich auch im Modell eine durchaus nicht alltägliche Situation: Weil jeder Reisezug zum Umsetzen der Zuglok zurückgedrückt werden muss, hat der vorbildorientiert spielende Modellbahner bereits bei der planmäßigen Abwicklung des Reiseverkehrs gut zu tun.

Wirklich interessant wird die Sache aber, wenn der Pendelzug zwischen Hetzbach und Beerfelden Güterwagen mitnimmt. Dann sind wie beim Vorbild umfangreiche Rangiermanöver erforderlich, die vorab gründlich überlegt sein wollen. So müssen Güterwagen von der Staatsbahn übernommen oder an sie übergeben werden. Daneben sind der örtliche Güterschuppen und die Ladestraße zu bedienen. Nach Abschluss der vielen, im Einzelfall nicht unkomplizierten und zeitaufwendigen Rangiermanöver, Übergaben und Übernahmen kann die kleine Privatbahnlok auf dem Wartegleis pausieren, bis die Zeit für den nächsten Rangier- oder Fahrauftrag gekommen ist.

Da die Hetzbacher Gleisanlagen beim Vorbild umfangreicher und vor allem länger waren als die von Beerfelden, ließen sich im Hinblick auf ihre Modellumsetzung kleinere Kompromisse nicht umgehen. Insgesamt spiegelt der Vorschlag das Erscheinungsbild des Bahnhofs Hetzbach aber sehr gut wider. Die Staatsbahnstrecke beschränkt sich im vorliegenden Entwurf auf die Bahnhofsgleise, die Strecke endet beidseitig in einer Kulisse.

Unbenommen bleibt den Modellbahnern, ob man im Bahnhof Hetzbach einen Staatsbahnzug als unbeweglichen Statisten platziert oder nicht. Die Übergabe beziehungsweise Übernahme von Güterwagen durch die Privatbahn hängt davon nicht ab und lässt sich in jedem Falle vorbildgerecht nachspielen. □



Ensemble aus vielen Quellen

Alt trifft neu: Ende der 60er-Jahre wird ein noch von der Reichsbahn gebauter Großraum-Getreidewagen unter den Verladestützen des Silos rangiert. Die für die damalige Zeit hochmoderne Anlage kontrastiert deutlich mit dem konventionell gestalteten Lagerhaus.



Wer mit dem Zug von Würzburg nach Nürnberg fährt, kommt eine gute Viertelstunde vor dem Ziel durch Emskirchen. Dort steht ein großer Raiffeisen-Landhandel, der sich als Vorbild für ein H0-Modell anbietet. Kompositionsgeschick zahlt sich dabei aus

VON HORST MEIER

Der Landhandel von der Bahnseite her in seiner ganzen Länge. Sowohl von den Silos als auch vom Hauptbau aus können Getreide und andere Schüttgüter in Wagen verladen werden.

Ursprünglich einmal mit einem eigenen Anschlussgleis versehen, ist der Emskirchener Raiffeisen-Landhandel heute nur noch von der Straßenseite aus zu erreichen. Für Modellbahner hat das wenig Bedeutung, es sei denn, man möchte die Politik der DB AG auch im Kleinen nachbilden und sich aus dem kleinteiligen Güterverkehr in der Fläche zurückziehen. Wer wie ich die Epoche III bevorzugt oder eine andere frühere Epoche zum Vorbild hat, verlegt selbstverständlich das Anschlussgleis oder setzt den Landhandel an ein vorhandenes.

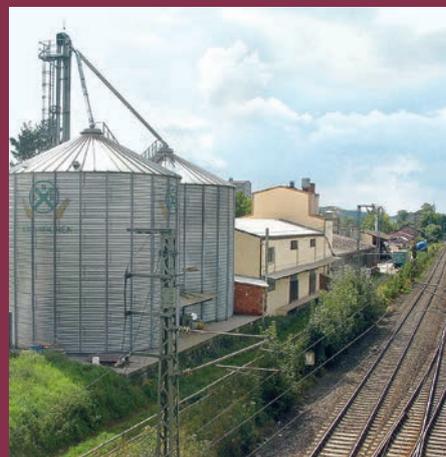
Wie immer, wenn man ein Vorbild nicht im Ist-Zustand nachbildet, war auch hier ein kritischer Blick auf Bausubstanz und Ausstattung angebracht, um zu vermeiden, dass zu moderne Elemente ins Modell übernommen werden. So sind in Emskirchen zwar charakteristische Landhandels-Merkmale wie Siloturm, Lagerhäuser, Anbauten und externe Silos vorhanden, die beiden Rundsilos stammen aber aus einer deutlich neueren Epoche.

BAUSÄTZE ABLEITEN

Weil ein kompletter Selbstbau wegen des Recherche- und Zeitaufwands nicht in Frage kam, suchte ich einen vorhandenen Bausatz, der dem Original einigermaßen entsprach. Ich entschied mich, als Basis für das eigentliche Gebäude das Zentrallager 9209 von Kibri zu nehmen. Es ist zwar mit einem hohen gläsernen Mittelteil ausgestattet, den man für Emskirchen weglassen muss, dessen zwei lagermäßige Anbauten passen aber in Größe und Baustil. Die Rundsilos sollten zunächst aus Faller-Bausätzen entstehen, für das offene Lager war von Anfang an Selbstbau vorgesehen.

Leider erwies sich die Zwei-in-eins-Spritzlingmethode von Kibri, bei der zwei unterschiedliche Gussteile fest miteinander verbunden sind, letztlich als Nachteil, da Materialunterschiede auszugleichen waren. Auch die farbliche Hervorhebung der Betonstreben verlangte eine ruhige Hand beim trennscharfen Anmalen.

Zumindest entband mich der Bausatz von der genauen Ermittlung der Vorbild-



Der Emskirchener Landhandel. Hinter den Silos das Hauptgebäude mit seinen zwei Anbauten.



Hier lag einst das Ladegleis. Der ICE ist in Richtung Würzburg unterwegs.



Im Schutz des Schuppens lagern vor allem abgepackter Dünger und Futtermittel.

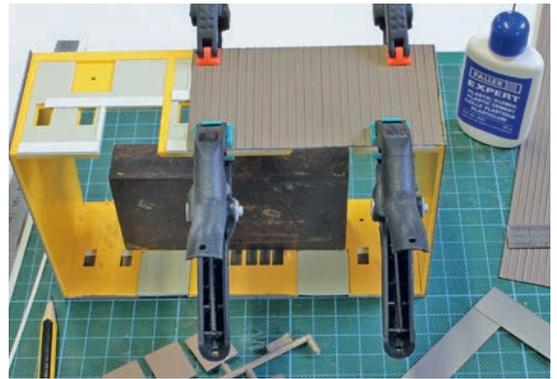
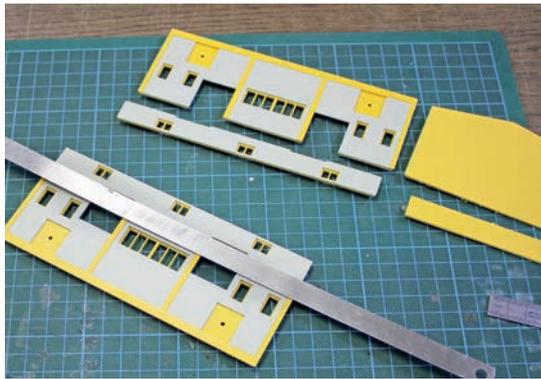


Auch leere Paletten gehören zu den in großer Zahl gestapelten Gütern.



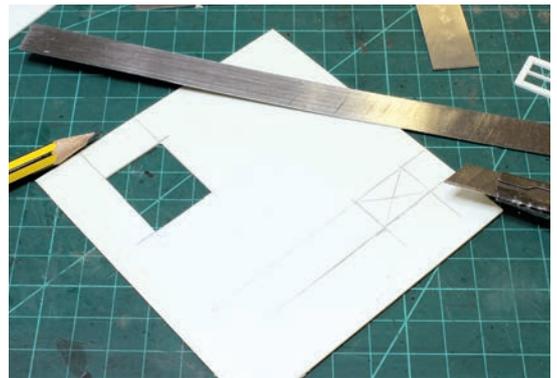
Transportable Silos dürfen auch im Modell nicht fehlen.

Während der eine Anbau des Kibri-Bausatzes 9209 nach Plan zusammengebaut wurde, wurde der andere um sein Kellergeschoß gekürzt (rechts).



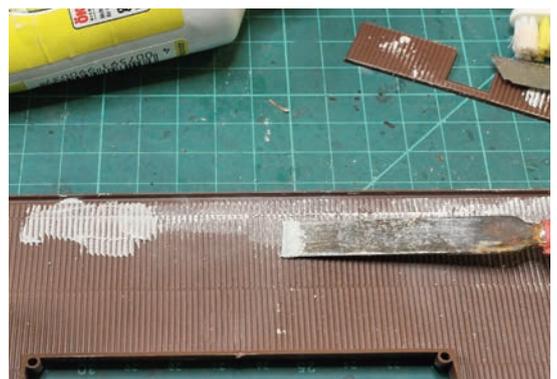
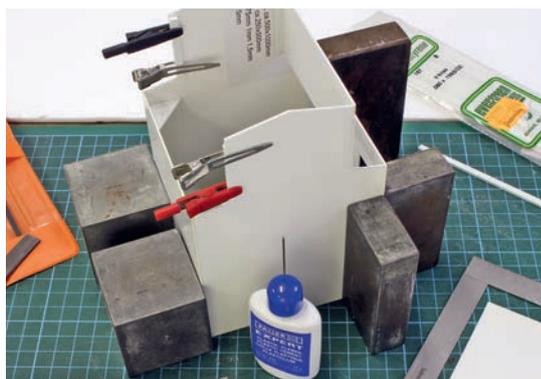
Anschließend bekamen die Wände eine Verkleidung aus Bretterplatten, um sein Aussehen dem des Vorbilds anzupassen (innen).

Die Bretterplatten waren zuvor in zwei Brauntönen lackiert worden, die gleich verwischt wurden, um die Farben ineinanderfließen zu lassen (rechts).



Aus zugeschnittenen Kunststoffplatten entstand das neue Mittelteil des Hauptbaus (innen).

Dank der an Fenstern armen Konstruktion war der Neubau des Mittelteils relativ einfach (rechts).

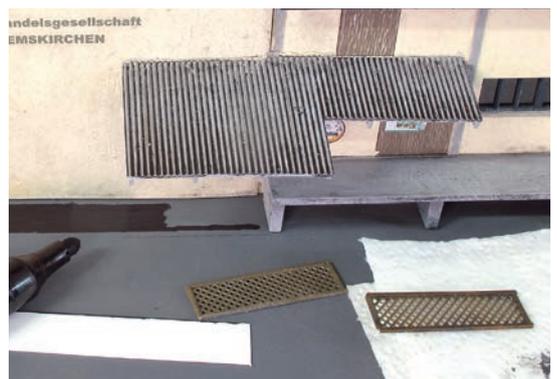


Das Dach des Anbaus musste verschmälert und von seinen Oberlichtern befreit werden. Dazu wurde ein Stück herausgesägt und die Kante wieder angesetzt. Die Naht wurde mit Tubenspachtel verspachtelt (innen).



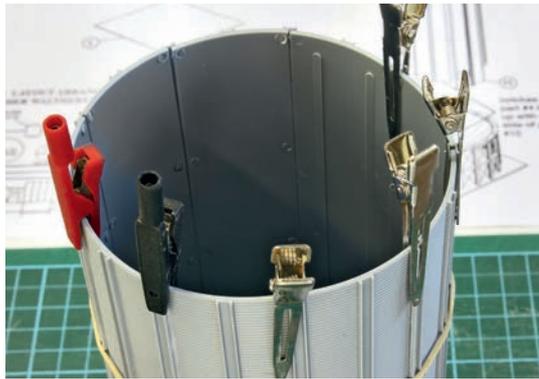
Anschließend waren die Vertiefungen in den Dachplatten wieder freizukratzen (rechts).

Die Konstruktion der Verladeanlage entstand aus diversen Rohrteilen aus der Bastelkiste sowie Kunststoffprofilen von Evergreen (innen).



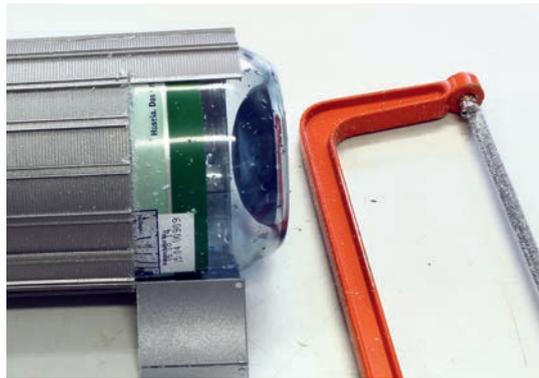
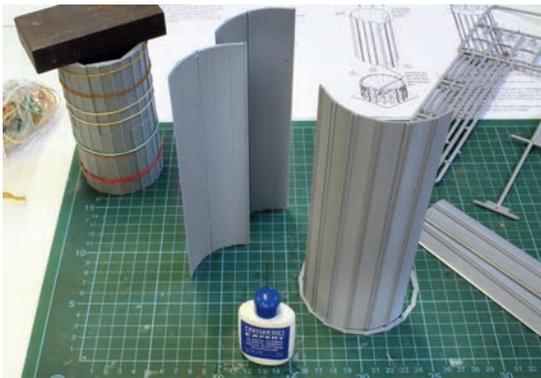
Ein Stück Schrumpfschlauch, vorsichtig mit dem Lötkolben erwärmt, bildet den Auslass am Verladerohr nach (rechts).

Aus eingefärbten Zaunelementen des Bausatzes entstand die Abdeckung des Getreidiefunkers. Schwarze Farbe darunter täuscht Tiefe vor (innen).



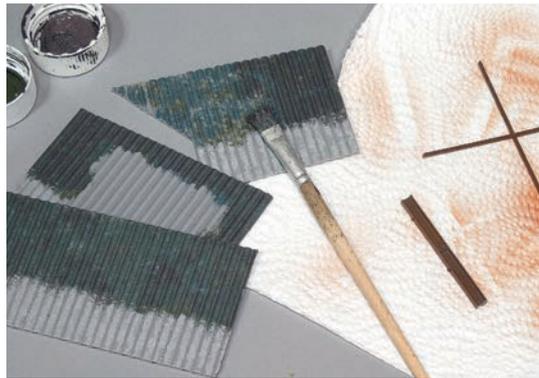
Der schmalere Silo entstand aus einem Fallerbauersatz für zwei Silos, die nicht nebeneinander gebaut wurden, sondern übereinandergesetzt (innen).

Ein Bausatz von Walthers bildet die Basis des höheren Silos. Seine Teile wurden beim Zusammenkleben mit Klammern fixiert (links).



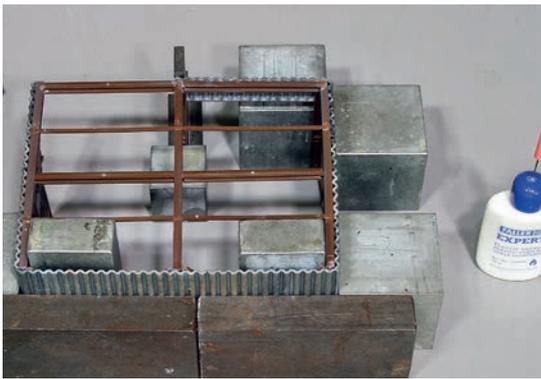
Leider hat der Walthers-Silo amerikanische Dimensionen und erwies sich als zu hoch. Er musste deshalb ein Stück gekürzt werden (innen).

Damit der zusammgeklebte Silo beim Sägen nicht bricht, diente eine Flasche passenden Durchmessers als Innenstütze. (links).



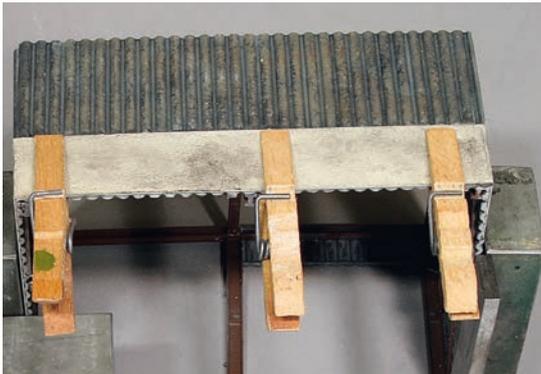
Beim Montieren der diversen Rohre, Leitungen, Plattformen und Leitern war auf einen waag- bzw.-senkrechten Sitz zu achten und darauf, dass keine Lücken blieben (innen).

Auch die Blechverkleidung des Lagerschuppens bekam einen Neuanstrich (links).



I-Profile aus Kunststoff bilden das Gerüst des Schuppens. Metallwürfel und -quader sorgen für rechte Winkel und halten die Teile zusammen, während der Klebstoff trocknet (links).

Ein Teil der Wand wurde mit einer Putzstrukturplatte beklebt. Zuvor war die Fläche darunter glatt gefräst worden (links unten).



-Anzeige -

Stromabnehmer

Oberleitung

made in Germany

made in Germany

10% Rabatt für Neukunden über Quätschermodell im Online-Shop

www.SOMMERFELDT.de

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

JUBILÄUM seit 1949 70 Jahre SOMMERFELDT

Sommerfeldt Oberleitungen GmbH
Eisenbahnstr. 42 • 23110 Harenburden
Tel. +49 (0) 7164/3195 • Fax. +49 (0) 7161/57886 • info@sommerfeldt.de



Die beiden Silotürme nebeneinander. Obgleich gekürzt, überragt der Walthers-Silo das in doppelter Höhe aufgebaute Faller-Produkt deutlich.

maße, denn die Seitenbauten schienen ihren Abmessungen dem Vorbild zu entsprechen und wirkten auch modellgerecht. Im Zweifel sind Praktikabilität und zügiger Baufortschritt bei passgenauem Arbeiten pedantischer Hundertprozentigkeit vorzuziehen.

Etwas umgebaut wurde trotzdem: Beim Emskirchener Vorbild zeigen die beiden Flügelbauten deutliche Unterschiede in Höhe und Wandverkleidung, während die des Kibri-Bausatzes identisch sind. Der Lagerteil mit der Laderampe behielt deswegen sein angedeutetes Untergeschoss, wurde grundiert und in passender Gebäudefarbe gespritzt. Auch der aus Polystyrolplatten neu gefertigte erhöhte Mittelbau erhielt diese Farbbehandlung. Der andere Seitenbau dagegen wurde von seinem Kellergeschoss befreit und mit Heki-Holzplatten verkleidet. Tiefere Lücken habe ich mit Polystyrolresten aufgefüllt.

Im Bereich des höheren Anbaus mussten die Dachüberstände des Bausatzteils gekürzt werden. Der Trennschnitt mit dem Bastelmesser verlief an der Absatzkante. Dennoch waren noch Spalten sichtbar. Sie mussten dünn überspachtelt und wieder freigekratzt werden. Anschließend erhielten die Dachteile ebenfalls eine Grundierung und Farbgebung aus der Spraydose.

Auch die Plastikverkleidung des zweiten Anbaus samt der Holzimitation von Heki wurde mit zwei dunklen Holzönen nass in nass gesprüht und im Anschluss wieder etwas verwischt. Mit einigen Alterungsspuren sah das dreiteilige Gebäudearrangement schon recht vorbildnah aus. Aus Teilen der Bastelkiste entstanden nun noch Abfüllrohre, Ventilatorenöffnungen und Schüttgitter sowie die Abdeckplatten für den Getreide-Tiefbunker.

ANSCHRIFTEN INDIVIDUELL

Auch die Beschriftung des Landhandels musste passen. Mittels Corel Draw zeichnete ich daher sowohl das Raiffeisen-Signet nach als auch den „Emskirchen“-Schriftzug. Weitere Werbeplakate und Anschriften ergänzten wie in den anderen Bauvorschlägen noch die Wände.

Für die externen Rundsilos musste ich auf Vermutungen zurückgreifen und einen Kompromiss anwenden. Vermutlich sind die Konstruktionen etwas zu modern für die Mitte der 60er-Jahre, mit ihrer Metallhaut bilden sie aber einen schönen Kontrast zu den übrigen Gebäuden. Außerdem steht es außer Zweifel, dass es auch in der Epoche III solche Zusatzspeicher gab. Mei-

ne Wahl fiel zunächst auf Fallers Metallsilos, aber ein Doppelsilo nebeneinander erschien zu mickrig. Der Turm wurde also wie in den neueren Bausätzen erhöht und um einem Siloturm aus einem amerikanischen Walthers-Bausatz ergänzt. Eine Probeaufstellung ergab allerdings einen zu großen Höhenunterschied zwischen den beiden.

Also musste der „Amerikaner“ gekürzt werden. Um den Bausatz beim Sägen gegen zu große Belastung zu schützen, schob ich den hohlen Silozylinder auf eine leere Wasserflasche passender Stärke. Die feine Zahnung einer Bügelmetallsäge lässt auch das Plastik des Bausatzes nicht zu sehr ausreißen.

Etwas diffiziler wurde es bei den Aufbauten. Die Anordnung und Platzierung von Leitern, Steigleitungen und Abfüllrohren musste vor allem einen Sinn ergeben. Für das Gesamtarrangement war daher etwas zu experimentieren, bis es gefiel. Die Teile stammten teilweise aus den Bausätzen, zum Teil aber auch von Kibri bzw. aus der Bastelkiste.

IM ORIGINAL ZU LANG

Den letzten Teil des Landhandels bildeten die Fahrzeughallen und der offene Lager-schuppen. Sie sind in Emskirchen zusammengebaut und weisen eine beachtliche Länge auf. Wegen des eingeschränkten Platzes auf den zwei für den Landhandel reservierten Modellsegmenten baute ich Hallen und Schuppen etwas kürzer als im Original. Entstanden sind die Gebäude aus der Nissenhütte von Roco-Minitanks und im Selbstbau. Spundwandprofilplatten und Doppel-T-Träger bilden eine verkürzte Nachbildung des Anbaus mit nur zwei statt drei Gefachen. Wichtig war jetzt die konsequente Nachbildung des Inhalts, um trotz der notwendigen Längenverkürzung einen Wiedererkennungseffekt hervorzurufen.

Im Anbau werden im Original lose Schüttgüter gelagert, aber auch Säcke in den unterschiedlichsten Stapelformen. Im Modell wurde das Innenleben aus Paletten von Kibri und Preiser gestaltet und um diverse Säcke von Faller, Preiser und Kleinserienherstellern ergänzt. Die Sackstapel stammten ebenfalls von Preiser. Hier wäre eine eigene Packung nur mit gestapelten Säcken und unterschiedlichen Sackstapeln für uns Modellbahner wünschenswert, da der Rest der Bausatzpackung unverwendet bleiben muss.

Wie beim Vorbild ergänzen ein Förderband und ein Schüttsilo (beide Kibri) das Ensemble. Innerhalb der gleisbedingt spitz zulaufenden Restfläche fanden noch ein Futtermittelhandel und ein Faller-Unterstand Platz. □

DER NEUE BRANDL IST DA!



Bauen mit Brandl, Teil 3

Wenn Josef Brandl seine Anlagen baut, kann er auf viele Jahre Erfahrung zurückgreifen. Er weiß, „was geht“, er weiß, welche Schritte er unternehmen muss, um den gewünschten Effekt zu erzielen. Gerne teilt er sein Wissen mit Hobbymodellbahnern, die versuchen, seine Gestaltungspräzision zu erreichen. Im neuen dritten Band der Reihe „Bauen wie Brandl“ geht es vor allem um das Gleis, sein Umfeld, um Oberleitungen, Bahnsteige, Tunnels, um Straßen und Bahnübergänge, um Betriebs- und sonstige Gebäude und natürlich auch um „Grünzeug“ – Josef Brandls Markenzeichen.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 661901 | € 15,-

Erscheint im April 2019

Noch erhältlich:
**Bauen wie Brandl,
Teil 1 und Teil 2**



**Bauen wie Brandl,
Teil 1**
Dem Meister über die
Schulter geschaut
Best.-Nr. 661201
€ 13,70



**Bauen wie Brandl,
Teil 2**
Grundbegründung und
Arbeit mit Elektrostat
Best.-Nr. 661301
€ 13,70

Außerdem ist von Josef Brandl erschienen:



Heigenbrücken
Magistrale im Spessart, Teil 2
Best.-Nr. 661302
€ 13,70



Malerisches Altmühltal
Planung und Entstehung eines
HO-Anlagenabschnitts
Best.-Nr. 661402
€ 13,70



Von Freiburg ins Hölental
und weiter nach Neustadt
im Schwarzwald
Best.-Nr. 661601
€ 13,70



Länderbahn-Romantik
Best.-Nr. 661701
€ 15,-



Im bayerischen Jura
Best.-Nr. 661801
€ 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

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



www.facebook.de/vgbahn

Platz 1

1237 Punkte

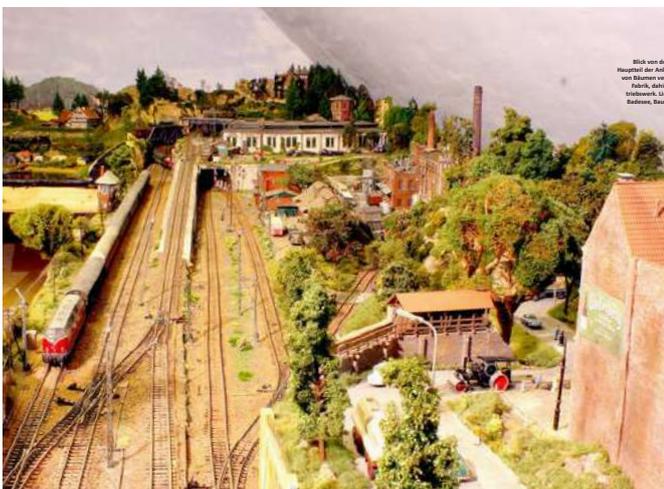
„Opas Betriebswerk“
von Christian Weber in EJ 3/2017
Preis: 1000 Euro



12. MODELLBAU-WETTBEWERB DES EISENBAHN-JOURNALS

Die Sieger

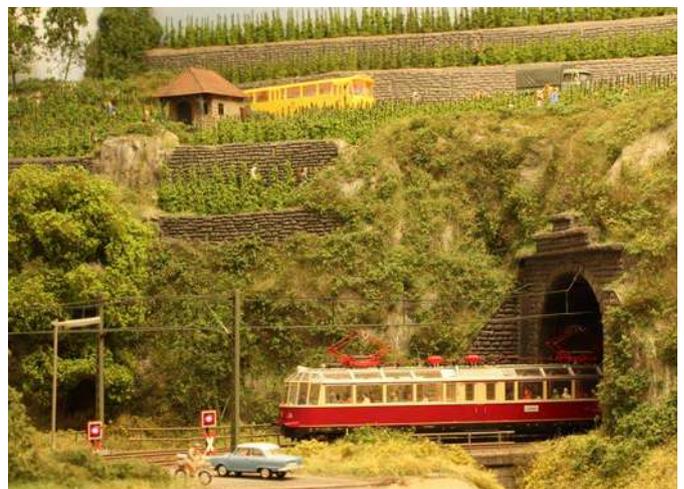
18 Anlagen und Dioramen standen zur Wahl, jetzt hat die Lesjury gesprochen: Der 12. Modellbau-Wettbewerb ist entschieden!



Platz 2

1161 Punkte

„Epoche III für drei“
von Udo Broermann in EJ 4/2017
Preis: 750 Euro



Platz 3

1117 Punkte

„Zwischen Wein und Wanderern“
von Thomas Freese in EJ 6/2017
Preis: 500 Euro



Platz 4^I „Von Kopf zu Kopf“
 von Ernst Barnet in EJ 12/2016
 1094 Punkte
 Preis: 250 Euro plus ein EJ-Jahresabo



Platz 4^{II} „Sommeridyll“
 von Klaus Oberkötter in EJ 2/2018
 1094 Punkte
 Preis: 250 Euro plus ein EJ-Jahresabo



Platz 6 „Doppel-Bahnhof“
 von Jürgen Pfeiffer in EJ 12/2018
 1083 Punkte
 Preis: ein EJ-Jahresabo



Platz 7 „Fränkisch-niederländische Lokalbahn“
 von Peter van Loon in EJ 8/2018
 1056 Punkte
 Preis: ein EJ-Jahresabo



Platz 8^I „Mitten durch den Hof“
 von Jürgen Mehnert in EJ 6/2018
 1053 Punkte
 Preis: ein EJ-Jahresabo



Platz 8^{II} „Filigran übers Tal“
 von Jürgen Büser in EJ 10/2018
 1053 Punkte
 Preis: ein EJ-Jahresabo



Platz 10 „Rund um Kringelburg“
 von Sabine Schnetzer in EJ 2/2017
 1052 Punkte
 Preis: ein EJ-Jahresabo



Platz 11 „Nummer 15 lebt!“
 von Ulrich Skowronek in EJ 1/2017
 1036 Punkte
 Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 12 „Dampflok-Klinik“
 von Friedel Helmich in EJ 9/2016
 1033 Punkte
 Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 13 „Schlafplatz der Schiebeloks“
 von Roy Meyer in EJ 4/2018
 1032 Punkte
 Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 14 „Dampfloks am Gletscher“
 von Axel Rohde in EJ 10/2016
 997 Punkte
 Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 15 „Generationentreffen“
 von Marcus Frohrieb in EJ 10/2017
 996 Punkte
 Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 16 „Brauerei-Anlage“
 von Rudolf Gärtner in EJ 5/2017
 917 Punkte
 Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 17 „Ziegel, Züge, Erdbeeren“
 von den Modulbaufreunden Ladenburg
 in EJ 8/2016. Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 18 „Schwaben-Dampf made in USA“
 von Bruce Metcalf in EJ 8/2017
 849 Punkte
 Preis: ein Gebäudebausatz

Unter den Einsendern der Jurybögen verlosen wir 20 Modellbahnartikel im Wert von über 1000 Euro. Gewonnen haben:

- Peter Beutter, Markdorf
- Michael Schreiber, Vöhl-Obernburg
- Ulrich Gottschalk, Düsseldorf
- Andrea Sigl, Fürth
- Günter Ordon, Bielefeld
- Heinz Koslowski, Marnerdeich
- Franz Maas, Völklingen
- Claude Darré, Saulxures-lès-Nancy (Frankreich)
- Anders Bylund, Luleå (Schweden)
- Gotthard Hansen, Erkrath
- Ulrich Schmidt, Schwarzenbach am Wald
- Günther Thurner, Greven
- Klaus Kannengießler, Arnsberg
- Joachim Wagner, Mannheim
- Walter Rindt, Cloppenburg
- Klaus Weis, Immenstadt
- Helmut Meier, Dresden
- Wolfgang Hepp, Sailauf
- Franz Bacher, Bad Heilbrunn
- Jürgen Eimer, Friedberg/Hessen

-Anzeige -

Neuheiten 2019 von:

Neu am Markt, vielseitig und kompetent!

LOEWE

MODELLBAHNZUBEHÖR

Designed
in Germany

Eine Übersicht über unser komplettes Neuheitenprogramm finden Sie auf unserer Homepage www.loewe-modellbahnzubehoer.de oder in unserem Neuheitenprospekt. Fordern Sie diesen bitte gegen Einsendung von 1,45 € in Briefmarken an bei:

LOEWE

MODELLBAHNZUBEHÖR

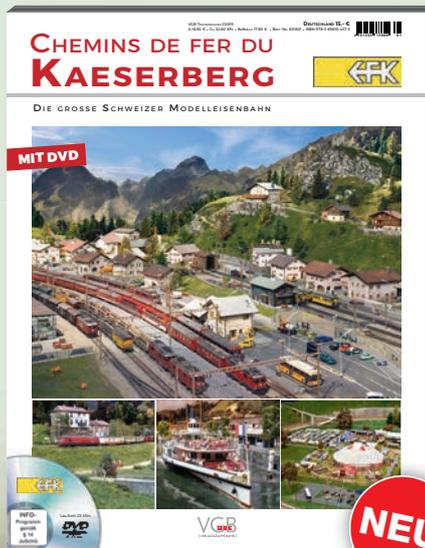
Steinschrotweg 7 • D-96450 Coburg
 Telefon: 09563 308296 • Fax: 308374
 e-Mail: info@krh-vertrieb.de

HO

TT

N

DIE GROSSE SCHWEIZER MODELLBAHN



Die Chemins de fer du Kaeserberg (CFK) zeigen auf drei Ebenen die Welt der Schweizer Bahnen während der 1990er-Jahre. Dabei sind die Landschaft – ein frei erfundenes Stück Deutschschweiz mit einer Ecke Graubünden – und der Bahnbetrieb bis ins Detail der Wirklichkeit nachempfunden worden. Die Anlage im Maßstab 1:87 umfasst vier Bahnlinien rund um den Kaeserberg, der hier ungefähr die Bedeutung hat, wie der Gotthard für die großen Vorbilder. Auf den über zwei Kilometer langen Modellstrecken der SBB, RhB und KBB (Kaeserbergbahn) sind 120 Züge nach Schweizer und internationalen Vorbildern unterwegs.

Diese Sonderausgabe stellt das Meisterwerk des Anlagenbaus und seine Schöpfer vor. Die beige-fügte DVD enthält eine Filmreportage über die CFK und stellt die „Züge des Monats“ in bewegten Bildern vor.

116 Seiten, Format 23,0 x 29,7 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD mit ca. 97 Minuten Laufzeit

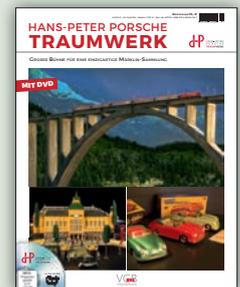
Best.-Nr. 631801 | € 15,-

HANS-PETER PORSCHE TRAUMWERK

Exklusive Neuauflage über ein Museum und eine beeindruckende Modellbahn-Anlage, die seit 2015 das Publikum in ihren Bann ziehen.

116 Seiten, Format 23,0 x 29,7 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD mit ca. 25 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 631702 | € 15,-



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

GÜTERUMSCHLAG IM SEEHAFEN



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

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

Best.-Nr. 711701 | € 15,-

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Eisenbahn
JOURNAL**

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



MESSE VORSCHAU

Dortmund 2019: Mit dem EJ sparen!

Ungewohnt früh, nämlich schon ab dem 4. April, findet in diesem Jahr die wichtigste Publikumsmesse der Modellbahnbranche statt, die Intermodellbau in Dortmund. Bis zum folgenden Sonntag, dem 7. April, kann man vier Tage lang in den Messehallen 4 und 7 jede Menge Anlagen bewundern, die Neuheiten großer und kleiner Hersteller begutachten und sie oft auch gleich kaufen.

Betrachten und erstehen können Sie in Dortmund natürlich auch die Produkte der Verlagsgruppe Bahn, darunter alle lieferbaren Sonderhefte des Eisenbahn-Journals. An unserem Stand in Halle 4 finden Sie praktisch das komplette VGBahn-Sortiment an Zeitschriften, Videos und Büchern inklusive stark verbilligter Sonderangebote und Restposten. Gast am VGBahn-Stand ist in diesem Jahr TV-Moderator Hagen von Ortloff, der täglich um 12.15 Uhr Autogrammstunde abhält.

Damit Sie an der Messekasse keine Zeit mit Schlange stehen vertrödeln müssen, können Sie als EJ-Leser Ihre Eintrittskarte schon vorab bezahlen und selbst ausdrucken. Dabei sparen Sie gegenüber dem regulären Preis für das Onlineticket zwei Euro und gegenüber dem Kassenspreis sogar vier Euro! Sie brauchen nur den Code

IB2019VGB

im Ticketshop auf folgender Webseite einzugeben: www.intermodellbau.de

Echte Sparfüchse jedoch nehmen an der Verlosung auf unserer Verlagswebseite <http://vgbahn.de/termine.php4> teil. Dort gibt es fünf Gratis-Eintrittskarten für jeweils zwei Personen für die Intermodellbau zu gewinnen. Viel Glück!



Auch 2019 am bekannten Platz in Halle 4: der VGB-Stand in Dortmund

FOTO: KU



JETZT ZUM KENNENLERNEN!

Unsere digitalen Bibliotheken

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



EISENBAHN JOURNAL

125 Jahre Brennerbahn
Teil 1 + Teil 2

Best.-Nr. 549201-e

Best.-Nr. 549303-e

für je €6,99

eBooks sind im VGB-Online-Shop erhältlich, der BAHN-Kiosk ist als App gratis im App-Store 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!

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

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

<p>01187 Dresden SCHILDHAUER-MODELLBAHN Würzburger Str. 81 Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213 www.modellbahn-schildhauer.de modellbahn-schildhauer@online.de FH</p>	<p>25355 Barmstedt MODELLBAHNEN HARTMANN Reichenstr. 24 Tel.: 04123 / 6706 Fax: 04123 / 959473 Modellbahnen-Hartmann@t-online.de FH/RW/B EUROTRAIN</p>	<p>44339 Dortmund MODELL TOM • NEU • GEBRAUCHT • SERVICE • Evinger Str. 484 Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536 www.modelltom.com FH/RW</p>	<p>67146 Deidesheim moba-tech der modelleisenbahnladen Bahnhofstr. 3 Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169 www.moba-tech.de • info@moba-tech.de FH/RW</p>
<p>01445 Radebeul MODELLEISENBAHNEN Grundkötter GmbH Hauptstr. 22 Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950 www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com FH/RW</p>	<p>28865 Lilienthal b. Bremen HAAR MODELLBAHN-SPEZIALIST Hauptstr. 96 Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527 haar.lilienthal@vedes.de FH/RW</p>	<p>45479 Mülheim MODELLBAHNLÄDCHEN EULER K. EULER Grabenstr. 2 Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 3059996 modellbahneuler@aol.com FH</p>	<p>67655 Kaiserslautern DiBa-MODELLBAHNEN Königstr. 20-22 Tel./Fax: 0631 / 61880 geschaeft@diba-modellbahnen.de FH/RW EUROTRAIN</p>
<p>04159 Leipzig bahnundbuch.de Versandhandel für Fachliteratur, Videos, DVDs, CDs Raustr. 12 Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de B</p>	<p>30159 Hannover TRAIN & PLAY Modelleisenbahnen • Modellautos Breite Str. 7 • Georgswall 12 Tel.: 0511 / 2712701 Fax: 0511 / 9794430 FH/RW/A</p>	<p>49078 Osnabrück J.B. MODELLBAHN-SERVICE Lotter Str. 37 Tel.: 0541 / 433135 Fax: 0541 / 47464 www.jbmodellbahnservice.de FH/RW EUROTRAIN</p>	<p>69214 Eppelheim/Heidelberg MODELLBAHN SCHUHMANN Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str. Tel.: 06221 / 76 38 86 Fax: 06221 / 768700 www.Modellbahn-Schuhmann.de FH/RW EUROTRAIN</p>
<p>10318 Berlin MODELLBAHNBOX KARLSHORST Treskow-Allee 104 Tel.: 030 / 5083041 www.modellbahnbox.de FH/RW/A EUROTRAIN</p>		<p>52062 Aachen M. HÜNERBEIN OHG Markt 11-15 Tel.: 0241 / 33921 Fax: 0241 / 28013 EUROTRAIN</p>	<p>70176 Stuttgart STUTTGARTER EISENBAHNPARADIES G. Heck Senefelder Str. 71b Tel.: 0711 / 6159303 www.fahrzeugheck.de • info@fahrzeugheck.de A/B</p>
<p>10589 Berlin MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH Mierendorffplatz 16 Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509 www.Modellbahnen-Berlin.de FH EUROTRAIN</p>	<p>33102 Paderborn EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER Friedrichstr. 7 • Am Westerntor Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753 www.modellbahn-sester.de info@modellbau-sester.de FH/RW/A/B</p>	<p>53111 Bonn MODELLBAHNSTATION BONN Römerstr. 23 Tel.: 0228 / 637420 FH EUROTRAIN</p>	<p>70180 Stuttgart SUCH & FIND An- + Verkauf von Modellbahnen Mozartstr. 38 Tel. + Fax: 0711 / 6071011 www.suchundfind-stuttgart.de A</p>
<p>10789 Berlin MODELLBAHNEN TURBERG Lietzenburger Str. 51 Tel.: 030 / 2199900 Fax: 030 / 21999099 www.turberg.de FH/RW/A/B EUROTRAIN</p>	<p>34379 Calden RAABE'S SPIELZEUGKISTE Ankauf – Verkauf von Modell- eisenbahnen, Autos Wilhelmsthaler Str. 11 Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net FH/RW/A/SA</p>	<p>58135 Hagen-Haspe LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE Vogelsanger Str. 36-40 Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451 www.lokschuppenhagenhaspe.de office@lokschuppenhagenhaspe.de FH/RW </p>	<p>71334 Waiblingen EISENBAHNTREFFPUNKT Schweickhardt GmbH & Co. KG Biegelwiesenstr. 31 Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076 ets@modelleisenbahn.com FH/RW/A/B EUROTRAIN</p>
<p>12105 Berlin MODELLBAHN PIETSCH GMBH Prühßstr. 34 Tel./Fax: 030 / 7067777 www.modellbahn-pietsch.com EUROTRAIN</p>	<p>40217 Düsseldorf MENZELS LOKSCHUPPEN TÖFF-TÖFF GMBH Friedrichstr. 6 • LVA-Passage Tel.: 0211 / 373328 www.menzels-lokschuppen.de FH/RW EUROTRAIN</p>	<p>63110 Rodgau MODELL + TECHNIK Ute Goetzke Untere Marktstr. 15 Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137 info@mut-goetzke.de FH</p>	<p>71638 Ludwigsburg ZINTHÄFNER Spiel – Freizeit Solitudestr. 40 Tel.: 07141 / 925611 FH</p>
<p>14057 Berlin BREYER MODELLEISENBAHNEN Kaiserdamm 99 Tel./Fax: 030 / 3016784 www.breyer-modellbahnen.de FH/RW/A</p>	<p>42289 Wuppertal MODELLBAHN APITZ GMBH Heckinghauser Str. 218 Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263 www.modellbahn-apitz.de FH/RW/SA </p>	<p>63654 Büdingen MODELL & TECHNIK RAINER MÄSER Berliner Str. 4 Tel.: 06042 / 3930 Fax: 06042 / 1628 FH EUROTRAIN</p>	<p>71720 Oberstenfeld SYSTEM COM 99 Modellbahn-Zentrum-Bottwartal Schulstr. 46 Tel.: 07062 / 9788811 www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de FH/RW</p>
<p>22083 Hamburg MEISES ModellbahnCenter MMC GmbH & Co. KG Beethovenstr. 64 Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390 www.meises-mobacenter.de FH/RW EUROTRAIN</p>		<p>67071 Ludwigshafen-Oggersh. SPIELWAREN WERST Schillerstraße 3 Tel.: 0621 / 682474 Fax: 0621 / 684615 www.werst.de • werst@werst.de FH/RW</p>	<p>73431 Aalen MODELLBAU SCHAUFFELE Wilhelm-Merz-Str. 18 Tel.: 07361/32566 Fax: 07361/36889 www.schauffele-modellbau.de FH/RW/Märklin Shop in Shop</p>

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

99830 Treffurt

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

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®

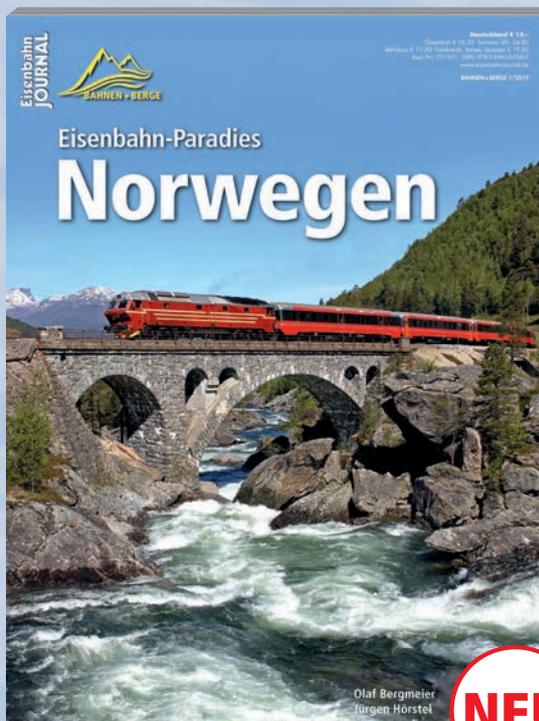
95676 Wiesau

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

NORDISCHES BAHNPARADIES



Die Bahnlinien, die in dieser topaktuellen Sonderausgabe des Fachmagazins Eisenbahn-Journal in Wort und Bild vorgestellt werden, führen durch landschaftlich äußerst attraktive Regionen: Oslo–Bergen (mit einem Scheitelpunkt auf 1237 m über dem Meeresspiegel), Oslo–Stavanger, Oslo–Trondheim (Scheitelpunkt auf 1025 m ü.d.M.), die 729 km lange Nordlandbahn Trondheim–Bodø, die auf 680 m ü.d.M. den Polarkreis quert und erst 1962 fertiggestellt wurde, sowie die bekannte Erzbahn vom Hafen in Narvik ins schwedische Kiruna, die im 42 km langen norwegischen Abschnitt eine Steigung von 17,3 Promille aufweist und auf eine Meereshöhe von 523 m ansteigt. Der mit 55 Promille extrem steilen Flåmbahn ist ein eigenes Kapitel gewidmet, ebenso der Raumabahn. Zahlreiche Farbaufnahmen aus den letzten 30 Jahren, viele davon großformatig wiedergegeben, werden ergänzt durch historische Schwarzweißfotos und informative Texte.

100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, rund 140 Abbildungen

Best.-Nr. 731901 | € 15,-

NEU



www.facebook.de/vgbahn

**Eisenbahn
JOURNAL**

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

Verkäufe Dies + Das

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

www.lok-doc-wevering.de

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

Diverse Fahrkarten und -scheine: DR 1943-1944 Danzig + Umgebung, Schülermonatskarten 1944 Danzig, Köln-Deutz 1967, Trossingen 1945, div. Straßenbahn Danzig-Gotenhafen etc., div. DB Fahrkarten 1974, 1984, Fotos per E-Mail. Tel.: 0228/9319802 (ggf. AB).

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Verkäufe Fleischmann 408605, BR 86 DR, neu, Vitrine € 200,-, Roco 62265, BR 50.50 Oel DR, neu, Vitrine € 220,-. G. Schumann, Tel.: 0151/56139495.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

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

www.modellbau-chocholaty.de

Auflösung Museumssammlung: Verkauf von Werkzeugen, Signal- und Fernmeldeteilen, Dampflokteilen, Arbeitskleidung, Uniformteilen, Eisenbahnliteratur, Vorschriften, Lehr- und Jahrbüchern, Fachzeitschriften, Sonderdrucken, Stellwerksbeschreibungen, Buchfahrplänen, Lehrmitteldias 1941-1968. Übersichtsliste gegen Freiumschlag von Franz Grobe, Strandstrasse 28, 25997 Hörnum.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Fahr.-Tagesstempel, 1x Hann. Hbf., 1x Bad Driburg + 1 Setzkasten, VHS. Zugumlaufschild „Familienbund Paderborn“, „Altenbeken-Lourdes und zurück“. Stahlblech mit Seitengriffen, VHS. G. Kaiser, Warburg, Tel.: 05641/4521.

Verkäufe Trix Express 60 Jahre, 3 Schienengleise, Weichen, Anschlussgleise, kurze Gleisstücke, rollendes Material. Teilweise im Originalkarton. Nachfragen unter 0157/83845800.

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

günstig: www.DAU-MODELL.de

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

www.spur-0.de

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Auflösung einer Modellbahn-Sammlung von privat: Verschiedene Epochen und Hersteller, Fertigmodelle und Bausätze, Spurweiten H0, H0e, H0m: Loks und Triebwagen (nur 2-Leiter), Personen- und Güterwagen, Sonderfahrzeuge und Autos. Alles Neuware, bisher nie gefahren, überwiegend originalverpackt. Angeschafft zwischen 1976 und 1999. Bitte Übersichtsblätter anfordern per E-Mail: schnockgruen@gmx.de.

www.modellbahnen-berlin.de

www.mbs-dd.com

Primex originalverpackte Loks abzugeben: 3018 € 45,- ; 3187 € 65,- ; 2702 € 90,- ; 3193 € 75,- ; 3017 € 85,- ; 3017 Gleichstrom € 85,- ; Bänderolen ungeöffnet; Porto € 7,-. Seltene Gelegenheit! Bitte E-Mail an 123_willhaben@web.de.

www.modellbahnritzer.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

suche und verkaufe:

US - Messinglokomotiven

z.B. UP Big Boy von Tenshodo € 900,-
Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500,-
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,-
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.modelleisenbahn.com

Verkäufe H0-Märklin-Insider-Wagen 1993–2018 (unbenutzt, 26 Stck.) nur komplett, für € 550,- mit Orig. Verp.; E-Mail: hghamburg48@web.de.

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

www.moba-tech.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Märklin: Euro-Express mit BR 146 und 3 Wagen gleichfarbig mit Fanfiguren, einmal gefahren, neu, Gesamtpreis € 300,-, Originalkartons. Tel.: 05136/6114.

www.suchundfind-stuttgart.de

Märklin H0: Verk. fabrikneue Märklin Bibliothek kpl./einzel DA-Loks 3781, NO 37787, NO 39160, NO 39050, NO 37966, NR 2681, NR 37953, NR 37966, NR 3089, NR 3102, NR 3302, NR 33961, NR 3459, NR 2010, NR 37082, NR 37453, NR 37990, NR 29845, NR 2681, NR 26750. Tel.: 09128/9250829.

www.puerner.de

Märklin H0 Loks, Wagen, Zubehör, Elektronik, Literatur zu verkaufen. Telefon 09128/9250829.

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

Verkäufe diverse Modelle von Roco, Lima und Märklin, Gleise PIKO A. Preisliste auf Anfrage. E-Mail: elvis.allert@gmail.com.

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.augsburger-lokschuppen.de

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

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

www.menzels-lokschuppen.de

Verkäufe Trix H0 Doppelstockwagen 3 St. Nr. 24580, alle mit Fahrgästen ausgestattet und zwei Wagen mit Stromspeicher für die Beleuchtung für € 150,-+ Porto. Kocian07621/54542,sgkocian@gmail.com.

www.modelltechnik-ziegler.de

Verkäufe 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

Märklin H0, neu, OVP, 37779 € 629,- / 37069 € 209,- / 37772 € 239,- / 37707 € 229,- / 37582 € 239,- / 37778 € 359,- / 37582 € 229,- / 39550 € 298,- / 39051 € 289,- / 39230 € 239,- / 39053 € 339,- u. 1000 weitere Modelle aus eig. Sammlung. Tel.: 0170/4823030, E-Mail: sammler50@gmx.de.

www.modelltom.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

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

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.carocar.com

www.modellbahn-kepler.de

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 Ruhmannsfeld. Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

Spur N: F2 BR 218 rot Mini TR VT 171 Orig. Verp., F24-achs. ged. Güterwg. weiß Boschwerbung, F2 2x ged. Güterwg. braun-grün, Piko 4-achs. offener, 1x offener beladen mit Reifen, alles € 70,-; nur zusammen oder geschenkt. Holger Vettters, Bäckergasse 11, 99425 Weimar.

Berliner TT Bahnen: Loks E 499 CSD, BR 118 DR, BR 86 DR, je € 30,-, BR 103 V36 € 25,-, Reisezugwagen, Pers.-Wagen und Güterwagen DR + CSD € 8,- bis € 12,-. Alle Loks und Wagen unbespielt, Liste auf Anfrage. Tel.: 02841/42073.

Verkäufe Fahrzeuge sonstige

Auflösung einer Modellbahn-Sammlung von privat: Verschiedene Epochen und Hersteller, Fertigmodelle und Bausätze, Spurweiten H0, H0e, H0m: Loks und Triebwagen (nur 2-Leiter), Personen- und Güterwagen, Sonderfahrzeuge und Autos. Alles Neuware, bisher nie gefahren, überwiegend originalverpackt. Angeschafft zwischen 1976 und 1999. Bitte Übersichtsblätter anfordern per E-Mail: schnockgruen@gmx.de.

Verkäufe SSB Spieth u. Halling H0m Strassenbahn, Modelle, Anlage, Zubehör 1:87, ca. 35 Fahrzeuge, Liste anfordern: Günter Marquardt, Rosenstr. 11, 71364 Winnenden. Tel.: 07195/942293.

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

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481 - 152 (Fr. Englbrecht) • Fax: 08141/53481 - 150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: a.englbrecht@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter www.vgbahn.de herunter.

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

	Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,-
	Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,-
	Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,-

ANZEIGENSCHLUSS EJ 6/2019: 11.04.2019

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- | | | | |
|---|--|---|---|
| <input type="radio"/> Verkäufe Dies + Das | <input type="radio"/> Gesuche Dies + Das | <input type="radio"/> Sonstiges | <input type="radio"/> Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,- pro Zeile + MwSt |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2 | <input type="radio"/> Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2 | <input type="radio"/> Urlaub, Reisen, Touristik | <input type="radio"/> 1 x veröffentlichten |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m | <input type="radio"/> Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m | <input type="radio"/> Börsen, Auktionen, Märkte | <input type="radio"/> 2 x veröffentlichten |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z | <input type="radio"/> Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z | Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt) | <input type="radio"/> 3 x veröffentlichten |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fahrzeuge sonst. | <input type="radio"/> Gesuche Fahrzeuge sonst. | <input type="radio"/> Fettdruck pro Zeile + € 1,- | <input type="radio"/> 4 x veröffentlichten |
| <input type="radio"/> Verkäufe Zubehör alle Baugrößen | <input type="radio"/> Gesuche Zubehör alle Baugrößen | <input type="radio"/> Farbdruck rot pro Zeile + € 1,- | <input type="radio"/> 5 x veröffentlichten |
| <input type="radio"/> Verkäufe Literatur, Video, DVD | <input type="radio"/> Gesuche Literatur, Video, DVD | <input type="radio"/> Grauer Fond pro Zeile + € 1,- | <input type="radio"/> x veröffentlichten |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fotos + Bilder | <input type="radio"/> Gesuche Fotos + Bilder | | |

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____

Abbuchung (nur Inland):

Keine
Briefmarken
senden!

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

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

Betrag liegt bar bei

Verkaufe diverse Güterwagen der Firma Bachmann/Spectrum Spur On30. Tel.: 0341/4116530, Fax 0341/86268587.

Billar Bahn Dampflok elektr. Diesellok Feder neu, Kran mit 4 Ach., Kran mit Gleis, 2 Personenwagen, Kesselwagen, Shell-Rungenwagen, Kipplore, Lore blau, 13 Gleise, 3 St. Schrankenbäume. Alles € 160,-. Tel.: 05321/25755 (ab 18 Uhr).

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

modellbauvoth

Ringlokschuppen für LGB (POLA-Bausatz!), 8-ständig mit elektrischer Drehscheibe, unbenutzt, neu im OK, Neupreis war über € 1.000,-, für € 500,- von privat abzugeben (zusammen 8 Kartons). Tel.: 07131/22261.

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahn-kepler.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1

www.hack-bruecken.de

Verkäufe Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de

Gebe Spur 0 Magazine von Ausgabe 1 bis 35 als Bücher gebunden in 3 Exemplaren für VB € 220,- ab. Tel.: 0151/51441733.

www.modellbahn-kepler.de

Märklin-Freunde sind informiert!

KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Modelleisenbahner ab 3/1974bis 12/2004 u. 2010 für € 10,- pro Jahrgang plus Versand bzw. Abholung gibt ab: T. Scholz, Tel. 037601/58887, E-Mail: thea.scholz@gmx.de.

Gesuche Dies + Das

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: annedetleferth@aol.com.

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.

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

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

Suche Lokschilder, Fabrikschilder, Gattungsschilder, Heimatschilder, Innenschilder sowie Betriebsbücher. Gerne auch ganze Sammlungen. Kontakt: Tel. 0178/8070007.

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

Verkauf oder Tausch: NALS 106 494 (BW Dresden). Suche org. Lokschild BR 23 bzw. 35 u. 65 der DR und BR 50 (3619, 3647, 3671, 3699, 3704) und BR 52 (8033, 8054, 8166) der DR oder ähnliche NALS DR und 105975 DR. Tel.: 036622/71666.

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.

www.vgbahn.de

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

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.

Suchen Spur 1 Lokomotiven und Wagen von KM1, KISS und Dingler. Gerne auch ganze Sammlungen. Zahlen Höchstpreise, holen selbst ab und bezahlen bei Abholung. Freundliche, seriöse und diskrete Abwicklung. Tel.: 05641/7779393 – beesmodellbahn.de.

Suche in Spur G (1:20.3): ACCU-CRAFT RGS Galloping Goose in der Ausführung No. 2–4 oder 7 im neuwertigen bzw. gut erhaltenen Zustand. Angebote mit Preisvorstellung an Tel.: 0160/93901111 oder E-Mail: jakobsv@web.de.

LGB Sammlung oder Anlage sowie Echtampf-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.

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

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

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

Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

Suche Teile/Bausätze von Merker + Fischer; Steuerungen: BR 76: 06168/06169; BR 96: 04468/04469; Bausätze: ET 85: 211; Te 2/3: 202; Decals: BR 76: 12081; BR 96: 12057; BR 05: 12055; Te 2/3: 12005. e-mail: yannick.kimmes@gmail.com.

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.

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

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

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

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

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

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

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.eu.

www.vgbahn.de

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

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

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 Literatur, Video, DVD

Suche „Bahnen im Mühlviertel“ Band 38, Peter Pospischil Verlag Wien II, guter Zustand, gegen Gebot. Tel.: Deutschland (0)6241/25481 abends!

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

ÖPNV-Fotograf sucht Partner/in aus dem deutschsprachigen Süden. Der Fototausch sollte Bus + Bahn beinhalten. Biete den gesamtdeutschen Raum und Osteuropa an. Bitte Kontakt an Ulrich Benk, Bornstr. 76, 44145 Dortmund.

www.modellbahnen-berlin.de

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

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

Biete H0 BS Westmodel T181001 3-Ltr. in ungeöffneter OVP, LIL DRG BR 53.71 in OVP. Suche H0 BR 62 DR LIL, 2 Tender 4T30 BR 52 Gütz. Für BR 01.5 Roco, BR 42 LIL 3 OVP kpl. H.Obst, M.-Niemöller-Str. 9, 02730 Ebersbach.

www.puerner.de

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.

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

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

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.

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 Frühstück ab 3 Tage € 50,-/Nacht, 55413 Rheindiebach/Bacharach. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

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

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUTI“ für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ab € 38,-/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Börsen, Auktionen, Märkte

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

24.03.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–15 Uhr, 24941 Flensburg, Jaguar-House Nehr Korn, Liebigstr. 1. Info-Tel.: 0461/20619.

30.03.: 78. Naumburger Modellbahntauschmarkt von 8–13 Uhr, Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfeller Strasse. Info: NMC 1963 e.V., Klaus Wunschick, Tel./Fax 03445/201826, E-Mail: kwunschick@arcor.de.

www.bv-messen.de

www.modellbahnboerse-berlin.de
31.03.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. 13.04.: 08056 Zwickau, Stadthalle. 28.04.: 01069 Dresden, Alte Mensa. Jeweils von 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

MINI-MARKT Börsen

31.03.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 11–16 Uhr, 26603 Aurich, Citroen-Autohaus Immoor GmbH, Wallster Weg 4. Info-Tel.: 04941/80983.

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

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

06.04.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

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

20.04.: Modellbahnbörse, 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 •

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

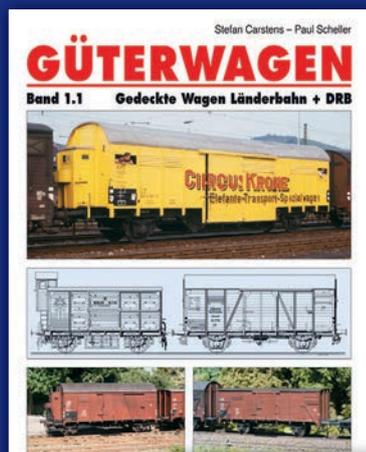
28.04.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeuggbörse, 12–15 Uhr, 21423 Winsen/Luhe, Autohaus Wolperding, Schloßring 48. Info-Tel.: 040/6482273.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

11./12.05.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr, 16792 Zehdenik, Ziegeleipark Mildenberg, Ziegelei 10. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

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

Güterwagen-Klassiker in Neuausgabe Das Warten hat ein Ende



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

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

Best.-Nr. 15088144 | 45,-



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

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

Best.-Nr. 15088145 | 40,-

Erscheint im Frühjahr 2019



www.facebook.de/vgbahn



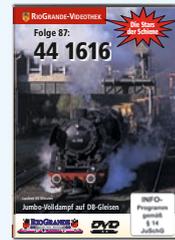
Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81-0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de



Die neuen Stars der Schiene

Über Jahrzehnte hinweg war die legendäre Baureihe 01 der Inbegriff für die schwere Schnellzugdampflokomotive schlechthin und eine der erfolgreichsten Dampflokbaureihen in Deutschland. 241 Exemplare dieser über 2000 PS starken Pazifik-Schnellzugloks wurden ab 1925 von AEG, Borsig, Henschel, Hohenzollern, Krupp und BMAG an die Deutsche Reichsbahn- Gesellschaft geliefert. Ab dem Jahr 1957 wurden 50 DB-01 modernisiert. Sie bekamen unter anderem geschweißte Hochleistungskessel, was das äußere Erscheinungsbild grundlegend änderte. Nach über 40 Jahren brennt in 01 180 wieder das Feuer. Grund genug, dem bewegten Lokomotivleben dieses betriebsfähigen Einzelstücks einen Film zu widmen. Einmalige historische Aufnahmen, Zeitzeugen und Blicke hinter die Kulissen runden dieses rund 70 minütige Porträt ab.

Laufzeit 69 Minuten
Best.-Nr. 6391 • € 16,95



Best.-Nr. 6387 • € 16,95



Best.-Nr. 6388 • € 16,95



Best.-Nr. 6389 • € 16,95



Best.-Nr. 6390 • € 16,95

MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

Aus dem Inhalt:

- Werkstatt:
Airbrush-Seminar
- Loktest:
BLS-Re 4/4 185

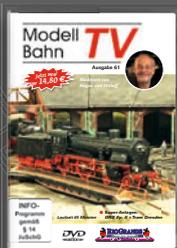
- Anlagen:
Fünf tolle Modellbahnen
- Neuheitenparade:
Qualmende Ludmilla und Co.

Best.-Nr. 7563 • 14,80 €

WEITERE FASZINIERENDE MOBATV-AUSGABEN



Best.-Nr. 7562
 € 14,80



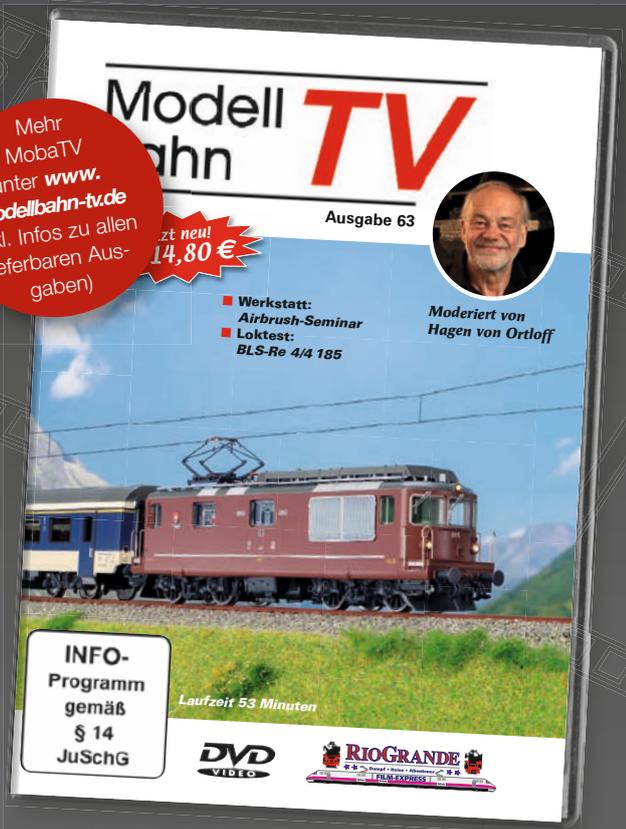
Best.-Nr. 7561
 € 14,80



Best.-Nr. 7560
 € 14,80



Best.-Nr. 7709
 € 14,80



VORSCHAU MAI **Mit DVD!**



**VORBILD
E 10**
Herrscherin im Schnellzugdienst
Der GmP
Typisch für Nebenbahnen
Phänomen Waldstraße
Ein Diskurs

MODELL
Start zum 13. Modellbau-Wettbewerb
Dampf und Diesel in „Speicherburg“
Gemeinsam mit Zimo
Sound für den Schienenzepp
Emmanuel Nouaillier
Wenn Farbe blättert

EJ 5/19 erscheint am 17. April 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, Hans-Dieter Jahr,
Peter Pfister, Klaus Eckert, Michael Mann,
Pierre Lherbon, Andreas Stirl, Rico Keller, Manfred Grünig,
Gerhard Peter, Dr. Franz Rittig, Horst Meier
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 Wilgermeir (-153)
Anzeigensatz und Anzeigenlayout
Astrid Englbrecht
Vertrieb und Auftragsannahme
Petra Schwarzenfelder, Angelika Höfer,
Daniela Schätzle, Martina Widmann
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

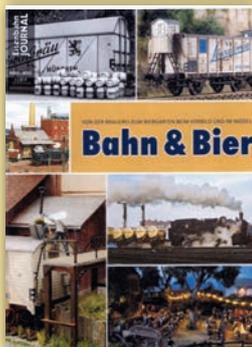
Marketing
Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)
Außendienst, Messen
Christoph Kirchner, Ulrich Paul
Vertrieb Pressegrosso und Bahnhofsbuchhandel
MZV GmbH & Co. KG,
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,
Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113
Abo - Service
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





www.donnerbuechse.com
info@donnerbuechse.com

- ➔ **Neuware in: Z • N • TT • 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

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 *

