

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

Eisenbahn
JOURNAL

Juni
2019

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Anlagenporträt
Karl Gebeles schlankes Idyll

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



18 DR-DAMPF-ENDE AUF REGELSPUR



32 MOSEL-BRÜCKEN-QUARTETT



40 88 KILOMETER DURCH DEN ODENWALD



58 KARL GEBELES SCHLANKES IDYLL



90 OPAS FEUERSTUHL IN H0

70 DIORAMENKÖNIG II/FOLGE 11: MIT DIESEL- UND MUSKELKRAFT



6-2019

VORBILD

4 Bild des Monats

Schuppen-„Gesichter“

12 Hans-Dieter Jahr | Aus meinem Archiv

Erinnerungen an Hermann Gerdes

18 DR-Dampf-Ende auf Regelspur

Letzte Blüte und kein echter Abschied

30 Momente

Verschlaufpause in Falls

32 Eisenbahn an der Mosel

Brücken-Quartett

40 Nebenhauptbahnen | Folge 3

88 Kilometer durch den Odenwald

47 Galerie

Bilder von Frank Bachmann

MODELL

58 Anlagenporträt

Karl Gebeles schlankes Idyll

70 Dioramenkönig II | Folge 11

Mit Diesel- und Muskelkraft

76 Beladungs-Tipps: Betonteile

Festgeklemt

82 Anlagengestaltung

Pflasterstraßen-Prägeroller von RailNScale

86 Landschaftsbau

Tunnel fürs Wasser

90 Zubehör

Opas Feuerstuhl in H0

92 Fertigmodell: „Grusel-Friedhof“

Schöner ruhen

RUBRIKEN

6 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Roco Line-Gewinnspiel

100 Fachhändler

102 Mini-Markt & Börse

106 Vorschau und Impressum

TITEL: Karl Gebeles schlankes Idyll schafft Eindruck von weiter Landschaft bei nur knapp einem halben Meter Anlagentiefe – ab Seite 58!

FOTO: KARL GEBELE

Schuppen-„Gesichter“

Seit 1912 gibt es das nahe Basel gelegene Werk Haltingen. An einem Frühjahrs- tag 1996 konnten hier die Lokomotiven 218 397 und 481 noch in den Bundesbahnfarben Ozeanblau-Beige vor der Schiebebühne in der Querhalle angetroffen werden. Haltinger 218 hoben sich zum Teil von anderen ihrer Baureihe durch Anbauschneepflüge mit gelber Warnmarkierung oder Frontfenstern mit Metalleinfassungen, wie hier bei der 481, ab.

FOTO: ANDREAS LINDNER







FOTO: UWE MIETHE

Der „Luxon“ hinter 111 222 am 26. März 2019 bei Klais auf der Strecke Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald.

Salonwagen „Luxon“ von Railadventure

Der Luxus kommt zurück auf die Schienen: Frisch renoviert präsentierte Railadventure im März 2019 seinen ehemaligen Rheingold-Panoramawagen unter dem Markennamen „Luxon.“ Ab Mai 2019 steht das gediegene Fahrzeug für Sonderfahrten und andere exklusive Events zur Verfügung. Der 1962 gebaute Aussichtswagen ist seit 2010 im Besitz des Münchner Unternehmens. In den vergangenen acht Jahren durchlief der Wagen einer kompletten Rekonstruktion, die in weiten Teilen einem Neubau glich. Gut 100 000 Arbeitsstunden investierte man in den Umbau des Wagens, das Ergebnis kann sich sehen lassen: Neben der gediegen eingerichteten Aussichtskanzel verfügt der Wagen nun über einen gemütlichen Lounge-Bereich, eine elegante Bar, geschlechtergetrennte Toiletten so-

wie eine vollausgestattete Küche. Die Bewirtschaftung übernimmt die Münchner Privathotel-Kette Geisel, für das kulinarische Angebot ist der Sternekoch Tohru Nakamura, Küchenchef des Münchner Restaurants Werneckhof, verantwortlich.

Künftig können bis zu 20 Fahrgäste die Annehmlichkeiten des „Luxon“ genießen. Das Oberdeck ist standardmäßig als Restaurant bestuhlt, lässt sich aber binnen einer Viertelstunde zum Konferenzraum umfunktionieren. Wer längere Fahrten plant, kann den Wagen auf Wunsch auch mit bis zu elf Schlaf- und Liegesesseln ausrüsten lassen. Für romantische Stunden ist sogar ein „Candlelight-Dinner“-Arrangement für zwei Personen buchbar. Mehr Informationen gibt es unter: <https://luxon-rail-ad.ventures/>.



FOTO: HILKE OPELT

Feinschmecker kommen im „Luxon“ auf ihre Kosten.



FOTO: EISENBAHN-JOURNAL

Tohru Nakamura und Railadventure-Chef Alex Dworaczek.



187 327 der HGB in Bad Hersfeld.



Goldig: TX Logistik-185 538 in Mainaschaff.

187 für die HGB

Die bislang vor allem im Rangier- und Bauzugdienst tätige Hessische Güterbahn (HGB) expandiert nun auch im Schienengüterverkehr. Am 2. April 2019 konnte die HGB ihre neue 187 327 in Empfang nehmen, hier auf der Überführungsfahrt im Bahnhof Bad Hersfeld. Im Hintergrund ist das ehemalige Stellwerk Hef zu sehen.

TXL-Goldstück

Ganz in Gold und mit passender seitlicher Beschriftung („Pure Gold“) präsentiert sich 185 538 der TX Logistik nach Abschluss ihrer Reparaturarbeiten, die nach einer Flankenfahrt im Oktober 2017 nötig geworden waren. Am 2. April 2019 passierte die Lok Mainaschaff mit einem Klv-Zug in Richtung Fulda.

VT 27 der Tegernseebahn präsentiert

Anlässlich des deutschlandweiten „Bahntag“ am 6. April 2019 präsentierte die Tegernseebahn (TAG) erstmals ihren fertig aufgearbeiteten VT 27 bei zwei Pendelfahrten zwischen Schäftlach und Tegernsee. Der Triebwagen wurde 1938 in Dessau für die Litauische Staatsbahn gebaut, nach Kriegsende war er als VT 13 für die Regentalbahn im Bayerwald im Einsatz. Nach einem kurzen Intermezzo im Ruhrgebiet bei der Dortmunder Eisenbahn wurde er 2016 von der TAG erworben. Fortan soll das muster-gültig aufgearbeitete Fahrzeug für Sonderfahrten zur Verfügung stehen. Für die Tegernseebahn ist die Indienststellung des Fahrzeugs zugleich ein Schritt in der Entwicklung vom reinen Infrastrukturbetreiber (EIU) zum Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Seit die TAG alle Verkehrsleistungen auf ihren Strecken 1998 an die Bayerische Oberlandbahn (BOB) verlor, war sie nur noch als Infrastrukturbetreiber für die seither von der BOB befahrene Strecke Schäftlach – Tegernsee verantwortlich.



VT 27 der TAG pendelte am 6. April 2019 zwischen Schäftlach und Tegernsee.



FOTO: MARTIN MORKOWSKY

155 196 am 12. April 2019 auf der Kölner Südbrücke.



FOTO: JÜRGEN METZLER

182 005 am 5. April 2019 in Berlin-Friedrichstraße.

Ciao, Pendelino!

Nach mehrjähriger Abstellzeit überführte die DB im April 2019 ihre verbliebenen Triebzüge der Baureihe 610 zur Verschrottung. Die letzten Fahrzeuge traten am Karfreitag und Ostersonntag 2019 ihre Reise vom DB Stillstandsmanagement in Hamm zur Firma Steil in Trier-Ehrang an. Bereits am 12. April 2019 brachte 155 196 der MEG 610 002, 013, 020 und 005 nach Ehrang.

Fontane-Lok

Anlässlich des 200. Geburtstags des Schriftstellers Theodor Fontane widmet DB Regio dem berühmten Brandenburger eine farbenfrohe Werbelok. 182 005 soll künftig bei ihren Fahrten durch den Nordosten der Republik auf die geplanten Veranstaltungen zum Fontanejahr hinweisen und darüber hinaus auch als Werbeträger der Fontanestadt Neuruppin fungieren.

Probleme mit dem „IC 2“

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurde die IC-Linie 61 Karlsruhe Hbf – Nürnberg Hbf auf neue IC2-Garnituren mit Loks der Baureihe 147 umgestellt. Immer wieder kommt es nun zu Verspätungen und Zugausfällen. Am 2. April 2019 überführte DB Fernverkehr-218 812 gleich zwei defekte IC2-Garnituren von Stuttgart nach Nürnberg Hbf. In der Mitte des Zuges hingen Kopf an Kopf 147 565 und 147 562.



FOTO: MAIK KOPKE

Am 2. April 2019 erwartet 218 812 mit zwei defekten IC 2 am Haken in Fichtenberg die Kreuzung mit dem Nahverkehr.



120 120 führte am 7. April 2019 einen ICE-Ersatzzug nach Bremen; das Bild entstand bei Verden (Aller).

Umleiter in Hannover

Eine Streckensperrung wegen Brückenbauarbeiten verursachte zwischen dem 6. und 15. April 2019 Umleitungen im Eisenbahnverkehr im Großraum Hannover. Die meisten Regional- und Fernzüge wurden zunächst auf die Güterumgebungsbahn und dann von Norden her in den Hannoveraner Hauptbahnhof geleitet. Betroffen von den Arbeiten war unter anderem die Metronom-Linie RE 2 von Hannover nach Göttingen. Bedingt durch die längeren Fahrzeiten benötigte man für die

Metronom-Umläufe eine zusätzliche Zuggarnitur. So liefen mehrere Alstom Coradia Continentale der Partnerfirma „enno“ in den Umläufen der Linie RE 2 mit. Auch im Fernverkehr der DB AG zwischen Bremen und Hannover kam es zu Änderungen. Statt der üblichen ICE-Züge fuhren zwischen Bremen Hbf und Hannover-Messe/Laatzen (ohne Halt in Hannover Hbf) Ersatzzüge bestehend aus Lokomotiven der Baureihen 120 und 101 in Sandwich-Traktion sowie fünf IC-Wagen.



Die beiden „enno“-Triebzüge 440 124 und 106 halfen in den ersten Aprilwochen im Metronom-Verkehr aus, hier am 6. April 2019 bei Einbeck-Salzerhelden.

– ANZEIGE –

*Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.*

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

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

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

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Wir verbinden Bayern.

Juni 1959: Die zwischen Hamburg und Lübeck verkehrenden und mit V 200.0 bespannten Eilzüge werden jetzt mit bis zu 120 km/h im Wendezugbetrieb gefahren + + + In Saarbrücken Hbf wird ein neues Gleisbildstellwerk in Betrieb genommen + + + Zur Komfortsteigerung im Nahverkehr werden 26,4 Meter lange Großraumwagen in Leichtbauweise in Dienst gestellt. Die mit Nirostablechen verkleideten und daher als „Silberlinge“ bekanntgewordenen Wagen haben zum raschen Fahrgastwechsel Drehfaltdoppeltüren mit einer zentral gesteuerten Schließeinrichtung + + + In Münster (Westf) wird eine neue Bundesbahnschule ihrer Bestimmung übergeben



Juni 1959: Die DB stellt die ersten „Silberlinge“ in Dienst.

Juni 1969: Mit Beginn des Sommerfahrplans streicht die DB den Begriff „Personenzug“ aus ihrem Sprachschatz, weil er zu oft mit dem „Bummelzug“ assoziiert wird. Die nun bereits bis zu 120 km/h schnellen Regionalzüge erhalten stattdessen je nach Reisegeschwindigkeit die Bezeichnungen „Nahschnellverkehrszug“ oder „Nahverkehrszug“ + + + Gegen die Erhöhung der Fahrpreise im Nahverkehr finden Demonstrationen in Hannover, Heidelberg und Saarbrücken statt, die Tarifierhöhungen werden rückgängig gemacht + + + Der internationale Eisenbahnverband (UIC) legt fest, dass ab 1.1.1970 alle Güterwagen im internationalen Verkehr für eine Geschwindigkeit von bis zu 80 km/h geeignet sein müssen; Voraussetzung hierfür sei die vollständige Umrüstung auf Rollenachslager statt teilweise noch vorhandener Gleitachslager.

Juni 1979: Mit 218 499-2 wird die (vor-) letzte dieselhydraulische Lokomotive an die DB ausgeliefert und die DB sieht ihr Verdieselungsprogramm als abgeschlossen an. In den vergangenen 30 Jahren sind insgesamt 3200 dieselhydraulische Lokomotiven

durch die DB beschafft worden + + + Bundespräsident Walter Scheel eröffnet in Hamburg die Internationale Verkehrsausstellung + + + Während der Pfingstfeiertage pendelt ein so genannter „Weißblau-Express“ zwischen Ingolstadt und Raubling als Autoreisezug, um die Münchner Autobahnen zu entlasten + + + Nach den beendeten Einsätzen im IC-Verkehr wird der ET 403 in den folgenden drei Jahren ausschließlich im Sonderreiseverkehr eingesetzt

Juni 1989: Die DB legt das äußere Erscheinungsbild der zukünftigen ICE-Züge fest + + + Anlässlich des weltweiten „Tages der Umwelt“ am 5. des Monats bietet die DB an einem Wochenende ein „Umwelt-Ticket“ an und lockt damit 100.000 zusätzliche Reisende in ihre Züge + + + Bundesverkehrsminister Zimmermann kündigt einen verstärkten Ausbau der Autobahnen auf sechs Fahrspuren an und spricht sich weiterhin gegen ein dortiges Tempolimit aus + + + Die Bahnfeuerwehr des DB-Ausbesserungswerks Neumünster besteht 125 Jahre und ist damit die älteste „freiwillige“ Feuerwehr bei der DB + + + Am 16. des Monats stirbt in Bad Pyrmont Willy Otto Zielke, Regisseur des 1934 produzierten Reichsbahn-Films „Das Stahltier“. Nach Verbot und Kürzung wird der Film zwanzig Jahre später erstmals öffentlich uraufgeführt

Juni 1999: Die Firma Adtranz liefert die letzte von 145 Drehstromlokomotiven der

Baureihe 101 an die DB ab; alle Maschinen sind im Werk Hamburg-Eidelstedt stationiert + + + Die erste Zugeinheit des Metropolitan für hochwertigen Reise-Direktverkehr der „Metropolitan Express Train GmbH“ ausschließlich zwischen Köln und Hamburg wird ausgeliefert + + + Auf der Strecke Helmstedt – Schöppenstedt – Braunschweig („Südembahn“) verkehren zu DB Cargo gehörende Dieselloks der Baureihe 212 kurzzeitig vor Reisezügen



Juni 1989: Die DB legt das äußere Erscheinungsbild ihres neuen Flaggschiffs „ICE“ fest.

Juni 2009: Das Eisenbahn-Bundesamt stellt an den Radscheiben der Berliner S-Bahn-Baureihen 481/482 ernste Sicherheitsmängel fest. Ursachen sind Wartungsmängel, die auf die strikte Einsparungspolitik der Muttergesellschaft DB AG zurückzuführen sind + + + 213 333 (ex Steilstreckenlokomotive der Bundesbahn) der nunmehrigen „Deutsche Bahn Gleisbau GmbH“ erhält im Betriebswerk der Arriva Werke Nord GmbH in Neustrelitz die erfolgreiche Abnahme nach einer Hauptuntersuchung + + + Der ICE 3M (Mehrsystem-Variante) wird auch in Belgien eingesetzt



Juni 1999: Die DB AG nimmt die letzte von insgesamt 145 Lokomotiven der Baureihe 101 in Empfang.

DAMPF-PARADIES AM BROCKEN

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



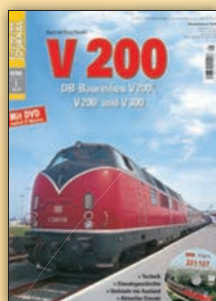
E 44
Best.-Nr. 701602



DB und DR
Best.-Nr. 701701



Baureihe 218
Best.-Nr. 701702



V 200
Best.-Nr. 701801



Baureihe 01
Best.-Nr. 701802

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



NEU

Brockenbahn, Harzquerbahn und Selketalbahn bilden Deutschlands längstes Schmalspur-Streckennetz. Das neue EJ-Extra porträtiert die drei Bahnen und ihre Triebfahrzeuge, die sehr unterschiedlichen Dampflokbauarten stehen dabei im Mittelpunkt. Auch über den Winterdienst mit Schneepflügen und Schneeschleudern und den einst umfangreichen Güterverkehr wird berichtet. Behandelt wird zudem die ebenfalls meterspurige Südharz-Eisenbahn Walkenried-Braunlage mit Abzweig nach Tanne, die bereits 1963 ihren Betrieb einstellte. Separate Kapitel informieren über die fünf Regelspurstrecken, die früher in den Harz hineinführten: die legendäre Rübelandbahn, die „Wipperliese“ und die drei teils längst stillgelegten Bahnlinien nach Altenau, St. Andreasberg und Stolberg.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD

Best.-Nr. 701901 | € 15,-



www.facebook.de/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Eisenbahn
JOURNAL**

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



HANS-DIETER JAHR | AUS MEINEM FOTO-ARCHIV

Bilder von Hermann Gerdes

Im Mai wäre er 90 Jahre alt geworden. Leider ist der leidenschaftliche und begnadete Hobbyfotograf vor einem Jahr verstorben. Anlässe genug, eine kleine Auswahl seiner schönsten Aufnahmen zu zeigen



38 3553 mit P 2257 nach Bestwig
in Hagen, Blockstelle Schwerter Straße
(10. Februar 1962).

30 der Ruhr-Sieg-Strecke, auf der schon im Krieg und auch danach „der Teufel los war“. Auch, dass er bei vielen Gelegenheiten fotografiert hat, aber sein Sohn sich so gar nicht für Eisenbahnen interessiert und er deshalb befürchtet, dass all diese Aufnahmen nach seinem Tod im Müllcontainer verschwinden werden.

Spätestens nach diesem Telefonat war er überzeugt, jemanden gefunden zu haben, der seine Sammlung in Ehren halten würde, und so besuchte er mich in meinem Haus. Den Weg von Altena zu mir nach Völklingen legte er mit seinem 350er-Mercedes in zwei Tagen zurück. Er nutzte die schönen Flusstäler von Lahn, Mosel und Saar für eine regelrechte Bummelfahrt und übernachtete in einem kleinen Weinörtchen an der Mosel. Wie vorgesehen blieb er das ganze Wochenende bei mir, und er hatte richtig viel zu erzählen. Zunächst einmal, dass er seine inzwischen viel zu große Villa in Altena gegen ein großes Appartement in einer Anlage für betreutes Wohnen in Bad Sassendorf austauschen werde. Die Kinder waren aus dem Haus und nun brauchte man so viel Platz nicht mehr. Andererseits musste und wollte er sich von vielen Eisenbahndingen trennen, und so hatte er seinen Kofferraum mit eben den Bildern, aber auch vielen Büchern und persönlichen Aufzeichnungen voll geladen; und das alles wollte er mir persönlich übergeben.

Es war ein tolles Wochenende, dem noch weitere folgten, und Hermann hatte richtig viel zu erzählen. So haben wir auch festgestellt, dass wir einige Gemeinsamkeiten haben. So hatte er wie ich Betriebswirtschaft studiert, war viel bei Kunden deutschlandweit unterwegs und wir hatten beide einen Stern auf der Fernsteuerung unserer Autos. Ganz zu schweigen von unserer Liebe zum guten Essen und zur alten oder sogar uralten Eisenbahn. Deshalb hatte Hermann als selbstständiger Stahlhändler auf seinen Touren immer mindestens eine, oft zwei Kameras dabei, und so entstanden ab 1949 zunächst Schwarzweiß-Negative, ab Ende der fünfziger Jahre dann auch Farbdias, insgesamt etwa 1250 Aufnahmen, die heute ganz sicher zu den Glanzpunkten meines Archivs zählen. Es ist heute unfass-

Vor ungefähr zehn Jahren habe ich Hermann Gerdes kennengelernt. Er hatte auf meine Anzeige im Eisenbahn-Journal reagiert, mit der ich nach alten Eisenbahn-Dias und -Negativen gesucht habe. Also rief er mich an und wir sprachen sicherlich eine gute Stunde lang miteinander. Er erzählte mir, dass er 79 Jahre alt ist und sich von Kindesbeinen an für die Eisenbahn interessiert hat. Kein Wunder, wohnte er doch in Altena, ganz in der Nähe zur Bahn, genauer am Kilometer



03 1014 mit Schnellzug bei der Abfahrt aus Hagen (10. Februar 1962).

bar, was damals noch alles auf Schienen zu beobachten war, wenn man die Lokfriedhöfe und Schrottglise in den Bw mit dazu rechnet. Ich lade Sie, liebe Leser zu einer kleinen Reise ins Reich der Fotos von Hermann Gerdes ein, denn er hatte mir damals aufgetragen, seine Dias und Negative nicht in der Schublade verschwinden zu lassen, sondern sie einem breiten Interessentenkreis zugänglich zu machen. Deshalb war er auch froh, dass ich bereits einige seiner Fotos in meinem Buch „Deutschlandreise“ gezeigt hatte, und er war über „sein“ Exemplar sehr erfreut...

WIE OFT HABE ICH ALS KIND auf Brücken über die Bahn gestanden und in solchen Dampfwolken gebadet. Man konnte dem Geräusch der Lok lauschen, dem vorbeifahrenden Zug zusehen und das eigentümliche Gemisch aus Dampf und Öl und Kohle Rauch tief in sich aufnehmen und so sowohl riechen als auch schmecken. So sprach die Dampflokomotive alle Sinne an und brannte sich unauslöschlich ins Gedächtnis ein. Nur der Tastsinn musste mit dem eisernen Geländer vorliebnehmen...

Haben wir gerade die 03 1014 am 10. Februar 1962 mit ihrem Schnellzug aus Hagen abfahren sehen, so kommt uns wenige Minuten später an der Blockstelle Schwerter Straße die 38 3553 vom Bw

Bestwig entgegen. Was für einen schönen Zug sie da am Haken hat: gleich zwei Postwagen ganz unterschiedlicher Bauart und dahinter eine Donnerbüchse. Aufgrund der Tageszeit dürfte es sich um den P 2257 nach Bestwig gehandelt haben, der gerade aus Hagen abgefahren ist.

Genau an dieser Stelle hat einst auch Carl Bellingrodt fotografiert. Beide, er und Hermann Gerdes, hatten es bis an diese schöne Fotostelle gleich weit.

IN ULM HAT HERMANN GERDES am 3. Januar 1962 auch zwei Aufnahmen angefertigt. Einerseits die rangierende 39 153 mit der 64 132 vor ihrem altertümlichen Packwagen. Und andererseits die im Arbeitszug eingesetzte 38 2789. Hermann war von diesem erhöhten Blick auf die Loks genauso fasziniert, wie ich es noch heute bin. Irgendwie hat das etwas Modellbahnhaftes an sich. Die drei Loks wurden zwischen 1964 und 1966 ausgemustert, aber zum Glück blieben von allen drei Typen einige Exemplare museal oder betriebsfähig erhalten, und so könnte man diese Szene heute noch nachstellen. Leider gilt das nicht für die wunderschöne Prinzessin 03.10.

BLEIBEN WIR NOCH IM SÜDEN der Republik und werfen einen Blick auf das Bw Würzburg, das vielen Freunden der alten

Ulm, 3. Januar 1962: Unten links die rangierende 39 153 mit der 64 132 vor ihrem altertümlichen Packwagen und unten rechts die im Arbeitszug eingesetzte 38 2789.



Eisenbahn als magischer Anziehungspunkt galt, denn hier liefen bis 1984 die edlen Renner der Baureihe E 18, und es entstanden tausende von Fotos genau dort. Aber fast nie aus dieser Perspektive und mit solchen Loks. Wir sehen von rechts die 44 131 (vermutlich Bw Minden), die 01 1099 vom Bw Bebra und die Ulmer 03 047.

EINES MEINER SCHÖNSTEN S 3/6-FOTOS entstand in Lindau und zeigt die 18 616 am 31. August 1961. Die Lok war nach ihrer Ausrüstung mit dem Neubaukessel Krauss-Maffei 18174 die längste Zeit dort auch stationiert. Fast exakt neun Jahre nach ihrem Umbau hat man die Lok schon wieder abgestellt (z-gestellt am 2. März 1964, ausgemustert am 1. Juli). Die Dieselfraktion hatte sie auf ihrer Stammstrecke nach Kempfen abgeloöst.

HERMANN GERDES WAR EIN FAN des melodischen Drillingstakts, und so waren die 01.10, die 03.10, 39er und 44er aus seiner näheren und weiteren Umgebung nicht nur ein akustischer Ohrenschmaus. Anlässlich eines seiner Besuche bei mir hatte er einmal behauptet, alle in Altenhundem stationierten 44er aufzählen zu können. Ich hab es überprüft: Er konnte es wirklich! Die Aufnahme der 39 146 vom 10. Februar 1962 bei der Ausfahrt aus Limburg/Lahn hatte ich in meinem Buch „Deutschlandreise“ zwar schon einmal gezeigt, das Bild ist aber eine zweite Veröffentlichung wert.

MANCH EIN PURISTISCHER FOTOGRAF heutiger Zeiten wird sicher einiges an Hermanns Bildern zu bemäkeln haben: „Eine 03.10 mit angeschnittenem Tender, eine P 10 mit Führerhaus und Tender im Dunkel, das geht gar nicht...“ – Ganz im Gegenteil: Das geht, und wie das geht, denn Hermanns Bilder haben so viel Flair, dass heutige Fotografen gar nicht mithalten können. Was nützt mir ein perfekt komponiertes Porträt einer gesichtslosen E-Lok in einer sterilen Eisenbahnlandschaft? Die kann ich mir im Internet zu Hunderten ansehen, tue es aber nicht, denn es fehlt das ganze Drumherum der alten Eisenbahnlandschaft. Spazieren Sie mal, so wie ich es liebe, durch solche alte Fotos. Sie werden tausend sehenswerte Kleinigkeiten entdecken, liebe/r Leser/in, die es auf heutigen Bildern nicht mehr zu entdecken gibt.

Hermann Gerdes und ich blieben ständig in Verbindung und haben uns gegenseitig sehr geschätzt, ich ihn als väterlichen Freund, denn er war ja nur ein Jahr und drei Wochen vor meinem eigenen Vater geboren. Er mich, weil ich ja auch Diplom-Ingenieur bin und ihm viel über die Funktionalität der von ihm besonders

geliebten Dampfloks anschaulich erläutern konnte.

WEIL EINER DER GRÜNDE für diesen Beitrag ja auch leider – wie eingangs erwähnt – der erste Todestag von Hermann Gerdes ist, darf eine Aufnahme hier letztlich nicht fehlen: Fast genau 56 Jahre nach der Aufnahme der 01 1100, die am 23. März 1962 vor der Einfahrt nach Gießen gestellt wurde, hat auch ihm vergangenes Jahr das Leben „Hp 0“ gezeigt, exakt zwei Wochen vor seinem 89. Geburtstag; jetzt im Mai 2019 wäre sein Neunzigster gewesen ... Die Limburger 39 146 schmückte als Hauptmotiv mein Beileidsschreiben an seine Familie, und gerade seine liebe Frau hat sich sehr gefreut, denn sie fand die DIN-A4-Karte so anrührend, dass die heute gerahmt auf dem Sideboard in ihrem Wohnzimmer steht.

Hermann Gerdes war ein ganz feiner und liebevoller Mensch, und ich denke noch oft an ihn. Und, wie gerade wieder einmal geschehen, ich telefoniere ab und zu mit seiner Frau, die sich schon sehr auf diesen Beitrag freut. □

Die 18 616 am 31. August 1961 in Lindau.

Rechts unten: 39 146 bei der Ausfahrt aus Limburg/Lahn (10. Februar 1962).

Im Bw Würzburg anno 1962: Wir sehen von rechts die 44 131 (Bw Minden?), die 01 1099 vom Bw Bebra und die Ulmer 03 047.

Ganz unten: 01 1100, die vor der Einfahrt nach Gießen gestellt wurde (23. März 1962).





Letzte Blüte und kein echter Abschied

Anfang der 80er Jahre ging bei der Reichsbahn der DDR die Zahl der planmäßig benötigten Dampfloks deutlich zurück. Die ölgefeuerten Maschinen wurden abgestellt, andererseits bescherte die Einsparung von Dieselkraftstoff rostgefeuerten eine Renaissance. Bis Ende 1986 gab es in allen Direktionsbezirken Planeinsätze. Das offizielle Ende des Dampfbetriebs auf Normalspurgleisen feierte man am 29. Oktober 1988 – doch einen echten Abschied gab es bis zum DR-Ende nicht...

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Eigentlich sollte der Einsatz normalspuriger Dampflokomotiven mit Ablauf des seit 1976 „zur Entwicklung der Volkswirtschaft der DDR“ gültigen Fünfjahrplans fast beendet sein. Doch entfielen 1980 immer noch 8,3 Prozent der in Bruttotonnenkilometern gemessenen Zugförderungsleistung auf die Dampftraktion. Zum einen hinkte der Neuzugang von Diesellokomotiven der Baureihe 132 aus der UdSSR und erst recht der Baureihe 119 aus Rumänien den Planungen hinterher. Zum anderen rückte die Deutsche Reichsbahn schon gegen Ende der 1970er Jahre vom Vorhaben ab, den Traktionswechsel hauptsächlich durch die „Verdieselung“ zu erreichen. Angesichts des drastisch gestiegenen Preises für aus der Sowjetunion importiertes Erdöl auf Weltmarktniveau setzte sie verstärkt auf die Elektrifizierung.

Im Jahr 1981 nahm die DR auf 86 Streckenkilometern den planmäßigen elektrischen Betrieb auf. Das bedeutete den höchsten Zuwachs seit 1969 und ermöglichte auf von Halle/Leipzig und Dresden in Richtung Berlin führenden Strecken längere Ellokäufe. Auch gingen bisher unter Fahrdracht erbrachte Diesel- oder Dampfleistungen

auf die Elektrotraktion über, zudem wurden wieder mehr neue Diesel- und Elloks in Dienst gestellt. So konnte der Anteil der Dampftraktion an den trotz gestiegenem Frachtaufkommen insgesamt leicht rückläufigen Zugförderungsleistungen auf 5,6 Prozent reduziert werden.

Der Betriebsbestand normalspuriger Dampflokomotiven sank im Zeitraum Januar 1980 bis Dezember 1981 von knapp 700 auf rund 520 Maschinen. Diese kamen aber bei Weitem nicht mehr alle auf die Strecke, denn zum offiziellen Betriebspark zählten voll betriebsfähige, aber für Heizzwecke verwendete sowie „zeitweilig von der Erhaltung zurückgestellte“ Loks (letztere nicht zum Z-Park gehörig, obwohl oft dauerhaft abgestellt). Komplette aus dem regulären Zugdienst verabschiedet hatten sich 1980/81 die Baureihen 03, 03.10, 50.40, 58.30 und 95.

Den letzten Stralsunder 03.10 war im Winter 1979/80 noch der Eintages-Umlauf mit D 813/814 nach und von Berlin geblieben, den zum Finale am 31. Mai 1980 die 03 0010 bewältigte – ergo die Ende 1981 als designierte Traditi-

onslok des Bw Halle P von Öl- auf Kohlefeuerung rückgebaute 03 1010. Nach dem Ausscheiden der Dreizylinder-03 aus dem Plandienst lebte zum Jubiläum „50 Jahre Baureihe 03“ Mitte Juni 1980 der eigentlich schon 1979 beendete Planeinsatz der Zweizylinder-03 wieder auf: Die dem Bw Güsten als Hilfszuglok zugeteilte 03 2117 wechselte zum Bw Oebisfelde, um unter anderem die D 443 (Köln–Dresden) und D 442 (Dresden–Köln) zwischen Oebisfelde und Magdeburg zu befördern. Auch die seit November 1979 z-gestellte Güstener 03 2002 bespannte nach





80er Jahre, DR, Saalfeld: Da ging noch
allerhand mit Dampf. Im Sommer 1980
wurden sogar noch Heizer gesucht!
FOTOS: THOMAS MÄUSER (GROSSES BILD),
GERHARD GRESS

Die mit großen Windleitblechen ausgestattete 50 1002 war eine der Starloks des Bw Nossen. Am 5. Oktober 1985 brachte sie den N 61348 von Meissen nach Nossen.

FOTO: UDO STEINWASSER

Rechte Seite oben: Die auf Kohlefeuerung umgebaute 44 1093 (1983 offiziell in den Museumsbestand übernommen) befindet sich am 12. Juni 1982 im Bahnhof Meiningen an der Spitze eines bunt gemischten Lokzugs.

FOTO: G. DOLLWET

einer Fristverlängerung ab Mitte Juni 1980 neben Sonderzügen gelegentlich planmäßige Züge. Im September 1980 wurden beide Maschinen z-gestellt, somit blieb (von einigen Heizloks abgesehen) als einziges Exemplar ihrer Baureihe nur die Museumslok 03 001 betriebsfähig.

Im November 1980 endete mit Z-Stellung der noch in Parchim vorgehaltenen 50 4033 und 4077 des Bw Wittenberge der Einsatz der letzten Neubaudampfloks der Baureihe 50.40. Im Laufe des Jahres 1980 quittierten bis auf einen kläglichen Rest auch die letzten normalspurigen Länderbahnlokomotiven den Dienst: Von den Glauchauer Reko-G 12 beförderte die 58 3028 noch bis Februar 1981 planmäßig Güterzüge zwischen Glauchau und Oelsnitz (Erzgebirge), Wüstenbrand und Stollberg. Die bereits 1980 abgestellte 58 3047 kehrte nach Ende November 1981 vollzogener Hauptuntersuchung im Raw Meiningen als betriebsfähige Traditionslok zum Bw Glauchau zurück. Den ölgefeuerten T 20 des Bw Probstzella machten die endlich dort und im Bw Saalfeld eingetroffenen 119er den Garaus, nach Anlaufschwierigkeiten lösten die „U-Boote“ auch auf der abschnittsweise extrem steilen Strecke Probstzella – Sonneberg die „Bergköniginnen“ ab. Ins Jahr 1981 hinein blieben lediglich die 95 0009, 0020

und 0027 betriebsfähig, am längsten die bis Mai 1981 als designierte Traditionslokomotive noch vor Sonderzügen eingesetzte 95 0027. Letztere wurde im Winter 1981/82 in Meiningen auf Kohlefeuerung rückgebaut und stand anschließend dem Bw Probstzella wieder für Sonderfahrten zur Verfügung.

Republikweit einschneidend auf den Dampfbetrieb wirkte sich in den frühen 1980er Jahren die angespannte Energiesituation aus. Wegen der Verteuerung der Erdölimporte aus der Sowjetunion musste die DR den Verbrauch von Heizöl und Dieselmotorkraftstoff senken. So kam es ab März 1980 zur spektakulären „Renaissance“ kohlege-

feuerter 01 beim Bw Saalfeld. Dort fanden sich die zuletzt für Heizdienste verwendeten 01 1511, 1512, 1514, 1518, 2114 und 2118 sowie die eben erst in Meiningen ausgebesserte 01 2204 (Museumslok in spe) ein, um Leistungen von Dieselloks und der teilweise abgestellten 01.5 Öl zu übernehmen. Freilich klappte das nur für kurze Zeit, denn schon Ende 1980 wurden in Saalfeld und anderswo kohlegefeuerte Maschinen infolge ausgebliebener Steinkohlelieferungen aus dem von politischen Unruhen erschütterten Polen abgestellt.

Die Einsätze der Kohle-01 im Saaletal und auf der Strecke via Gera nach Leipzig währten noch bis Februar 1981. Der Plan-



Die 80 006 (Werklok 2 des Raw Dresden-Friedrichstadt) wurde 1978 abgestellt. FOTO: G. DOLLWET

Mit 80ern in die Achtziger ...

Von den einst 19 oder 20 in Raw der DR als Werklokomotiven eingesetzten Maschinen der Baureihe 80 leisteten mindestens zwei noch 1980 Dienst. Die vom Raw Dresden(-Friedrichstadt) zuletzt als Dampferzeuger für die Prüfung aufgearbeiteter Heizkupplungen verwendete 80 001 alias Werklok 4 wurde am 2. September 1980 aufgrund eines Kesselschadens abgestellt und im Dezember 1980 vom Raw Meiningen zur Zerlegung freigegeben. Das Raw Leipzig-Engelsdorf setzte bis 1980/81 (genaues Datum unbekannt) die 80 019 alias Werklok 3 ein; nach einer am 29. Oktober 1982 abgeschlossenen HU im Raw Meiningen kam sie wohl erneut zum Einsatz, stand jedoch ab November 1984 beschäftigungslos herum und fiel im Mai 1987 der Zerlegung anheim. Im Raw Leipzig-Engelsdorf blieb vielleicht auch die 80 009 (Werklok 5^{II}) bis 1980 im Einsatz, spätestens ab Mai 1980 war sie aber, als Ersatzteilsender für die 80 019, kalt abgestellt. Die 80 009 wurde im März 1981 von Klaus Hollenbach gekauft, der sie auf seinem Gartengrundstück in Berlin-Bohnsdorf aufstellte. Im Raw Meiningen befand sich 1980 noch die seit August 1978 abgestellte 80 017 (Werklok 1), sie wurde bis Januar 1981 zerlegt.



dienst mit kohlegefeuerten Reko-01 flackerte 1982 bei den Bw Halberstadt (01 1511), Güsten und Magdeburg (01 1512) wieder auf, endete aber noch im gleichen Jahr. Die 01 2204 verdiente sich von November 1981 bis Mai 1982 beim Bw Wismar ihr Gnadensbrot mit Personenzugleistungen, dann war auch der reguläre Einsatz von Altbau-01 passé. Die 01 2204 wanderte kurz danach in den Westen aus, als betriebsfähige Traditionslok verblieb die erst 1991 offiziell in den Status einer Museumslok erhobene Dresdner 01 2137.

Abrupt endete zum Jahreswechsel 1981/82 der Einsatz fast aller ölgefeuerten Lokomotiven. Mittlerweile spaltete das Petrochemische Kombinat (PCK) Schwedt das als Nebenprodukt der Erdöldestillation anfallende Bunkeröl weiter auf, um es zu höherwertigen Produkten (z.B. Benzol) für den devisa-bringenden Export zu veredeln. Vor diesem Hintergrund verfügte die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) das Abstellen der mit eben diesem Bunkeröl gefeuerter Dampflok. Dies betraf insgesamt noch fast 180 Maschinen

Die aus Rumänien neu angelieferten Dieselloks der Baureihe 119 lösten auf der Strecke Saalfeld – Sonneberg die preußischen T 20 ab. Am 23. Februar 1980 quert die 95 0043 mit dem E 802 den Viadukt bei Lichte.

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER



der Baureihen 01.5 (Bw Saalfeld), 44 (Bw Eberswalde, Güstrow, Nordhausen, Saalfeld, Sangerhausen, Wittenberge) und 50.50 (Bw Angermünde, Pasewalk, Wismar, Wittenberge), seit 1970 als Baureihen 01.0, 44.0 und 50.0 bezeichnet.

Mangels Diesellokomotiven wurden einige Öloks erst im Januar 1982 abgestellt, so die Saalfelder 01 0519 und 0520, womit die Einsatzgeschichte der 01.5 Öl definitiv endete. Hingegen kamen mehrere Öl-44er im März 1982 wieder in den Zugdienst, um die in den Bahnbetriebswerken gebunkerten Vorräte an schwerem Heizöl aufzubrauchen. Am 7. (oder 15.) April 1982 ging mit Abstellung der 44 0182 des Bw Eberswalde auch diese Episode zu Ende. Allerdings dampfte die zur Traditionslokomotive aus-

erkorene Sangerhäuser 44 0093 am 18. April 1982 zum Rückbau auf Kohlefeuerung ins Raw Meiningen.

Bis August 1983 wurden 58 Maschinen der Baureihe 44 zu betriebsfähigen Kohleloks (eingereiht als 44.1-2) umgebaut, hiervon zwei auf Kohlenstaubfeuerung System Wendler! Bei Letzteren handelte es sich um die ans Braunkohlenwerk (BKW) Geiseltal verkauften 44 1278 und 2851 (vormals 44 0278 und 0851). Vom kurzlebigen Einsatz auf der Werkbahn sei hier nur erwähnt, dass die 44 2851 ab Sommer 1982 zunächst als rostbeschickte Lok fuhr, dann 1983 die Kohlenstaubfeuerung bekam und beide Lokomotiven aufgrund häufiger Schäden 1984 aus dem Dienst schieden, zuletzt am 7. Oktober die 44 1278.

Einige weitere 44er wurden zu „Provisorischen mobilen Heizanlagen“ (PmH) oder zu auf Kessel mit Rädern abgespeckten Dampfspendern umgebaut. Im Gegensatz zu diesen „Technischen Anlagen“ führte die DR die 56 Maschinen der nunmehrigen Baureihe 44.1-2 im Betriebspark der Lokomotiven, nutzte sie aber ebenfalls praktisch nur für Heizzwecke. Viele büßten wegen eingeschränkter Unterhaltung ihren Mittelzylinder ein, doch selbst die noch kompletten Dreizylinderloks blieben Heizdiensten vorbehalten. Trotzdem beförderten einige 44er schon vor den 1989/90 aufkommenden „Plandampfaktionen“ hin und wieder Züge, insbesondere die 1983 offiziell in den Museumsbestand übernommene Sangerhäuser 44 1093 und die Cottbuser 44 1225.



Die Ende 1979 z-gestellte Güstener 03 002 kehrte nach einer Fristverlängerung im Sommer 1980 nochmals in den Zugdienst zurück (Köthen, 2. August 1980).

FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Links: Die 50 3662 des Bw Halberstadt verlässt am 24. April 1988 mit dem P 8457 nach Halberstadt zum letzten Mal Thale Hbf. Tags darauf kam sie zur Einsatzstelle Oschersleben.

FOTO: KONRAD KOSCHINSKI



Die ölgefeuerte 44 0570 schiebt am 31. Mai 1981 auf der Blankenheimer Rampe einen schweren Kalizug mit Ziel Seehafen Wismar nach.

FOTO: VOLKER EMERSLEBEN



Von der Straßenbrücke beim Bw Saalfeld konnte man den Betrieb im Bw und im Bahnhof ausgezeichnet beobachten. Im Sommer 1980 standen dort den ganzen Tag über Eisenbahnfotografen.

FOTO: H. SCHEIBA

Das Rückgrat der Dampfzugförderung bildeten nach Abstellung der Ölloks mehr denn je die rund 190 vorhandenen Maschinen der Baureihe 52.80 und die rund 130 der Baureihe 50.35. Neben Dieselloks mussten auch sie die „Öler“ ersetzen. So wurden 52.80 zu den Bw Angermünde und Eberswalde (Rbd Greifswald), ferner für kurze Zeit zu den Bw Nordhausen und Sangerhausen (Rbd Erfurt) umbeheimatet. Das Bw Wittenberge (Rbd Schwerin) stockte seinen Bestand kohlegefeuerter Reko-50er auf. Das Bw Saalfeld (Rbd Erfurt) bekam wieder 41er, denen die Einsparung von Heizöl und Dieselmotorkraftstoff dort eine mehrere Jahre lang anhaltende Renaissance bescherte.

In großem Umfang lebte der Dampfbetrieb im Bereich der Rbd Dresden wieder auf, hier hauptsächlich mit der Baureihe 50.35 und außerdem einigen Altbau-50ern. Schon ab Dezember 1981 setzten die Bw Nossen, Karl-Marx-Stadt (Betriebsteile KMS-Hilbersdorf, Pockau-Lengefeld und Döbeln) und für kurze Zeit auch Dresden erneut planmäßig Dampflokomotiven ein, ab März 1982 das Bw Glauchau (Betriebsteil Rochlitz) und ab Mai 1982 das Bw Reichenbach (Betriebsteil Zwickau). Die Karl-Marx-Städter Loks liefen unter anderem auf den ins Erzgebirge führenden Strecken nach Pockau-Lengefeld(–Olbernhau), Annaberg-Buchholz und Aue(–Blauenthal). Noch mehr entzückte die Fangemeinde das Comeback der Baureihe 86 im Erzgebirge: Ab 23. Mai 1982 schickte die Einsatzstelle Annaberg-Buchholz die 86 1001 des Bw Aue planmäßig auf die Strecke Schlettau – Crottendorf. Von Zwischenspielen der V 100 abgesehen, herrschten hier sechs

Betriebspark normalspuriger Dampfloks der DR

Baureihe		01.01.80	01.03.84	31.12.89
<i>alt</i>	<i>neu</i>			
01 ⁵ Öl	01.0	27	–	–
01 ⁵	01.1	4	3	1
01	01.2	6	2	1
03 ¹⁰ Öl	03.0	9	–	–
03 ¹⁰	03.1	–	1	1
03	03.2	8	–	–
41	41.1-2	26	22	5
44 Öl	44.0	93	–	–
44	44.1-2	–	54	25
50 ⁵⁰ Öl	50.0	70	4	1
50	50.1-3	20	7	1
50 ³⁵	50.3	133	131	59
50 ⁴⁰	50.4	15	–	–
52	52.1-7	43	23	1
52 ⁸⁰	52.8	190	186	88
58 ³⁰	58.3	19	1	1
65 ¹⁰	65.1	3	3	3
86	86.1	5	5	4
95 Öl	95.0	21	–	–
95	95.1	–	2	2
Gesamt		692	444	193

Bestände einschließlich MfV-Reserve, im Betriebspark geführter Heizloks sowie der zunächst inoffiziellen Traditionslokomotiven 01 204 (später 01 137), 41 074 (später 41 185), 50 849, 52 6666, 58 3047, 65 1049, 86 001 und der von Öl- auf Kohlefeuerung umgebauten 01 531, 03 1010, 44 1093 und 95 027; diese Fahrzeuge wurden (außer der verkauften 01 204, der 01 137 und 41 185) im Jahr 1983 in den offiziellen Museumsbestand aufgenommen. Die 41 185 kam erst 1988 statt der 41 074 in den Museumsbestand, die 01 137 erst 1991.

Außerdem ...

... führte die DR die schon vor 1980 als Museumsloks zu erhaltenden 03 001, 23 1113 (bzw. 35 1113), 38 205, 38 1182, 62 015, 64 007, 74 1230, 89 1004 und 89 6009 mindestens zeitweilig im Betriebspark, ferner die 18 201 (bzw. 02 0201) und die 1983 zur betriebsfähigen Museumslokomotive erklärte 94 1292.

Nicht mehr zum regulären Betriebspark der DR zählte nach 1986 die am 27. Februar 1987 dem Raw Meiningen als Werklokomotive überlassene 50 3501.

Nach dem Zwischenhalt in Angermünde
hat die ölgefeuerte 03 0010 am Oster-
sonntag 1980 bei Greiffenberg (Uckermark)
den langen D 914 (Dresden – Stralsund)
wieder auf Tempo gebracht.

FOTO: A. TIEMANN





01 137 und 03 001 mit Sonderzug Dresden – Nossen (12. Mai 1985). Unten ein Trabant 601 Kübel (Ausführung Grenztruppen). FOTO: H. SCHEIBA

Jahre lang wieder 86er, wobei die 86 1001 und 86 1501 als Stammloks einander abwechselten. Zeitweilig wurde 86 1501 dem Bw Glauchau für Heizdienste in Rochlitz zugewiesen. Ab Herbst 1984 heizte dort die vorher in Annaberg-Buchholz als Heiz- und Reservelok fungierende 86 1333. Die Karl-Marx-Städter 86 1049 versah jahrelang den Heizdienst in Pockau-Lengefeld. Die 86 1056 diente von 1982 bis November 1986 dem Raw Dresden als Werklok, dann übernahm sie statt der 86 1333 den Heizdienst in Rochlitz. Damit sind die Einsätze des 86er-Quintetts der Rbd Dresden im Wesentlichen umrissen.

Ausgeweitet wurde der Dampflokein-satz 1982 auch im Direktionsbezirk Magdeburg, ebenfalls ein Eldorado der Baureihe 50.35. Heraus ragte das Bw Halberstadt

mit einem Planbedarf von elf 50.35. Das Bw Oebisfelde trug mit acht planmäßig eingesetzten 41ern zur Einsparung von Diesellokomotivkraftstoff bei. Aber leider währte die schon 1980/81 begonnene Renaissance der „Mikados“ in Oebisfelde nur kurz, denn nach einem „Grenzzwischenfall“ (ein zur Republikflucht entschlossener Bürger hatte die 41 1079 gekapert, um das Personal zur Fahrt gen Westen zu zwingen) sollten alle Loks mit nicht abschließbarem Führerstand möglichst bald aus dem Grenzgebiet verschwinden. Infolgedessen strich man den 41er-Umlauf im Frühjahr 1983 auf drei Tage zusammen, und ab September 1984 verblieben für ein Jahr nur noch ein Plantag sowie sporadische Leistungen. Länger hielten sich wenige 41er bei der Einsatzstelle Staßfurt des Bw Güsten.

Das Hauptrevier der Baureihe 52.80 war der Rbd-Bezirk Cottbus. Noch 1984 umfasste der Betriebsbestand hier 79 auf acht Bw verteilte Reko-52er, davon gut die Hälfte beheimatet in Bautzen, Kamenz und Zittau. Eine bescheidene Rolle im Streckendienst spielten im Cottbuser Bezirk damals übrigens noch die Altbau-52er, während die Direktionen Berlin und Halle ihre wenigen im Betriebsbestand geführten Exemplare meist nur als Heiz- oder Reserveloks verwendeten. Über große Bestände an jeweils mindestens zehn Maschinen der Baureihe 52.80 verfügten 1984 auch noch die Bw Schöneweide (Rbd Berlin), Falkenberg/Elster (Rbd Halle) und Brandenburg (Rbd Magdeburg). Jedoch ging ihr planmäßiger Einsatz beim Bw Schöneweide aufgrund der fortgeschrittenen Streckenelektrifizie-



Neue Freiheiten: Am 19. November 1989 durfte die Heizlok 65 1008 der Est Luckau vor Planzügen dampfen.

FOTO: MICHAEL KROLOP

rung im Berliner Raum im Herbst 1984 zu Ende. Stark geschrumpft waren die Einsätze der 52.80 bei den ebenfalls der Rbd Berlin unterstellten Bw Wustermark und Frankfurt/Oder.

Insgesamt betrachtet, stieg der 1983 bereits auf unter vier Prozent gesunkene Anteil der Dampftraktion an den Zugförderungsleistungen im Jahr 1984 aber auf 4,4 Prozent an. Rund 150 Maschinen der Baureihen 41, 50, 50.35, 52 und 52.80 wurden an Werktagen planmäßig eingesetzt. Das waren etwa 40 Prozent des Betriebsbestands dieser Baureihen, der am 1. März 1984 noch 369 Loks betrug. Vielleicht fragt sich mancher Leser, woher die Reichsbahn nach dem erwähnten Ausbleiben von Lieferungen aus Polen eigentlich die Lokomotivkohle bekam? Nun, offiziell bezog die DDR Steinkohle aus dem sozialistischen Bruderland Moçambique, die allerdings teilweise aus dem Apartheidstaat Südafrika stammte, per Bahn nach Moçambique und von dort auf dem Seeweg nach Rostock transportiert wurde. So wahrte die DDR zum Schein die politische Korrektheit. Außerdem kam Lokomotivkohle vom „großen Bruder“ Sowjetunion.

Glück gehabt

Die Region Falkenberg war aufgrund der zahlreichen Militäreinrichtungen der sowjetischen Truppen und der NVA ein heißes Pflaster für Fotografen. Die Bürger der kleinen Stadt sowie der umliegenden Dörfer waren oft sehr wachsam, so dass die „Organe“ meist Bescheid wussten, welcher Fotograf sich gerade wo aufhielt. Da das Bw Falkenberg Mitte der 1980er Jahre noch drei Altbau-52er einsetzte, besaß Falkenberg trotz der schwierigen Bedingungen eine gewisse Anziehungskraft für Dampflokfreunde.

Nach mehreren Anläufen hatte ich am 9. Mai 1985 das Glück, den am Vormittag in Richtung Eilenburg fahrenden N 66614 mit einer Altbau-52er zu erwischen. Für die Aufnahme postierte ich mich an einem recht belebten Bahnübergang im Ort. Pünktlich ertönte im Güterbahnhof ein langgezogener Abfahrtspfiff und kurz darauf gingen die Schranken herunter. Ich lauschte dem sich langsam nähernden Zug. Erst jetzt zog ich meine zwei Nikons aus der Fototasche (eine für Farbdias und eine für Schwarzweißaufnahmen), schraubte sie auf eine Schiene und konzentrierte mich auf das Fotografieren. Nachdem alles im Kasten war und ich den Zug, besser dessen Ladung, genauer betrachtete, blieb mir fast das Herz stehen. Ab dem dritten Wagen transportierte er jede Menge militärisches Ladegut. In der Gegend war das nicht ungewöhnlich und normalerweise senkte man in einem solchen Fall seinen Fotoapparat demonstrativ nach unten, um ja keinen



Riskantes Foto: 52 5679 mit militärischer Fracht am 9. Mai 1985 bei Falkenberg (Elster).

Spionageverdacht auf sich zu lenken. Aber am 9. Mai 1985 war es zu spät. Die Aufnahmen waren ja bereits gemacht. Was also tun? Um mich herum standen ein Dutzend Bürger, von denen einige sicherlich „gute Kontakte“ zu den örtlichen Organen hatten. Im Prinzip war ich geliefert.

Nun, ich tat vermutlich das Beste, was man in einer solchen Situation machen konnte. Ich packte, so als ob nichts passiert sei, meine Kameras ein und spazierte in Richtung Bahnhof. Zu meiner Überraschung geschah nichts. Gar nichts. Ich kann mich nicht erinnern, dass ich an diesem Tag auch nur einmal kontrolliert worden wäre. Für Falkenberg war das ungewöhnlich. Vielleicht waren die Genossen bei einem Betriebsausflug?

Text und Foto: Michael Krolop

Im Jahr 1985 ging der Anteil an den Zugförderungsleistungen deutlich auf nur mehr 2,6 Prozent zurück, 1986 schrumpfte er auf 1,7 Prozent. Gleichwohl setzten noch immer alle acht Reichsbahndirektionen regulär Dampflokomotiven ein. Als erste Rbd verabschiedete sich die Direktion Erfurt offiziell vom Dampfbetrieb: Am 30. November 1986 beendete die Est Göschwitz des Bw Saalfeld den Plandienst mit drei 41ern, doch als wirklich letzte Planleistung galt die in der Silvesternacht 1986/87 von der 41 1150 absolvierte Tour mit dem Dg 56490 bis Camburg und dem Nahgüterzug 66463 zurück bis Göschwitz.

Im Jahr 1987 kam das „Dampf-Aus“ in den nördlichen Direktionsbezirken. Im März endete der Plandienst mit zuletzt einer 52.80 beim Bw Eberswalde, im Oktober mit zuletzt zwei 52.80 beim Bw Angermünde, also war die Rbd Greifswald nun „dampffrei“ (abgesehen auch hier von Heizdiensten und natürlich dem „Rasenden Roland“ auf Rügen). Im Bezirk

Schwerin war die Zeit der Dampftraktion auf Normalspurgleisen eigentlich schon 1986 mit den letzten planmäßigen Einsätzen von 50.35 bei den Bw Hagenow Land, Wismar und Wittenberge sowie den Est Neustadt/Dosse, Parchim und Wittstock zu Ende gegangen. Jedoch beschäftigte das Bw Wittenberge 1987 weiterhin eine Maschine im „Brückenpendel“ zwischen Wittenberge und Geestgottberg, wobei sie die bis/ab Geestgottberg schon von Elloks beförderten Züge aus bzw. in Richtung Stendal über die nur noch mit 10 km/h befahrbare alte Elbebrücke schleppte. Am 30. Mai 1987 erbrachte die 50 3545 mit dem P 17324 von Wittenberge nach Salzwedel die offiziell letzte Dampfleistung im Rbd-Bezirk Schwerin, wurde aber auch danach noch für den „Brückenpendel“ verwendet (der mit Inbetriebnahme der neuen Elbebrücke im September 1987 entfiel, womit übrigens auch die Einsätze der 50.35 des zur Rbd Magdeburg gehörenden Bw Salzwedel passé waren).

Im Dezember 1987 gab das Bw Wustrow den zuletzt für eine 52.80 erstellten Dienstplan auf, mithin endete der reguläre Dampfbetrieb im Bereich der Rbd Berlin. Danach verkehrten nur noch in vier Rbd-Bezirken planmäßig Dampflokomotiven. Die 52.80 der Bw Bautzen, Görlitz, Hoyerswerda und Zittau (Rbd Cottbus), des Bw Engelsdorf (Rbd Halle) und des Bw Haldensleben (Rbd Magdeburg) schieden spätestens zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 1988 aus dem Plandienst aus, ebenso die 50.35 des Bw Glauchau und die zuletzt durch die Est Annaberg-Buchholz eingesetzte 86 1501 des Bw Aue (Rbd Dresden).

Für die Halberstädter 50.35 galten ab 27. Dezember 1987 zwei je dreitägige Umläufe. Einer war durch das Bw Halberstadt selbst, einer durch die Est Oschersleben zu bestreiten. Beim Heimat-Bw blieb schließlich nur die 50 3662 aktiv, die nach letztmals am 24. April 1988 vor dort aus erfolgten Einsätzen zur Est Oschersleben kam. Wegen fehlender Dieselloks der Baureihe 114

Winterdampf im Erzgebirge: Die 86 1501 rangiert am 3. Februar 1988 zur Mittagszeit in Crottendorf ob. Bf. FOTO: A. TIEMANN



(verstärkte V 100) konnte die Rbd Magdeburg noch nicht völlig auf Dampfloks verzichten, weshalb die Est Oschersleben die letzten drei betriebsfähigen 50.35 des Bw Halberstadt (50 3559, 3606 und 3662) über den Fahrplanwechsel hinaus meist vor Nahgüterzügen auf der Hauptstrecke Magdeburg–Halberstadt sowie vor Personenzügen und GmP auf der Nebenbahn Oschersleben–Gunsleben einsetzte. Schließlich war dafür nur noch die 50 3559 verfügbar, die am 22. Oktober wegen eines Schieber Schadens ausfiel. Die Lok wurde aber nochmals repariert und beförderte am 29. Oktober 1988 den P 8447 von Halberstadt nach Magdeburg, den P 8448 von dort nach Thale und den P 8457 zurück nach Halberstadt. Damit kam das Kapitel „Dampfbetrieb auf Normalspurgleisen“ bei der DR offiziell zum Abschluss.

Freilich führte die DR inklusive der nur für Heizdienste vorgehaltenen Maschinen zu diesem Zeitpunkt noch rund 200 normalspurige Dampflokomotiven im Betriebspark. Und auch nach dem offiziellen Ende des Planeinsatzes bespannten Dampf-



Straßentransport eines Kessels der Baureihe 52 zu einem volkseigenen Betrieb, der ihn für Heizzwecke nutzen wird.

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

loks fallweise planmäßige Züge, so im Raw Meiningen hauptuntersuchte Loks im Rahmen von Garantiefahrten und manchmal schlicht aus Spaß an der Freude. Anfang der 1990er Jahre kam der vor allem von westdeutschen Enthusiasten bestellte „Plan-dampf“ in Mode. Jedoch wurden schon im August 1989 anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Annaberg-Buchholz–Schwarzenberg und Waltherdsdorf–Crottendorf“ zahlreiche Planzüge mit Dampfloks gefah-

ren. Und zur Feier „100 Jahre Orlabahn“ im Oktober 1989 beförderte die Museumslok 74 1230 Planzüge auf der Jubiläumstrecke. Außerdem dampften die 01 1531 und 44 1093 vor planmäßigen Zügen im Saaletal sowie die 95 1027 auf der Strecke Probstzella–Sonneberg.

Im Übrigen: Wirklich „dampffrei“ wie anno 1977 die Bundesbahn wurde die Reichsbahn bis zu ihrem Ende auch auf der Normalspur nie. □

Die 1971 auf Ölfeuerung umgebaute 50 0072 war 1986 Vorheizlok in Görlitz Hbf. Statt mit Schweröl wurde sie mit Teerabfällen befeuert. FOTO: B. SCHULZ



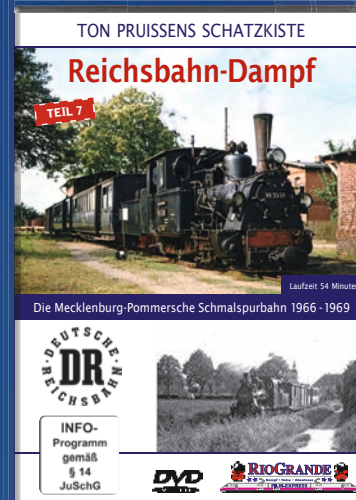
Ton Pruissens Filmschätze:

Reichsbahn-Dampf vom Feinsten

NEU

Ton Pruissens einmalige Filmschätze – exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt die herrlichen Rügen-schen Kleinbahnen in den späten 1960er-Jahren, als neben der Bäderbahn auch noch die Nordstrecke nach Altenkirchen und die roman-tische Linie Altefähr – Put-bus in Betrieb standen. Alle Szenen dieses Farb- und Schwarz-Weiß-Films wurden mit modernster Technik neu digitalisiert.

Laufzeit 55 Minuten
Best.-Nr. 3513 • € 22,95



Ton Pruissens einmalige Filmschätze – exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt die einmalig schöne Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn in den späten 1960er-Jahren, als auf diesem 600-mm-Netz noch Hochbetrieb mit Per-sonen und Güterzügen herrschte. Alle Szenen dieses außergewöhnlichen Farb- und Schwarz-Weiß-Films wurden mit modernster Technik neu digitalisiert.

Laufzeit 54 Minuten
Best.-Nr. 3514 • € 22,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 081 41/5 34 81 -0 • Fax 081 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



Best.-Nr. 581407 | € 13,70

EINSTEIGEN & LOS!

Der neue Reiseführer zu den Nostalgiebahnen in Nordrhein-Westfalen zeigt Ihnen den Weg in die Welt der historischen Eisenbahn in Nordrhein-Westfalen. Er bietet eine vollständige Übersicht für alle, die auf die Spuren von Opas und Omas Dampfeisenbahn begeben wollen. Aber nicht nur Dampfeisenbahnen findet man hier. Inzwischen haben auch die Schienenbusse und Fahrzeuge der 1950er- bis 1970er-Jahre bei den Eisenbahnvereinen eine neue Heimat gefunden. Hinweise auf Fahrzeiten und zur Tipps zur Anreise, Streckenkar-ten sowie Vorschläge Familienausflüge runden das handliche Buch ab.

Je Band mit 160 Seiten, Format 14,8 x 21,0 cm, Softcovereinband mit Ausklappkarte, mit ca. 150 Fotos, Karten und Faksimileabbildungen

Der erste Band dieser Reihe:



Best.-Nr. 581303 | € 13,70

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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





Verschnaufpause in Falls

TEXT: HANS-DIETER JAHR | FOTO: GERHARD RÖDER/SAMMLUNG JAHR

Es gab einmal eine Zeit, in der noch niemand an die Schiefe Ebene fuhr, um dort Dampflokomotiven zu fotografieren. Man hatte doch sämtliche nur denkbaren Baureihen vor der eigenen Haustüre und so schier genug zu tun, all die Herrlichkeit abzulichten: mit mehr oder weniger geeigneten Mitteln und mehr oder eher weniger großem Budget. Wozu also sollte man die weite und teure Reise in das Zonenrandgebiet, in Bayern ganz oben, unternehmen? Dort fuhren die Baureihen 01, 44 und 50 als Zug- und die 57 als Schiebeloks. Aber das konnte man in Gießen, Saarbrücken, Hagen und, und, und auch erleben. Dazu noch viel mehr an Baureihen wie die 03 oder 39, die 141R und P, die Mehrsystemloks in Saarbrücken, die 01.10, 03.10, 10, 41, 78, 86 in Gießen oder Frankfurt oder Hamburg ...

Sieben schwache Jahre später gab es all das nur noch in Reservaten. All die ehemals ubiquitären Preußinnen hatten sich auf ein kleines Reservat in Schwaben zurückgezogen, die 01.10 und 41 liefen nur noch im Emsland, die Ursprungs-01 nur noch vom Bw Hof aus. Die 10 und 03.10 hatten abgedankt. Es ging spürbar dem Ende der Dampflokomotive entgegen und die DB postete gemeinwerweise auch noch, dass sich ihre Loks das Rauchen abgewöhnen würden: harte Zeiten für die Liebhaber dieser technikhistorisch so überaus bedeutsamen Erscheinung Dampfloks, in die wir uns, im rechten Licht besehen, schon als Kinder verliebt haben. Eine kleine Flamme war entstanden, glimmte vor sich hin und wurde dann von einem Brandstifter namens K.E. Maedel zum Lodern gebracht. Seine mal fein-dezenten, mal fulminanten Erzählungen und die seiner Berichterstatter in den alten „Lok-Magazinen“ haben nunmehr über 60 Jahre die Leser begeistert. Und so entstand am Ende der Epoche eine wahre Völkerwanderung in die genannten Reservate. Aus aller Herren Länder standen Fans an der Schiefen Ebene und sogar die Inschriften (heute: Graffiti) an

der alten Wärterbude an der Schiefen Ebene waren mehrsprachig. „Nieder mit den Diesel-Stinkböcken“ war noch von der eher höflichen Art solcher Meinungsäußerungen, es gab auch Schlimmeres!

So hetzten die Fans einem Schlussakkord nach dem anderen eines mehr als hundertjährigen Dampfkonzerts hinterher. Hof, Rottweil, Lauda, Saarbrücken, Rheine und Gelsenkirchen hießen die Ziele, England, Südafrika, Schweden, Schweiz, Australien und USA die Herkunftsländer der Fotografen, wobei ich viele nicht genannt habe. Und alle versuchten in möglichst vielen Aufnahmen zu dokumentieren, was einst alltäglich war, und so auch ich.

Aber was hat das jetzt mit unserem heutigen Bild zu tun, das ja nachweislich vor diesem „Boom“ entstanden ist, denn die Zuglok trägt noch die alte und vor 1968 gebräuchliche Nummer 11 178, welche sie als Köf III ausweist? Zusammen mit der alten Donnerbüchse 83078 Nür stellt sie ein komplettes Züglein einer damals noch aktiven Nebenbahn dar, die von Falls nach dem Örtchen Gefrees führte. Wie wenig bedurfte es damals, ein veritables Verkehrsmittel zu kreieren! Für die Rückfahrt hat die „Moderne“ damals noch einen PwG und zwei Stückgutwagen mitgenommen, aber der 83078 mit seiner im Winter essentiellen Ofenheizung war auch wieder dabei.

Halten wir im damaligen Trubel der „Hauptstrecke“ Nürnberg – Hof (– Reichenbach) und weiter einmal inne und nehmen die Stille eines kleinen Landbahnhofs so wahr, wie sie seinerzeit Gerhard Röder ob seines Oberfrankenurlaubs am 12. Juli 1966 ohne eben jenen Trubel in aller Ruhe vom Holzsteg aus aufnehmen konnte. Er ist damals mitgefahren und hat den „hektischen“ Betrieb in Gefrees auch noch dokumentiert. Mich erinnert das an Maedels „Liebe alte Bimmelbahn“! □



Die markanteste der vier Moselbrücken ist die 1879 eröffnete Doppelstockkonstruktion in Bullay. Am 8. September 2005 überquert eine Zweisystemlok der Baureihe 185 mit einem gemischten Güterzug nach Frankreich das Bauwerk.

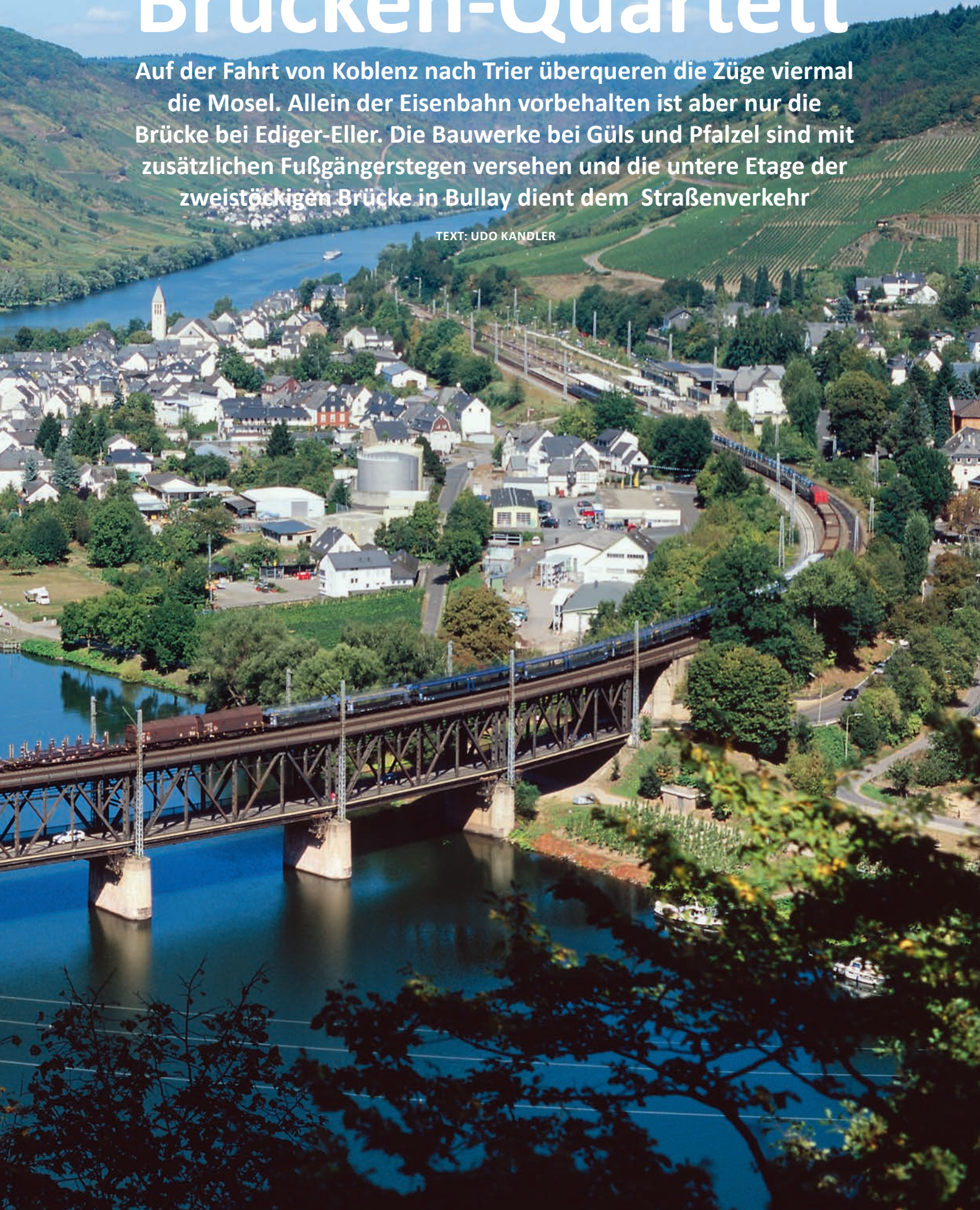
FOTO: UDO KANDLER

EISENBAHN AN DER MOSEL

Brücken-Quartett

Auf der Fahrt von Koblenz nach Trier überqueren die Züge viermal die Mosel. Allein der Eisenbahn vorbehalten ist aber nur die Brücke bei Ediger-Eller. Die Bauwerke bei Güls und Pfalzel sind mit zusätzlichen Fußgängerstegen versehen und die untere Etage der zweistöckigen Brücke in Bullay dient dem Straßenverkehr

TEXT: UDO KANDLER



Brücken sind für die Eisenbahn unerlässlich. Trotz oder gerade wegen ihrer aufwändigen Trassierung kommt die Moselstrecke am Unterlauf des namensgebenden Stroms mit nur vier großen Brücken aus – lässt man die sonstigen Überführungen, Durchlässe und Bachquerungen außen vor.

Im Verlauf der Moselstrecke galt es bereits auf den ersten Kilometern zwischen Moselweiß und Güls (seit 1970 Koblenz-Güls) den Lauf der Mosel ein erstes Mal zu überbrücken. Um höhere Achslasten im Güterverkehr zu ermöglichen, erfuhr die Gülser Eisenbahnbrücke 1925/26 eine Anpassung an die gestiegenen Ver-

kehrsbedürfnisse. Dabei wurden die stählernen Überbauten durch neue, stärkere ersetzt. Die Widerlager und Strompfeiler blieben weitgehend unverändert, womit der ursprüngliche Charakter des Brückenbauwerks bewahrt wurde. Im Zuge der Verstärkungsarbeiten brachte man auf der Südseite einen Fußgängersteg an.

Von der Wehrmacht gesprengt, erfolgte wenige Monate nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs die behelfsmäßige, eingleisige Instandsetzung der Brücke. Der zweigleisige Wiederaufbau kam bis 1948 zustande. Auch mit den in jüngerer Zeit vorgenommenen Sanierungs- und Anpassungsarbeiten (Verstärkung der Strompfeiler gegen Schiffskollisionen, Reduzierung der



Zwischen Koblenz und Trier wechseln die Züge die Moselseite viermal, das erste Mal bei Güls. Die dortige Brücke befährt hier ein Schnellzug mit Baureihe 181 (22. Oktober 1990).

FOTO: UDO KANDLER

Lärmemissionen und Instandsetzung des Fußgängerstegs) blieb erfreulicherweise das ursprüngliche Bild der Brücke erhalten. Die 50 Streckenkilometer stromaufwärts gelegene Moselbrücke bei Ediger-Eller hat ihr ursprüngliches Aussehen hingegen schon lange eingebüßt. Am Ende des Zweiten Weltkriegs wurde sie zerstört und zunächst nur eingleisig instand gesetzt. Ein kompletter Wiederaufbau der ursprünglichen Brücke kam aufgrund der Kriegsschäden nicht in Betracht. Vielmehr wurde die Brücke 1956 in Stahlbalkenausführung komplett neu erstellt. Übrigens hatte man auch in Eller bereits Mitte der 1920er Jahre die Überbauten im Zuge der Anpassung der



1927 hatte die Brücke bei Güls verstärkte Überbauten erhalten. FOTO: SLG. KANDLER



Achslasten verstärkt bzw. erneuert. Als wesentliche Maßnahme wurde das Haupttragwerk von Parabel- auf Trapezträger umgerüstet, womit sich das ursprüngliche Erscheinungsbild der Brücke schon früh veränderte.

Nur sechs Kilometer weiter südlich quert die Moselstrecke nahe des Bahnhofs Bullay die Mosel erneut. Hier wurde beim Brückenschlag ein gänzlich neuer Weg beschritten. Als seinerzeit absolutes Novum im Brückenbau kam zwischen 1875 und 1878 eine doppelstöckige Stahlgitterträger-Konstruktion zur Ausführung: Oben fährt die Eisenbahn über die Mosel und darunter der Straßenverkehr. Um die Moselstrecke insgesamt leistungsfähiger zu machen, erfolgte 1928/29 der Austausch der Überbauten gegen eine stärkere

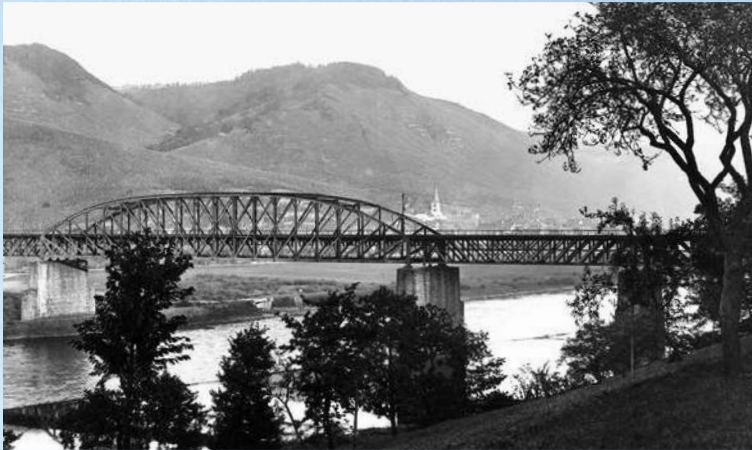
Ausführung. Hintergrund war eine Heraufsetzung der maximal zulässigen Achslast auf 20 t.

Am 10. Februar 1945 wurde bei einem Fliegerangriff durch die Alliierten das Haupttragwerk der Brücke zerstört. Damit nicht genug, brachten beim Rückzug der deutschen Truppen Pioniere zwei weitere Brückensegmente durch Sprengung zum Einsturz. Infolge der massiven Zerstörung konnte die Doppelstock-Konstruktion unter der Regie der französischen Besatzer erst bis zum 24. April 1947 für den Verkehr wieder freigegeben werden; nun war die Moselstrecke bis Ehrang durchgängig befahrbar. Um die Standsicherheit der Brücke bei einem möglichen Schiffsanprall zu erhöhen, wurden 2002 Vorkehrungen getroffen: Drei Strompfeiler erhielten Betoninjektionen und

Mehrfach umgebaut wurde die nach dem Bauwerk in Bullay zweitlängste Moselbrücke bei Ediger-Eller, die hier eine 143 mit einem Regionalzug nach Koblenz befährt (Oktober 2001).

FOTO: U. KANDLER





Das ursprüngliche Haupttragwerk der Eller Brücke mit Prabelträgern. FOTO: SLG. KANDLER





Ende 1957 wurde der Neubau der Brücke bei Trier-Pfalzel in Betrieb genommen, die hier ein Güterzug mit 50 1738, im März 1967 befährt. Das Bauwerk ist die kürzeste der vier Moselbrücken von Koblenz aus.

FOTO: M. THIELEN

im Gründungsbereich wurden so genannte Kleinbohrverpresspfähle eingebaut.

Vor den Toren Triers galt es für die Moselstrecke den Flusslauf abermals zu queren. Im Gegensatz zu den anderen Eisenbahn-Moselbrücken in Stahlbauweise entschied man sich in Pfalzel für eine gemauerte Ausführung mit acht Gewölbebögen.

Die Bündelung des wachsenden Verkehrsaufkommens von Eifel- und Moselstrecke in Ehrang auf Trier zu erforderte den Ausbau der Pfälzeler Eisenbahnbrücke bereits während des Ersten Weltkriegs in den Jahren 1915 bis 1917 von zwei auf vier Gleise – ganz den Zeitumständen geschuldet natürlich hauptsächlich aus militärstrategischen Erwägungen heraus.

Das unausweichliche Schicksal, das vielen wichtigen Eisenbahnbrücken in Deutschland widerfuhr, war die Sprengung durch die Wehrmacht am 1. März 1945. Als eingleisiger Notbehelf ab 1. August 1947 befahrbar, konnte der zweigleisige, in Stahlbauweise ausgeführte Wiederaufbau der Pfälzeler Moselbrücke erst im Oktober 1957 umfänglich abgeschlossen werden. Die neue Brückenkonstruktion erhielt moselaufwärts einen separaten Fußweg. □

Moselbrücken

Ort	Bauweise	Länge	Spannweite	Strecken-km	Strom-km	Baujahr
Koblenz-Güls	Stahlbogen	266 m	47,50 m	3,60	5,80	1877/78 ¹⁾
Ediger-Eller	Stahlbalken	307 m	40,00 m	53,49	74,50	1877 ²⁾
Bullay	Fachwerkbalken ³⁾	314 m	72,20 m	59,83	82,74	1875–1878 ⁴⁾
Trier-Pfalzel	Stahlbalken ⁵⁾	212 m	51,00 m	108,15	187,56	1878

Anmerkungen:

¹⁾ 1925/26 Verstärkung und Anbringung eines einseitigen Fußgängerstegs. Am 8. März 1945 von der Wehrmacht gesprengt; zweigleisiger Wiederaufbau bis 1948.

²⁾ Aufgrund der Kriegsschäden 1956 durch Neubau ersetzt.

³⁾ Kombinierte Eisenbahn-/Straßenbrücke.

⁴⁾ 1928/29 Einbau verstärkter Brückenüberbauten.

⁵⁾ 1914–1917 viergleisiger Ausbau. Im März 1945 von der Wehrmacht gesprengt; Wiederinbetriebnahme am 1. Mai 1947 als eingleisiges Provisorium. Der endgültige, zweigleisige Neubau mit einseitigem Fußgängerweg erfolgt bis Ende 1957.



Die doppelstöckige Brücke in Bullay präsentiert sich hier Mitte der 20er Jahre noch mit den ursprünglichen Überbauten, befahren von einem Zug mit P 8 Richtung Trier.

FOTO: SLG. GERHARD

DAMPF AM ENDE EINER EPOCHE

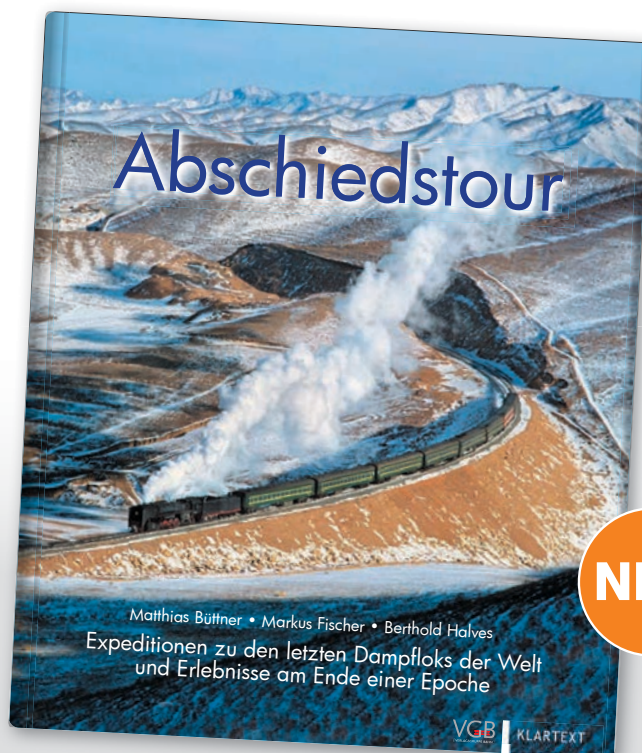
Abschiedstour

Die Faszination des planmäßigen Dampfbetriebes mit Personen- oder schweren Güterzügen, mit Lokdepots in ständigem Betrieb rund um die Uhr ließ die drei Autoren über zwei Jahrzehnte hinweg zu immer neuen Zielen aufbrechen: Auf Polen, Rumänien und die Türkei folgten Indien, Pakistan und Bosnien. In China standen in den 1990er-Jahren noch Tausende Dampflokomotiven im Planeinsatz. „Abschiedstour“ ist ein besonderes Eisenbahnbuch, das auf die üblichen Baureihen- oder Streckenbeschreibungen verzichtet. Sorgfältig ausgewählte und reproduzierte Bilder erzählen vom Dampfbetrieb in den letzten Einsatzgebieten dieser Welt. Ausführliche Bildlegenden geben Hintergrundinformationen und erläutern das Entstehen vieler Aufnahmen. Über den Dampfbetrieb hinaus schildern die Autoren auch Begebenheiten links und rechts der Gleise.

264 Seiten Umfang, Format 22,4 x 26,7 cm,

Hardcover-Einband, mehr als 400 Fotos

Best.-Nr. 581905 | € 49,95



NEU

Für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

NEU
€ 49,95



Teil 2 ab 1945

Ostpreußen und seine Verkehrswege

Gerhard Greß
Jörg Petzold



216 Seiten, gebunden mit Hardcover, Großformat 22,3 x 29,7 cm, ca. 350 seltene meist bisher unveröffentlichte Aufnahmen, Faksimile, Karten und Grafiken.

Best.-Nr. 581827 | € 49,95

Der zweite Teil unseres Bestsellers

In den Jahren 1989/90, als die Menschen den „Eisernen Vorhang“ überwinden und die 1949 entstandenen Teilstaaten Bundesrepublik und DDR wieder zu einem Deutschland zusammensuchen, kam uns gedanklich auch jenes Land wieder näher, das Stalin 1945 zur einen Hälfte Polen und zur anderen seiner Sowjetunion zugeordnet hatte. Die Westmächte billigten dieses Vorgehen nur widerstrebend, weil sich dadurch eine weitere menschliche Katastrophe abzeichnete: die Vertreibung der Deutschen aus ihrer angestammten Heimat, die zu den folgenschwersten Ereignissen der Geschichte zählt. Viele Vorstellungen verbinden sich noch heute mit dieser einst östlichsten deutschen Provinz. Durch seine wunderschönen Landschaften, tiefdunklen Wälder, unzähligen Seen und schattigen Baumalleen an den Chausseen wurde es zum Begriff für verlorene Heimat und Sehnsucht. Wie in dieser beliebten VGB-Buchserie üblich, spielen in diesem Standardwerk die großen und kleinen Bahnen sowie die sonstigen Verkehrswege wie Straßenbahnen und die Schifffahrt eine wichtige Rolle. Auch dieser Teil 2 führt Sie mit seltenen Fotografien durch ein Gebiet, das bis heute nichts von seiner landschaftlichen Schönheit und seinem magischen Reiz verloren hat.



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

Best.-Nr. 581826 | € 59,95

88 Kilometer durch den Odenwald

Nach dem Streckenast von Darmstadt nach Groß-Umstadt-Wiebelsbach – siehe Journal 9/2018 – nehmen wir nun die „Hauptlinie“ der Odenwaldbahn zwischen Hanau und Eberbach unter die Lupe

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH



Der Odenwald als größtenteils hessisches und bis zu 626 Meter hohes Mittelgebirge im Herzen Deutschlands wird in Nord-Süd-Richtung von der fast neunzig Kilometer langen Eisenbahnlinie Hanau – Eberbach (Neckar) durchzogen, die einschließlich ihres 28 Kilometer langen Streckenastes von Darmstadt nach Groß-Umstadt-Wiebelsbach (der bereits ausführlich im Eisenbahn-Journal 9/2018 vorgestellt wurde) durchweg eingleisig ausgeführt ist, durch überwiegend ländliches (und teilweise sogar vergleichbar einsames) Gebiet führt und daher trotz neuerzeitlicher Modernisierungen immer noch einen gewissen Nebenbahn-Charakter aufweist. Doch es handelt sich um eine Hauptbahn, deren schicksalhafte Bandbreite vom D-Zug-Verkehr bis hin zu abschnittswisen Stilllegungsplänen reicht.

Eben jene Schnellzüge haben diese schlicht „Odenwaldbahn“ genannte kleine und versteckte „Magistrale“ vom Rhein-Main-Gebiet bis zum Neckar nicht nur bei Eisenbahnfreunden, sondern vor allem auch bei vielen einstigen Reisenden bekannt gemacht, denen dank durchgehender Schnellzüge zwischen Frankfurt am Main und Stuttgart ohne den „Umweg“ über Mannheim bzw. Heidelberg eine alternative Fahrtroute geboten wurde. Statt beispielsweise in den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts von Frankfurt aus mit der stummenden Ellok zunächst entlang der Bergstraße nach Mannheim und danach über die württembergische Westbahn via Bruchsal und Mühlacker nach Stuttgart zu gelangen, brummte in Frankfurt Hbf vorne am Zug ganz ungewohnt ein Diesel auf und schickte die Reisenden mitten in das Landeisen des Odenwaldes, über das 43 Meter hohe und 250 Meter lange Himbächelviadukt bei Hetzbach, durch den mit 3,1 Kilometer längsten eingleisigen Tunnel der DB und schließlich an den Neckar, wo es (nach der Elektrifizierung der Neckarstrecke zeitweise auch mal auf Ellok umgespannt) via Neckarelz und Heilbronn schließlich nach Stuttgart und in bestimmten Fahrplanperioden mit „Sitzenbleiben“ sogar bis Ulm weiterging. Im Intercity-Zeitalter sparte sich so mancher Fahrgast den IC-Zuschlag für die von der Bundesbahn freilich immer angepriesene Verbindung mit ihrem „Premium-Produkt“ via Mannheim und schau-

kelte stattdessen durch den Geheimtipp Odenwald, wo die Leinwand namens Fenster immer neue und reizvolle Ausblicke bot.

An einem heißen Sommertag beispielsweise Mitte der Achtzigerjahre im D 2357 nach Stuttgart unterwegs, allein im Abteil und auch im 3100 Meter langen Krähberg-Tunnel das Fenster auf, die kräftige Mischung aus Tunnel- und Dieselgeruch einschließlich deutlicher Abkühlung – das hatte schon was! Die Geschichte der Odenwälder Vorzeige-Züge reicht dabei bis zurück ins Jahr 1925, als Frankfurt und Stuttgart erstmals mit einem Zugpaar als damals so genannter „Beschleunigter Personenzug“ durchgehend verbunden wurden, der später zum Eilzugpaar heraufgestuft wurde. Mit der Gründung der Deutschen Bundesbahn nach Kriegsende kam 1948/49 zum bestehenden Eilzugpaar 551/552 mit den E 555/556 ein zweites Zugpaar hinzu; alle diese Leistungen wurden zumeist von P 8 und ab 1962 von V 100 gefahren. Und ab Winterfahrplan 1969/70 kam noch ein drittes Zugpaar zwischen den Metropolen am Main und am Neckar hinzu und läutete damit den jahrzehntelangen „Dreiklang“ dieses Fahrplanangebotes ein. E 1741/40, 1743/42 und 1745/44 hießen diese Züge jetzt, ab 1980/81 wurde sogar die Beförderung dieser Züge „befördert“, denn nun kamen hier Maschinen der Baureihe 216 zum Einsatz, die „Star-Leistungen“ der Odenwaldbahn hießen inzwischen E 2352 bis E 2357 und reihten sich natürlich längst in die von Eisenbahnfreunden genauestens beobachtete und dokumentierte Fahrplangeschichte der allseits bekannten „Heckeneilzüge“ ein.

Doch damit nicht genug, denn zwischen 1984 und 1988 wurde die Odenwaldbahn zur Schnellzugstrecke, weil die drei Zugpaare zwischen Frankfurt und Stuttgart in diesem Zeitraum ein „D“ vor der Zugnummer erhielten. Mit dreieinhalb Stunden Reisedauer blieben Fahrzeit und Fahrzeugmaterial zwar gleich, aber dafür wurden Weltstädte wie Seligenstadt, Groß-Umstadt, Wiebelsbach-Heubach, Bad König oder Hetzbach nun Schnellzug-Station! Offensichtlich stand der Odenwaldbahn noch Großes bevor, doch danach machte der Heckeneilzug seinem Namen wieder alle Ehre, jetzt als E 3852 bis E 3857. Bei



einigen dieser Züge entfiel jetzt sogar der Halt in Hetzbach, dafür kam die Metropole Hainstadt (Kr. Offenb.) hinzu. Zur Jahrtausendwende und somit zu DB AG-Zeiten hießen die Züge RE 15201 bis RE 15206 und hielten jetzt neben Hetzbach sogar in Kailbach. 2004 war mit der langen Geschichte dieses Fahrplan-Geheimtipps zwischen Frankfurt und Stuttgart dann Schluss, weil das Land Baden-Württemberg an diesen Zügen kein Interesse mehr hatte und weil nun auch auf der Odenwaldbahn die Ära des ausschließlichen Triebwagen-Einsatzes „privater“ Verkehrsgesellschaften begann. Damit waren auch zuvor ausgeheckte Pläne, diese Heckeneilzüge wie bei-

spielsweise die Verbindung Frankfurt – Saarbrücken auf Zweistundentakt mit Neigezügen umzustellen und damit sowohl die historische Fahrzeit von rund viereinhalb Stunden etwa aus dem Jahr 1956 als auch die zur Jahrtausendwende drastisch zu reduzieren, endgültig begraben.

DOCH DIE EIGENTLICHE AUFGABE der Odenwaldbahn war und ist die Erschließung der Region und zur Zeit des großen Eisenbahnbaus lag die bessere Erreichbarkeit Frankfurts buchstäblich näher als eine utopische Reise nach Stuttgart. Doch von den Plänen einer Eisenbahn durch den Odenwald wollte natürlich auch Darmstadt als Landeshauptstadt des damaligen Großherzogtums Hessen profitieren, nachdem 1861 der Bezirksrat von Erbach einen ersten Antrag zu deren Bau an die Regierung gestellt hatte. Nun setzte eine fast zehnjährige Kontroverse um die genaue Linienführung ein: Darmstadt wollte nördlich des Mümlingtals zwischen Höchst und Hetzbach einen westlichen Verlauf über Reinheim nach Darmstadt erreichen, Frankfurt favorisierte eine Trasse über Dieburg an den Main. Mit dem Darmstädter Ast ab Wiebelsbach-Heubach (heute Groß-Umstadt-Wiebelsbach) stellt die schließlich errungene Streckenführung via Babenhausen, Höchst und Erbach einen klassischen Kompromiss dar, der sowohl damaligen wie heutigen Verkehrsbedürfnissen gerecht wurde bzw. wird. Die Konzession zu Bau und Betrieb der Strecke wurde von der Regierung des Großherzogtums Hessen am 4. April 1868 der Hessischen

Noch in den Neunzigern beherrschte das Ambiente der klassischen Eisenbahn die Odenwaldbahn, wie auch hier am Einfahrsignal von Bad König, das im März 1994 gerade von 216 221 mit einem Nahverkehrszug aus Erbach passiert wird.

FOTO: HEIKO ERNST/SLG. SEYFERTH

KARTE: SLG. SEYFERTH

Ludwigsbahn erteilt, finanziert wurde das Vorhaben mit einer öffentlichen Anleihe in Höhe von vier Millionen Talern (umgerechnet gut sechs Millionen Euro).

Obwohl Region und Begriff des Odenwaldes relativ unscheinbar und wegen des provinziellen Charakters bis heute sogar etwas despektierlich daherkommen, handelt es sich um ein oft unterschätztes Mittelgebirge, das die Erschließung per Eisenbahn nur mit mehr oder weniger zahlreichen Kunstbauten zulässt. In diesem Fall war die Wasserscheide zwischen Main und Neckar zu überwinden, was neben vielen kleineren Kunstbauten den Bau des 43 Meter hohen Himbächel-Viaduktes bei Hetzbach sowie des 3100 Meter langen Krähhberg-Tunnels erforderlich machte. Doch auch weiter nördlich bereitete nach dem Beginn der Bauarbeiten im Sommer 1868 insbesondere die Errichtung des 1205 Meter langen Frau-Nauses-Tunnels zwischen Wiebelsbach-Heubach und Hetschbach Kummer und Sorgen, denn nach Fertigstellung dieses Tunnels Ende 1870 war der Tod von elf Arbeitern zu beklagen. Allein sechs von ihnen starben, als im Mai 1870 ein Fass mit Pulver für die Sprengarbeiten explodierte.

DIE BAUZEIT FÜR DIE 88 KILOMETER lange und topografisch schwierige Strecke betrug insgesamt rund vierzehn Jahre, neben dem in drei Teilabschnitten zwischen Dezember 1870 und Juli 1871 eröffneten Streckenzweig zwischen Darmstadt und Wiebelsbach-Heubach ging der Hauptast der Odenwaldbahn sukzessive in ebenfalls einzelnen Abschnitten in Betrieb: Das erste Streckenstück der Odenwaldbahn wurde am 29. Juni 1870 zwischen Babenhäusen und Groß-Umstadt eröffnet, ein halbes Jahr später folgte am 27. Dezember 1870 der Abschnitt zwischen Groß-Umstadt und Wiebelsbach-Heubach. Ein Jahr später am 24. Dezember 1871 erfolgte die (weihnachtliche) Einweihung des Streckenabschnitts

von Wiebelsbach-Heubach bis Erbach, nachdem kurz zuvor bereits Probe- und Festzüge zwischen Darmstadt und Erbach verkehrten. Bereits ein Vierteljahr später wurde am 1. März 1882 der Abschnitt Erbach – Hetzbach eröffnet, dem am 1. Mai 1882 das Streckenstück von Hetzbach nach Kailbach einschließlich des Krähhberg-Tunnels folgte. Ebenfalls am 1. Mai 1882 konnte der nördliche Lückenschluss zwischen Hanau und Babenhäusen vollendet werden. Das letzte Teilstück zwischen Kailbach und Eberbach wurde am 27. Mai 1882 zunächst für den Personenverkehr und fünf Tage später für den Güterverkehr eröffnet, womit die Odenwaldbahn nunmehr auf ihrer ganzen Länge befahrbar war.

Die nun beginnende Erschließung des Odenwaldes per Eisenbahn wurde zusammen mit zwei großen Kunstbauten gefeiert, von denen der eine direkt in den Himmel, der andere mitten in die Hölle zu führen schien: Bis zu 43 Meter Höhe erhebt sich das 250 Meter lange und mit zehn Viaduktbögen ausgestattete Himbächel-Viadukt über dem Tal des Himbachels, eines kleinen Zuflusses der Mümling. Von Mai 1880 bis November 1881 benötigte die Baufirma des schlesischen Brückenbauspezialisten Karl Weißhuhn nur eineinhalb Jahre zur Errichtung des aus 16.400 Kubikmeter Buntsandstein aus der Region bestehenden Bauwerks, dessen Fundamente aus Beton gegossen wurden und eine Gründungstiefe bis zu elf Meter erreichten. Zu ihrer Anfangszeit die bedeutendste Eisenbahnbrücke in Hessen, steht das Himbächel-Viadukt heute unter Denkmalschutz und wird neuerdings nachts beleuchtet. In dunkler Kriegszeit konnte gegen Ende des Zweiten Weltkrieges gar seine Sprengung durch Pioniere der Wehrmacht verhindert werden, weil einige Dorfbewohner bereits angebrachte Sprengladungen an den zwei mittleren Pfeilern wieder entfernten, als die beteiligten Soldaten in Richtung Erbach abmarschiert wa-

ren, um die anrückenden amerikanischen Streitkräfte aufzuhalten. Somit ragt heute noch das Original in den Himmel.

IN DIE HÖLLE HINGEGEN scheint man in Fahrtrichtung Eberbach nur rund zwei Kilometer hinter dem Himbächel-Viadukt zu fahren, denn hier beginnt bei Streckenkilometer 22,1 der 3100 Meter lange Krähhberg-Tunnel, der größte und aufwändigste Kunstbau der Odenwaldbahn. Heute ist die Durchfahrt im abgekapselten Triebwagen unspektakulär, dem hellen Innenraum stehen nur zwei Minuten Fahrt durchs Dunkel entgegen. Früher jedoch dauerte der Höllenritt mindestens doppelt so lange, Qualm, Ruß und ein infernalischer Lärm drang durch die Ritzen der Waggonen und erst recht durch leichtsinnig geöffnete Fenster, die beiden Tunnelwände wegen der engen eingleisigen Tunnelröhre zum Greifen nahe. Selbst die Verdieselung konnte dieses Abenteuer kaum schmälern. Ein Abenteuer auch der Bau dieses Tunnels: Dreieinhalb Jahre dauerten die Ausbruch- und Sprengarbeiten einschließlich der Abteufung von vier Schächten durch überwiegend italienische Gastarbeiter, hierfür beauftragt wurde die Bauunternehmung Leo Arnoldi aus Köln, die nach Baubeginn im Sommer 1878 den Tunnel sogar ein ganzes Vierteljahr vor dem gesetzten Schlusstermin (1. Mai 1882) am 22. Februar 1882 fertigstellen konnte. Er war zu diesem Zeitpunkt nach dem Kaiser-Wilhelm-Tunnel der Moselstrecke der zweitlängste Eisenbahntunnel Deutschlands und ist heute noch der längste eingleisige Tunnel im Altbestandnetz der DB und der viertlängste Tunnel im Altbestandnetz überhaupt. Ende 2006 wurden Oberbau und Gleis im Tunnel saniert, für Rettungseinsätze wurde von der DB ein Zweizeige-Hilfeleistungslöschfahrzeug (HLF 24/14-Schiene) angeschafft, das von der Freiwilligen Feuerwehr im nahen Beerfelden betrieben wird.



Ein-Wagen-Zug mit 212 023 bei Wiebelsbach-Heubach (Juli 1993) und 212 027 mit Übergabe in Sandbach an der abzweigenden Bachgaubahn (April 1988).
FOTOS: HEIKO ERNST/SAMMLUNG SEYFERTH (2)



1205 Meter lang ist der Frau-Nauses-Tunnel bei Wiebelsbach-Heubach als zweitlängster Tunnel der Odenwaldbahn (N 6626 am Nordportal, 23. Juni 1980).

Sommerlandschaft und Schienenbus (N 6623) zwischen Wiebelsbach-Heubach und Hetschbach (23. Juni 1980).



Wie überall im Lande setzte nach dem Eisenbahnbau nun auch im Odenwald eine forcierte wirtschaftliche Entwicklung und eine verstärkte Erschließung der Region ein, der eiserne Weg wurde gegenüber schlechten Straßen und Wegen unschlagbar. So gab es zwangsläufig weitere Bestrebungen für von der Odenwaldbahn abzweigende Strecken, von denen das Projekt einer Linie von Erbach oder Hetzbach zur Strecke nach Wahlen (Querverbindung Odenwald – Bergstraße) wegen schwieriger und teurer Trassenführung zwar wieder aufgegeben wurde, zwei andere Strecken jedoch verwirklicht wurden: Die fünf Kilometer lange Stichstrecke Hetzbach – Beerfelden („Schellekattel“) wurde am 1. Mai 1904, die 30 Kilometer lange „Bachgaubahn“ von Höchst nach Aschaffenburg durchgehend am 1. Dezember 1912 eröffnet:

Die so genannte „Schellekattel“ wurde von der privaten Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) betrieben und erhielt vom Volksmund diese Bezeichnung, weil auf der kurzen und über zwei Kehrschleifen verlaufenden Strecke (die beiden Endbahnhöfe Hetzbach und Beerfelden lagen in Luftlinie nur 2,5 km auseinander) zahlreiche Bahnübergänge gequert wurden, vor denen die Lok auf fast der gesamten Strecke ihre Signalglocke ertönen lassen musste. Und eine Glocke nennt man im Odenwald eben „Schelle“, eine „Kattel“ bezeichnet eine alte Dame. Der bescheidene Verkehr und mangelnde Wirtschaftlichkeit führten genau 50 Jahre nach Eröffnung der Strecke wieder zur Einstellung des Personenverkehrs durch die SEG, bis 1964 betrieb die Bundesbahn die Strecke noch als Anschlussgleis für Güterverkehr, anschließend wurde sie abgebaut.

DER BAU DER „BACHGAUBAHN“ wurde aufgrund eines Staatsvertrages zwischen dem Königreich Bayern und dem Großherzogtum Hessen beschlossen, da sie auf dem Gebiet beider Staaten verlief; Bauherrin und Betreiberin waren ursprünglich die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Rund 60 Jahre wurde sie für den Güter- und Personenverkehr betrieben, am 25. Mai 1974 verkehrten zum letzten Mal Personenzüge und der Gesamtverkehr zwischen Großost-

heim und Neustadt wurde eingestellt; anschließend wurden die Gleise auf diesem Abschnitt abgebaut und das fünf Kilometer lange Streckenstück zur Odenwaldbahn hin zwischen Neustadt und Höchst der Bundesbahndirektion Frankfurt unterstellt. Hier wurde der Güterverkehr zwischen Neustadt und Sandbach am 1. Januar 1995, zwischen Sandbach und Höchst am 31. Dezember 1998 eingestellt; Stilllegung und Streckenabbau erfolgten im Jahr 1999. Auf der Aschaffener Seite wurde der Güterverkehr zwischen Aschaffenburg-Nilkheim und Großostheim am 28. September 1991 eingestellt, der verbliebene Abschnitt mit Anschluss an den Aschaffener Hafen wurde betrieblich in ein Bahnhofsgleis umgewandelt und wird seit Juni 2012 von der „Bayernhafen GmbH & Co. KG“ weiterbetrieben, der Anschluss des Aschaffener Hafens per Schiene ist somit gesichert. Auf der restlichen langen Strecke der Bachgaubahn bis Höchst sind einzelne Kunstbauten wie kleinere Brücken sowie Fragmente der Gleisanlagen noch vorhanden, an anderen Stellen wurden aber auch Einschnitte verfüllt und die Trasse bebaut, auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände in Neustadt wurden Wohnhäuser und ein Supermarkt errichtet. Zwischen Höchst und Sandbach wurde das Gleis ab 2008 komplett entfernt, in Höchst besteht aber noch die große Talbrücke; der ehemalige Lokscheunen dient heute als Wohnhaus.

Besonderes Augenmerk beim Betriebsmaschinenendienst der Odenwaldbahn fand nach der fernen Zeit der Länderbahn-Lokomotiven und der Reichsbahn-P 8 in der späten Dampflokzeit der Bundesbahn hier die Baureihe 65, die von den Sechziger- bis Anfang der Siebzigerjahre neben der allgegenwärtigen 50er fast alle Züge im Odenwald fuhr, so natürlich auch die damals noch zahlreich verkehrenden Nahgüterzüge. Beim Bw Darmstadt beheimatet, waren die Odenwaldstrecken auf den Aktionsradius dieser kräftigen Tenderlokomotiven genau zugeschnitten, bis ab 1970 hier die V 100 und auch der Schienenbus das Traktions-Regiment übernahmen. Das Wagenmaterial bestand nun überwiegend aus dreiachsigen Umbauwagen, auch ältere Eil- und Schnellzugwagen waren mitunter in die Personenzüge eingereiht. Mit der V 160-Familie von der 215 bis zur hier eigentlich übermotorisierten 218 duellierte sich in den Neunzigern dann der 628, die inzwischen domi-

nierenden Silberlinge erschienen nun im mintgrün/lichtgrauen und später neuroten Farbleid.

DIE WOHL LETZTE ZÄSUR hin zum ausschließlichen Triebwagen-Einsatz fand zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 statt, als das Eisenbahnverkehrsunternehmen VIAS GmbH den Personenverkehr der Odenwaldbahn mit Dieseltriebzügen vom Typ Itino von Bombardier (aktuell im Fahrzeugeinstellungsregister des Eisenbahnbundesamtes als Reihe 0615 geführt) und später auch Coradia LINT 54 von Alstom (vergleichbar mit DB-Baureihe 622) übernahm. Sehr zur „Freude“ der treuen Pendler und Fahrgäste, die bis dahin den vergleichsweise geräumigen Luxus lokbespannter Wagenzüge gewohnt waren: Nachdem Fahrgäste und Bevölkerung am 10. Dezember 2005 Abschied von „richtigen“ Zügen im Odenwald genommen hatten, häuften sich anschließend die Beschwerden über die zu Verspätungen und Ausfällen führenden Kinderkrankheiten der neuen Triebwagen, vor allem aber (je weiter in Richtung Darmstadt bzw. Frankfurt) über das gesunkene Sitzplatzangebot, der Itino hieß fortan nur noch „Sardinio“ und die Fahrgäste fühlten sich an das Zugfahren in Indien erinnert. Weitere Triebzüge konnten dieses (eigentlich erfreuliche) Problem bis heute nicht lösen und lassen zu dem Schluss kommen, dass eine propagierte Verkehrswende zu Gunsten der Schiene auch im Odenwald nicht mit modernen Schienenbussen, sondern nur mit ausreichender Doppelstockkapazität (egal ob lokbespannt oder per Triebzug) erfüllt werden kann.

Die wechselvolle Geschichte der eingleisigen Hauptbahn durch den Odenwald ist trotz dieses Mankos in ruhigeres und hoffentlich weiterhin beständiges Fahrwasser geraten, denn immerhin gab es im Rahmen von Rückbaumaßnahmen ab den 1970er-Jahren auch Überlegungen, den Südabschnitt Erbach – Eberbach komplett stillzulegen – heute findet in diesem vermeintlich längsten Blockabschnitt der DB (30 km) ein Zweistundentakt statt. Dem 2001 endgültig eingestellten Güterverkehr werden zwar kaum noch neue Chancen eingeräumt, doch der Personenverkehr hat auch dank der Wiedereröffnung von zeitweise stillgelegten Haltepunkten, Taktfahrplan und mehr durchgehenden Verbindungen nach Frankfurt eine beachtliche Renaissance erfahren. Damit die Odenwaldbahn weiterhin eine stolze Hauptbahn sein darf, sollte jedoch auch das Fahrzeugangebot mit den Wünschen der wieder angelockten Fahrgäste Schritt halten, damit diese nicht ein zweites Mal auf die Straße getrieben werden... □

Stilleben am Posten 3 zwischen Eberbach und Itterhof, heute Blinklichtanlage mit Halbschranken (22. April 1984).



Über den Dächern von Höchst dieselt
das ehemalige altrote Prunkstück
212 023 auf der Bachgaubahn gen
Sandbach, um dort Güterwagen
abzuholen (21. Juli 1995).



ALLES IN N. PERFEKTER MODELLBAU 1:160.

Faszination Spur N

Nach dem großen Erfolg der ersten Sonderausgabe „Faszination Spur N“ setzt die Verlagsgruppe Bahn die Reihe fort, die sich ausschließlich der Spur N widmet.

Auch in der zweiten Folge präsentiert MEB-Redakteur und N-Bahn-Spezialist Andreas Bauer-Portner vier ausführliche Anlagenportraits. Jede Anlage ist einzigartig und demonstriert die Möglichkeiten und Vorteile, welche diese Baugröße bietet. Von der Nebenbahn auf kompakter Fläche über die „Lemiso“-N-Bahn mit funktionierendem Schiffshebewerk geht die Reise ins Ausland: liebenswerte Szenen von der Ligurischen Küste und spannende Einblicke in die imposante Schweizer Gebirgswelt.

Den zweiten Schwerpunkt des Sonderheftes bilden Werkstattberichte, in denen vom Landschaftsbau bis zur Digitalisierung detailliert und nachvollziehbar alle Schritte beschrieben werden. Auch die realistische Alterung eines Dampflokomotivmodells wird ausführlich dargestellt.

Die große Marktübersicht widmet sich nach den zweiachsigen Kesselwagen im ersten Heft nun den vierachsigen Exemplaren. Ein Blick hinter die Kulissen eines großen Herstellers rundet das zweite Sonderheft für die Spur N ab. Die beigefügte DVD mit drei Filmen nur zum Maßstab 1:160 (Laufzeit 31 Minuten) machen auch diese zweite Sonderausgabe zu einem Muss für alle Freunde der Spur N.

100 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 200 Abbildungen, inkl.

Film-DVD mit 31 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 321901 | € 15,-



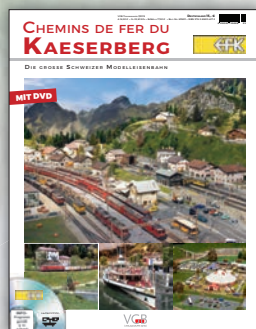
ANLAGEN DER SPITZENKLASSE

Die DB in den 1970er-Jahren

Die legendäre „Modellbundesbahn“ – eine beeindruckende Schauanlage, die den Eisenbahnbetrieb rund um Bad Driburg und das bekannte Dampflokom-Bw Ottbergen im Jahr 1975 nachbildet – fährt nicht nur weiter, sondern wird sogar noch erweitert. Am neuen Standort in eigener Halle an der B252 in Brakel sind schon jetzt die bisherigen Anlagenteile Bad Driburg, Bw Ottbergen und Weserstein zu sehen – inklusive authentischem, absolut vorbildgerechtem Modellbahnbetrieb. Bei der Entstehung der neuen Anlagenteile, unter anderem mit den beeindruckenden Viadukten über Beketal und Dunetal und dem Bahnknoten Altenbeken, können die Besucher den Modellbauprofis über die Schulter schauen. Die aktuelle Ausgabe von „VGB-Traumanlagen“ stellt dieses Meisterwerk des Anlagenbaus in fantastischen Profiaufnahmen vor. Unternehmen Sie eine Zeitreise in die 1970er-Jahre und erleben Sie die letzte Blüte des Dampfbetriebs.

108 Seiten im Großformat 23,0 x 29,7 cm, Klebebindung, über 200 Fotos, großer Gleisplan zum Ausklappen, inkl. Video-DVD mit ca. 54 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 631901 | € 15,-



Chemins de Fer du Kaeserberg – Die große Schweizer Modelleisenbahn

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 Taumwerk – Große Bühne für eine einzigartige Märklin- Sammlung

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,-

GALERIE

Frank Bachmann

Nicht missen möchte ich ihn, den „kleinen Urlaub“ nach Feierabend oder am Wochenende im heimischen Bahnrevier rund ums ostwestfälische Paderborn. Dort dokumentiere ich (oft zusammen mit langjährigen Freunden und Gleichgesinnten) seit bald 40 Jahren mit einigem Enthusiasmus die Veränderungen im Bahngeschehen in Sachen Fahrplan, Rollmaterial und Infrastruktur und da ist natürlich mit der Zeit so einiges zusammengekommen und tut es noch. So kommen und gehen Zugverbindungen, Fahrzeuge und Betreiber. Formsignale und zugehörige Stellwerke weichen dem technischen Fortschritt, Bahnhöfe und Gleispläne verändern sich (oft nicht zum Vorteil), geeignete Aufnahmestandorte variieren nach Baumaßnahmen und je nach Vegetation und Grünschnitt. Die Heimsuchung Lärmschutzwand hat aber bisher um die Region glücklicherweise noch einen Bogen gemacht.

Zum Heimrevier zähle ich alles, was z.B. innerhalb einer Radfahrstunde erreichbar ist. Dank der überschaubaren Größe Paderborns ist man schnell draußen in Wiesen und Feldern der breittflachen Westfälischen Bucht oder der Senne oder auf der anderen Seite der Stadt im Eggegebirge mit seiner interessanten Mittelgebirgstopografie, die den Streckenerbauern lange Steigungen im Bereich von zwölf bis 16 Promille, zwei große Eisenbahnviadukte und zwei Tunnel abgerungen hat. 150 Jahre später gesellte sich im Zuge der neuen Eggequerung bei Willebadessen ein dritter Tunnel dazu.

So sehr mich auch der Zugverkehr deutschlandweit und international interessiert, anders als bei weiten Touren an freien Tagen oder im Urlaub mit stundenlanger Anfahrt sind daheim die Wege angenehm kurz, sodass auch spontan gutes Wetter oder das schöne Licht in Tagesrandlagen genutzt werden kann, selbst an den langen Sommertagen. Im Heimrevier kenne ich jeden (Schleich-)Weg und weiß, zu welcher Uhrzeit ich welche Fotomöglichkeiten zu erwarten habe, wie der Streckenbewuchs derzeit ist, wo im Mai Löwenzahn oder Raps oder im Juni der Mohn steht oder umgekehrt im Herbst der Blick durch hohen Mais verstellt wird. Zumindest theoretisch weiß ich auch, mit welchen Zugleistungen wann genau zu rechnen wäre. Ist die Sache im weitgehend vertakteten Personenverkehr noch sehr einfach,



erweist sich der Güterzugfahrplan selbst bei dessen Kenntnis als alles andere als verlässlich, aber das ist ja eigentlich überall das gleiche Problem. Im Heimrevier kommt allerdings als zusätzliche Herausforderung die geringe Güterzugfrequenz hinzu, denn Hamm–Altenbeken–Kassel/Hannover liegt schon seit Jahrzehnten mehr oder minder allseitig im Verkehrsschatten bedeutenderer und steigungsärmerer Ferngüterstrecken (Hamm–Bielefeld–Hannover, Hannover–Göttingen–Kassel) und weist höchstens bei Baustellenumleitungen mal eine hohe Zugdichte auf. Umso zufriedenstellender ist es natürlich, wenn mal ohne lange Warterei ein „dicker Fisch“ ins Netz geht.

Beim „Heimspiel“ bin ich fotografisch auch kreativer, „wage“ mehr als auswärts, denn die investierte Zeit wiegt weniger schwer, und wenn der erste Aufnahmeversuch misslingt, ist alles leichter wiederholbar als eine halbe Ewigkeit von zuhause entfernt.

Hier nun eine kleine Auswahl von Aufnahmen aus meinem Eisenbahnrevier Paderborn und „umzu“.

MEIN EISENBAHN- REVIER PADERBORN



Während Paderborns fünfter Jahreszeit, der Liborifestwoche Ende Juli, geht es jedes Jahr im wahrsten Wortsinn am Bahnübergang Rosentor rund. DGS 43944 Wien – Wanne mit TXL-Lok 193 275 passiert am 21. Juli 2017 das Riesenrad in der Mitte der Festmeile.

In mehrerlei Hinsicht historisch ist diese Aufnahme der V 156 der Teutoburger Wald-Eisenbahn am 26. Juni 2006 in Paderborn Nord, dem ersten Bahnhof an der Sennebahn nach Paderborn Hbf: Die dortigen Formsignale verschwanden im November 2014 mit Anbindung der Strecke an das ESTW in Lage/Lippe und der abendliche Schrott- und Leerwagenzug der TWE ging vier Jahre früher zurück an DB Cargo/Schenker, für die die TWE ununterbrochen seit Anfang der 80er Jahre als Auftragsnehmer diesen Werkspendel Hanekenfähr – Paderborn Nord via Ibbenbüren – Gütersloh gefahren hatte. Damit verschwand auch der letzte Durchgangsgüterzug von der Sennebahn, denn die DB fährt diesen Verkehr seither elektrisch via Hamm mit Lokwechsel für die letzte Meile in Paderborn Gbf.



101 064 erreicht mit IC 2155 am
Abend des 22. März 2006 den
heimischen Hauptbahnhof.



Bei Sonnenschein zeigt sich der sonst
einheitlich rote 425 in der Galerie am
Eggetunnel-Südportal bei Willebadessen
im gestreiften Kleid. Das Galerie-
bauwerk war im Verlauf der Neutras-
sierung der Eggequerung gar nicht
geplant, wurde aber wegen unerwartet
hohen Hangdrucks nachträglich nötig.
Aufnahme vom 10. Juni 2006 mit
425 082 als RB Warburg-Münster.





Während eines plötzlichen, kurzen Schneetreibens am 19. Februar 2012 zieht 152 117 unbekümmert ihren GC 60911 Duisburg-Ruhrort – Großkorbetha bei Neuenbeken gen Altenbeken.



Die Frisur sitzt nicht (mehr): Aprilwetter im Mai am Hauptbahnhof Paderborn (7. Mai 2005).



Am 22. Januar 2016 setzte ich ein kleines Fotoexperiment in die Tat um, das ich schon lange vor dem geistigen Auge gehabt hatte. Der Hauptschwierigkeitsgrad dabei lag im gleichzeitigen Vorhandensein von etwas Schnee und Zeit, denn inklusive der witterungsbedingt beschwerlichen Radanreise mit Stativ ging einer halber Nachmittag und Abend dafür drauf. Ein Nahverkehrszug verlässt, ganz kurz bevor es völlig dunkel geworden war, Altenbeken und huscht als etwa einminütige Lichtspur über den seit 2002 beleuchteten Bekeviadukt im weiten Bogen am Schierenberg vorbei talwärts gen Paderborn.



MODELLNEUHEITEN



PIKO

x-Wagen der DB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Modell eines Steuerwagens für lokbespannte S-Bahn-Züge, kann durch Wagen 2. Klasse ergänzt werden. Maßstäbliche Länge, lupenreine Bedruckung, am Führerstand Scheibenwischer und Griffstangen angesetzt. Innenbeleuchtung nachrüstbar. UVP: 75 Euro*)



TILLIG

Triebwagen T 1 der MEG. H0m, Formneuheit, Epoche III. Schönes Modell eines der acht zwischen 1934 und 1941 an die Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft gelieferten Triebwagen mit vorbildentsprechenden Änderungen zum sonst baugleichen VT 133 522 der DR. Feine Nietreihen, saubere Bedruckung, Lackierung im Ursprungsfarbschema (bis ca. 1960), Next18-Schnittstelle, Innenbeleuchtung. Gute Fahreigenschaften. Auch in H0e erhältlich. UVP: 247 Euro



MODEL SCENE

Adlerfarn. H0, Neuentwicklung. Set für vier Pflanzen plus zahlreiche Einzelblätter aus lasergeschnittenem Papier. Wirkt unmaßstäblich, doch kann Adlerfarn über zwei Meter groß werden. www.model-scene.com (engl./tschechisch). Preis: 6,50 Euro



LOEWE

Überseekisten. H0, Formneuheit, Epoche III. Modelle aus Resin mit gut nachgebildeter Bretterstruktur, sauber bedruckt. Erhältlich paarweise, 50 bzw. 75 mm lang, mit Bedruckung unterschiedlicher Firmen aus West- und Ostdeutschland. UVP: 16 bzw. 18 Euro



BUSCH

Mercedes VF 123 als Kranken- bzw. Leichenwagen. H0, Formneuheit, Epoche IV. Zwei Fahrzeuge mit Aufbau der Firma Miesen, der Krankenwagen nach einem Nürnberger Museumsfahrzeug gestaltet, der Leichenwagen mit einem Sarg auf der Ladefläche. Aufwändige Bedruckung, geätzte Sterne. UVP: 29 bzw. 24 Euro



ROCO

Wagensets TEE 26/27 „Erasmus“ der DB. H0, Varianten und Formneuheit, Epoche IV. Zwei Drei-Wagen-Packungen nach Vorbild des 1978/79 zwischen Frankfurt und Amsterdam verkehrenden Zuges. Modelle im Längenmaßstab 1:87 mit vorbildgerechten Detailänderungen. Set 1 enthält zwei Abteilwagen Avmz 111 mit Steildach und einen Speisewagen WRmz 135, Set 2 einen Großraumwagen Apmz 121, einen Abteilwagen Avmz 207 sowie einen formneuen Barwagen ARDmh 105. UVP: jeweils 195 Euro



NOCH

Knitterfels. Die im EJ 9/2018 vorgestellten fotorealistisch bedruckten Bögen von Modellbau-Atelier Andreas Dietrich, jetzt in fünf Varianten auch bei Noch. Erstklassige Optik, einfach zu verarbeiten, je 45 x 25,5 cm. UVP: 12 Euro



BUSCH

Traktoren Allgaier A 111 L und Hofherr-Schrantz Austro Junior 108. H0, Varianten, ab Epoche IIIa. Schwäbischer Traktor der 50er und sein österreichischer Lizenzabnehmer. UVP: je 16 Euro

MODELLBAU-KAUFHAUS

Blechgießkanne. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Im 3-D-Druck hergestelltes Modellchen, maßstäblich und mit beeindruckend glatter Oberfläche. Unbemalt.

Preis: 1,10 Euro.

www.modellbau-kaufhaus.de



MODELLBAHN FRIDOLIN

Abrollcontainer. H0, Neuentwicklung, ab Epoche IV. Bausatz aus Papier und Holzprofilen für zwei 7-m³-Container. Einfach zu bauen, muss eingefärbt werden. Kontakt:

ModellbahnFridolin@t-online.de. Preis: 0,50 Euro





NOCH

3D-Kartonplatten. H0, Neuentwicklung, epochenfrei. Zwölf unterschiedliche Platten, 25 x 12,5 cm groß. Schön realistisch bedruckt, aber mit leichtem Glanz. Erhältlich (von links) in den Varianten rote Dachziegel, roter und grauer Biberschwanz, gelb-bunte Ziegel, rote und gelb-bunte Klinker, Bruchsteinmauer, Altstadt-pflaster, modernes und unregelmäßiges Pflaster sowie Bretterwand und verwitterte Bretterwand. Bretter- und Mauerplatten können halbiert werden, um doppelte Länge zu erhalten. UVP je 2 Euro



ROCO

Wendebüchse. H0, Variante, Epoche III. Neuauflage des aus dem Fleischmann-Erbe stammenden Donnerbüchs-Steuerwagens, ausgestattet mit einem RailCom-tauglichen DCC-Decoder für weiß/roten Lichtwechsel, auch analog einsetzbar. Lupenreine Bedruckung, Inneneinrichtung. UVP: 63 Euro



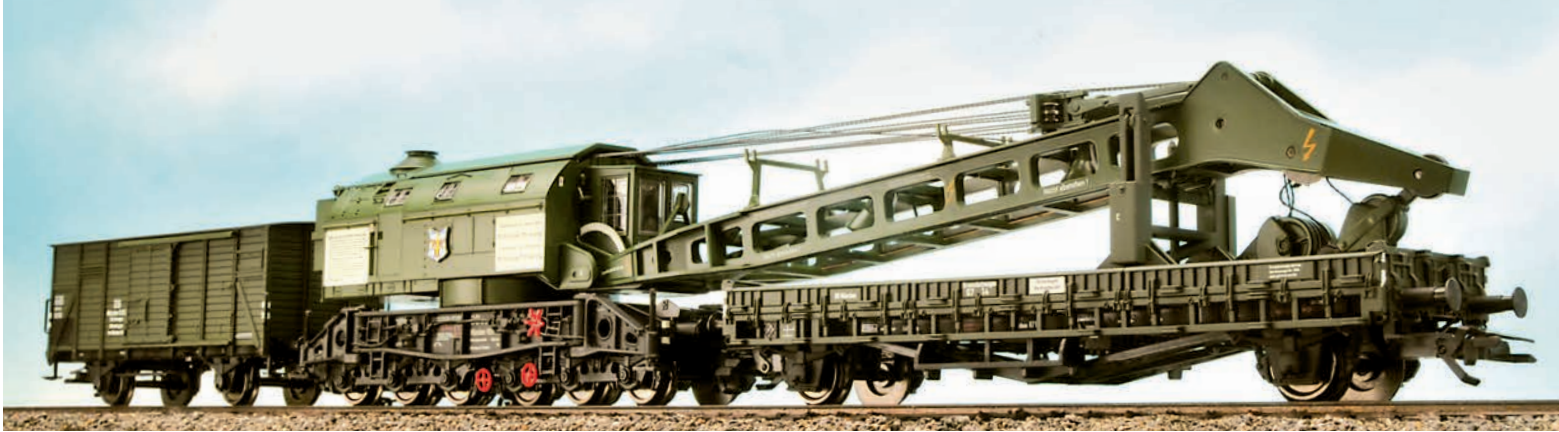
MODELLBAU-KAUFHAUS

„Gedöns im Hinterhof“. H0, Formneuheit, ab Epoche III. Sieben Gerümpelhaufen aus 3-D-Druck und Resinguss zum Selberbemalen, sehr detailliert gestaltet. Preis: 23,80 Euro. www.modellbau-kaufhaus.de



HERPA

Renault 4 „Jogging“. H0, Variante, Epoche IV. Das Sondermodell als Sonderserie mit lupenreiner Bedruckung. UVP: 15 Euro



MÄRKLIN

57-t-Schienenendampfkran Typ Ardelt. H0, Formneuheit, Epoche III. Detailreiches Modell mit vielen Funktionen (mfx und DCC). Ausleger kann gedreht, gehoben und gesenkt werden. Funktionsfähiger Haken, ebenso Suchscheinwerfer. Rauchsatz und Sound serienmäßig. Formneuer Schutzwagen (ex Rms Stuttgart), Gerätewagen ex G 10. UVP: 1000 Euro



SALLER

Peugeot 201 T Camionnette. H0, Formneuheit, Epoche IIb. Metall-Handarbeitsmodell eines von 1931 bis '33 gefertigten Kleinlasters. Scheibenwischer und Rückspiegel geätzt, sehr schöner Guss-Kühler. UVP: 55 Euro. www.saller-modelle.de



MODEL SCENE

Ländlicher Hof. H0, Neuentwicklung, bis Epoche IV. Bausatz aus lasergeschnittenem Holz und Karton für Plumpsklo, Hundehütte und Hasenstall. Feines Zubehör, vielseitig verwendbar. www.model-scene.com (engl./tschechisch). Preis: 7,20 Euro



BUSCH

Diesellok mit Ankurbler. H0f, Teil-Formneuheit, Epoche III/IV. Motorlose Lok des Typs Gmeinder 15/18 mit anlassender 3-D-Figur. Nettes Motiv fürs Feldbahn-Bw. UVP: 20 Euro



MODELLBAU-KAUFHAUS

Einfahrtstor mit Kette sowie Stacheldrahtzaun. H0, Neuentwicklung, ab Epoche III. Superfiligran aus Weißmetall geätzt. www.modellbau-kaufhaus.de. Preis: 5,20 bzw. 8,25 Euro

PIKO

Silowagen Uacns des Einstellers Wascosa. H0, Variante, Epoche VI. Kleinteilreiche Nachbildung eines modernen Wagens zum Transport staubförmiger Güter, aufwändig und lupenrein bedruckt. UVP: 60 Euro



An einem Sägewerk vorbei, schnauft eine Lok der Baureihe 70 mit ein paar Güterwagen ihrem Ziel entgegen. Dort wartet bereits ein Akkutriebswagen (unten rechts), um die Strecke in Gegenrichtung befahren zu können.

Anlagen vom „Immer-an-der-Wand-entlang“-Typ haben meist nur eine geringe Bautiefe. Weil sich vor und hinter der Strecke wenig gestalten lässt, wirken sie oft flach, vor allem auf Fotos. Wie man auf einem knappen halben Meter Tiefe dennoch den Eindruck weiter Landschaft erzeugen kann, zeigt dieses Beispiel



Schlankes Idyll

VON KARL GEBELE

Vor einiger Zeit hat ein Leser meines Buchs „Kompakt-Anlagen“ kritisiert, dass es darin keine Anlage mit Punkt-zu-Punkt-Verkehr gäbe, sondern immer nur im Kreis herum gefahren werde. Nun, zum Einen waren alle zwölf im Buch gezeigten Anlagen auf Kundenwunsch entstanden, zum Anderen baute ich damals bereits an genau so einer Anlage, wie sie der Leser gerne gesehen hätte. Auch mein 2002 erschienenes Heft aus der EJ-Reihe „Anlagenbau und Planung“ trug den Titel „Immer an der Wand entlang“.

Wer mich für den Bau einer Anlage engagiert, hat fast immer klare Vorstellungen von seiner Wunschanlage. Oft ist ein in einer Modellbahnzeitschrift entdeckter Gleisplan der Auslöser für den Entschluss zum Auftrag. So auch in diesem Fall: Mein Auftraggeber hatte in einem Miba-Spezial den Plan eines kleinen Nebenbahn-Endbahnhofs entdeckt. Mit einer Tiefe von 45 Zentimetern passte er genau auf eine Anrichte in seiner Wohnung. Weil diese 4,20 Meter lang war, konnte nicht nur der 1,50 Meter lange Bahnhof darauf untergebracht werden, sondern auch ein Stück Strecke.



Vom Bahnhof aus sollte die Gleistrasse leicht geschwungen durch eine ländlich geprägte Landschaft zu einem verdeckten Abstellbereich führen. Wichtigster Wunsch meines Auftraggebers war, mit der Eisenbahn spielen zu können, was eine aufwändige Steuerung und Elektronik unnötig machte. Handbetrieb war angesagt, auch wenn der Fahrbetrieb digital erfolgen sollte. Außerdem war die Anlage in der Epoche III zu gestalten.

Verkehren sollten auf der Anlage kurze Personen- und Güterzüge mit kleineren Loks, wobei vor allem gemischte Garnituren für ausgiebige Rangieraufgaben im Bahnhof sorgen sollten. Dazu aber mussten der Endbahnhof leer sein und Zuggarnituren im Abstellbahnhof Platz finden. Dieser wurde deshalb fünfgleisig ausgelegt, mit einer Dreiwegweiche in der Mitte und zwei normalen Weichen an den Seiten. Die Überlegung, einen schwenkbaren Fiddle Yard zu bauen, wurde aus Mangel an Platz schnell verworfen.

Um die Anlage transportieren zu können, ist sie dreigeteilt. Jeweils zwei Schrauben verbinden die Segmente miteinander und



Der kleine Bahnhof vom Anlagenende aus gesehen. Außer dem Schienenbus und dem Güterzug sorgen eine rangierwillige KÖf sowie die 70er für Betrieb.







Vor dem Lokschuppen rastet eine Lok der Baureihe 81. Kompakte Tenderloks wie diese sind ideal für solche Anlagen.
Darüber: Die Segmentdrehscheibe hilft, im Bahnhof Platz zu sparen, der dann den Bahnsteiggleisen zugutekommen kann.

Großes Bild: Ein Blick über den Bahnhof in die Weite. Trotz der geringen Bautiefe der Anlage ist die Tiefenwirkung dank der perfekt abgestimmten Hintergrundkulisse kaum zu überbieten.

Rechte Seite unten: Im linken Teil des Bahnhofsegments steht ein großer Bockkran, der vor allem für das Verladen von Baumstämmen genutzt wird.

erlauben es, die Teile für Reparatur- oder Bastelarbeiten einzeln herauszunehmen. Landschaftlich gestaltet sind nur das mittlere und das rechte Segment. Das linke mit dem Abstellbahnhof ist wegen der besseren Zugänglichkeit der Gleise zum Aufstellen der Zuggarnituren nicht mit Landschaft überbaut. Im Mittelteil der Anlage umgibt ländliches Umfeld die Strecke und im rechten Teil ist der Bahnhof das herrschende Motiv. Alle Weichen liegen auf den beiden Außensegmenten, um störanfällige Gleistreunungen auszuschließen.

Den Gleisplan des Bahnhofs habe ich sinngemäß vom Miba-Entwurf übernommen. Allerdings habe ich an Stelle einer vorgesehenen Doppelkreuzungsweiche wegen deren aufwändiger Polarisierung zwei einzelne Weichen eingeplant. Außerdem habe ich die Umsetzweiche mitsamt dem anschließenden Gleisstück durch eine Segmentdrehscheibe ersetzt. Dieser an und für sich probate Kniff, um etwas mehr Länge für die Bahnsteiggleise zu gewinnen, bereitete mir allerdings etwas Kopfzerbrechen: Nochspassende und gut funktionierend Segmentdrehscheibe erwies sich als nicht mehr lieferbar.

Das Faller-Produkt schied aus, weil es mit einfacher Handsteuerung nur zwei Gleisanschlüsse anfährt, aber drei benötigt wurden. Erst nach längerer Suche konnte ich bei einem Modellbahnhändler noch eine Noch-Segmentdrehscheibe auftreiben.

Weil ich meine Anlagen immer nach den gleichen Arbeitsschritten baue und diese schon oft beschrieben habe, verzichte ich diesmal darauf und weise nur auf abweichende Vorgehensweisen hin. Diese betrafen vor allem den Unterbau. In der Regel stattete ich meine Anlagen immer mit einem Holzrahmen aus, durch den man von unten gut an alle verdeckten Antriebe, Kabel, Steckverbindungen usw. gelangt. Dies war diesmal nicht möglich, weil die Anlage ja auf eine Anrichte gesetzt werden sollte.

Jedes Anlagenteil ruht deshalb auf einem mit 15 Zentimetern ziemlich hohen Sperrholzrahmen. Um problemlos an die Schraubverbindungen gelangen zu können, habe ich die Vorderseite mit Durchgriffen versehen, deren Abdeckungen herausnehmbar sind. Die gesamte Gleistrasse liegt auf zehn Millimeter starkem Pappel-







Der reichhaltig bestückte und liebevoll detaillierte Garten des Sägewerks. Auch ein Hühnerstall ist vorhanden.

Links: Das zwischen Bach und Bahn gelegene Sägewerk ist Blickfang im Mittelteil der Anlage. Beachtenswert ist der kaum erkennbare Übergang zur Kulisse.



Viele Figuren sorgen im Hof des Sägewerks für Leben.

Auf dieser filigranen Brücke kreuzt die Eisenbahnstrecke den Bach.





Ganz oben und oben: Zwischen Sägewerk und Burgberg schwenkt die Strecke wieder in Richtung des vorderen Anlagenrands. Bevor sie im Tunnel verschwindet, muss erst noch eine Straße überquert werden.

Rechts Mitte: Wildcamper unter der Bahnbrücke.

Der Abstellbahnhof beginnt bereits unter dem Berg, also noch im gestalteten Anlagenbereich. Unten im Anlagenkasten ist eine der Klappen zu erkennen, die den Zugang zu den Schraubverbindungen der Anlagensegmente ermöglichen.



Der Burgberg verdeckt die Einfahrt in den
Abstellbahnhof. Seine sehr realistisch
wirkenden Felspartien entstanden durch
die Verwendung von
Knitterfels-Matten.





Die Anlage in ihrer ganzen Länge. Indem der hinten zu sehende Burgberg teilweise über den Abstellbahnhof hinweggebaut wurde, konnte auch der Platz über dem eigentlich nicht gestalteten Anlagenteil für die Landschaft genutzt werden.

Der Anlagenplan für Tillig-Elite- und Roco-Line-Gleis. Zu beachten ist, dass rechts im Bahnhof eine Dreiwegweiche die nicht darstellbare Segmentdreh-scheibe ersetzt.



sperrholz, dazwischen befindet sich eine Vier-Millimeter-Korkplatte. Abgeschrägt bildet diese die Schotterböschung.

Im sichtbaren Bereich wurden ausschließlich Elite-Gleise von Tillig in einem Schotterbett verlegt, im Schattenbahnhof hingegen Roco Line-Gleise ohne Bettung. Die vier Weichen im Bahnhof werden über Servos, die drei im Abstellbahnhof mit herkömmlichen Weichenantrieben gestellt. Wegen des relativ einfachen Endbahnhofs wurde auf Signale gänzlich verzichtet. Die Weichen im Bahnhof kann man mit einem SwitchPilot-Servo V2.0 von Esu und einem Viessmann-Schaltpult stellen.

Während es auf dem Hauptteil der Anlage wegen des Digitalbetriebs keine Gleisunterbrechungen gibt, können im Abstellbahnhof vier Gleise mittels Kippschalter stromlos geschaltet werden. Nur das mittlere Gleis ist stets mit der übrigen Anlage verbunden und dient auch als Programmiergleis. Gefahren wird mit der Digitalzentrale „Roco Z21start“ in Verbindung mit dem Funkhandregler. Damit ist man als Betreiber unabhängig von Kabeln.

Beim Landschaftsbau habe ich dieses Mal auf Alugewebe verzichtet und stattdessen Landschafts-Modellierfolie von Noch in Verbindung mit dem Fels-Spachtel Sandstein der gleichen Firma als Untergrund verwendet. Das war möglich, weil es lediglich kleine Öffnungen zu schließen galt. Das Begrasen erfolgte elektrostatisch mit unterschiedlichem Grasflock. Aus belaubten Noch-Natur-Bäumen entstand das Buschwerk und die filigranen Tannen sind von

MBR. Für das Modellieren des Wasserfalls habe ich Wassereffekt von Woodland eingesetzt, im Bach simuliert dagegen 2K-Wassergel von Noch den Wasserglanz.

Als Tarnung der Durchfahrt in den Abstellbahnhof dient ein felsiger Hügel. Weil es zu meinen Prinzipien als Anlagenbauer gehört, außer Wasser immer auch eine Burg unterzubringen, ist er von einer Ruine gekrönt (Fertigmodell von Noch). Die Felsen entstanden aus den im September-Journal 2018 vorgestellten „Knitterfelsen“-Bögen von Modellbau-Atelier Dietrich (www.atelier-dietrich.at, mittlerweile auch über Noch erhältlich). Sie wurden über einen grob vorgeformten Unterbau aus der steifen Modellfolie von Noch gelegt und nur punktuell aufgeklebt.

Wesentlich zur Wirkung des schmalen Anlagenstreifens trägt die exakt passende Hintergrundkulisse bei. Sie stammt ebenfalls von Modellbau-Atelier Dietrich und wurde für diese Anlage maßgeschneidert. Dazu war es lediglich nötig, von jedem Dioramenteil ein Foto zu schicken, das genau in Augenhöhe des Betrachters aufgenommen wurde. Nur bei besonderen Details wie der Höhe, auf der die Straße am Anlagenrand endet, oder auf welcher Ebene der Bahnhofsbereich liegt, waren genaue Maßangaben nötig. Bereits nach kurzer Zeit schickte Andreas Dietrich einen 4,30 Meter langen Kulissenvorschlag, der meinem Auftraggeber und mir auf Anhieb gefiel. Beim Aufbau der Anlage war die Kulisse bereits fertig und konnte mittels Klebeband faltenfrei an der Wand befestigt werden. □

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

Unser Streaming-Angebot für Eisenbahnfreunde

**MODELLBAHN
UMSCHAU**



gebührenfrei auf www.bahnwelt.tv

Und mit App für Fire TV, Apple TV, Android TV und Chromecast auch am TV-Gerät

Ätztechnik
Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neu-
silberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit
Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen,
Belichtungsgeräte, Chemikalien,
Ätzteile für Z, N, TT, HO, O,
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

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

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



Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen

und mehr vieles mehr

seit 1977 www.lohag.de

Ausverkauf älterer Großserienbestände
und Zubehör Spur Z, N und HO

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

D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

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



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

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV

Bäume und mehr
finden Sie in unserem Shop:
MODELLBAHN-SCHILDHAUER
Würzburger Str.81
01187 Dresden
Tel: 0351 27979215
www.mbs-dd.com
30
Jahre 1988 - 2018
www.modellbahn-schildhauer.de



JL-Modellbahnbau
„Von der Planung
bis zur fertigen
Anlage!“
Ihre Adresse beim Anlagenbau!
Folgen Sie uns auch auf
YouTube
www.jl-modellbahnbau.com

mazero
Rollenprüfstände ohne Kugellager

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

www.mazero.de

Der Schienenreiniger
Für kontaktfreudige Schienen

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

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

**Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT**

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

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

Wir haben auch immer Sommer GEÖFFNET!





Mit Diesel- und Muskelkraft

Ein Bahngleis und eine Brücke unterzubringen, gehörte bei unserem gemeinsam mit Auhagen ausgerufenen Wettbewerb „Dioramenkönig II“ zu den Vorgaben. *Martina Schimke*, die bereits in der ersten Runde des Wettbewerbs dabei war, hat sie auf einem etwas amerikanisch wirkenden Steinbruch-Diorama deutlich übererfüllt

FOTOS: ANDREAS STIRL ♦ TEXT: MARTINA SCHIMKE



Die Zufahrt zum Steinbruch wird von einer Eisenbahnbrücke geradezu eingerahmt. Ganz klar: Hier ist Abbau tabu.

Unten: Nur kurz ist das Lorengleis in der Grube des Steinbruchs. Hier wird nur abgebaut, wenn größerer Bruchstein gebraucht wird. Dann ist Muskelkraft gefragt, außer einem Pressluftmeißel gibt es hier keine technischen Hilfsmittel.



Das Diorama besteht aus einem Brechwerk als Hauptgebäude, der Auffahrtrampe mit Feldbahnloren auf Feldbahngleisen, einem Fahrradunterstand, einem Mehrzweckschuppen mit überdachter Lagerfläche, einer Wellblechgarage und einem Toilettenhäuschen. Platziert ist das Brechwerk in der Grube des Steinbruchs zwischen zwei Felswänden. Diese Grube ist überspannt von einer Eisenbahnbrücke, die von einem Zwei-Wege-Unimog befahren wird. Sie entstand aus dem Auhagen-Bausatz 11364, dessen filigranes Stahlfachwerk den Blick von der einen Seite des Dioramas zur anderen kaum blockiert. Am Ende der Brücke holt sich ein Hobbymaler Inspiration für sein nächstes Bild.

Auf dem Gelände belädt eine Planier-
raupe einen kleinen Lastwagen mit Bruch-
steinen. Der Großteil des im Steinbruch



Nachschub fürs Brechwerk rollt an.

Um die schon etwas klapperige Holzkonstruktion der Zufahrtbrücke nicht zu überlasten, dürfen die vollen Loren nur einzeln ins Brechwerk geschoben werden.

Unten: Auf der Bahnseite sind die Schüttrutschen am Brechwerk höher angebracht als auf der Straßenseite (rechts). So können neben Niederbordern und offenen Wagen auch Schüttgutwagen beladen werden.



Unterhalb der Feldbahnstrecke nageln die Bruchsteinabbauer am Fels. Bald wird der so weit abgebaut sein, dass die Feldbahn verlegt werden muss.



–Anzeige –

FORMNEUHEIT!

Ab sofort im Fachhandel.

#58501 Personenwg. x-Steuerwagen 2. Kl. DB Ep. IV	74,99 €* 49,99 €* 49,99 €* 49,99 €*
#58500 Personenwg. x-Wagen 2. Kl. DB Ep. IV	
#58502 Personenwg. x-Wagen 1./2. Kl. DB Ep. IV	

Highlights: Komplette Neukonstruktion | Feinste Lackierung und Bedruckung | Hervorragende Rolleigenschaften | Scharf gravierte Drehgestelle | Sitzwagen vorbereitet für die Nachrüstung einer Innenbeleuchtung #56292 | Steuerwagen mit (digital schaltbarem) Lichtwechsel weiß/rot sowie Führerstandsbeleuchtung | Steuerwagen mit beleuchteter Zugzielanzeige und LED-Beleuchtung mit sehr guter Leuchtkraft | Schnittstelle für den PIKO Funktionsdecoder #56124

* unverbindliche Preisempfehlung

www.piko.de





Der Blick von oben zeigt das einfallsreiche Arrangement der Gestaltungselemente. Auf keinem anderen Diorama dieses Wettbewerbs gelang es, Gleise zweier Spurweiten in solcher Dichte sinnvoll unterzubringen.

gewonnenen Materials wird aber mit Hilfe einer Feldbahn vom Abbaubereich zum Brechwerk transportiert. Auf der Strecke erledigen Dieselloks die Zugarbeit. Ab der Wagentrehplattform, die das Ladegleis des Brechwerks anschließt, müssen die Loren jedoch mit Muskelkraft geschoben werden. Lange wird diese umständliche, kräfteverschleißende und teure Arbeitsweise aber nicht mehr bestehen, da die Feldbahn demnächst umtrassiert werden muss: Am Fels darunter sind bereits fleißige „Nager“ am Werk.

TRESTLE-TOUCH DURCH WENDEN

Seinen „amerikanischen“ Eindruck erzeugt das Schotterwerk durch die hölzerne Abstützung der Brücke, über die die Feldbahn in das Brechwerk gelangt. Sie erinnert an die filigranen Trestle-Holzbrücken amerikanischer Bahnen, bei denen man sich als Europäer immer wundert, wie sie das Gewicht der darüberrollenden Züge aushalten. Diese Zufahrtbrücke ist aber kein Eigenbau, sondern entstammt dem Auhagen-Bausatz 12266, wo sie als Schrägaufzug fungiert. Für den Einsatz in der Waagrechten habe ich einfach das hölzerne Untergestell umgedreht und in seinen Maßen etwas angepasst.

Angenommenerweise wird im Brechwerk der Schotter in unterschiedliche Größen zerkleinert. Über Lukenschieber rutscht er schließlich auf einer Seite des Gebäudes in zu beladende Lkw, auf der ande-

ren in Güterwaggons. Kennzeichnend für dieses Gewerbe ist der allgegenwärtige feine Steinmehlstaub, der sich wie graues Mehl auf Gebäude und Gelände legt.

Vor dem Bau des Dioramas schien es natürlich eine Herausforderung, die Vorgabe, Brücke und Gleis einzubauen, mit Material der Firma Auhagen zu erfüllen. Durch die Verwendung des Schotterwerks, der Fachwerkträgerbrücke und der Feldbahn ließ sie sich aber problemlos umsetzen. Sehr praktisch war, dass der Schrägaufzug des Brechwerks ohnehin mit Lorengleisen ausgestattet ist. Mit Hilfe der Drehplattform konnte ich diese leicht mit den Feldbahngleisen verbinden.

Zuerst fertigte ich mir nach Bildern und eigenen Ideen einige Skizzen für das Diorama mit einer Grundfläche von 65,5 x 33 Zentimetern und einer maximalen Höhe von 30 Zentimetern an. Dann habe ich auf der vorgegebenen Grundplatte mit Hartschaumplatten das Gelände vorgeformt und die Brücke sowie das Schotterwerk grob platziert. Anschließend ging es an das Modellieren der Geländeform.

Die feste Oberfläche für den Hartschaum bildet ein Überzug aus eingefärbtem Gips. Mit der Trockenmaltechnik (Grünieren) wurde das Ganze anschließend verfeinert und mit Bäumen und Foliage von Noch gestaltet. Die Zufahrten sind mit der Boden-Strukturpaste „Industrie und Gewerbe“ der gleichen Firma hergestellt. Damit die Bausätze nicht so glänzen, habe ich

auch sie mit der Trockenmaltechnik behandelt. Die Gleise wurden mit Rostfarbe von Revell Aqua Color gestrichen.

Die Figuren stammen von Preiser und wurden entsprechend ihren Bestimmungen in Szene gesetzt. Gleiches gilt für die Straßenfahrzeuge von Wiking, die ich vorher zudem farblich überarbeitet hatte. Zuletzt fertigte ich mir noch ein am PC selbstgestaltetes Firmenschild an, damit der Steinbruch auch einen Namen hat. □

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
- 10 „Thüringen à la Nouaillier“ von Rico Keller in EJ 4/2019

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by vedes

Europa

02763 Zittau

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

45665 Recklinghausen

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

73033 Göppingen

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

86368 Gersthofen

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

21614 Buxtehude

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

48145 Münster

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

73108 Gammelshausen

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

86633 Neuburg

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

AT-6020 Innsbruck

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

22043 Hamburg

Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040/6532244

53721 Siegburg

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

73728 Esslingen

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

86720 Nördlingen

Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 09081/4228

BE-3053 Oud-Heverlee

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

24534 Neumünster

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

54290 Trier

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

74613 Öhringen

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

87616 Marktoberdorf

Härtle Spiel & Freizeit
Inh. Matthias Franz e.K.
Kaufbeurener Str. 1
Tel.: 08342/98395

FL-9490 Vaduz

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

25348 Glückstadt

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

59909 Bestwig

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

74821 Mosbach

Schreib- + Spielwaren
Dunz GmbH & Co. KG
Kessergasse 5-9
Tel.: 06261/92120

88085 Langenargen

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

NL-1171 DB

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

28865 Lilienthal

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

60385 Frankfurt

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

76275 Ettlingen

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

90587 Siegelsdorf

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Str. 16
Tel.: 0911/753175

NL-2761 GD

Zevenhuizen
Zevenspoor
Noordelijke Dwarsweg 94a
Tel.: 0031/654266993

32760 Detmold

Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8
Tel.: 05231/9807123

63920 Großheubach

Spielwaren Hegmann
Berta Hegmann e.Kfr.
Industriestr. 1
Tel.: 09371/6508012

78247 Hilzingen

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

91522 Ansbach

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

NL-8261 HM

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

33332 Gütersloh

Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 05241/26330

67146 Deidesheim

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

83395 Freilassing

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

93133 Burglengenfeld

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Str. 4
Tel.: 09471/70120

42289 Wuppertal

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

71638 Ludwigsburg

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

85591 Vaterstetten

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

44747 Bochum

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

72250 Freudenstadt

Spiel + Freizeit
Wagner
Martin-Luther-Str. 7
Tel.: 07441/7609

86199 Augsburg

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



Festgeklemmt

Offene Güterwagen lassen sich beileibe nicht nur mit Schüttgütern beladen. Überall, wo die Bahn robuste und leistungsfähige Transportmittel brauchte, kamen sie zum Einsatz. So auch, wenn es galt, sperrige Betonfertigteile zu befördern

VON CHRISTOPH KUTTER

Bei der DB waren offene Güterwagen „Mädchen für alles“ – sofern es sich um witterungsunempfindliche Ladegüter handelte. Ein recht auffälliges und für einen O-Wagen eher unerwartetes Ladegut zeigt Stefan Carstens in seinem 2017 erschienenen Buch „Richard Krauss – Der Berufs-Fotograf“: große Rohrsegmente aus Beton, die quer in Wagen der Bauart Omm 46 verladen und zwischen die Bordwände geklemmt waren. Der Vorteil liegt auf der Hand: Verschiebungen während der Fahrt und durch Rangierstöße sind praktisch ausgeschlossen, das Be- und Entladen per Kran ist einfach.

Um diese so auffällige wie alltägliche Ladung im Modell nachzubilden, benötigt man einen zweiachsigen offenen Güterwagen mit Stahlwänden. Ältere Typen mit Bretterwänden sind weder stabil genug, noch reicht ihre Tragfähigkeit. Den Omm 46 gibt es zwar grundsätzlich von Roco, derzeit aber leider nicht als DB-Wagen der Epoche III. Deswegen wurde hier ein Omm 52 von Brawa verwendet. Neben fast identischen Abmessungen bietet er den Vorteil gestalteter Innenseiten.

Ausgangsmaterial zur Nachbildung der Betonröhren sind Kunststoff-Wasserrohre vom Baumarkt. Ihr Außendurchmesser be-

trägt 3,2 Zentimeter, was genau zur Breite des Wagens passt. Mit 1,8 Millimetern leider zu hoch ist ihre Wandstärke, weil das Rohr gedoppelt werden muss. Beim Vorbild dürfte sie etwa 15 Zentimeter betragen haben, was 1,7 Millimetern in 1:87 entspräche. Will man im Modell diesen Wert erreichen, muss man zu Kupfer- oder Messingrohren greifen, die aber aufwändiger zu bearbeiten und vor allem schwerer sind.

Ein wichtiges Merkmal von Betonrohr-Segmenten ist die Nut-Feder-Verbindung, die ein passgenaues Ineinanderfügen erlaubt. Auch auf dem Foto von Richard Krauss ist der Falz gut zu erkennen, dem





ein Negativpendant auf der anderen Seite entspricht. Die Nachbildung beider unterscheidet im Modell vorbildentsprechend gefertigtes Ladegut von oft zu sehenden Primitivlösungen.

EXAKT SENKRECHT SÄGEN

Damit man das Wasserrohr sauber in Röhrensegmente zersägen kann, muss als Erstes dessen konisch abgeschrägtes Ende durch einen glatten Abschluss ersetzt werden. Wer keine feine Gehrungssäge besitzt, erreicht das Ziel eines sauberen Schnitts, indem man das Rohr auf eine ebene Fläche

legt und mit Hilfe eines Geodreiecks und eines Permanentmarkers einen Kreis um das Rohr zieht. Idealerweise entsteht dabei eine gerade Linie, die genau auf ihren Ausgangspunkt trifft. Entlang dieser Linie wird das Endstück des Rohrs abgesägt, wobei auf eine stets gerade Führung der Säge zu achten ist. Das neue Rohrende glättet man mit Schleifpapier unterschiedlicher Körnung.

Wer eine Kleinkreissäge sein Eigen nennt, kann nun mit Hilfe des Anschlags bequem vier gleich lange Rohrstücke abtrennen. Ansonsten empfiehlt sich die Anfertigung einer Schablone aus kräftigem Papier oder Karton, die ringförmig zusammenge-

In ihre Wagen geklemmt, warten vier Betonrohr-Elemente auf ihre Entladung. Wegen des hohen Gewichts ist dazu ein kräftiger Kran nötig.

Linke Seite: Drei Omm 46-Wagen mit je zwei großen Betonrohr-Segmenten der Firma Züblin, aufgenommen im Juli 1967 in Nürnberg.

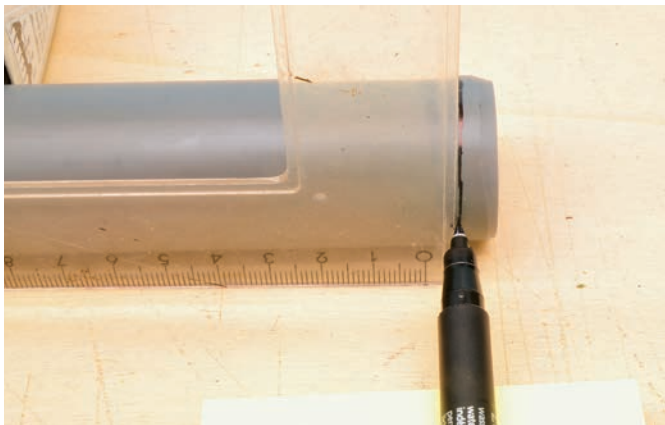
FOTO: RICHARD KRAUSS, SAMMLUNG STEFAN CARSTENS



Ein Rohrstück von 1,70 m Durchmesser. Das verladene war doppelt so groß.



Die Nut am Rand ist für solche Rohrsegmente typisch.



Mit Geodreieck und Permanentstift wird ein Ring um das Rohr gezogen ...



... und an ihm entlang das konische Rohrende abgesägt.



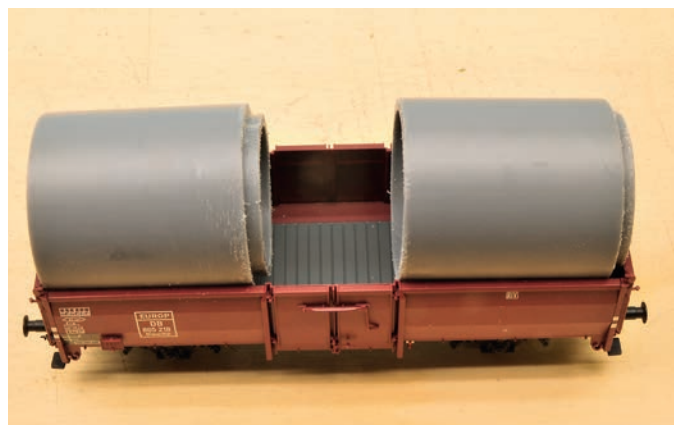
Eine Schablone hilft, die abzusägenden Rohrstücke exakt zu markieren.



Die Hälfte der Rohre wird aufgeschnitten und in die anderen gesteckt.



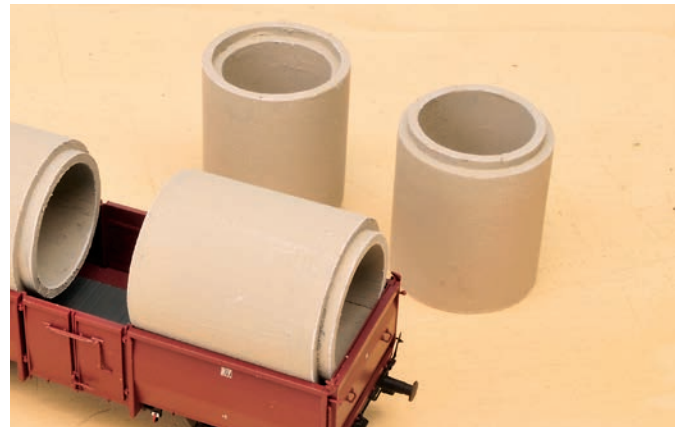
Vor dem Bemalen müssen die Rohrenden saubergeschliffen werden.



Die Länge der Rohrstücke darf den festen Wandbereich nicht überschreiten.



Hekis Straßenfarbe verwandelt Plastik optisch in Beton.



Leichtes Granieren der Kanten verbessert auch hier das Aussehen.

klebt über das Rohr geschoben wird und auf einfache Weise das exakte Anzeichnen der nötigen vier Sägemarkierungen ermöglicht.

Die Breite dieser Schablone (und damit die Länge der Rohrsegmente) ergibt sich aus dem Originalfoto: Dort ist gut zu erkennen, dass die Betonrohre an den Wagenenden anlehnt sind, die Türen aber frei lassen. Je nach verwendetem Wagen bedeutet das eine Länge zwischen 33 und 35 Millimetern pro Segment in H0, was etwa drei „echten“ Metern entspricht.

Von den Rohrsegmenten fertigt man vier pro Wagen. Die Hälfte davon wird durch Aufsagen und Entfernen eines Stücks Wand im Durchmesser so verringert, dass sie möglichst straff in die übrigen Rohrstücke passen. Wie groß das zu entfernende Stück ist, hängt vom verwendeten Ausgangsrohr und dessen Wandstärke ab. Entsprechend der Formel „Durchmesser minus zweimal Wandstärke“ waren den hier verwendeten Rohren Stücke von 11,4 Millimetern Breite zu entnehmen. Tatsächlich reichte dies jedoch nicht, etwas Nacharbeit mit der Feile war stets nötig. Bei exaktem Vorgehen passen die Innenrohre so genau in die äußeren, dass die Fuge praktisch unsichtbar ist und nicht einmal verpackelt werden muss.

VORSICHT FUSSELN

Nacharbeit in Form von Schleifen wird aber immer nötig sein. Leider fasert nämlich das Material des Wasserrohrs (Polypropylen) beim Sägen leicht aus, so dass an den Schnittkanten überall kleine Partikel und Fusseln entstehen. Sie müssen mit feinem Schleifpapier entfernt werden. Raut man bei dieser Gelegenheit gleich die Oberfläche der Rohrsegmente etwas an, haftet später die Farbe besser. Anschließend spült man die Rohre unter dem Wasserhahn gründlich ab.

Sind sie getrocknet, können die Rohrsegmente bemalt werden. Bestens geeignet ist Hekis Betonfarbe 6600. Mit einem fla-

Zum Gewicht:

Geht man für die Vorbildrohre von 2,8 m Durchmesser, 15 cm Wandstärke und 3 m Länge aus, kommt man bei einem spezifischen Gewicht von $2,3 \text{ t/m}^3$ für Beton auf ein Gewicht von knapp 4,5 t pro Stück. Mit zwei verladenen Rohrsegmente ist die Lastgrenze des Omm 46 also bei weitem nicht ausgereizt. Für die Modellrohre mit

doppelter Wandstärke (32 mm Durchmesser, 3,6 mm Wandstärke, 39 mm Länge) kommt man überschlagsweise auf etwa 9 t Gewicht pro Stück. Auch das ist noch im Rahmen. Gleiches gilt für die Ladehöhe: Sie entspricht einer abgebugelten Ellok, weshalb der Wagen durch jeden profilgerechten H0-Tunnel passen sollte.

–Anzeige–





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

[WWW.BRAWA.DE](http://www.brawa.de)



Aufgestempelt wirkt die Herstelleranschrift wie schabloniert.



Untergeklebte Holzprofile sichern die Modellröhren im Wagen.

chen Pinsel aufgetragen, lässt sie die Glätte des Kunststoffs verschwinden und sorgt für eine sehr realistisch wirkende Oberfläche. Leichtes Granieren der Kanten mit Hellgrau oder Weiß schadet auch hier nicht.

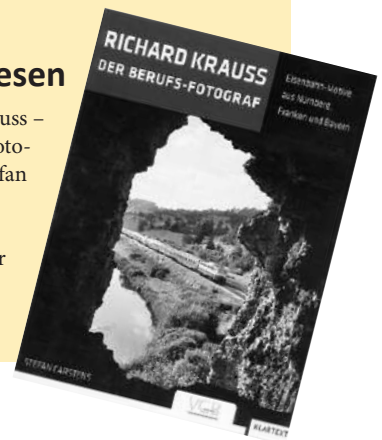
Weil das Grau der Ladung und das Braun der Wagen etwas eintönig wirkt, sollte man die Rohre wie beim Original mit einer Herstelleranschrift versehen. Wie diese aufzubringen wäre, hat mir zunächst einige Rätsel aufgegeben. Nassschiebebilder oder Aufreibebuchstaben scheiden aus, weil sie auf der Betonfarbe nur schwer haften dürften und vor allem glänzen. Ein Kollege hatte die geradezu geniale Idee, es mit einem Stempel zu versuchen. Tatsächlich gibt es im Internet mehrere Anbieter, über die man einfach, schnell und günstig an

selbstdesignte Stempel kommt (hier www.stempelpool.de). Waagrecht angebracht wirken die Anschriften wie aufschabloniert und bieten dem Bastler die seltene Gelegenheit, das eigene Werk zu „signieren“.

Völlig verzichten kann man bei dieser Ladung auf eine Sicherung. Die Rohrsegmente wurden von oben in den Wagen gehievt und klemmten zwischen den Wänden fest. Ein Verrutschen war auch bei heftigen Rangierstößen ausgeschlossen. Die gleiche Methode kann man zwar auch im Modell anwenden, indem man die Rohrsegmente etwas in den Wagen presst. Man kann ihnen aber auch ein passendes Hölzchen unterkleben, das mit zwei Tröpfchen Weißleim oder Alleskleber zugleich am Wagenboden befestigt ist. □

Zum Weiterlesen

„Richard Krauss – der Berufs-Fotograf“ von Stefan Carstens bei bestellung@vgbahn.de für 29,95 Euro



Die Betonröhren auf dem Weg zu ihrem Bestimmungsort.

Profitipps für die Praxis



Sobald es dunkel wird im Modellbahnland, geht von beleuchteten Gebäuden, Straßenlaternen, Zügen mit Innenbeleuchtung, Autos mit Scheinwerfern und Blinkern, Leuchtreklamen und anderen Lichteffekten eine ganz spezielle Faszination aus. Leuchtstarke und in vielen Farben erhältliche LEDs haben die Gestaltungsmöglichkeiten mit Licht auf der Modellbahn revolutioniert. Sie sind preiswert, benötigen kaum Strom, werden nicht warm, und es gibt sie in winzigsten Bauformen.

Maik Möritz vermittelt Grundwissen rund um das Thema Licht und Farben sowie elektrotechnische Basisinformationen zum Umgang mit LEDs und deren Einsatz. In die Praxis umgesetzt, zeigt er an verschiedenen Gebäudebeispielen, wie die effektvolle Beleuchtung einzelner Zimmer und deren Inneneinrichtung für lebendige und äußerst realistische Detailszenen sorgt. Vor den Gebäuden runden eine passende Straßenbeleuchtung, illuminierte Werbetafeln und Lichtzeichenanlagen das nächtliche Stadtbild ab, zu dem auch beleuchtete Straßenfahrzeuge von Bussen und Lkws bis hin zu Zweirädern gehören. Im Gleisbereich sorgen u.a. Weichenlaternen und Bahnsteigleuchten für Orientierung.

Und damit die mit Licht gestaltete Modellbahnanlage richtig in Szene gesetzt werden kann, ist der perfekten Anlagenbeleuchtung im Modellbahnzimmer ein eigenes Kapitel gewidmet. Ein neuer MIBA-Praxis-Band für alle, die ihre Modellbahn mit Licht und Lichteffekten bereichern wollen!

84 Seiten im DIN-A4-Format 21,0 x 29,7 cm, mehr als 250 Abbildungen, Klammerbindung

Best.-Nr. 15087457 | € 12,-

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447



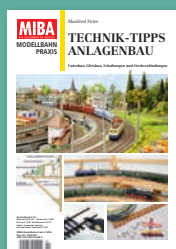
Best.-Nr. 150 87448



Best.-Nr. 150 87449



Best.-Nr. 150 87450



Best.-Nr. 150 87451



Best.-Nr. 150 87452



Best.-Nr. 150 87454



Best.-Nr. 150 87455



Best.-Nr. 150 87456

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



Jetzt als eBook verfügbar!



Best.-Nr.
150 87432-e

Best.-Nr.
150 87427-e

Je eBook € 8,99

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



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 081 41/534 810, Fax 081 41/534 81-100, E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de





Prägepflaster

Gepflasterte Straßen nachzubilden ist entweder zeitaufwändig oder teuer oder führt zu bestenfalls mittelpträglichen Ergebnissen. Die neuen Prägeroller der Firma RailNScale versprechen, dem ein Ende zu machen.

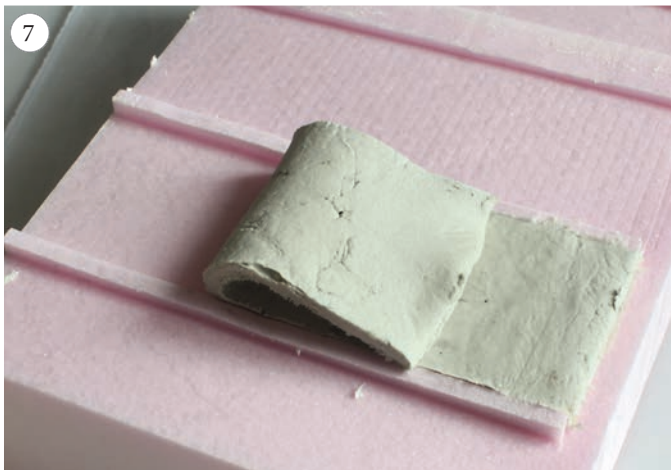
Arnold Humer hat getestet, ob sie dem Anspruch gerecht werden

Grundsätzlich gibt es zur Nachbildung von Kopfsteinpflaster in H0 mehrere Möglichkeiten. Besonders wenn es gilt, altes und welliges Pflaster zu gestalten, kann das Selberritzen zu hervorragenden Ergebnissen führen. Allerdings erfordert diese Methode eine Engelsgeduld und viel Zeit. Fehlen diese Voraussetzungen, bleiben die Verwendung von

Gipsabgüssen sowie ein breites Angebot von Industrieprodukten. Alle haben ihre Nachteile, wozu vor allem das Problem der Stoßstellen zwischen den Matten und Platten zählt. Außerdem hapert es bei vielen Industriepflastern an der Maßstäblichkeit.

Genau da verspricht der Pflasterroller der niederländischen Firma RailNScale Abhilfe: fugenlose Pflasterstrecken, sauber

geprägt, mit vorbildgerechter Steingröße und dazu noch leicht zu handhaben. Die in Deutschland von Modellbahn-Union vertriebenen Sets enthalten jeweils eine Prägerolle für fortlaufende Pflasterflächen sowie eine, um bei oberflächenbündig verlegten Schienen das Pflaster dazwischen prägen zu können (Bild 1). Sie sind in 1:87 in zwei Pflastervarianten für H0-Vollspur erhält-





lich. Ferner angeboten werden Varianten für H0m, TT, N und Z.

Als Modelliermasse empfiehlt der Hersteller RailNScale ein Produkt der italienischen Firma DAS, das ebenfalls bei Modellbahn-Union bestellt werden kann (Bild 2). Ähnliche Produkte anderer Hersteller dürften jedoch gleichermaßen geeignet sein.

Um den Umgang mit den Rollen etwas zu üben, empfiehlt es sich, die ersten Versuche mit Knetmasse zu machen. Dabei bekommt man ein Gefühl, wie viel Anpressdruck notwendig ist, um ein ansprechendes Ergebnis zu bekommen (Bild 3).

Als Probestück (und im Vorgriff auf ein geplantes Diorama) habe ich einen kurzen Abschnitt eines Hafens mit Kaimauer und Hafengleis gebaut. Der Kern besteht aus einem aus zwei Hartschaumplatten zusammengeklebten Block, die Hafenmauer ist ein Gipsabguss einer Silikonform von Langmesser Modellwelt. Auf der Oberfläche wurde ein Stück Gleis so verklebt, dass der Abstand zur Kaimauer gerade die Breite einer Prägerolle betrug. Das Gleis hatte ich zuvor mit dem Airbrush etwas patiniert, weil dies nach Verlegen des Pflasters nur schwer möglich sein dürfte (Bild 4).

Als Führungen für die Pflasterrollen habe ich auf einen weiteren Hartschaumblock dünne Leisten aus dem gleichen Material geklebt. Die Bahnen dazwischen sind so breit wie die jeweilige Prägerolle (Bild 5). Auf diese Weise entstanden etwa 20 Zentimeter lange Keramikstreifen einheitlicher Stärke, die man im „Ernstfall“ (also wenn es beispielsweise gegolten hätte, eine ganze Straße am Stück zu prägen) sehr einfach hätte aneinanderreihen können. Die Stöße zwischen den Streifen wären spätestens beim Prägen verschwunden.

Mit den Fingern wurde ein Teil der Keramikmasse zwischen den aufgeklebten Führungstreifen verteilt. Weil das Material an der Haut haftet, empfiehlt es sich, dabei Einweghandschuhe zu verwenden. Anschließend wurde die Masse geglättet, indem ich mit einem runden Stab (hier ein dicker Filzstift) darübergerollt bin (Bild 6). Die Hartschaumstreifen sorgten dabei für eine gleichmäßige Stärke der Knetkeramiksicht. Nach dem Ausrollen ließen sich die Streifen ohne Probleme abziehen und auf dem Probendorama platzieren, das ich zuvor leicht angefeuchtet hatte (Bilder 7 und 8).

Die Streifen wurden hier einfach in beziehungsweise neben das Gleis gelegt. Auf als Dübel in den Untergrund gesteckte kleine Nägel habe ich wegen der geringen Größe des Dioramas verzichtet. Weil

die ersten Keramikmassestreifen trotz vorherigen Ausmessens zu dünn geraten waren, habe ich eine zweite Schicht darübergelegt. Ein Fehler dabei war, die Masse mit Wasser zu befeuchten. Dies sorgte dafür, dass die Prägerollen verschmierten und die Prägung etwas an Schärfe verlor (Bild 9).

Nachdem das Pflaster getrocknet war, habe ich es mit Sky Grey 154 von Vallejo grundiert. Die Farbe wurde dabei 1:2 mit Wasser verdünnt, damit sie die feinen Prägungen nicht verschmiert (Bild 10).

Um die Vertiefungen zu betonen, benutze ich Vallejo-Wash 73201, verdünnt 1:3 mit Wasser. Ein paar Tropfen Fließverbesserer von Langmesser Modellwelt sorgten dafür, dass die schwarze Brühe auch die kleinsten Ritzen erreichte (Bilder 11 und 12).

Reichten zwischen diesen beiden Farbaufträgen ein paar Stunden Trocknungszeit, sind vor dem abschließenden Granieren 24 Stunden nötig, da man sonst mit dem Borstenpinsel die Farbe wieder abträgt. Ich habe für das Granieren (Trocknenmalen) Vallejo 151 Grauweiß verwendet. Ein paar Tropfen der Farbe wurden auf ein Stück Karton getupft und in den Borstenpinsel massiert. Danach wurde der Pinsel so lange auf dem Karton ausgestrichen, bis er keine Farbe mehr abgab. Streicht man einen solchen Pinsel dann über Pflaster und Spundwand, bleibt an Erhebungen und Kanten noch so viel Farbe hängen, dass diese hervorgehoben und betont werden (Bild 13).

Fazit: Die Straßenbelag-Walzen liefern ein sehr ansprechendes Ergebnis. Sie sind einfach zu handhaben und amortisieren sich gegenüber Platten und Matten schon unter einem Meter zu gestaltender Straße bei deutlich besserem Aussehen derselben. Gegenüber dem Selberritzen sparen sie gewaltig Zeit, die man beispielsweise für die Gestaltung von Kurven oder Übergängen nutzen kann. Auf keinen Fall sollte man die Keramikmasse befeuchten, da sonst die Rollen verschmiert werden. □

☛ Bezugsquellen:

www.modellbahnunion.com

Die Straßenbelag-Walzensets kosten unabhängig von der Baugröße 24,99 Euro, die DAS-Masse kostet 5,75 Euro pro Kilogramm, jeweils plus Versand.

– Anzeige –



IM KLEINEN GROSS

FASZINATION MODELLBAU

Made im Schwarzwald



Vielfarbig und vielseitig:
Die Neuheiten 2019 sind da!

www.faller.de

www.car-system-digital.de

www.facebook.com/faller.de



Tunnel fürs Wasser

Durchlässe unter Straßen, Wegen und Bahndämmen sind allgegenwärtig, aber unauffällig und werden deshalb oft übersehen. Dabei sind sie ein geeignetes Element, um Akzente beim Landschaftsbau zu setzen

VON WOLFGANG LANGMESSER

Manchmal beschleicht einen erst nach Fertigstellung einer Anlage das Gefühl, dass da und dort etwas nicht stimmt, oder fehlt. Mir passierte das bei einem Abschnitt meiner Anlage „Stromberg“: Die Gleise waren verlegt, die Landschaft war vormodelliert und stand demnächst zur Begrünung an, aber zufrieden war ich noch nicht so recht. Es betraf eine Stelle, an der sich die Strecke zum Bahnhof und das Anschlussgleis zu einem Stahlhandel trennten. Eigentlich hatte ich vor, es als einfache Wiese zu gestalten, um ein ruhiges Element in die Landschaft zu bringen. Mit meinem geistigen Auge betrachtet, wirkte es jedoch zunehmend nicht beruhigend, sondern eher langweilig. Abhilfe war nötig.

Zunächst bot es sich an, die Situation durch eine Viehweide interessanter zu gestalten. Doch auch diese Idee „prickelte“

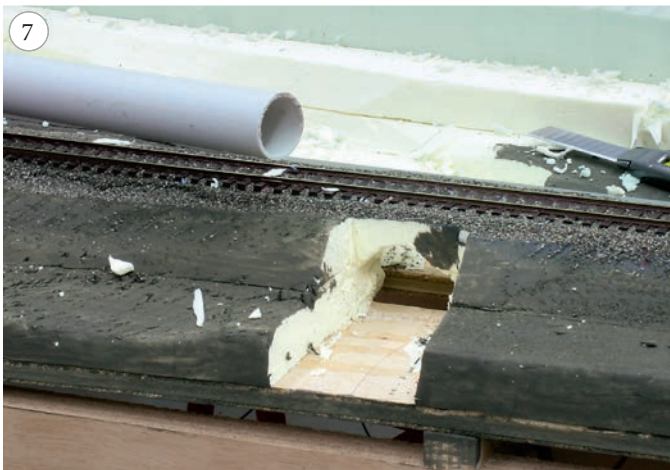
nicht gerade. Schließlich kam ich darauf, dass der Landschaft einfach etwas fehlte: ein Bach oder Wassergraben. Da die gesamte Anlage im Mittelgebirge angesiedelt war und zwischen den beiden Trassen eine Höhendifferenz bestand, musste sich zwangsläufig irgendwo Wasser sammeln. Dafür brauchte es eine Drainage. Auch ein Hang oberhalb der zum Bahnhof führenden Gleise lenkte Wasser nach unten. Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen entschied ich, hier einen kleinen Bach zu gestalten. Dem Terrain folgend, musste dieser Bach unter der Bahn durchgeführt werden. Dafür brauchte es einen Durchlass.

Das nachträgliche Anlegen des Bachs war kein Problem. Die Ebene „0“ ist bei mir immer mindestens drei Zentimeter über der Grundplatte angesiedelt, meist sind es sogar fünf Zentimeter. Also konnte ich mit Hilfe eines Hufkratzers nachträglich einen Bach-

lauf in den aus Hartschaumplatten bestehenden Untergrund modellieren (Bild 1). Der Durchlass selbst sollte aus einem Kabelrohr vom Baumarkt entstehen. Doch dem war leider das Trassenbrett unter dem Gleis im Weg.

Weil ich dieses nicht unter der Trasse heraussägen wollte, habe ich kein durchgehendes Rohr eingesetzt, sondern links und rechts jeweils ein kürzeres Stück (Bild 2). Das Trassenbrett wurde zuvor schwarz gestrichen, um nicht hell hervorzuleuchten.

Um eventuell mögliche Durchblicksvorhaben von Betrachtern von vornherein als unmöglich erscheinen zu lassen, wurden auf der hinteren Seite der Bahntrasse Mauerstücke passend zum 90-Grad-Knick des Bachlaufs eingesetzt (Bild 3). Bei einer Betonmauer ist es dabei nicht unbedingt nötig, eine Fase für die Ecken einzufeilen. Man kann die Teile prob-







Die Gestaltung von Wasser an einem Durchlass ist nicht unbedingt nötig, ein Entwässerungsgraben kann durchaus auch mal trocken liegen. Dagegen ist Buschwerk wegen der vorhandenen Feuchtigkeit ein häufiger Begleiter solcher Gräben und sollte deshalb auch in der Nähe der Durchlässe wachsen.

lemlos stumpfaneinanderkleben und später verspachteln. Nachdem auch die vorderen Betonmauern an ihren Platz gesetzt worden waren, konnte die Wirkung des Bauwerks zum ersten Mal richtig eingeschätzt werden (Bild 4).

Als abschließende „Maurerarbeiten“ wurden die Stirnseiten des Durchlasses so verspachtelt, dass sie bündig mit dem Rohr abschlossen, sowie Fugen zwischen den Gipsmauerteilen gefüllt (Bild 5). Ein Anstrich in Betongrau von Heki gab dem Ganzen eine einheitliche Farbe, die nach einer mehrstündigen Trocknungsphase noch durch eine Lasur mit dünnflüssiger Schmutzbrühe ergänzt wurde (Bild 6).

Einmal im Schwung habe ich gleich noch zwei weitere Wasserdurchlässe angelegt. Beim einen bin ich sehr ähnlich vorgegangen wie beim ersten, nur dass es da kein Trassenbrett als Hindernis gab, weil die Strecke direkt auf einem Hartschaumdamm verlegt war. Der ließ sich leicht mit seitlichen Aussparungen sowie einem Durchstich in erforderlicher Größe versehen (Bild 7). In den Durchstich konnte ich das hier ebenfalls verwendete Kunststoffrohrstück einfach einschieben (Bild 8).

Mit einem passend zugeschnittenen und leicht schräg gestellten Hartschaum-

plättchen wurde der Durchlass verblendet. Links und rechts davon stützen aus Gips gegossene Bruchsteinmauern den Einschnitt ab (Bild 9). Auch hier sorgte eine Schicht Spachtelmasse schließlich für einen sauber betonierten Abschluss des Auslasses (Bild 10 und 11).

MIT GELÄNDER VERFEINERN

Wesentlich einfacher zu gestalten war der Durchlass unter der Zufahrt zu einer Viehweide. Auch hier wurde ein Kunststoffrohr passend zugesägt und mit Gips ins Gelände modelliert. Auf den Gips kam noch eine kräftige Schicht Sand und Erde, die später mit einem spärliche Bewuchs aus verschiedenen Grasfasern versehen wurde (großes Bild Seite 88). In der Restekiste fanden sich zudem noch Abschnitte aus dem Zaun „Koppel“ von Noch, die als Geländer genügten (Bild 12).

Solche Betonröhren sind an kleinen Bachüberwegen im Vorbild sehr häufig anzutreffen und fügen sich unaufdringlich ins Landschaftsbild ein. Wer will, kann den Zulauf der Betonröhre noch mit einem Metallgitter versehen, das verhindert, dass sich Äste und Ähnliches innerhalb der Röhre verkeilen. Natürlich muss die Röhre

auch innen gestrichen und in grünen und schlammfarbenen Tönen patiniert werden, sofern das Innere sichtbar ist.

Den Zulauf eines weiteren kleinen Rinnsals bildet ein Bausatz von Vampisol, der entsprechend eingefärbt wurde. Wichtig war hier, dass der Bahndamm gegenüber dem Zulauf unbedingt durch eine Mauer geschützt werden musste (Bild 13). Andernfalls würde beim Vorbild das fließende Wasser nach und nach den Damm unterspülen. An dieser Stelle kamen später noch größere Büsche als optische Elemente zum Einsatz (Bild 14).

Ebenfalls von Vampisol stammt der kleine Wasserdurchlass, der die Drainage der Hauptstrecke in den kleinen Teich leitet. Nachdem der Durchlass rundum begrünt wurde, ist er von der Anlagenvorderseite kaum noch zu sehen. Aber er hilft, ein stimmiges Gesamtbild der Anlage zu erzeugen (Bilder 15 und 16).

Neben einem stimmigen Gesamtentwurf sind es oft solche Kleinigkeiten wie die Durchlässe und Drainagen, die einer Anlage Vorbildnähe und Leben verleihen. Die Augen der Betrachter können sich immer wieder von Neuem auf Entdeckungstour begeben, ohne dass es nötig wäre, als Erbauer Effekthascherei zu betreiben. □



Stolz präsentiert der flotte Karl der Nachbarschaft seine neue BMW. So einen „heißen Ofen“ hat nicht jeder!

Opas Feuerstuhl

So zahlreich Motorräder im Deutschland der Vorkriegszeit waren, so selten sind sie in H0. Genauer gesagt: Es gibt nur ein Modell, die BMW R 12 von Preiser. Sie muss aus der Militärversion umgestaltet werden

VON CHRISTOPH KUTTER

Preiser bietet die R 12 in seiner „Military“-Reihe als Dreierset an (16572). Die Motorräder sind sehr fein detailliert und deshalb nicht einfach zu bauen. Gespritzt sind sie in ockerfarbenem Kunststoff, der die Tarnlackierung des Afrikakorps nachbilden soll.

Anders als die ebenfalls von Preiser erhältliche Zündapp KS 750 mit Beiwagen war die R 12 keine Entwicklung für die Wehrmacht. Sie kam schon 1935 auf die Straßen und war für die zuvor hinter Zündapp herhinkende Motorradsparte von BMW ein Erfolgsmodell: Zwischen 1935 und 1942 entstanden über 42 000 Exemplare, vor allem für Wehrmacht und Behörden. Aber auch bei Privatkunden war die 20-PS-Maschine mit Boxermotor beliebt. Technikgeschichtlich bedeutsam ist die R 12 als erstes Serienmotorrad mit federnder Vorderradgabel – ein Bauteil, das noch heute Standard ist.

Zwar gab es kleine technische Unterschiede zwischen Zivil- und Militärversion, doch sind diese in H0 unerheblich. Lediglich die 1941 bei den Wehrmachtsmotorrädern weggefallenen Trittbretter kann, wer Wert darauf legt ergänzen. In H0 vernachlässigbar sind auch die optischen Unterschiede zu den Vorgängertypen R 11 und R 16 von 1930, da alle drei einen Pressstahlrahmen und Boxermotoren besaßen. Die revolutionäre Gabelfederung des Vorderrads bei der R 12 erkennen auch Spezialisten nur mit Sehhilfe. Damit sind die Preiser-Bikes auch für solche DRG-Modellbahner interessant, die um die „braunen“ 30er-Jahre lieber einen Bogen machen.

Auf Internet-Fotos ziviler Maschinen ist zu sehen, dass die Motorräder mit Ausnahme sich erhitzender Teile wie Motor, Getriebe, Bremsen und Auspuff durchgehend schwarz lackiert waren. An Schutzblechen, Gabel und Rahmen war das Schwarz

mit weißen und blauen Zierlinien aufgelockert. Das schaut zwar gut aus, ist aber in H0 nicht nachbildbar. Daher wurden hier zum Zwecke optischer Akzentsetzung die eigentlich ebenfalls schwarzen Lampen metallfarben (aber nicht chromfarben!) lackiert, ebenso bei einer der Maschinen der Gepäckträger. Die Sitze und die Kniepolster am Tank bekamen einen lederbraunen Anstrich.

Nur bei einem der Motorräder ergänzt wurden die Trittbretter. Die winzigen Bleche, ausgeschnitten aus einem übriggebliebenen Ätzrahmen, tragen so wenig zum Aussehen des Modells bei, dass man sie gestrost weglassen kann. Sollte sich Preiser jedoch einmal zu einer Zivilversion der R 12 durchringen, wäre ihr Vorhandensein zu begrüßen.

Zusammengebaut werden die Winzlinge nach Plan. Zuvor sind die ockerfarbenen Teile schwarz zu lackieren, am besten



Preisers BMW R 12 aus der Schachtel: Afrikakorps-beige und doppelsitzig.



Für eine zivile Ausführung müssen alle Teile schwarz lackiert werden.



Die Bremstrommeln an den Rädern können metallfarben bemalt werden.



Ohne eine spitze Pinzette ist die Montage der Auspuffrohre kaum machbar.



Farbe auf Sättel, Lenker und Lampen setzt Akzente ins Schwarz.



Die Nummernschilder wurden gescannt, verkleinert und ausgedruckt.

mit Sprühlack. Dabei ist auf einen gleichmäßig deckenden Farbüberzug zu achten. Der Motor bleibt lackfrei, sein leicht glänzendes Grau entspricht gut dem Gussmetall des Vorbilds. Für die Montage der Teile sind eine feine Pinzette, eine Lupenbrille sowie eine gute Ausleuchtung nötig. Vor allem ist darauf zu achten, dass die Zylinder wie angegeben im Motorblock montiert werden, weil sonst die Aufnahme für die Auspuffrohre auf der falschen Seite liegt. Korrekturen sind kaum möglich.

Als Militärversion sind die Motorräder mit Packtaschen und Soziussitz auf dem Gepäckträger ausgestattet. Beide besaß die R 12 ab Werk nicht, man kann sie also weglassen, muss aber nicht.

Ziemlich grenzwertig ist die Ausstattung der Motorräder mit Nummernschildern: Epochengerecht wären zwar deren zwei, eines davon vorne längs auf dem Schutzblech angebracht, das andere hinten.

Das vordere kann wegen seiner Winzigkeit in H0 weggelassen werden, das hintere sollte dagegen nicht fehlen. Leider gibt es keine passenden Zivilzeichen aus der Vorkriegszeit (militärische liegen dem Bausatz bei), so dass man sich behelfen muss. Ich habe einen Streifen passende Nummernschilder aus einem Satz von Atilio Modellbau (atilio-modellbau.webnode.hu) eingescannt, auf drei Millimeter Breite zusammengeschoben und ausgedruckt (unten rechts). Gestochen scharf unter der Lupe lesbar ist die winzige Schrift damit zwar nicht mehr, aber für diesen Zweck reicht sie. Die Ausdrucke wurden von hinten mit etwas Sekundenkleber versteift und mit dem Skalpell ausgeschnitten. Ein Hauch des gleichen Klebstoffs „schraubte“ sie an den hinteren Schutzblechen des Motorrad-Trios fest.

Fahrer für die Zivilkräder fehlen bei Preiser leider. Hoffentlich ändert der Figurenspezialist das noch! □

Mehr

über Straßenfahrzeuge für die Modellbahn erfahren Sie im ersten Autoheft vom Eisenbahn-Journal. Auf 100 reich bebilderten Seiten bringt „Autos für die Anlage“ jede Menge Informationen und Basteltipps rund ums „Heilige Blechle“ in Klein. Erhältlich bei bestellung@vgbahn.de für nur 15 Euro.





SCHÖNER RUHEN

Unter der Artikelnummer 58585 präsentierte die Firma Noch einen „Grusel-Friedhof“. Das Fertigmodell kann nicht nur optisch aufgewertet werden, sondern macht auch ohne Schauer-Spektakel was her

VON JEAN BUCHMANN

Obwohl Orte der Ruhe, Trauer und Erinnerung, haben manche Friedhöfe den Ruf, zu bestimmten Zeiten sehr viel weniger friedlich zu sein, als ihr Name sagt. Dabei sind nicht Jugendliche gemeint, die sich nächtens Nervenkitzel oder auch nur einen ruhigen Platz zum Kiffen suchen. Nein, seltsame Empfindungen, angebliche Erscheinungen oder auch schlicht Unfug nähren seit jeher Geschichten von Wiederkehrern, Vampiren und – hier schlägt die Globalisierung ins Jenseits durch – Zombies. Selbst in der heilen Modellbahnwelt tut sich, wenn wir es zulassen, Schauriges: Nachdem sich bei Preiser schon seit einigen Jahren Graf und Gräfin Dracula die Ehre geben, hat

nun die um Effekte nie verlegene Firma Noch einen „Grusel-Friedhof“ (58585) auf den Markt gebracht. Das Set enthält neben einem von Meistermodellbauer Manfred Luft gestalteten Friedhof aus Hartschaum mehrere Statuen, zwei abgestorbene Bäume sowie gelbes und rotes Laub. Eines der Gräber ist geöffnet gestaltet und zeigt die Reste eines Skeletts ohne Kopf. Die Darstellung einer archäologischen Untersuchung liegt also nahe. Wer es lieber trashiger mag, kann das Areal auch mit dem Figuresatz 15800 mit Zombies – nun ja – „beleben“. Im Satz 15801 finden sich einige eher transsylvanischstämmige Figuren, dazu ein Vampirjäger mit Hammer und Holzpflock sowie sein Opfer, ein im Sarg schlummernder Untoter.

Noch schlägt vor, mit dieser Ausstattung beispielsweise einen Filmdreh auf der Anlage zu gestalten. Das dürfte allerdings etwas problematisch sein, da Vampire bekanntlich beim Kontakt mit Sonnenlicht zu Staub zerfallen, was schon Nosferatus Schicksal besiegelt hatte. Realistischerweise könnte ein Film mit Dracula & Genossen auf dem Friedhof also nur bei Dunkelheit entstehen.

Zombies kennen diese genetische Einschränkung zwar nicht, doch braucht man auf einer Modellbahnanlage überhaupt derlei Spektakel? Ich wollte das Noch-Modell einfach dazu nutzen, einen alten Klosterfriedhof zu gestalten. Über den Bau des Klosters selbst aus dem Bausatz „Beben-



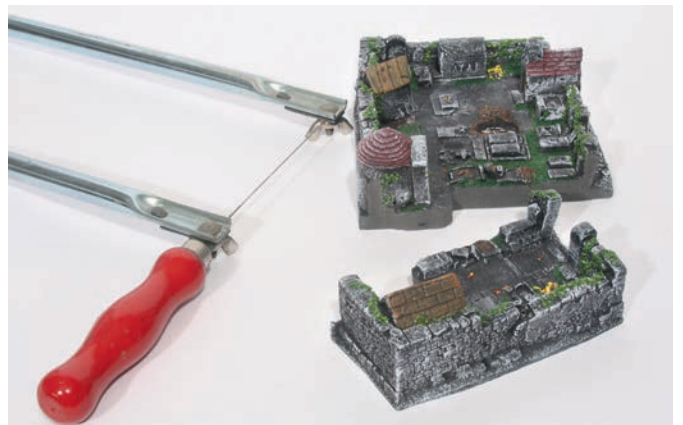
Die Noch-Packung 58585 plus Figurensatz mit Zombies und Vampieren.



Nochs Friedhof ist bereits etwas eingefärbt und begrünt.



Nächtlicher Rummel mit Zombies, Vampiren und Vampirjäger (rechts).



Zum Teilen des Hartschaummodells eignet sich z.B. eine Laubsäge.



Die neu entstandene Bruchkante muss graviert werden.



Heki-Sandsteinfarbe gibt einigen Elementen eine neue Grundfärbung.



Bemalen einzelner Steine in unterschiedlichen Tönen lockert die Mauer auf.



Eine Lasur mit stark verdünntem Umbra betont die feinen Gravuren.



Die Wege bekommen eine neue Oberfläche aus Noch-Strukturpaste.



Lasieren und Bemalen von Putzflächen verbessert die Gestaltung weiter.



Feine Details wie diese werden durch das Bemalen erst sichtbar.



Grabkreuze von Modellbau Luft ergänzen die Detailgestaltung ideal.



Alter Torflügel aus dem Luft-Set.



Natürlich sind auch die Skulpturen zu patinieren.



Auch der Sarkophag kommt erst durch Farbe zur Geltung.



Gras und Buschwerk unterstreichen den Charakter der Verlassenheit.



Der fertig überarbeitete Friedhof vor dem Einbau in die Anlage.

hausen“ von Faller habe ich im Januar-Journal 2017 berichtet. Zwar entspricht der Luft'sche Friedhof mit seinen vielen Grabplatten und Mini-Mausoleen nicht gerade der in Deutschland (oder in meinem Fall im Elsass) üblichen Gestaltung von Begräbnisplätzen, gerade bei einem Klosterfriedhof kann man sich aber darauf hinausreden, dass die Begräbnispraktiken der Kongregation früher eben etwas anders als im Dorf nebenan waren ...

Um den Noch-Friedhof für meine Anlage verwenden zu können, waren einige Anpassungen nötig, vor allem farbliche. Außerdem habe ich ihn zweigeteilt und abgestuft, einfach des besseren Aussehens wegen.

Diese Trennung mit Laubsäge und Bastelmesser war sehr einfach, weil sich das Hartschaummaterial problemlos bearbeiten lässt. Ebenso leicht ließen sich an der Schnittkante eine Treppe sowie Mauersteine neu eingravieren.

Das neu Bemalen war nicht nur nötig, weil das Modell der Steinfarbe seiner Umgebung angepasst werden muss, in meinem Fall dem im Elsass vorherrschenden Sandstein. Durch eine farbliche Überarbeitung kann man ganz allgemein die vielen feinen Details dieses kleinen Kunstwerks noch besser sichtbar machen.

Zuerst habe ich die Umfassungsmauer und einige der Grabsteine mit Sandsteinfar-

be von Heki (7101) grundiert. Dann wurde der einheitliche Farbton aufgelockert, indem ich einzelne Steine mit verdünnter weißer und brauner Humbrol-Farbe in unterschiedlicher Mischung angemalt habe. Nach dem vollständigen Trocknen bekam alles eine Lasur in Umbra. Dafür verwende ich Ölfarbe, die 1:9 mit Terpentin verdünnt ist. Sie läuft in jede Ritze und betont die Gravur der Oberfläche wesentlich besser, als es bei der ursprünglichen dunkelgrauen Einfärbung der Fall gewesen wäre. Winzige Strukturen werden so sichtbar, und wer genau hinschaut, kann unter anderem die Initialen des Erbauers des Urmodells sowie dessen Entstehungsjahr entdecken.

Im Anschluss habe ich die Putzflächen mit schmutzig-hellen Acrylfarben behandelt, Ziegelsteine und Dachpfannen mit rotbraunen. Auch der dunkle Boden wurde ansprechender gestaltet, wofür ich die Bodenstrukturpaste 60823 von Noch verwendet habe. Sie enthält Pasten auf Acrylbasis in Sandfarbe, Grau und Dunkelbraun, die leicht verstreichen- oder spachtelbar sind und sich gut mischen lassen. Es empfiehlt sich, sie mit dem Pinsel leicht verdünnt aufzutragen. Nach dem Trocknen habe ich etwas Heki-Lasur 7103 darübergestrichen. Ohne zu warten, wurde die Oberfläche dann mit einem leicht angefeuchteten Schwamm abgetupft, so dass die Lasur nur in den Fugen und Vertiefungen übrig blieb. Nachdem das

Modell mindestens eine Nacht lang trocknen durfte, bekamen alle Ecken und Kanten noch ihren letzten Schliff durch Granieren mit weißer Farbe.

Weiter verfeinert habe ich das Areal mit dem Set H601, das Modellbau Luft selbst anbietet. Es enthält aus Metall fein geätzte Grabkreuze, Grabeinfassungen und Torflügel. Etwas Gras, Laub und Buschwerk rundeten die Gestaltung des Friedhofs ab, bevor er auf der Anlage eingebaut wurde. Trotz oder gerade wegen seines Zustandes ist der Friedhof dort keineswegs verlassen, vor allem nicht am Tage. Doch statt Zombies sind nun lebendige Menschen dort anzutreffen, die freilich vor allem in großer Zahl ebenfalls fürchteinflößend sein können: Touristen. □

☛ Bezugsquellen:

Noch- und Heki-Produkte werden im Modellbahnfachhandel oder über das Internet vertrieben. Der Friedhof 58585 kostet UVP 59,99 Euro, für die Figurensätze sind jeweils 9,99 Euro zu zahlen.

Das Grabkreuzeset H601 von Modellbau Luft gibt es für 17,80 Euro plus Versand direkt beim Hersteller:

www.modellbauluft.de

Neu

Zeitreise durch die Pfalz

122 eindrucksvolle Bildvergleiche von Bahnlinien, Bahnanlagen und Bahnhöfen



Die gegenübergestellten Aufnahmen zeigen jedoch nicht nur Eisenbahnen, sondern verdeutlichen auch den Strukturwandel der Wirtschaft mit seinen Auswirkungen auf die Landschaft und den Städtebau. Für diese Ausgabe der Reihe Schienenwege gestern und heute haben wir uns explizit auf die Pfalz beschränkt, die nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland im Bundesland Rheinland-Pfalz aufgegangen ist. Die Pfalz gehörte zur Zeit des Bahnbaus und über die Zeit der Länderbahnen hinaus zu Bayern. Somit gibt es bis heute kleine, aber feine Unterschiede zu den Bahnstrecken in Rheinhessen und den weiteren Gebieten von Rheinland-Pfalz. Dank den historischen Aufnahmen von Helmut Röth, Wolfgang Löckel, Werner Bischoff und Prof. Dr. jur. Wolfgang Feuerhelm sowie weiteren namhaften Fotografen belegt dieses Buch einerseits den Niedergang der Eisenbahn in der Pfalz, andererseits aber auch die erfolgreiche Modernisierung ab Mitte der 1980er-Jahre, die in der Erneuerung des Fuhrparks in den letzten drei Jahren mit dem SÜWEX und den modernen Dieseltriebwagen ihren vorerst finalen Höhepunkt gefunden hat. Es war nicht immer einfach, die Aufnahmepunkte der historischen Fotos aufzuspüren, doch in den meisten Fällen ist dies gelungen. Besonders beeindruckend sind die Vergleiche aus Ludwigshafen mit seinem früheren Kopfbahnhof. Die Pfalz ist ein wunderschöner Landstrich und so soll dieses Buch auch einladen, die Gegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erkunden - gemäß dem Motto: Annerschwu is annerschd unn hald nett wie in de P(f)alz...

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.Nr. 581802 | € 29,95

Verfügbar ab Mai 2019

Weitere Ausgaben aus dieser Serie



Ruhrgebiet
Best.-Nr. 581205
€ 24,95



Thüringen
Best.-Nr. 5813002
€ 24,95



Württemberg
Best.-Nr. 581406
€ 24,95



Südbaden
Best.-Nr. 581527
€ 24,95



Nordbaden
Best.-Nr. 581603
€ 24,95



Ost-Sachsen
Best.-Nr. 581702
€ 29,95

Erhältlich im Buchhandel. Oder direkt bei:

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

ROCO LINE-GEWINNSPIEL

Träumen – planen – gewinnen

In der November-Ausgabe des vorigen Jahres hatten wir unsere Leser dazu aufgerufen, uns anhand einer vorgegebenen Liste von Roco Line-Gleismaterial Entwürfe ihrer Traumanlagen einzusenden. Zu gewinnen gab es das Gleismaterial für die Siegeranlage.

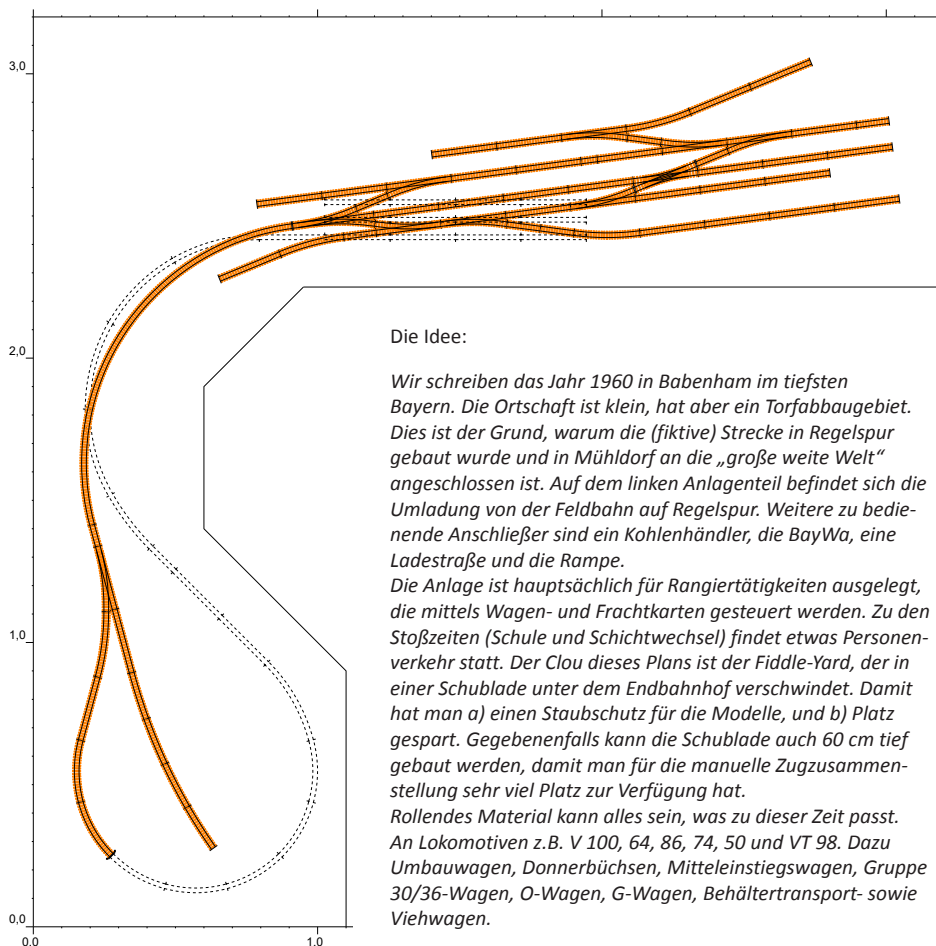
Im März konnten unsere Leser online die Entwürfe begutachten und darüber abstimmen. Gewonnen hat der Entwurf „Babenham“ von

Markus Pröbst aus Forstern

Herzlichen Glückwunsch!



FOTO: PRIVAT



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.



DR Dampf pur Teil 1
Best.-Nr. 539704-e
DR Dampf pur Teil 2
Best.-Nr. 539804-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 +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu

VGB MEDIATHEK

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

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

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

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

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

01187 Dresden

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

22083 Hamburg

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

45479 Mülheim

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

67146 Deidesheim

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

01445 Radebeul

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

25355 Barmstedt

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

49078 Osnabrück

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

67655 Kaiserslautern

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

04159 Leipzig

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

28865 Lilienthal b. Bremen

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

52062 Aachen

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

69214 Eppelheim/Heidelberg

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

10318 Berlin

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

30159 Hannover

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

53111 Bonn

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

70176 Stuttgart

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

10589 Berlin

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

33102 Paderborn

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

58135 Hagen-Haspe

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

70180 Stuttgart

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

10789 Berlin

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

34379 Calden

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



71334 Waiblingen

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

12105 Berlin

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

40217 Düsseldorf

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

63110 Rodgau

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

71638 Ludwigsburg

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

14057 Berlin

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

42289 Wuppertal

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

63654 Büdingen

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

71720 Oberstenfeld

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



44339 Dortmund

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

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

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

73431 Aalen

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

75339 Höfen

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

84307 Eggenfelden

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

93455 Traitsching-Siedling

MARGARETE V. JORDAN
Inh. Neudert Lina
Am Berg 12
Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256
www.jordan-modellbau.de
FH

97070 Würzburg

ZIEGLER MODELLTECHNIK
Textor Str. 9
Tel.: 0931 / 573691
www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN®

77948 Friesenheim

Blaulichtmodelle
FEUER1.de
Schwalbenweg 2
Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845
www.feuer1.de • info@feuer1.de
FH

86199 Augsburg

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

94161 Ruderting bei Passau

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

99830 Treffurt

LOK-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
Schweiggr. 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



Bahnhofsbuchhandlung Karl Schmitt & Co.

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

www.buchhandlung-schmitt.de



Perfekt bis ins Detail

25 Modellbau-Juwelen von Emmanuel Nouaillier



Der Name Emmanuel Nouaillier steht seit einigen Jahren europaweit für Modellbau höchster Detaillierungsgüte. Der morbide Charme seiner Gebäude, die schon mal bessere Zeiten gesehen haben, ruft immer wieder die Frage „Modell oder Vorbild?“ hervor. Dieser neue großformatige Prachtband bietet eine Retrospektive von

Emmanuel Nouailliers Arbeiten und zeigt in beeindruckenden Fotosequenzen, wie diese Modellbau-Meisterwerke entstehen.

160 Seiten, Format 24,0 x 29,0 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 250 Abbildungen.
Best.-Nr. 581408

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



Mitteldeutsche
Eisenbahn



Zur Verstärkung unserer Teams suchen wir neue Mitarbeiter (m/w/d):

- **Streckenlokfürher**
im bundesweiten EVU-Einsatz
(Einsatz erfolgt vom Wohnort aus)
- **Wagenmeister** für die Standorte
Schkopau und Böhlen
- **Streckenlok-/Lokrangierführer**
für den Standort Schkopau
- **Lokschlosser**
für die Lokwerkstatt Schkopau
- **Disponenten**
für unsere Leitstelle EVU-Verkehr
- **Trainer/Prüfer**
für Eisenbahnfahrzeugführer
- **WTS für Wagenmeister/-prüfer**
- **Eisenbahnbetriebsleiter/
Bahnlogistiker**
für Unternehmensentwicklung
(alle mit Arbeitsort Schkopau)

Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Ihre Bewerbung richten Sie bitte an:
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH
Personalabteilung
Postfach 1461, 06204 Merseburg
bewerbung@meg-bahn.de

Weitere Details zu den Tätigkeiten
finden Sie auf unserer Website
unter www.meg-bahn.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

Eisenbahn Magazin im Original Ordner, von 1979 bis 12/2012 durchgehend, gegen Selbstabholung (Gewicht) abzugeben. Preis VHS. Ebenso andere Zeitschriften (Miba, Eisenbahnkurier etc.) kostenlos abzugeben. Fertigungsmikroskop mit Beleuchtung und einstellbarer Vergrößerung gegen Gebot abzugeben (Fa. Zeiss). Tel.: 06203/890686, Fax 06203/8390091.

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).

Ellok- und Firmenschilder: Fried. Krupp, Essen, F.-Nr. 13119, AEG Berlin, F.-Nr. 1243 1953, beide in schwerem Gusseisen mit erhabenen Buchstaben; Siemens Schuckert, leicht gewölbtes Metall mit erhabenen Buchstaben; Düwag, Metall in rhombenförmiger Ausführung mit erhabenen Buchstaben; Bw Chemnitz, Metall mit erhabenen Buchstaben; Dt. Lufthansa AG, Metall Blech. Zu verkaufen gegen Angebot unter Tel.: 09131/59778.

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

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Verkäufe von der Auflösung eines Eisenbahnerlebensrestaurants diverse Gegenstände, keine Modelleisenbahnen, div. Schilder, Sonderzugsschilder, Lampen, Notbremse, Holz-Eisenbahnen versch. Größen, Mitropageschirr DDR und vieles mehr. Kellerbesichtigung oder auf Anfrage über Whats App. Tel.: 0152/28580859.

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

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Noch-Landschaft Silvretta 280x110 halbiert wegen Transport. Gut erhalten. Preis VS. Bitte E-Mail an dr.frednold@web.de.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Achtung: Verkäufe Trix Express 60 Jahre alt, 3 Schienen, Gleise, Weichen, Anschlussgleise, rollendes Material, teilweise im Originalkarton. Nachfragen bitte unter Tel.: 0157/83845800.

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

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

www.spur-0.de

Verkäufe: ET 491001-4 „Gläserner Zug“ von Fa. E. Hehl, olympiablau mit Figuren, absolut neuwertig, im Originalkarton, Preis VB € 2.900,-. Klaus Kolk, 82194 Gröbenzell, Tel.: 08142/7223, Funk: 0172/8952240.

Spur 0 Kiss BR 232 € 800,-, MBW V 200 € 600,-, Lenz Weichen digital + Gleise MBW Güterwagen, Kesselwagen, Erzwagen, alles neu, Tel.: 0160/97559668.

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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.

Von Privat nur an Privat: Konvolut an Märklin H0 der Epochen 1 bis 4. Dampf-, Diesel- und Eloks sowie Personen- und Güterwagen. Unbespielt und in Originalverpackung. Details unter 0172/6555477.

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

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

Märklin H0: Verkäufe E-Loks, Dampf-Loks, Diesel-Loks, alle sehr gut erhalten. K-Gleis fabrikneu, Weichen, Kreuzweichen, Signale neu, alle Arten Wagen fabrikneu, Faller Gebäude (fertig), Märklin-Bücher (Bibliothek). Tel. 09128/9250829.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.suchundfind-stuttgart.de

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.Modellbau-Gloeckner.de

www.puerner.de

Trix 24304 Wagenset Maxhütte Stahlproduktion Königreich Bayern zu verkaufen. Preis € 150,-. Tel.: 07258/7303 (abends).

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

Abzugeben: GFN 1174 B € 200,- Lemke DB 62 € 250,- Modell Loco Fert. Mod. DB 45010 € 650,- Lemaco DB 50993 € 800,- Westmodell Umbausatz G8 mit GFN WS-Fahrwerk B 55 € 200,- Gebote mögl. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln. Anfragen mit Porto!

www.moba-tech.de

www.modellbahnshop-remscheid.de



www.augsburger-lokschuppen.de

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

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Märklin H0, jede Menge Ersatzteile, Faller Car neu 1626, Hofzug-Lok neu 2681, Hofzug-Wagen zu 2681, Dampf-Lok 37133, Adlerzug 26351, ICE 37787, Doppel-Lok 3781 digital, Güterzug 2933, viele MB-DVDs (Anlagen), MB-Bücher, etc. Tel.: 09128/9250829.

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.carocar.com

www.modellbahn-kepler.de

www.modellbahn-pietsch.com



**Ihre Kleinanzeige finden Sie
im Internet unter
[https://shop.vgbahn.info/vgbahn/
service/kleinanzeigen](https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen)**

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Auflösung Loksammlung Spur N, ca. 220 Loks aller Hersteller sowie Zubehör zum Bau einer Anlage zum Verkauf. Häuser, Strassenbau, Geländebau usw. Bei Interesse Kontaktaufnahme über E-Mail: theodani@t-online.de oder 08395/7296. Listen vorhanden.

Berliner TT-Bahnen: Loks E 499 CSD BR 118 DR, je € 30,-; V 36 € 25,-; Reisezugwagen, Pers.wagen + Güterwagen DR + CSD 8,- bis € 12,-; Loks + Wagen unbespielt; Noch Fertiggelände 1x2 m € 95,-; Liste auf Anfrage, Tel. 02841/42073.

Verkäufe Fahrzeuge sonstige

Auflösung einer Modellbahn-Sammlung von privat: Verschiedene Epochen und Hersteller, Fertigmotive 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.

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.modelltom.com

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

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

Gartenbahn, Loks, Waggon, Gleise, Weichen, Zubehör. Preis NV. Hans-Dieter Legler, Schweriner Tor 4, 19288 Ludwigslust. Tel.: 03874/29298.

modellbauvoth

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahn-kepler.de

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

Verkäufe Literatur, Video, DVD

Ein Stück Modellbahngeschichte: Miba 1961–2018, es fehlen nur Heft 1/71+1/72 sowie Messeberichte 63+70+2003. Bester Zustand. Nur Abhlg. (Gewicht!). Gebot an 0831/13344 (ab 17h; wenn AB, rufe ich zurück!).

Verkaufe kompl. Jahrgänge Modell-eisenbahner, Jg. 1952, 1954 bis 1959, gebunden, für je € 20,- und einzelne Hefte Jg. 1983 bis 2010 für je € 15,- plus Versand bzw. Abholung. Angebote an R. Voit, Tel.: 0160/90545213 oder E-Mail reinhard@kerstin-voit.de.

www.modellbahn-kepler.de

Biete 132 Dienstvorschriften und Teilhefte, Richtlinien der DR/RBD Erfurt sowie 500 Zeichnungsblätter zu Oberbauarten und -stoffen der KPEV, DRG, Ostbahn und DR. Bei Interesse bitte Anruf unter Tel.: 03682/43943.

www.bahnundbuch.de

Verkaufe MEB ab Jahrgang 1954, teilweise unvollständig. Liste anfordern. Verkäufe Eisenbahnkleidung Gr. M, DR ca. 1980, Liste anfordern. E-Mail: steffen.kinzel@gmx.de.

Märklin-Freunde sind informiert!

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

Das große Buch der Eisenbahn 3 Bücher, Bundesbahnen Deutschland-Österreich u. Schweiz 3 Bücher, Modell-Eisenbahn - Alle - Baugrößen - International TT+N+Z - International, H0 International, zu verkaufen. S. Bracke, Dresden. Tel.: 0351/2817097.

Modelleisenbahner 1997–2017 für € 12,- pro Jahrgang abzugeben. Gerne auch einzeln. E-Mail: richter.hd@gmx.de.

Verkäufe Fotos + Bilder

Verkaufe von der Auflösung eines Eisenbahnerlebensrestaurants diverse Gegenstände, keine Modelleisenbahnen, div. Schilder, Sonderzugsschilder, Lampen, Notbremse, Holz-Eisenbahnen versch. Größen, Mitropageschirr DDR und vieles mehr. Kellerbesichtigung oder auf Anfrage über Whats App. Tel.: 0152/28580859.

Gesuche Dies + Das

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

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

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

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

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

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

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

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

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

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.

Nachbau E94 (254) Spur 0-Blech, passend für Märklin 0-3L, bespielt und beschädigt, zu kaufen gesucht. D. Wingert, Lerchenfeldstr. 12a, 06110 Halle/Saale.

Anzeigenschlusstermine nur für Kleinanzeigen (Fließsatztext)

7/2019 = 13. Mai
Erstverkaufstag 19.06.2019

8/2019 = 07. Juni
Erstverkaufstag 17.07.2019

9/2019 = 12. Juli
Erstverkaufstag 21.08.2019

10/2019 = 09. August
Erstverkaufstag 18.09.2019

11/2019 = 09. September
Erstverkaufstag 16.10.2019

12/2019 = 11. Oktober
Erstverkaufstag 20.11.2019

1/2020 = 08. November
Erstverkaufstag 18.12.2019

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

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 081 41/53481-152 (Fr. Englbrecht) • Fax: 081 41/53481-150

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.

[illegible]

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

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

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte
- ☐ Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt.)
- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,-
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,-
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,-
- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,- pro Zeile + MwSt.
- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € Bitte keine Briefmarken!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IRAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7429490000437950. Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

☐ Betrag liegt bar bei

ANZEIGENSCHLUSS EJ 8/2019: 07.06.2019

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

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

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

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, auch Echtdampfmodelle, bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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

Weinert Formhauptsignal, ein-zwei-flügelig, fertig montiert sowie Haase Weichenantrieb, ca. 1990, zu verkaufen. Tel.: 07121/71620.

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.

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

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

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

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

Suche 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.

www.modellbahnen-berlin.de

Suche für meine private Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in den Spuren H0-H0m-0-I; Angebote bitte nur von privat. Tel.: 0172/5109668 oder an ilona.k@live.de.

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

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

H0-Sammlung und Schmalspur von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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

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

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

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

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

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Suche auch Saxonica von Tillig. Privater Sammler freut sich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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.

Liebe Inserenten!

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



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.

www.vgbahn.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 Zubehör alle Baugrößen

Suche Formhauptsigale der ehemaligen Fa. G. Dietz, Leipzig, in H0. Bitte alles anbieten: W. Sager, Leipzig. Tel.: 0341/4225368 (nach 18 Uhr).

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.

Ihre Kleinanzeige finden Sie im Internet unter <https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen>

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.menzels-lokschuppen.de

Im Tausch gegen ein Original-E03-Schild biete ich ein Originalschild von 01 239 in Hohlguß an. 01 239 war vormals 02 006. Die Ex-Hofer Lok wurde am 4.3.66 ausgemustert. Angebote bitte an klaus.kreussel@deutschebahn.com, Tel.: 0175/5739648 oder 0711/2092 2081. Lok 01 239 war von 13.7.41–14.5.45, 25.5.57–6.12.64 + 21.12.64–15.11.65 im BW Hof beheimatet. Bitte nur im Tausch. Kaufanfragen sind zwecklos.

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

Christian, 28 J.: Suche Leute (w/m) zum Kennenlernen & Freizeit: u.a. (Modell-) Eisenbahn + Freunde treffen + Natur + vieles mehr, am Bodensee + Umkreis. Einfach kurz mal melden bei mir! cs9@posteo.de.

Pensionist, Hobby Modellbau, erfahren, baut Ihre Landschaft oder Gebäude, auch nach Fotos! Individuell und einmalig. Fotos schon gefertigter Objekte via Mail: n.dueringer@gmx.at anfordern. Norbert +43/676884001472. Freue mich auf Ihre Anfragen.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle



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

Verkaufe von der Auflösung eines Eisenbahnerlebnisrestaurants diverse Gegenstände, keine Modelleisenbahnen, div. Schilder, Sonderzugsschilder, Lampen, Notbremse, Holz-Eisenbahnen versch. Größen, Mitropageschirr DDR und vieles mehr. Kellerbesichtigung oder auf Anfrage über Whats App. Tel.: 0152/28580859.

www.puerner.de

Urlaub, Reisen, Touristik

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

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

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.

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

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

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.

Börsen, Auktionen, Märkte

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

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

www.bv-messen.de

19.05.: Modelleisenbahnhörse, 9–15 Uhr, Hans-Reif-Sportzentrum, Jahnstr. 16, 90522 Oberasbach. Info: Zirndorfer Eisenbahnfreunde e.V., Tel.: 0911/696914.

www.modellbahnboerse-berlin.de
26.05.: 01069 Dresden, Alte Mensa. Jeweils von 10–14 Uhr. Tischbestellung: Herzog, 0173/6360000.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

08.-10.06.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr, 95339 Neuenmarkt/Wirsberg, Deutsches Dampflok-Museum. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

www.adler-maerkte.de

16.06.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeughörse, 12–16 Uhr, 21224 Rosengarten-Ehestorf, Oldtimermarkt Freilichtmuseum (Museums-Eintritt!), Am Kiekeberg 1, Info-Tel.: 040/6482273.

29./30.06.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt (Sa.18–23 Uhr, So. 9–17 Uhr), 78462 Konstanz, Bürgersaal, St.Stephansplatz 15. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

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

MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

Aus dem Inhalt:

- Werkstatt:
Airbrush-Reinigung
- Top-Anlage:
Kopfbahnhof Stiller Winkel

- Loktest:
Baureihe 44 von Märklin
- Aktuelle Neuheiten:
Loks, Wagen, Gebäude, Fahrzeuge, Zubehör

Best.-Nr. 7564 • 14,80 €

WEITERE FASZINIERENDE MOBATV-AUSGABEN



DVD Best.-Nr. 7563
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7562
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7561
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7709
€ 14,80



Mehr
MobaTV
unter [www.
modellbahn-tv.de](http://www.modellbahn-tv.de)
(inkl. Infos zu allen
lieferbaren Aus-
gaben)

aktuell
14,80 €

Ausgabe 64



Moderiert von
Hagen von Ortloff

- Loktest:
Baureihe 44 von Märklin
- Aktuelle Neuheiten:
Loks, Wagen, Gebäude,
Fahrzeuge, Zubehör

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

Laufzeit 53 Minuten



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



www.facebook.de/vgbahn

Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK



NEU
€ 39,95

Straßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf

und andere Verkehrsmittel in und um Esslingen

Sie gehörte zu den letzten klassischen Überlandstraßenbahnen in der Bundesrepublik: die END, die von Esslingen hinauf auf die Filderebene nach Nellingen, Denkendorf und Neuhausen führte. Die elektrische Meterspurstrecke wurde erst im Jahre 1926 eröffnet und bis zu ihrer Stilllegung im Jahre 1978 weitgehend mit den Fahrzeugen aus der Anfangszeit betrieben. Die END war ein fester Bestandteil des Alltags in dieser schwäbischen Region unweit der Landeshauptstadt Stuttgart und in den letzten Jahren ein viel besuchtes Ziel von Eisenbahn- und Straßenbahnfreunden aus ganz Europa. Kernpunkt der vorliegenden Publikation von Andreas Illgen ist ein Spaziergang in Bildern entlang der Strecke von Esslingen über Nellingen nach Denkendorf sowie von Nellingen nach Neuhausen in den letzten Betriebsjahren. Einzelne Vergleiche mit aktuellen Aufnahmen zeigen den Wandel in den vergangenen 40 Jahren. Geschichte, Fahrzeuge, Infrastruktur und der Betrieb werden natürlich ebenfalls fundiert beschrieben. Zur Abrundung werden neben dem Straßenbahnbetrieb der END auch die Esslinger Städtische Straßenbahn (ESS) und der daran anschließende Obusverkehr in Esslingen sowie der Busbetrieb der END, die Filderbahn nach Neuhausen und die Stadtbahn nach Nellingen kurz vorgestellt.

192 Seiten, 365 Fotos, Skizzen, Faksimile und Kartenbeilage
Best.-Nr. 581703 | € 39,95

VORSCHAU JULI



VORBILD
Zuggeschichte(n)
 Wendezüge bei der Bundesbahn
Bahn und Zeitgeschichte
 60 Jahre Saarland-Rückgliederung
Erinnerungen
 Mit der Dax zur Helene

MODELL
Dioramenporträt
 „Chateau Mignaine“, das Pariser
 Weinhandlerviertel in H0
Gesupert
 Brawas Behelfspackwagen noch feiner
Brandl baut
 Schweizer Oberleitung in H0

EJ 7/19 erscheint am 19. Juni 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, Udo
 Kandler, Frank Bachmann,
 Karl Gebele, Martina Schimke, Andreas Stirl, Arnold Humer,
 Wolfgang Langmesser, Jean Buchmann
Redaktionssekretariat
 Claudia Klausnitzer (Tel. 0 81 41/5 34 81-227),
 Tanja Baranowski (-202)

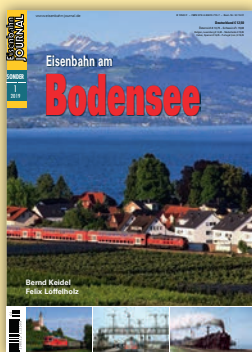
Verlagsgruppe Bahn GmbH

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

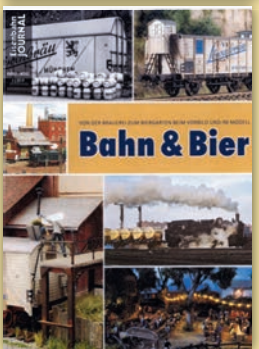
Geschäftsführung
 Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner
Verlagsleitung
 Thomas Hilge
Anzeigenleitung
 Bettina Wilgermein (-153)
Anzeigensatz und Anzeigenlayout
 Astrid Englbrecht
Vertrieb und Auftragsannahme
 Petra Schwarzenndorfer, Angelika Höfer,
 Daniela Schätzle, Martina Widmann
 E-Mail: bestellung@vgbahn.de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

EISENBAHN-JOURNAL-SONDERAUSGABEN

Neu!



Neu!





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**
- ➔ **Versandkostenfrei ab € 49,- innerh. Deutschland**
- ➔ **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

Die Lok mit Kultstatus

jetzt als Märklin Neukonstruktion im Handel

JAHRE | YEARS
160 märklin



39150 Elektrolokomotive Baureihe 103.1

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe 103.1 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit „kurzem“ Führerstand, Scherenstromabnehmern, Frontschürze und Pufferverkleidung. Farbgebung in purpurrot/beige. Betriebsnummer 103 167-3. Beheimatet im Bahnbetriebswerk München Hbf. Betriebszustand ab Ende August 1971 bis Mai 1974.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. 5-poliger Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse zentral eingebaut. Jeweils zwei Achsen in jedem Treibgestell über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils digital separat abschaltbar. Führerstandbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd, digital schaltbar. Maschinenraumbeleuchtung digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Scherenstromabnehmer digital schaltbar. Angesetzte Scheibenwischer. Angesetzte Griffstangen und Dachleitungen aus Metall. Geschlossene Schürze, Bremsleitungen, Steckdosen und Schraubenkupplungen liegen als separat ansteckbare Teile bei. Länge über Puffer ca. 22,4 cm.

Auf einen Blick:

- **Neukonstruktion.**
- **Fahrgestell und Aufbau der Lokomotive aus Metall.**
- **Multiprotokoll-Decoder mit Spielwelt-Funktion.**
- **Umfangreiche Licht- und Geräuschfunktionen.**
- **Stromabnehmer digital schaltbar.**
- **Führerstandbeleuchtung.**
- **Maschinenraumbeleuchtung.**

Dieses Modell finden Sie in Gleichstromausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22933.

€ 399,99 *



* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

 www.maerklin.de
www.trix.de

 www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix