

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Die Erzbergbahn in den 70ern

E-LOK-HISTORIE

Dreikampf der E 44-Prototypen

ANLAGENPORTRÄT

Großbeerdorf – Finale mit Feldbahn

MODELLTECHNIK

Beleuchtung für Piko-Wendezüge



IN UNSERER **GEBRAUCHTWARE** BIETEN WIR IHNEN:

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

KOMMEN SIE VORBEI, WIR FREUEN UNS AUF SIE!

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

JETZT NEUER STANDORT IN DER RITTERSTRASSE
Ritterstr. 29 • 50668 Köln • Tel.: 0221 / 37 999 008

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



/donnerbuechse.koeln



/donnerbuechsekoeln

VORBILD

4 Bild des Monats

Ellerer Bahnbrücke mit Weinkönigin

12 Dampf in den 70ern

Emsland und (k)ein Ende

18 E-Lok-Historie E 44

Dreikampf der Prototypen

30 Momente

Alles nur Kohl?

32 Dampfhistorie Mitteldruckloks

25 bar Kesseldruck

36 Bahnbetriebswerke

Sonntags-Visite in Limburg

45 Galerie

Die Erzbergbahn in den 70er Jahren

MODELL

60 Anlagenporträt

Finale mit Feldbahn

72 13. Modellbau-Wettbewerb/Folge 3

Lieber bunt

76 Pikos Silberling-Steuerwagen

Licht im Kopf

82 Bausatz Stellhebel

Wie im Stellwerk

86 Anlagengestaltung

Aufforstungsprogramm

92 Basteltipp Wandwerbung

Der Trick mit dem Druck

RUBRIKEN

6 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

54 Neuheiten

Modelle des Monats

96 Leser-Post

98 Fachhändler

101 Mini-Markt & Börse

106 Vorschau und Impressum



12 Dampf in den 70ern
Emsland und (k)ein Ende



18 E-Lok-Historie E 44
Dreikampf der Prototypen



36 Bahnbetriebswerke
Sonntags-Visite in Limburg



45 Galerie
Die Erzbergbahn in den 70ern



60 Anlagenporträt
Finale mit Feldbahn



72 13. Modellbau-Wettbewerb/Folge 3
Lieber bunt



86 Anlagengestaltung
Aufforstungsprogramm



92 Basteltipp Wandwerbung
Der Trick mit dem Druck

TITEL: Mit voller Leistung sind im Herbst 1976 zwei Dampflok am Erzberg mit einem schweren Zug im Einsatz, vorne 97.217.

FOTO: JÜRGEN NELKENRECHER



IM NACHGANG ZU DEM IN EJ 6/2019 ERSCHEINENEN BEITRAG ÜBER DIE MOSELBRÜCKEN erinnerte sich unser Leser Jürgen Mehnert aus Erkrath an diese alte Ansichtskarte vom Weinort Eller in seiner Fotosammlung. Sie wurde 1952 von seiner Mutter verschickt – im ersten gemeinsamen Urlaub, den Jürgen Mehnert im Alter von fünf Jahren mit seinen Eltern verbracht hat. Die Karte ist gestaltet mit dem Charme der frühen 1950er Jahre und zeigt eine Weinkönigin und einen ortsbezogenen sinnreichen Reim, wie er vielleicht typisch für jene Nachkriegsjahre war. Der Weinort Eller hat ein schönes historisches Ortsbild. Umso erstaunlicher ist es, dass der Fotograf dieser Aufnahme die etwas abseits vom Ort gelegene Eisenbahnbrücke in den Fokus gerückt hat. Die Brücke

*Ellerer Wein-
l auf Erden sein!*



zeigt sich im Zustand der provisorischen Wiederherstellung nach den Kriegsjahren. Der Wiederaufbau erfolgte erst einmal für eine eingleisige Trassierung. Weil die große Spannweite über den Fluss zerstört wurde, hat man die Lücke mit unversehrt gebliebenen Gitterträgern der Vorflutbrücken geschlossen. Da diese aber zu kurz waren, wurde ein provisorischer Strompfeiler in Stahlskelettbauweise erforderlich, der auf dem Foto gut auszumachen ist. Interessant ist auch, das sich der Fotostandort fast exakt mit dem der im Beitrag in EJ 6 gezeigten Schwarzweiß-Aufnahme auf Seite 37 deckt, die die Konstruktion der Vorkriegszeit zeigt.

FOTO: SAMMLUNG JÜRGEN MEHNERT



GRAFIK: DB AG/PRIEGNITZ

Die neuen Kiss-Triebzüge für den IC-Verkehr bieten Platz für 300 bis 500 Fahrgäste, Steckdosen am Platz und WLAN inklusive.

Second-Hand-IC

Die DB AG erweitert ihre Fernverkehrsflotte um 17 gebrauchte Doppelstock-Elektrotriebzüge des Typs Kiss von Stadler. Die zwischen 2011 und 2017 gelieferten 200 km/h schnellen Fahrzeuge stammen aus den Beständen der österreichischen Westbahn, die damit ihren Fahrzeugbestand an die DB AG verkauft und diesen erst nach und nach wieder durch Neufahrzeuge (ebenfalls aus dem Hause Stadler) ersetzen will. Neben der DB AG hatten auch die ÖBB Interesse am Kauf der Züge, um ihre alternden S-Bahn-Züge der Reihe 4020 zu ersetzen. Für die DB AG sollen

die Triebzüge dagegen im InterCity-Verkehr laufen, zunächst auf der neuen IC-Linie Dresden – Berlin – Oranienburg – Rostock.

Ob die neuen Fahrzeuge mehr Komfort bieten als die ebenfalls auf Regionalfahrzeugen basierenden IC2-Garnituren, bleibt abzuwarten. Bis die neuen Züge ab Frühjahr 2020 im Zweistundentakt zwischen Dresden und Rostock in Betrieb gehen, können sich Reisende zum Start der neuen IC-Linie im Dezember 2019 noch am gewohnten Komfort der klassischen IC-Garnituren der DB AG erfreuen.



FOTO: BAHNPARK AUGSBURG

Ein dunkles Kapitel

Der Bahnpark Augsburg erinnert seit dem 7. Juli 2019 mit einer Dauerausstellung unter der Schirmherrschaft des Europäischen Parlaments an die düsteren Kapitel der europäischen Eisenbahngeschichte. Die Ausstellung „Güterwagen in den Tod“ dokumentiert im Inneren eines G-Wagens der Bauart „Bremen“ die Rolle der Eisenbahn bei den Konflikte und Katastrophen des 20. Jahrhunderts, insbesondere bei der Deportation jüdischer Mitbürger in die Vernichtungslager des Dritten Reichs. Weitere Informationen sowie die Öffnungszeiten des Bahnarks finden Sie unter: www.bahnpark-augsburg.de

Rabbiner Dr. Walter Rothschild, selbst Eisenbahnfreund, führte die Besucher am Eröffnungstag durch die Ausstellung.



218 492 pausiert am 14. Juli 2019 im Bahnhof Rennsteig.



215 017 am 12. Juli 2019 im Hamm.

218 am Rennsteig

Seit Juli 2019 ergänzt 218 492 die Flotte der Rennsteigbahn. Zuvor war die 1978 bei MaK in Kiel gebaute Lok bis April 2015 für DB Regio im Allgäu unterwegs. Ab 2018 wurde sie unter der Regie von Railsystems RP aufgearbeitet. Am 14. Juli 2019 beförderte die Maschine einen Leerzug von Ilmenau nach Rennsteig, die Aufnahme entstand dort nach Abschluss der Rangierarbeiten.

Neuzugang bei der EfW

Mit 215 017 wechselte eine weitere Lokomotive der V 160-Familie kürzlich den Besitzer: Nach ihrer im Juni 2019 abgeschlossenen Hauptuntersuchung im Aw Bremen, während der die Lok auch einen 12-Zylinder-TB 11-Motor anstatt ihres alten MB 16 V-Motors erhielt, fährt die 1970 gebaute DB-Veteranin nun für die EfW Verkehrsgesellschaft aus Frechen.

Wieder Personenverkehr

Erstmals seit 45 Jahren fahren wieder Personenzüge der Bentheimer Eisenbahn (BE) auf der Strecke Bad Bentheim – Nordhorn – Neuenhaus. Niedersachsens Wirtschaftsminister Dr. Bernd Althusmann gab am 7. Juli 2019 in Bad Bentheim offiziell den Startschuss für die Wiederaufnahme des Personennahverkehrs auf der Schiene. Künftig wird die BE mit fünf Triebzügen des Typ Coradia Lint 41 von Alstom einen Stundentakt zwischen Bad Bentheim, Nordhorn und Neuenhaus anbieten. Die BE betrieb bereits von 1896 bis 1974 den Personenverkehr auf der Strecke, zwischenzeitlich war das Unternehmen nur noch im Güter- und Omnibusverkehr aktiv. Mit der Eröffnung der neuen Verbindung ist Nordhorn nun als letzte deutsche Kreisstadt mit über 50 000 Einwohnern an den Eisenbahnverkehr angeschlossen.

VT 113 der Bentheimer Eisenbahn (BE) verlässt am 7. Juli 2019 den Haltepunkt Quendorf in Richtung Bad Bentheim.





FOTO: MARTIN MORKOWSKY

139 135 mit 185 665 am 1. Juli 2019 bei Brühl.



FOTO: BERND PIPLACK

151 062 zeigt am 27. Juni 2019 ihre neuen Railpool-Farben.

50 Jahre Kombiverkehr

Mit einer Sonderlackierung feiert Lokomotion das 50-jährige Bestehen der Kombiverkehr GmbH, der Muttergesellschaft des „Rollende Landstraße“-Verkehrs (RoLa): 139 135 trägt nun einen gelb-roten Zierstreifen in Anlehnung an das Design der „RoLa“. Die Kombiverkehr GmbH wurde 1969 durch 56 Speditionsunternehmen gegründet, seit 2002 hält auch die DB AG Anteile an dem Unternehmen.

151 im Silberglanz

Lange mussten sich Eisenbahnfreunde gedulden, nun präsentierte der Lokvermieter Railpool, der 2017 alle verbliebenen Loks der Baureihen 151 und 155 von der DB AG übernahm, erstmals eine 151 (151 062) in den silber-blauen Hausfarben. Die Aktion ist eine Kooperation mit Roco und Fleischmann, wie ein dezenter Aufkleber verrät. Entsprechende H0- und N-Modelle sollen mit den Winterneuheiten folgen.

Neuer Partner beim „Berlin Night Express“

Nach den Problemen im Mai 2019 (siehe EJ 8/19) verkehrt der Snälltäget-Nachtzug „Berlin Night Express“ nun wieder planmäßig mit schwedischen Reisezugwagen zwischen Berlin und Malmö. Bis Mitte August bespannt die Potsdamer WFL den Zug mit 143 250 im deutschen Streckenabschnitt zwischen Sassnitz und Berlin, die WFL mietete die Maschine eigens dafür von der DB AG.



FOTO: OLIVER WINNER

Am 25. Juni 2019 passierte 143 250 der WFL Stralsund mit dem „Berlin Night Express“ nach Berlin mit mehrstündiger Verspätung wegen eines verpassten Fährschiffs.

FOTO: THOMAS LEVY



EGP-Smartron 192 102 am 21. Juni 2019 bei Thünngersheim.

FOTO: WOLFGANG KANIECKI



Der „grüne Engel“ 291 038 am 10. Juli 2019 in Hamburg.

EGP-Smartron

Die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) nahm bereits drei Loks des Typs Smartron (Baureihe 192) in Betrieb, vorrangig für Autotransporte zwischen Süddeutschland und den Nordseehäfen. Mittlerweile lobte die EGP einen Fotowettbewerb aus, dem Sieger winkt eine Führerstandsmitfahrt. Nähere Infos gibt es auf eg-potsdam.de sowie dem Facebook-Auftritt der EGP.

Sunrails „grüner Engel“

Die Sunrail GmbH aus dem niedersächsischen Bruchhausen-Vilsen erweitert ihre Flotte um eine erste V 90. 291 038, die in den kommenden zwei Jahren für Metrans im Hamburger Hafen Rangierarbeiten unternehmen wird, ist seit ihrer Revision im Juni 2019 als „grüner Engel“ mit typischen Hamburger Motiven nach Entwürfen der Designerin Gudrun Geiblinger verziert.

RIS-218

Die Regio Infra Service (RIS) besitzt seit Ende 2018 neben zwei Ex-DR-V 100 sowie einer Ex-DR-V 60 auch eine Lok der Baureihe 218: 218 468 steht nach ihrer Aufarbeitung bei der WLE in Lippstadt für Einsätze vor Güter- und Personenzügen zur Verfügung. Anlässlich des Jubiläums „150 Jahre RAW Chemnitz“ präsentierte die RIS am 29. Juni 2019 ihr graues Schmuckstück in der neuen Heimat der Öffentlichkeit.

FOTO: FELIX SERAPHIN



Dir frisch in den Farben der RIS lackierte 218 468 am 29. Juni 2019 in Chemnitz.

– 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.

Durch die Weltgeschichte

Eine Eisenbahnfahrt ist für Sarah Baxter wie eine Zeitmaschine, schließlich eröffnet jeder Blick aus dem Zugfenster stets neue Perspektiven auf unsere Erde und ihre Geschichte. Deshalb gibt die versierte britische Reiseschriftstellerin dem Leser gleich 500 Ideen für eine ganz persönliche Zeitreise auf Schienen zur Hand. Anstatt der gewohnten Sortierung nach Ländern und Kontinenten zu folgen, gruppiert die Autorin ihre Reisetipps nach historischen Epochen. Und so führen die sechs Kapitel des Buches den Leser quer durch die Weltgeschichte, von der Urgeschichte über das Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert.

Nicht nur der unkonventionelle Aufbau unterscheidet das Buch von der üblichen Reiseliteratur:

Zwar werden viele Touren ausführlich mit Bildern, informativen Karten sowie wissenswerten Details vorgestellt, ein großer Teil der insgesamt 500 Reisetipps findet allerdings in kleinen Infokästchen Erwähnung. Eine ausführliche Präsentation der vielen Tipps wäre angesichts der Fülle an Ideen ohnehin illusorisch und so versteht sich das Buch denn auch weniger als klassischer Reiseführer sondern als Ideengeber für eigene Streifzüge in die Weltgeschichte. Die Reiselust jedenfalls ist bereits nach wenigen Seiten geweckt. *ke*



Sarah Baxter: 500 Zugreisen. Legendäre Eisenbahnfahrten weltweit. Verlag Knesebeck, München 2019. 400 Seiten, 400 Seiten mit 120 farbigen Abbildungen und 91 Karten, broschiert, 22,5 x 17 cm. 32,00 Euro.

In den Bayerwald

Als die Eisenbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Bayerischen Wald erreichte, brachte sie der Region einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung. Gerade gegenüber dem langsamen und unzuverlässigen Postkutschenwesen bedeutete das neue Verkehrsmittel eine Zäsur. Rupert Berndt verdichtet diese historischen Fakten zu einer unterhaltsamen „Erfolgsgeschichte“, in der er die Pioniertage der Eisenbahn im Bayerischen Wald aus einer kulturhistorischen Perspektive beschreibt.

Nach einem kurzen Überblick über die gesellschaftspolitischen Verwicklungen des 19. Jahrhunderts benennt das Buch die enormen wirtschaftlichen und kulturellen Umwälzungen, die der Bahnbau im Bayerischen

Wald mit sich brachte. Mit gleicher Aufmerksamkeit widmet sich der Autor auch der Architektur sowie der heutigen Nutzung einiger prominenter Empfangsgebäude – auch für den Modellbahner ein interessanter Aspekt. Demgegenüber verlieren die klassischen Eisenbahnthemen an Gewicht: Baureihen-Bezeichnungen sucht man ebenso vergebens wie Streckenkarten. Der lockere und anekdotenreiche Stil des Autors macht das Buch zu einem vergnüglichen Einstieg in ein interessantes Kapitel regionaler Verkehrsgeschichte. *ke*



Rupert Berndt: Als die Eisenbahn in den Wald kam – Eine Erfolgsgeschichte aus dem Bayerischen Wald. Süd Ost Verlag, Regensburg 2019. 135 Seiten, 70 Schwarzweiß- und Farbbildungen, gebunden, 24 x 17 cm. 19,90 Euro.

Bundesbahn-Knoten Bebra

Bebra! Ist das nicht einer der Inbegriffe der (alten) Eisenbahn, ein Schauplatz von Erlebnisberichten klassischer Eisenbahn-Erzähler wie Karl-Ernst Maedel, ein Sehnsuchtsort von Eisenbahnfreunden jedweder Couleur? Natürlich – aber Bebra ist noch viel mehr: Der frühere Herzschlag einer ganzen Kleinstadt, eine ehemalige Arbeitsheimat tausender Eisenbahner und eine Blaupause für den Wandel von der alten zur neuen Bahn. Und nicht zuletzt ist Bebra zu seinen Hoch-Zeiten sogar zu einem Begriff, ja zu einem geflügelten Wort im bundesdeutschen Feuilleton und in der Kleinkunstszene geworden:

Der Publizist und Trendforscher Matthias Horx hat in den 1980er-Jahren den Begriff Bebraistik bzw. Bebraismus als Ausdruck eines weit verbreiteten neu-dörflichen Baustils

aus Eternitplatten, Glasbausteinen, rustikalen Fichtenholzbalconbrüstungen und pflanzenarmen Steingärten salonfähig gemacht – freilich keine „Ehre“, die Bebra hier zuteil wird. Noch bekannter ist der Kalauer des Humoristen Heinz Erhardt: „Ich habe noch eine Kleinigkeit in Indien zu erledigen“ – „Da muss er aber in Bebra umsteigen!“ Früher ging ohne Bebra eben nichts, egal ob von Nord nach Süd oder von Ost nach West.

Wer über diesen einst landesweit bekannten Eisenbahnknoten ein Buch schreibt, muss sich also auskennen. Und dies ist bei dem Autor Peter Kehm auch der Fall, denn er ist Teil einer traditionellen Eisenbahnerfamilie aus Bebra, war selbst fast ein halbes Jahrhundert bei der Bahn beschäftigt und ist seit 2009 beim dortigen Stadtarchiv für die

Abteilung Eisenbahn zuständig – ein Garant für profunde Geschichtsschreibung und genaue Detailkenntnisse vor Ort. Und so erfährt der Leser hier auch fast alles über Bebra: Der Aufstieg zum Schnittpunkt wichtiger Magistralen, das damit einhergehende Wachstum des riesigen Rangierbahnhofs, die zusätzlichen Aufgaben nach der Grenzziehung BRD/DDR sowie der allmähliche Niedergang bis hin zur aktuellen Bedeutungsarmut werden hier erschöpfend und reich bebildert behandelt, zahlreiche Gleispläne und Faksimiles interner Dokumente lassen wohl keine Fragen mehr offen.

Daneben geht der Autor auf den bei Eisenbahnfreunden so

beliebten Betriebsdienst mit Loks und Wagen ein. Er beleuchtet auch die anderen Aspekte eines großen Bahnhofes und „seiner“ Stadt: Die Bahn- und Signalmeisterei, die Bahnhofswirtschaft und die Kantinen, die Grenzkontroll- und Grenzschutzstelle einschließlich Bahnpolizei, die Lehrwerkstätten, Eisenbahnersport und Eisenbahnersiedlungen, die örtlichen Bürgerinitiativen (früher Luftverschmutzung, heute Lärm) sowie die Besuche politischer Prominenz am Bahnhof. Fazit: Ein gutes Buch zu Eisenbahnknoten in Deutschland? – „Da müssen Sie aber Bahnhof Bebra lesen!“ *JS*



Peter Kehm: Bahnhof Bebra – Die Geschichte eines Eisenbahnknotens in der Mitte Deutschlands. DGEG Medien GmbH, Hövelhof 2019. 200 Seiten, 418 Abbildungen, 21 x 30 cm, gebunden. 34,80 Euro.

September 1959: Mit ET/ES 87 03 wird die letzte Einheit des elektrischen Triebzuges ET 87 (ex ET 831 bis ET 842 der Preußischen Staatseisenbahnen) ausgemustert + + + Am Bebenroth-Tunnel bei Eichenberg beginnen die Bauarbeiten zur Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke + + + Die „VEB Lokomotivbau Karl Marx“ (LKM) in Babelsberg liefert mit V 60 1002 den zweiten Prototypen der DR-Rangierlokomotive V 60 D (ab 1.7.1970 BR 106) aus. Mit insgesamt 2256 Stück gehören die Maschinen dieser Bauart zu den meistgebauten europäischen Regelspurloks

September 1969: Die Verkehrsministerien beider deutscher Staaten vereinbaren die Wiederinbetriebnahme der im Grenzgebiet befindlichen Strecke Gersungen – Vacha für Gütertransporte (Kaliverkehr) durch die DB + + + Der auf den



September 1959: „VEB Lokomotivbau Karl Marx“ liefert den zweiten Prototypen der V 60 an die DR.

Verkehr zum Flughafen eine zusätzliche Mainbrücke in Betrieb genommen + + + Im Bundesbahn-Ausbesserungswerk Stuttgart-Bad Cannstatt finden zwei „Tage der offenen Tür“ statt + + + Die Berliner Eisenbahnfreunde erwerben als erstes Triebfahrzeug die Diesellokomotive V 14 001, die verbliebene Hälfte einer 1956 von Orenstein & Koppel gebauten Doppellok + + + Im AW München-Freimann wird bei der Baureihe 144 mit dem Einbau einer Hauptluftbehälterleitung begonnen, die zur Versorgung der Türschließeinrichtung von Reisezugwagen notwendig ist

einen Rahmenvertrag zur Übernahme der Strecke Stolberg Hbf bis zur Netzgrenze DB/SNCB + + + Das S-Bahnstromwerk Berlin-Ostkreuz veranstaltet unter dem Motto „Wie kommt der Strom zur S-Bahn?“ für die Öffentlichkeit einen sogenannten Bahnstromtag + + + Im Bahnhof Schaberg nahe der Müngstener Brücke bei Solingen fährt ein Bauzug gegen einen Schienenbagger sowie einen weiteren Bauzug, dabei sind fünf Verletzte und ein Millionenschaden zu beklagen



September 1979: Die Loks der Baureihe 144 erhalten eine Hauptluftbehälterleitung für die Türschließeinrichtung von Reisezugwagen.

Bau der ersten Staatsbahn in Bayern zurückgehende Kopfbahnhof im Kempten wird durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt + + + Auf dem einst über 250 Kilometer umfassenden Schmalspurnetz (600 Millimeter) der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) wird der Betrieb eingestellt + + + Auf der Weiltalbahn wird zwischen Weilmünster und Grävenwiesbach der Gesamtverkehr eingestellt (zwischen Weilburg und Weilmünster noch Güterverkehr bis Anfang 1988)

September 1979: Seitens Bundesrat und Bundestag wird das bisherige Streckenstilllegungskonzept der DB in Frage gestellt und soll modifiziert werden + + + In Frankfurt (Main) wird für den S-Bahn-

September 1989: Die Deutsche Bundesbahn wird 40 Jahre alt + + + In Hamburg-Eidelstedt wird das Richtfest für das neue ICE-Bahnbetriebswerk begangen, zudem rollt bei Krauss-Maffei in München der erste von insgesamt 82 Serientriebköpfen des ICE 1 aus der Werkhalle + + + Die DB führt die Elektronische Verkehrs- und Fahrplan-Auskunft (EVA) ein + + + Das Bw Frankfurt (M) 1 feiert sein 100jähriges Bestehen. Hier werden etwa 260 elektrische Reisezuglokomotiven sowie 100 S-Bahn-Züge der Baureihe 420 betreut + + + Im Vorfeld der deutschen Wiedervereinigung fahren mit Sonderzügen der DR von Warschau aus rund 800 Flüchtlinge durch die DDR nach Helmstedt, von Prag rund 5500 über Dresden nach Hof

September 1999: Der Geschäftsbereich DB Cargo wird in „Railion“ umfirmiert + + + Ende des Monats scheidet Dr. Johannes Ludwig als DB-Vorstandsvorsitzender aus, Nachfolger wird Hartmut Mehdorn + + + Die DB AG und die „Euroregio Verkehrsschienennetz GmbH“ (EVS) vereinbaren

September 2009: Nach einer Serie von Bränden in ICE-Zügen kündigt das Eisenbahn-Bundesamt umfassende Untersuchungen an + + + In Berlin protestieren Fahrgäste und Bürger gegen das S-Bahn-Chaos mit defekten Zügen und Notfahrplänen + + + Die rumänische Transferoviar Grup (TFG) kauft acht dreiteilige Dieseldrivebtriebwagen der ehemaligen DB-Baureihe 624 zur Aufarbeitung und zum späteren Einsatz + + + Wegen nicht ausreichender Bremswirkung im Herbstbetrieb verfügt das Eisenbahn-Bundesamt bei den S-Bahn-Baureihen 423, 424 und 425/426 eine Herabsetzung der Bremsleistung (110 BrH statt 142 BrH), als Konsequenz wurde die Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge auf 120 km/h im PZB- und 140 km/h im LZB-Betrieb reduziert



September 2009: DB Cargo firmiert jetzt unter „Railion“.



Der Turiner Charme der Alfa Romeo Giulia wollte 1977 nicht so recht zum Flair der Geester Ladestraße passen, heute dagegen ist der sportliche Flitzer ebenso aus der Zeit gefallen wie die schmutzige 042 096.

Während im Ruhrgebiet nach der Abschiedsveranstaltung im Frühjahr 1977 schon die letzten Kohle-Maschinen aufs Abstellgleis gerollt waren, gab es im Emsland noch einen kleinen Restbetrieb mit ölgefeuerten Loks der Baureihen 41 (042) und 44 (043). Schon 1975 war es entlang der Emslandstrecke nach dem Abschied der 01.10 (012) merklich ruhiger geworden. Dennoch wagte ich am 14. Juli 1977 noch einmal einen Versuch, auf der Stre-

cke Rheine – Emden ein wenig Dampfbetrieb auf Celluloid bannen zu können. Nach damaliger Einstellung und Einschätzung handelte es sich um einen glatten Fehlversuch, denn an diesem Tag war keine einzige Maschine auf der Strecke im Zugdienst unterwegs – jedenfalls nicht bei Tageslicht. Das hatte ich bei der Ankunft morgens im Bw Rheine in der Lokleitung erfahren. Als der Lokleiter dann aber noch „nachschoß“, dass zwei 042 an diesem Tag in Geeste im Bauzugdienst eingesetzt waren, keimte et-

Emsland und (k)ein Ende



Im Sommer 1977 war das planmäßige Dampfspektakel im Emsland, ob in Rheine oder in Emden, weitgehend beendet. Tausende von Eisenbahnfreunden hatten in den zurückliegenden Jahren die Strecke und die Bahnbetriebswerke an den Endpunkten regelrecht belagert; aber in diesem Jahr dämmerte es auch den beinharten Realitätsverweigerern unter den Dampflokfreunden, dass es kein Entrinnen gab: Die Bundesbahn gewöhnte sich das Rauchen endgültig ab

TEXT UND FOTOS:
AXEL JOHANSEN

was Hoffnung auf. Die Vorstellung, nach rund 150 Kilometern Fahrt von Essen aus un verrichteter Dinge wieder die Heimreise anzutreten, ließ wenig Freude aufkommen. Deshalb wurde der Straßenatlas befragt, wie weit es bis nach Geeste war. Gut 40 Kilometer waren aufgerufen – nicht wenig, aber machbar. Also wurde diese Entfernung auch noch unter die Räder genommen.

Hätte ich vor der Abfahrt in Essen gewusst, dass die fotografische Ausbeute an diesem Tag so mäßig ausfallen würde, wäre

ich mit Sicherheit nicht losgefahren. Nachher ist man immer schlauer. Allerdings prägte die durch die negativen Nachrichten aus der Lokleitung ausgelöste schlechte Laune die Sichtweise an diesem Tag und im Nachhinein auch auf diesen Tag so sehr, dass die Aufnahmen zu Unrecht geringgeschätzt wurden. Bei genauerer Betrachtung fällt einem heute auf, dass der Bahnhof Geeste ein zwar unscheinbares, aber doch interessantes Kleinod war, wie man es heute nirgends mehr findet. Letzteres ahnte man seinerzeit

selbstverständlich nicht. Die Rückbau-Wut der DB und der DB AG haben heute von diesem beschaulichen Bahnhof so gut wie nichts mehr übriggelassen.

Der im Ortsteil Osterbrock nördlich von Lingen/Ems gelegene Bahnhof Geeste war ein typischer Landbahnhof an einer zweigleisigen, hier schnurgerade verlaufenden Hauptstrecke, wie er in kleinen Gemeinden oft zu finden war. Die hochwertigen Züge hielten dort natürlich nicht, dazu war die heute rund 11 000 Seelen zählende



OBERN
Die Oldenburger 220 059 nähert sich mit einem D-Zug dem Bahnhof Geeste aus Richtung Norden.

RECHTS OBERN
Ohne Halt rauscht der aus 624 660, 924 440 und 924 417 vom Bw Osnabrück bestehende E 3255 (Münster – Norddeich) durch Geeste.

RECHTS UNTEN
Unmittelbar am Bahnübergang Bawinkeler Straße steht das Geester Fahrdienstleiterstellwerk Gf.

Gemeinde damals wie heute zu unbedeutend. Die Bahnhofsanlage wurde durch einen beschränkten Bahnübergang in zwei ungleiche Teile getrennt. Südlich der Bawinkeler Straße lagen nur der Außenbahnsteig für das Durchgangsgleis in Richtung Rheine, das einstöckige Fahrdienstleiterstellwerk und die beiden Weichen für den Gleiswechsel zwischen den beiden Durchgangsgleisen. Alle übrigen Anlagen befanden sich auf der Nordseite des Bahnübergangs: das etwas zurückgelegene Empfangsgebäude am Bahnsteig in Richtung Emden, das östlich der Gleise leicht versetzt angeordnete und aus beiden Richtungen nutzbare Überholgleis und die von diesem abzweigenden Zufahrtsgleise zur Ladestraße und zur Ortsgüteranlage mit Güterboden. Westlich der Durchfahrtsgleise zweigte das Anschlussgleis der landwirtschaftlichen Genossenschaft ab, das ohne Schutzgleis nur durch eine Gleissperre gesichert war. Die zugehörige handbediente Weiche wurde aus Richtung Emden stumpf befahren. Überraschend aufgeräumt wirkt die ganze Anlage heute auf den Betrachter, auch wenn auf der Ladestraße ein größerer Stapel ziemlich wild aufgetürmter Paletten auf sich aufmerksam machte. Vandalen hatten jedenfalls durch das besetzte Fahrdienstleiterstellwerk, das einen guten Überblick in beide Richtungen bot, schlechte Karten –

sofern es sie vor mehr als 40 Jahren dort überhaupt gab. Entsprechend sauber wirkten Bahnsteig und Grünanlagen. Sogar gepflegte Rosenbeete erfreuten einen; es gibt große, gut lesbare Ortsschilder und Normaluhren auf beiden Bahnsteigen sowie zahlreiche Leuchten, die bei Dunkelheit für gute Sicht und Sicherheit sorgen. Was will man als Reisender mehr?

Wer jetzt glaubt, dass dem Chronisten all dieses Details seinerzeit ins Auge gefallen wären, irrt gewaltig. Erst nach der Digitalisierung der Aufnahmen fielen sie auf. Und inzwischen habe ich mich mit dem Betrachten der vielen Details auf den Bildern länger befasst, als ich mich vor Jahrzehnten in Geeste aufgehalten habe. Asche auf mein Haupt – ich habe Geeste und seinem damals noch schönen Bahnhof Unrecht getan, er hätte – aus heutiger Sicht – unbedingt einer intensiveren Betrachtung unterzogen werden müssen! Aber immerhin erhält er jetzt ein kleines Erinnerungsdenkmal im Rahmen dieser Abhandlung – eine Art Abbitte, die ich leisten möchte.

Als ich von Geeste dann seinerzeit am Nachmittag – mental in einem Stimmungstief aus Enttäuschung und Ärger versunken – die Heimreise antrat, stand das vernichtende Urteil über den Tageserfolg längst fest: Außer Spesen nichts gewesen. Sicher, 042 096 und 226 – beide rein optisch nicht







gerade ein Blickfang – waren tatsächlich im Bahnhof Geeste mit Vorbereitung für die bevorstehende Elektrifizierung beschäftigt. Aber ihre kurzen Arbeitszüge bewegten sie nur mit äußerster Trägheit und unter Vermeidung jeglicher Rauchentwicklung auf den wenigen Bahnhofsgleisen. Kamen Planzüge, wurden rechtzeitig Nebengleise aufgesucht, um den Fahrplan nicht aus den Fugen geraten zu lassen. Aus Mangel an fotografisch interessanter Bewegung bei den Dampfzügen beschäftigte ich mich damals mit den Zügen, die Geeste an diesem Tag überwiegend ohne Halt passierten. Loks der Baureihen 220 und 221 waren darunter, auch ein Triebwagen der Reihe 624 musste als Motiv herhalten. Eine Dampfzug ließ sich bis zum Nachmittag wie bereits angemerkt nicht blicken.

Schon ein paar Tage später war der unrühmliche Ausflug an die Emslandstrecke – es sollte mein letzter sein, abgesehen vom Dampf-Abschiedsfest im September 1977 – bereits verdrängt und vergessen. Als die Diafilme aus der Entwicklung zurückkamen, genügte ein flüchtiger Blick auf die Streifen – das magere Ergebnis war ja schon erwartet worden. V 200 waren ja nur wirklich nichts Besonderes, und 624 erst recht nicht.

Jahrzehntelang blieben die Aufnahmen in der Versenkung, ohne jegliche Beachtung. Erst vor ein paar Monaten, als die Digitalisierung der Dias anstand, kam dann unerwartete Freude auf, dass solche Motive und – aus heutiger Sicht – die „roten Raritäten“ seinerzeit überhaupt für würdig befunden worden waren, fotografiert zu werden. Sicher, die Aufnahmen sind mehr aus Verlegenheit denn aus aufrichtigem Interesse entstanden; aber das sieht man ihnen nicht an – glücklicherweise!

In Geeste halten auch heute noch Nahverkehrszüge. Weichen und Nebengleise sind längst Geschichte, auch die Gebäude sind der Spitzhacke zum Opfer gefallen. Signale und Weichen gibt es keine mehr. Bahnsteige, Pendler-Parkplätze und „modernes Bahnsteig-Mobiliar“ wurden erst in den letzten Jahren mit großem finanziellen Aufwand erneuert. Den Reisenden heute mag das gefallen, auf die kommt es schließlich an. Als Eisenbahnfreund kennt man die allgemeine Entwicklung nur zu gut und wendet sich mit einem unguten Gefühl im Bauch, aber schönen Erinnerungen im Hinterkopf ab... Dass die Bahn hier überhaupt noch fährt und hält, dafür muss man dankbar sein. □

OBERN

Mit dem D 735 nach Norddeich Mole rauscht 220 068 am menschenleeren Bahnsteig in Geeste vorbei. Die Rosenbeete sind heute längst Geschichte.

LINKS OBERN

Dienstbesprechung am Fernsprecher. Bis zum nächsten Arbeitseinsatz an der Strecke dauert es aber noch.

LINKS UNTEN

Nahezu geräuschlos und ohne Dampfentwicklung rollt der Arbeitszug im „falschen“ Gleis durch Geeste.



Dreikampf

Auf dem Weg zur Serienreife der Baureihe E 44 waren drei Drehgestellloks angetreten, die als gemeinsames Konstruktionsmerkmal den Tatzantrieb aufwiesen, sich im Mechan- und im E-Teil aber deutlich unterschieden. Nur eine konnte im Regeldienst überzeugen

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI



OBEN

Eine der frühen Probefahrten führte die später als E 44 001 bezeichnete Siemens-Versuchslok im Jahr 1931 nach Roßlau (Elbe).

FOTO: SIEMENS/SLG. ASMUS

LINKE SEITE

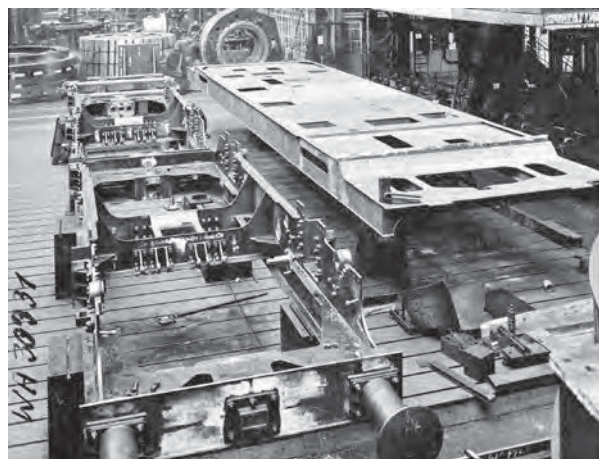
Sie hatte sich im Prototypen-Dreikampf durchgesetzt: E 44 001 – hier mit einem TOUROPA-Sonderzug im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen (1956).

FOTO: REINHOLD PALM

RECHTS

Der Brücken- und die Drehgestellrahmen der E 44 001 wurden erstmals vollständig im sogenannten Lichtbogenschweißverfahren gefertigt.

FOTO: SIEMENS/SLG. BORBE





Mit der Inbetriebnahme der ersten E 44, der ab 1932 so bezeichneten E 44 001, schlug im August 1930 in Deutschland die Geburtsstunde der modernen elektrischen Drehgestelllokomotive hoher Leistung. Die bei ihr schon im gesamten Fahrzeugteil und bei den zwei folgenden Prototypen weitgehend angewandte Schweißtechnik sowie spezifisch leichte Einzelmotoren verhalfen der Drehgestellbauart zum Siegeszug – mithin prinzipiell noch für heutige Hochleistungs-Elloks gültige Konstruktionsmerkmale.

Aus Gründen, auf die hier nicht näher einzugehen ist, entwickelten und fertigten die Herstellerfirmen die drei Prototyp-E 44 auf eigene Rechnung. Die Reichsbahn durfte die Maschinen kostenlos erproben, musste aber die Konstruktion völlig der Industrie überlassen. Das für die Entwicklung und Beschaffung elektrischer Lokomotiven zuständige Reichsbahn-Zentralamt (RZA) München blieb außen vor. So wagten die Hersteller als riskant angesehene Innovationen wie das Lichtbogenschweißverfahren, im Wettbewerb um den Serienauftrag mussten sie das RZA aber erst noch von den Vorteilen technischer Neuerungen überzeugen.

Erfolg haben konnte nur eine Lokomotive, die mindestens das Betriebsprogramm der E 75 erfüllte und sich darüber hinaus mit einer Höchstgeschwindigkeit von rund 80 km/h vielseitiger auch im Personenzugdienst verwenden ließ. Unter Beachtung dieser Prämissen entstanden ab 1929/30 folgende Versuchsloks der Bauart Bo'Bo':

- die E 44 001 der Siemens-Schuckertwerke (SSW), Berlin, mit Kastenaufbau der Waggonfabrik Wismar
- die E 44 101 der Maffei-Schwartzkopff-Werke (MSW) mit mechanischem Teil der Berliner Maschinenbau AG (BMAG), beide Firmen ansässig in Wildau bei Berlin
- die E 44 201 der Bergmann-Elektrizitätswerke (BEW), Berlin-Rosenthal, mit ebenfalls von der BMAG geliefertem Mechanenteil.

Alle drei Loks erhielten den Tatzlagerantrieb. Bei dieser kurz auch nur Tatzantrieb genannten Bauweise ruhen die Fahrmotoren auf der einen Seite mit Tatzlagern ungefedert auf den Treibradsätzen und sind auf der anderen Seite abgefedert im Drehgestell aufgehängt. Vehement für den Tatzantrieb plädierte Professor Dr.-Ing. Walter Reichel, Mitglied des SSW-Vorstands und Leiter des SSW-Dynamowerks, das aufgrund seiner Vertrautheit

mit der Schweißung von Fundamentrahmen und Gehäusen vieler Stromerzeuger den Hauptrahmen und die Drehgestelle der E 44 001 fertigte. Hinsichtlich des Tatzantriebs verwies Reichel in einem Beitrag für die Zeitschrift „Elektrische Bahnen“ (Heft 1 vom Januar 1933) auf die Bewährung der damit ausgerüsteten Schnellzugloks E 18 01 (spätere E 15 01) und E 16 101, Erstere als Drehgestelllokomotive ausgeführt. Reichel resümierte: „Der Tatzantrieb hat sich also auch für die Geschwindigkeiten der Schnellzüge und deren hohe Leistungen brauchbar gezeigt ...“ Der Betriebsdienst jedoch zog bekanntlich kein so gutes Fazit.

In der konstruktiven Durchbildung unterschieden sich die Prototyp-E 44 erheblich. Der Lokomotivkasten der E 44 001 ähnelte in seiner Grundgestalt den E 15 01 und E 16 101. Der ohne Vorbauten ausgeführte Fahrzeugkasten der E 44 101 ließ die Entwicklung aus der E 75 erkennen, von der auch Hauptbauteile der elektrischen Ausrüstung (Trafo, Steuerung) abgeleitet wurden. Markant für den Lokkasten der E 44 201 waren die kleinen Vorbauten, mit der E 75 hatte er allerdings den „Dachschirm“ (das auf beiden Stirnseiten vorgezogene Dach) gemein.

LINKE SEITE
E 44 001 und dahinter
E 44 104 im Sommer 1933 in
Berchtesgaden.
FOTO: H. MAEY/SLG. KNIPPING

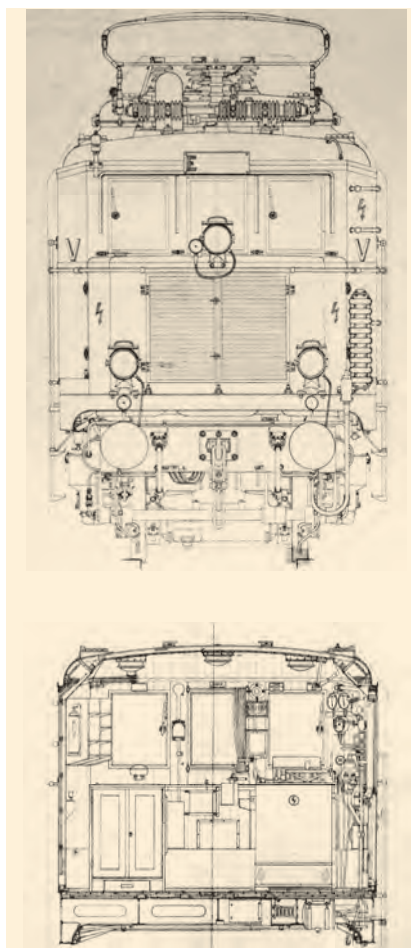
RECHTS MITTE OBEN UND UNTEN
Frontansicht und Schnitt
durch den Führerstand der
Siemens-Versuchslok und
späteren E 44 001.

RECHTS AUSSEN
Leistungs- und Zugkraft-
schaubild für die E 44 001
nach dem Umbau 1939/40
(erstellt im Februar 1939).

ABB.: SLG. BORBE

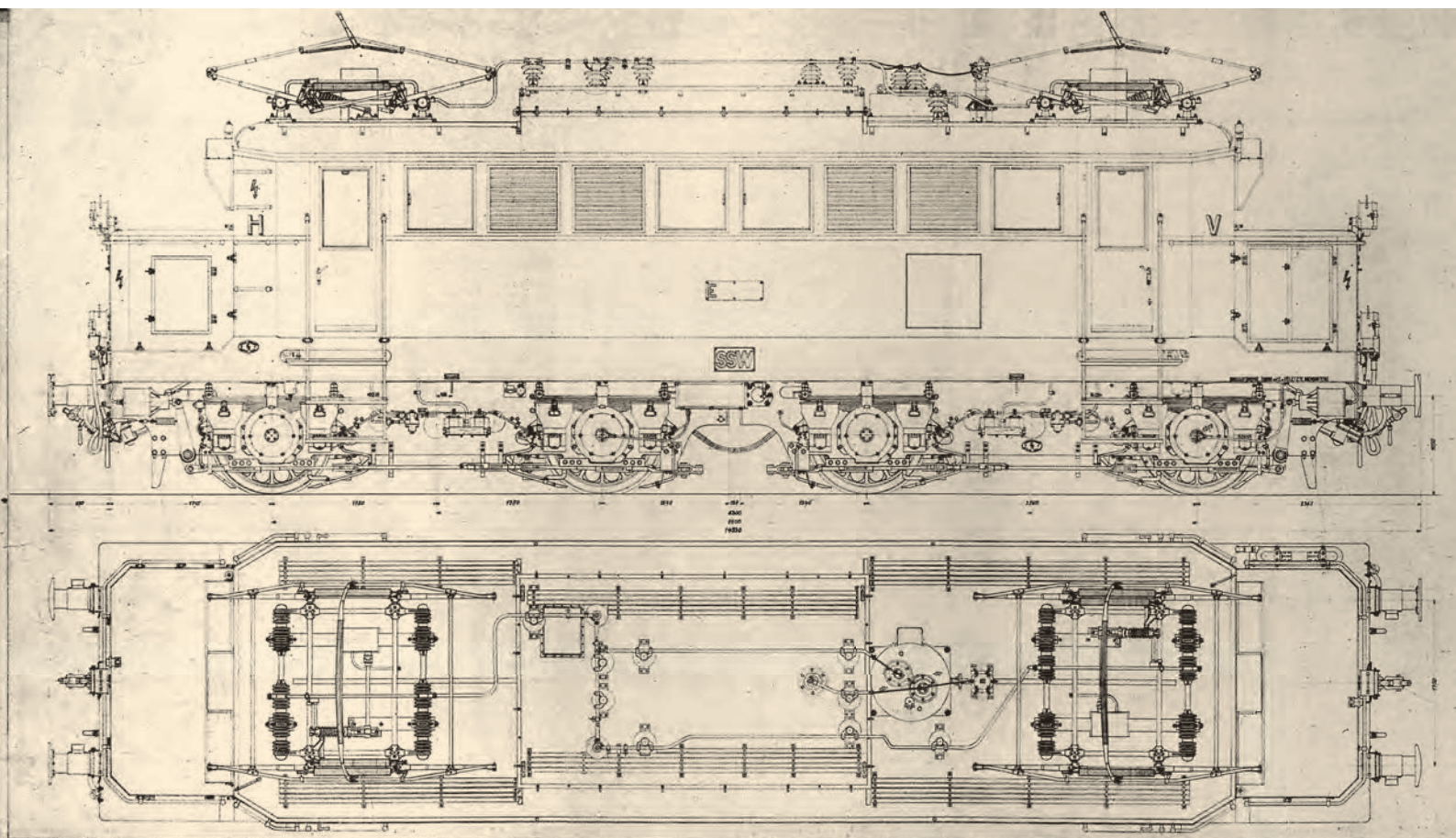
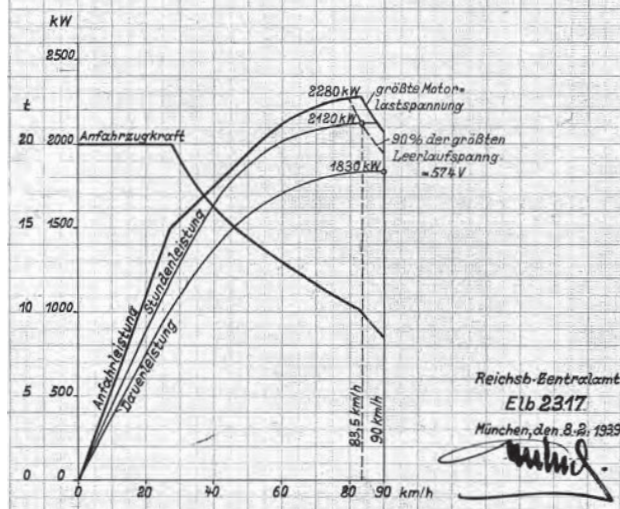
UNTEN
Seitenansicht und Draufsicht
der E 44 001.

ABB.: SIEMENS/SLG. RICHTER (3)



Endgültiges Leistungs- und Zugkraftschaubild Lok E 44.001 (Bo' Bo')

4 Motoren WBM 380
Stundenleistung 2120 kW bei 83,5 km/h (REB mit Dauererw.)
Dauerleistung 1830 kW " 90 km/h (REB)
Gesamtgewicht 79,2 t
Reibungsgewicht 79,2 t
Höchstzahl bei 90 km/h 1950 U/min
Treibrad - ϕ halb abgenutzt 1205 mm
Übersetzung 17:84



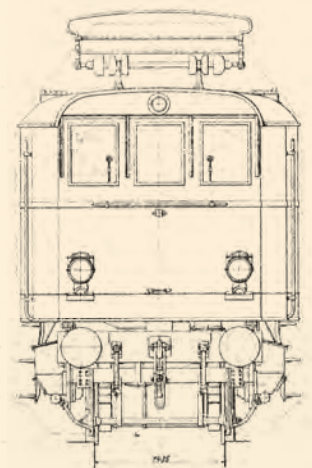
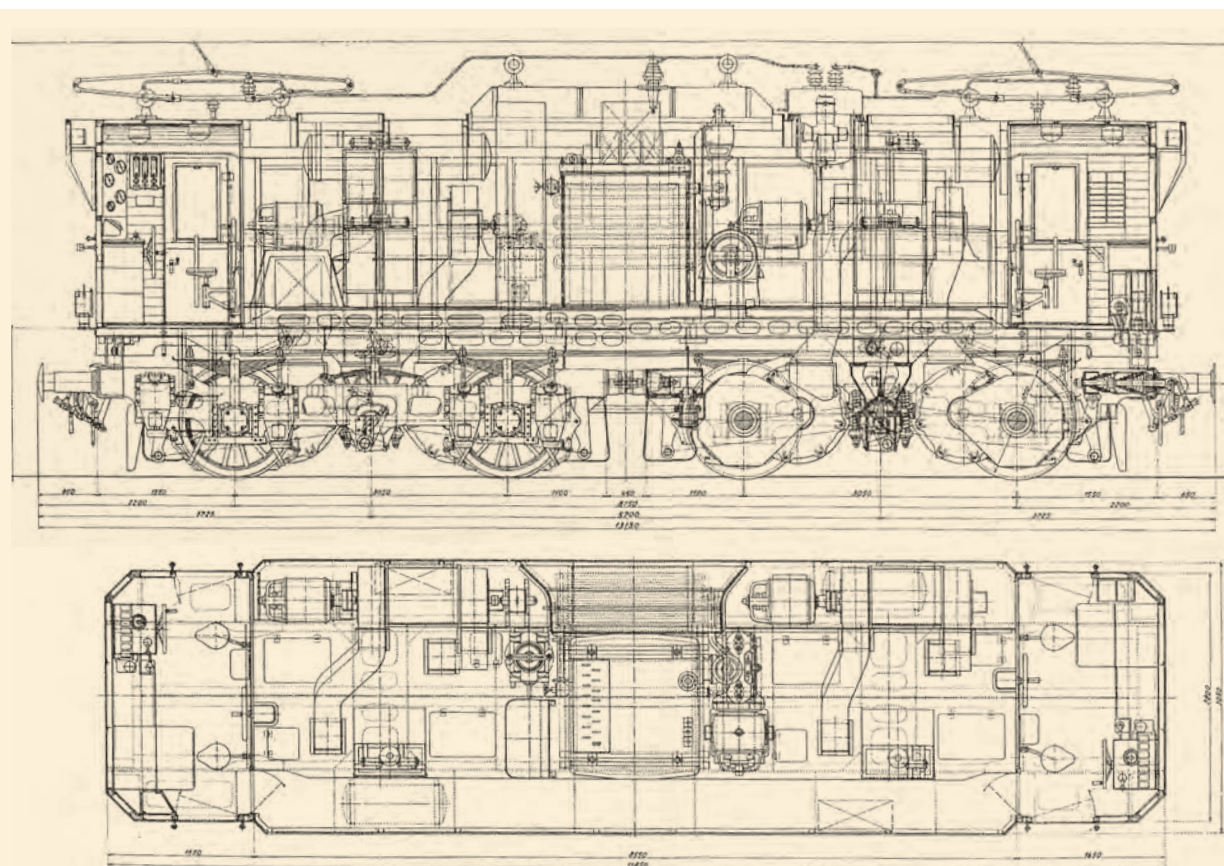
RECHTE SEITE
Linke Seitenansicht der E 44 101
 (um 1933).
 FOTO: H. MAEY/SLG. ASMUS

UNTEN
Rechte Seitenansicht der E 44 101
 (um 1933).
 FOTO: H. MAEY/SLG. BORBE



Bei der E 44 001 und der E 44 101 wurden sämtliche Zug- und Druckkräfte von den miteinander gekuppelten Drehgestellen aufgenommen. Bei der E 44 201 wurde die Zugkraft von Drehgestell zu Drehgestell über die Drehzapfen und den Brückenrahmen übertragen, die begrenzt längsgefederten Drehzapfenlager minderten bei Aufstößen die Aufprallkräfte auf den Brückenrahmen. Die E 44 001 zeichnete sich durch erstmals vollständig im Lichtbogenschweißverfahren entstandene Brücken- und Drehgestellrahmen aus, weitgehend geschweißt wurde das stahlblechverkleidete Profilstahlgerippe des Lokkastens. Die Brückenrahmen und Kastengerippe der E 44 101 und 201 entstanden ebenfalls in Schweißkonstruktion. Für die Drehgestelle der E 44 101 wählte man jedoch die Barrenbauweise, für die Drehgestelle der E 44 201 die Nietenbauweise mit Stahlgussquerträgern.

Auch im elektrischen Teil wichen die Maschinen signifikant voneinander ab. Die E 44 001 und 201 bekamen als Hauptspanner einen luftgekühlten Trockentransformator in Mantelbauweise. Die E 44 101 hingegen erhielt als Haupttrafo einen Öltransformator in Kernbauweise, der mit seiner fremdbelüfteten Zwangsölumlaufkühlung weitgehend dem der E 75 entsprach. Auch die Steuerungen unterschieden sich:



OBEN
Frontansicht der E 44 101.
 ABB.: SCHWARTZKOPFF/
 SLG. ZÖLLNER

 LINKS
Längsschnitt und Grundriss der E 44 101
 (spätere E 44 501).
 ABB.: SLG. HUFSCHLÄGER



- Für die Spannungsregelung der Fahrmotoren sorgte in der E 44 001 eine elektromagnetische Schützensteuerung mit 19 Dauerstufen und 54 mittels Feinschaltwerk und Zusatztransformator einstellbaren Zwischenstufen; die Steuerung war für Doppeltraktion eingerichtet.
- Die E 44 101 besaß eine aus der Steuerung der E 75 abgeleitete handbetätigte Nockenschaltersteuerung mit mechanisch gekoppeltem Kollektor-Feinregler und Zusatztransformator für die Spannungsänderung zwischen den 15 Dauerfahrstufen, außerdem je zwei Motoren zugeordnete elektropneumatische Fahrtrichtungswender und je Fahrmotor ein elektromagnetisches Trennschütz zur selektiven Abtrennung der Motoren.
- In der E 44 201 wurde die Fahrmotorspannung durch das von einem elektromagnetisch gesteuerten Druckluft-Servomotor angetriebene Nockenschaltwerk mit anfangs 12, später 15 Dauerfahrstufen eingestellt, die Spannungsänderung in Zwischenstufen erfolgte durch einen zusammen mit dem Zusatztrafo besonders klein und leicht ausgebildeten Feinregler; die Steuerung eignete sich für Doppeltraktion.

Die fremdbelüfteten Wechselstrom-Reihenschlussmotoren in geschweißten Gehäusen sowie die Getriebe wiesen folgende Charakteristika auf:

- E 44 001: Typ WBM 380, achtpolig, induktionsfreier ohmscher Widerstand ständig parallel zur Wendepolwicklung; doppelseitig geradzahntes Getriebe mit gefedertem Großrad, Übersetzung Ritzel zu Großrad 17:84
- E 44 101: Typ RW 160, zehnpolig, geschuntetes Wendefeld und in offenen Nuten eingelegte getreppte Vierschichtwicklung; doppelseitig schräg verzahntes Getriebe, Übersetzung 19:80
- E 44 201: zehnpolig, geteilte Erregerwicklung (folglich Doppelkommutator), je nach Fahrt- bzw. Drehrichtung nur ein Wicklungsteil benutzt (daher pro Motor nur zwei statt sonst vier Schütze nötig), doppelseitig geradzahntes Getriebe, Übersetzung 30:97

Bei der E 44 101 hatte man trotz gegenüber der E 75 erhöhter Leistung das zulässige Dienstgewicht von 80 Tonnen noch nicht erreicht, also auch nicht das bei einer laufachslosen Lok damit identische Reibungsgewicht. Um es voll auszunutzen und obendrein den Bremsklotzver-

schleiß zu mindern, wurde eine elektrische Bremse eingebaut. Zuerst erprobte man die Ausführung mit Stromrückgewinnung, bei der ein als Generator geschalteter Motor die drei anderen Motoren fremderregte. In der zweiten Version wurden die in Reihe geschalteten Erregerwicklungen der Motoren an den Haupttransformator angeschlossen und die Spannung durch das Schaltwerk mit Feinregler gesteuert, wobei die in Reihe liegenden Ankerwicklungen aller Motoren auf Bremswiderstände arbeiteten. Die dritte Ausführung unterschied sich von der zweiten nur durch einen zwischen Schaltwerk und Erregerwicklungen eingebauten Spannungsteiler. Die Bremsleistung war so bemessen, dass das gesamte Lokgewicht im Gefälle bis zu 20 Promille bei einer Geschwindigkeit von ca. 50 km/h abgebremst werden konnte. Da sie damit für das 40-Promille-Gefälle im Abschnitt Hallthurm – Bad Reichenhall-Kirchberg der Strecke Berchtesgaden – Freilassing viel zu schwach dimensioniert war, wurde sie bald wieder ausgebaut.

Die E 44 001, zunächst buchmäßig als E 44 70 bezeichnet, ging am 26. August 1930 beim Bw Magdeburg-Rothensee probeweise in Betrieb. Nach einem Zwischen-



spiel im Direktionsbezirk Breslau wechselte sie Mitte März 1931 zum Bw München Hbf, wo die am 10. Mai 1932 in den Bestand der DRG übernommene und am 16. Februar 1933 nach einer Probefahrt auf der Strecke München – Garmisch bahnamtlich endabgenommene Lok bis Ende 1933 beheimatet blieb. Ab 1. Januar 1934 gehörte sie zum Bestand des Bw Freilassing, das sie unter anderem auf der Strecke nach Berchtesgaden einsetzte.

Ebenfalls beim Bw Magdeburg-Rothensee begann am 22. Dezember 1930 der Probetrieb der in den Büchern vorläufig als E 44 80 geführten E 44 201, ab April 1931 testete die DRG auch diese Maschine auf der schlesischen Gebirgsbahn Görlitz – Hirschberg – Waldenburg (– Breslau Freiburger Bahnhof). Die amtliche Abnahme der E 44 201 dürfte nach dem Ankauf durch die Reichsbahn im Juli 1932 erfolgt sein, im Januar 1934 wurde sie vom Bw Hirschberg zum Bw Freilassing umstationiert.

Die Anfang April 1931 als dritte Probelok der DRG übergebene E 44 101 (buchmäßig E 44 90) kam schon nach zweimonatigem Einsatz in Schlesien zum Bw Freilassing, das sie hauptsächlich auf der Strecke nach Berchtesgaden erprobte. Wegen ihrer (abgesehen von der E-Bremse) hervorragenden Bewährung insbesondere auf



OBEN

144 001 ist am 2. Mai 1975 mit dem E 687 (Reutte in Tirol – Innsbruck) in Heiterwang-Plansee eingetroffen.

FOTO: HELGE HUFSCHLÄGER

GANZ OBEN

Ab Dezember 1956 war die E 44 001 beim Bw Garmisch-Partenkirchen beheimatet, wo sie am 18. Juli 1958 porträtiert wurde.

FOTO: DR. ROLF BRÜNING

der 40 Promille steilen Hallthurm-Rampe konnte sich die im Juli 1932 offiziell abgenommene Maschine dort für viele Jahre etablieren.

Erst nach dem Ankauf im Jahr 1932 verpasste die Reichsbahn den drei Prototypen, die zuvor ohne Betriebsnummern fuhren, Schilder mit den Nummern E 44 001, E 44 101 und E 44 201. Die amtlich „Stammnummern“ genannten Bau-reihenbezeichnungen lauteten E 440, E 441 und E 442.

Hinsichtlich des Fahrzeugteils hatte im Probebetrieb am meisten die E 44 001 über-zeugt. Sowohl in der Geraden als auch in Gleisbögen zeigte sie gute Laufeigenschaften. Zudem gab es an der bei ihr am kon-sequentesten angewandten Schweißtechnik nichts zu bemängeln. Deshalb übernahm man für die Serien-E 44 weitgehend den Fahrzeugteil der SSW-Probelok. Im elektri-schen Teil jedoch wichen die Serienloko-motiven der „Bauart SSW“ stark von ihr ab. Dieser basierte mehr auf der E 44 101. Übr-igens war die E 44 101 die letzte von den Maffei-Schwartzkopff-Werken elektrisch ausgerüstete Lokomotive. Aber zum Glück wurde die später als E 44 501 bezeichnete Maschine von der AEG weiter betreut, die dann den E-Teil für die E 44 102 bis 105 (bzw. E 44 502 bis 505) herstellte und kom-plett die E 44 106 bis 109 (bzw. E 44 506 bis 509) fertigte.

Ein glückloses Einzelstück blieb hin-gegen die E 44 201. Nach anfangs guten Betriebserfahrungen in Schlesien wurde sie wegen diverser Mängel im Mechanteil und im E-Teil negativ beurteilt. Zu ihrem Misserfolg trug sicher auch bei, dass die Bergmann-Elektrizitätswerke im Jahr 1932 die Lokomotivsparte aufgaben und keine andere Firma die konstruktive Überarbei-tung der Lok übernahm.

E 44 001 – TADELLOS NACH UMBAU

Allerdings drohte auch dem SSW-Prototyp wegen der ganz und gar nicht zufrieden-stellenden Elektrik ein baldiges Aus. Schon während der Erprobung bereiteten Män-gel im E-Teil der E 44 001 dem Betriebs-und Werkstattdienst Ärger. Der Darstel-lung von Walter Reichel (in der Zeitschrift „Elektrische Bahnen“) zufolge wurden aus Gründen der Vereinheitlichung mit den anderen Elektrolokomotiven der DRG im April 1932 die Stromabnehmer mit dem „bewährten“ Elektromotor-Antrieb gegen Einheitsstromabnehmer mit Druckluft-antrieb ausgetauscht. Laut Werner Streil, der im AW München-Freimann und in Werkabteilungen mehrerer Bw noch mit der Instandhaltung von Altbau-Elloks be-fasst war, hatte sich der elektromotorische

Antrieb jedoch wegen der im Winter oft ungenügenden Batteriekapazität als „pra-xisfremd“ erwiesen.

Schon im September 1931 wurde der als Hochspannungs-Hauptschalter ver-wendete Ölschalter des WASSEG-Typs ELO 4 durch einen Expansionsschalter des von Siemens neu entwickelten Typs R 618 ersetzt. Später kam erneut der Ölschalter ELO 4 zum Einbau, im September 1942 schließlich der Einheits-Ölschalter des BBC-Typs BO.

Wie aus Walter Reichels Beitrag in „Elektrische Bahnen“ klar hervorgeht, änderte man bereits vor 1933 die Zahn-radgetriebe. Anlass dazu gab ein bei be-

stimmten Geschwindigkeiten aufgetrete-nes störendes Geräusch, verursacht durch Resonanz mit den Schienenstößen und der Federung der Großräder. Deshalb wurden die gefederten Zahnkränze durch fest auf-gezogene Zahnkränze mit Schrägverzahnung ersetzt.

Vor allem aufgrund von Schäden am Trockentransformator und an der Schüt-zensteuerung fiel die E 44 001 auch in den Folgejahren immer wieder monatelang aus, weshalb sie im Zeitraum bis 1938 nur zu etwa 20 Prozent verfügbar war. Ab 11. Fe-bruar 1938 blieb die Maschine für unbe-stimmte Dauer außer Betrieb, weil laut Einschätzung der RBD München schlicht

Kenndaten der Probelokomotiven E 44 001, E 44 101 und E 44 201

	E 44 001	E 44 101	E 44 201
Betriebsnummer ab 1938		E 44 501	E 44 2001
Hersteller E-Teil/Mechanteil	SSW/Wismar	MSW/BMAG	BEW/BMAG
Achsanordnung	Bo'Bo'	Bo'Bo'	Bo'Bo'
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	80 km/h	80 km/h
Stundenleistung	1640 kW bei 44 km/h ^{*)}	1600 kW bei 70 km/h	2200 kW bei 50 km/h
Dauerleistung	1400 kW bei 48 km/h ^{*)}	1440 kW bei 73 km/h	1760 kW bei 56 km/h
Anfahrzugkraft	196 kN	216 kN	255 kN
Treibraddurchmesser (neu)	1250 mm	1250 mm	1250 mm
Länge über Puffer	14530 mm	13150 mm	13500 mm
Gesamtachsstand	9800 mm	8750 mm	9200 mm
Drehgestellachsstand	3500 mm ^{*)}	3050 mm ^{*)}	3300 mm ^{*)}
Drehzapfenabstand	6300 mm ^{*)}	5700 mm ^{*)}	5750 mm ^{*)}
Dienstgewicht = Reibungsgewicht	79,5 t ^{*)}	79,2 t	82,5 t
maximale Radsatzlast	19,9 t	19,8 t	22,3 t
Transformator Bauart	TF ^{*)}	OFA	TF
Dauerleistung	1460 kVA ^{*)}	1750 kVA	2000 kVA
Fahrmotoren Anzahl	4	4	4
Typ/Polzahl	WBM 380/8-polig	RW 160/10-polig	10-polig
größte Spannung	639 V	434 V	400 V
Art des Antriebs	Tatzlager	Tatzlager	Tatzlager
Übersetzung des Zahnradgetriebes	17:84	19:80	30:97
Bremse	Kzbr	Kzbr	Kzbr
Beschaffungspreis (Reichsmark)	290 000 RM	291 215 RM	275 000 RM

Abweichende Daten für E 44 001 nach Umbau 1939/40:

Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Stundenleistung	2120 kW bei 83,5 km/h
Dauerleistung	1830 kW bei 90 km/h
Dienstgewicht	79,2 t
maximale Radsatzlast	19,8 t
Transformator	Bauart OFA
Trafo-Dauerleistung	2070 kVA ^{*)}

Anmerkungen:

^{*)} Angaben nach Werner Streil und Dr. Georg Lotter (insbesondere für E 44 001 vor Umbau, da im DRB-Merkbuch von 1941 für Lok nach Umbau)

^{**)} laut DRB-Merkbuch von 1941 nur 1450 kVA; jedoch für den typengleichen Trafo bei E 44 103 bis 125 mit 2070 kVA angegeben

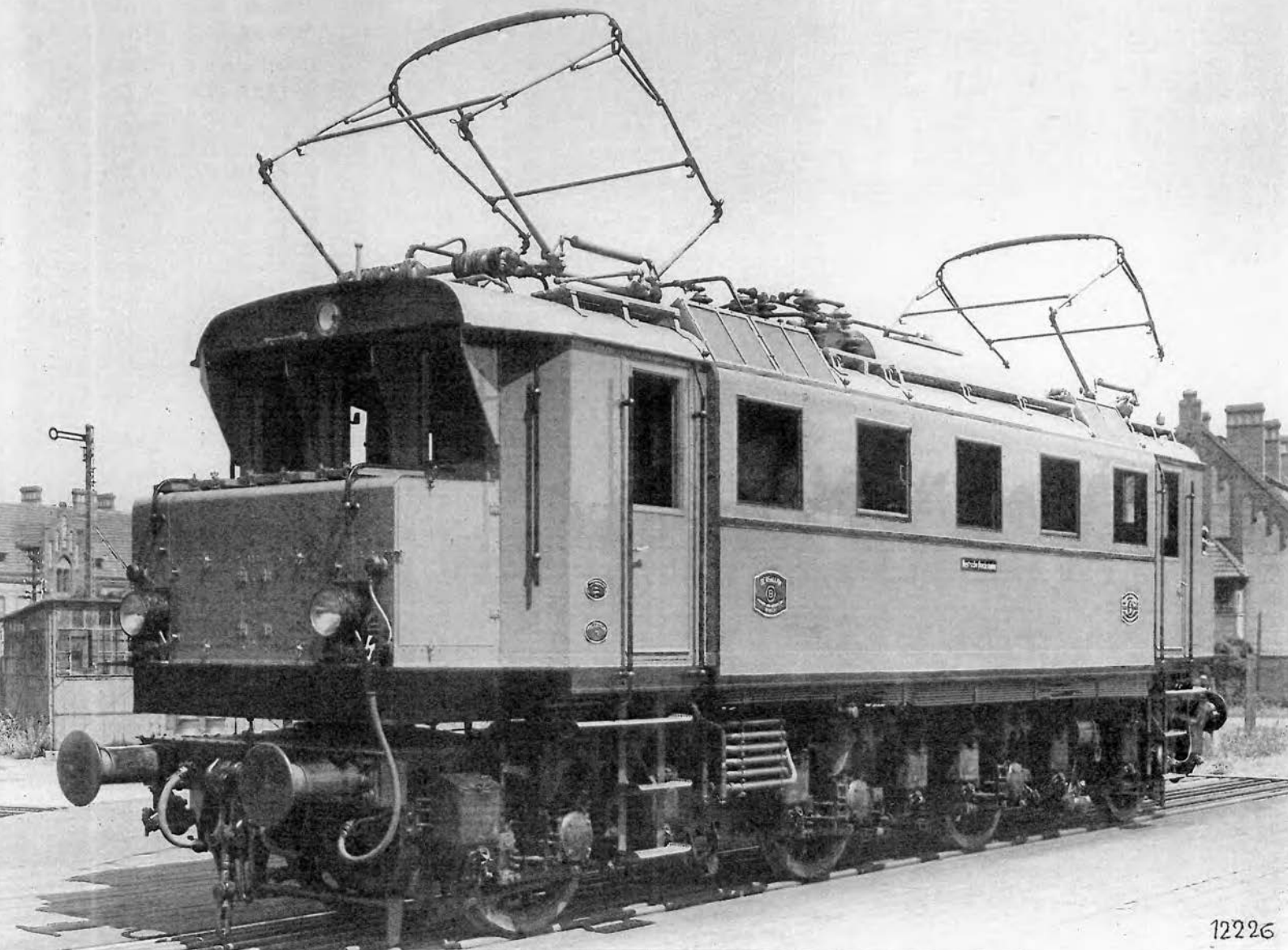
Ansonsten: laut Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn, Elektrische Lokomotiven, Elektrische Trieb-, Steuer- und Beiwagen, Ausgabe 1941 (DV 939 c)

Abkürzungen für Trafo und Bremse:

TF = Trockenumspanner mit Fremdlüftung

OFA = Ölumspanner mit Ölumlaufl und äußerer Fremdlüftung

Kzbr = Knorr-Bremse mit Zusatzbremse



12226

„unbrauchbar“. Am 11. November 1938 beantragte das der extremen Schadanfälligkeit ebenso überdrüssige RZA München beim Reichsverkehrsministerium (RVM) bzw. bei der inzwischen dem RVM einverleibten Reichsbahn-Hauptverwaltung den Umbau des elektrischen Teils. Im März 1939 rückte die E 44 001 zum Ausbau der nicht mehr benötigten Komponenten ins RAW München-Freimann ein. Ab 30. Mai 1939 führten die Siemens-Schuckertwerke in Berlin den Umbau durch, wobei sie die Lok so weit wie möglich den Serien-E 44 anglich. Statt des Trockentransformators gelangte der Ölrafo WBT 591 zum Einbau, statt der Schützensteuerung das Nockenschaltwerk ENW 7 mit Feinregler sowie je zwei Fahrmotoren zugeordnete elektropneumatische Richtungswender. Die Fahrmotoren wurden in Anlehnung an die Fahrmotoren der Serien-E 44 umgebaut.

Nach der erneuten Abnahme durch das RAW München-Freimann am 21. April 1940 kam die E 44 001 wieder zum Bw Freilassing. Nachdem beim Umbau auch die Druckluftbremse verstärkt worden war, setzte man die Höchstgeschwindigkeit der

nun wesentlich intensiver eingesetzten Maschine von 80 auf 90 km/h herauf. Anfang November 1941 kehrte sie in ihr vormaliges Heimat-Bw München Hbf zurück. Vom 26. Oktober 1942 bis 2. Juni 1944 gehörte sie zum Bw Treuchtlingen, anschließend (abgesehen von einem Gastspiel beim Bw Bamberg im September 1944) gut zwölf Jahre lang wieder zum Bw München Hbf. Nachdem dort fabrikneue E 41 eingetroffen waren, wechselte die Lokomotive am 18. Dezember 1956 zum Bw Garmisch-Partenkirchen. Als Urahnin der Serien-E 44 ist die am 14. Mai 1978 z-gestellte und am 28. September 1978 ausgemusterte Maschine in den Museumsbestand der DB übernommen worden und bis heute erhalten.

Die MSW-Probelokomotive gilt gemeinhin nur als Prototyp zweier Kleinserien, aber in puncto des sehr gut gelungenen E-Teils ist sie auch als Prototyp der Großserie anzusehen. Werner Streil wies im Heft „Die Baureihe E 445“ (KIRUBA Classic 1/2015) darauf hin, dass ihre elektrische Ausrüstung die Vorlage für die DRG-Elloks mit der sogenannten „Michel“-Schaltung war. Baurat Otto Mi-

chel war in der Gruppenverwaltung Bayern und ab 1933 beim RZA München für die Entwicklung elektrischer Lokomotiven zuständig. Aus der E 44 101 heraus entwickelte er die Steuerung für die Serien-E 44 sowie die E 93, E 04, E 18, E 19 und E 94 bis hin zur E 10 001. Noch nicht voll befriedigte die E 44 101 im Mechanteil; so traten aufgrund der harten Radsatzfederung wiederholt Motor- und andere Schäden auf. Die E 44 102 bis 109 erhielten deshalb eine weichere Federung. Konstruktiv geändert wurden unter anderem auch die Kupplung der Drehgestelle und die Achslager.

Die E 44 101 blieb bis Ende August 1943 in Freilassing beheimatet. Außer auf der Strecke nach Berchtesgaden verkehrte sie auch zwischen Salzburg und München. Infolge eines im Februar 1936 in München-Pasing erlittenen Aufstoßschadens weilte die Lok mehrere Monate im RAW Freimann. Nachdem klar war, dass die Stückzahl der E 44 „Bauart SSW“ bald 100 überschreiten würde, verfügte die Reichsbahn im Jahr 1938 die Umzeichnung in E 44 501 (und natürlich auch die der E 44 102 ff. in E 44 502 ff.). Die Baureihenbezeichnung

änderte sich von E 441 in E 445. Als auf der Berchtesgadener Strecke E 44 mit elektrischer Widerstandsbremse zum Einsatz kamen, wechselte die E 44 501 am 1. September 1943 zum Bw München Ost, sie kehrte aber am 26. November 1944 zum Bw Freilassing zurück, wo sie am 1. Juli 1958 nach rund einer Million Laufkilometern aus dem Dienst schied. Aufgrund ihres von den übrigen E 445 abweichenden elektrischen Teils (vor allem der mittlerweile störanfälligen Fahrmotoren) war sie unwirtschaftlich geworden.

Nach der am 8. November 1960 erfolgten Ausmusterung diente die E 44 501 als „Übungsgerät“ zunächst Lehrzwecken beim Bw Hagen-Eckesey, dann ab 1969 im bundesweit eingesetzten Lehrhilfszug des Bw Hamm als „Umwerflok“ genanntes Aufgleisversuchsgerät (Dienstwagennr. 60125). Im Herbst 1982 wurde die Lokomotive, ungeachtet ihres historischen Werts, leider zerlegt.

Die BEW-Lokomotive E 44 201 fuhr während des rund dreimonatigen Probebetriebs beim Bahnbetriebswerk Magdeburg-Rothensee insgesamt 17 234 km, davon 7676 km allein im Februar 1931. Sehr respektable Leistungen erzielte sie bei den ab April 1931 folgenden Probeeinsätzen im Direktionsbezirk Breslau. So beförderte sie im Mai 1931 zwischen Breslau und Königszelt (8,9 % Steigung) problemlos einen 1850-t-

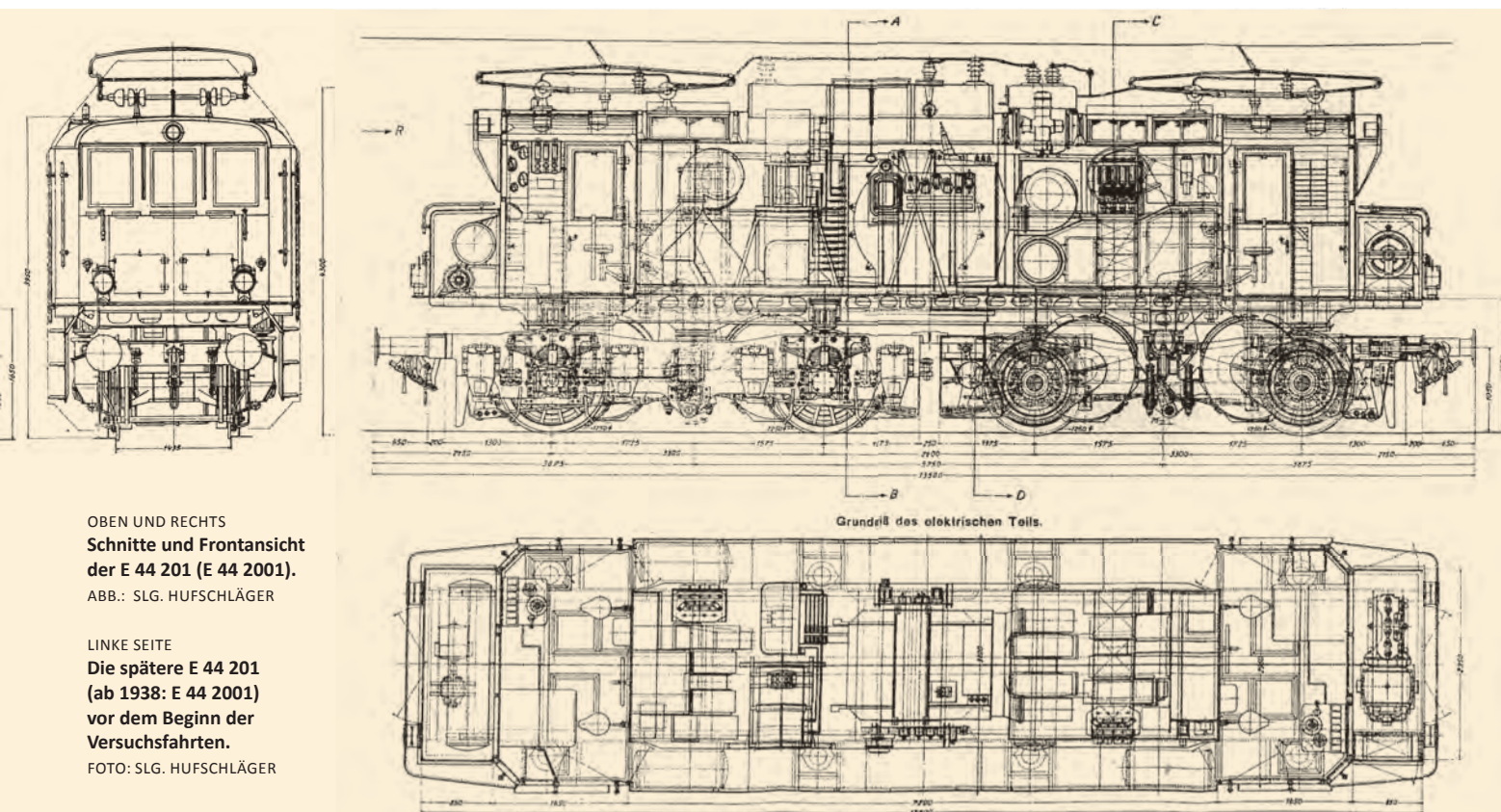
Zug. Weder die Fahrmotoren noch der Haupttransformator wurden durch häufiges Anfahren unzulässig erwärmt. Zwischen Königszelt und Dittersbach (20 %) schleppte die Lokomotive 576 Tonnen (die Grenzlast für die Baureihe E 75 betrug hier 510 t), zwischen Dittersbach und Görlitz (10 %) zog sie 900 Tonnen (hier die gleiche Last wie die E 75).

E 44 201 – FRÜH AUSGEMUSTERT

Insgesamt brachte es die Lok in Schlesien bis Oktober 1933 auf eine Laufleistung von 173 000 km (diese Angabe laut Werner Streil). Beim Bw Hirschberg erzielte die nunmehrige E 44 201 im Juli 1933 mit 8267 km auch ihre höchste Monatslaufleistung. Im Januar 1934 kam sie zum Bw Freilassing, das sie zusammen mit den E 441 (und der wie erwähnt sehr schadanfälligen E 44 001) auf der Strecke nach Berchtesgaden verwendete. Wenn, wie es in mehreren Quellen fast wortgleich heißt, bei den Versuchsfahrten in Schlesien „kleinere Mängel bei einigen Bauteilen“ auftraten, so zeigten sich nun umso deutlicher konstruktive Schwächen der in sehr kurzer Zeit – vier Monate für den Fahrzeugteil, sechs Monate für den E-Teil – gefertigten Probelok (die mit einem Beschaffungspreis von 275 000 Reichsmark auch die billigste war). Die ungleiche Gewichts-

verteilung mit 21,0 t, 20,7 t, 18,5 t und 22,3 t auf die erste bis vierte Achse wirkte sich ungünstig auf die Laufeigenschaften aus. Bei Bergfahrten erwärmte sich der Haupttransformator zu stark – nun also doch (!), sei dieser weit verbreiteten Darstellung hinzugefügt. War der Trafo speziell auf der 40 Promille steilen „Hallthurm-Rampe“ überfordert? Der 1938 von der AEG vorgenommene Umbau des Trafos soll nicht den gewünschten Erfolg gebracht haben. Auch die neuartige Feinstellersteuerung bewährte sich offenbar nicht, sie wurde durch die handbetätigte Einheits-Feinstellersteuerung der Reichsbahn ersetzt.

Bis Anfang 1943 summierte sich die Laufleistung der 1938 in E 44 2001 umgezeichneten Maschine auf 303 000 km, es waren also seit Oktober 1933 nur noch 130 000 km hinzugekommen. Von Mai 1939 bis Mai 1941 war die Lok beim Bw München Hbf stationiert, danach wieder beim Bw Freilassing, das sie schließlich fast nur noch im Rangierdienst einsetzte. Im August 1943 wurde die in Freilassing verzichtbare Einzelgängerin zwecks Revision ins RAW Freimann überführt, dann ab 3. September 1943 beim Bw München Ost stationiert und dort ebenfalls im Rangierdienst verwendet. Im Jahr 1944 bekam die E 44 2001 nochmals eine Hauptuntersuchung, wurde aber im Februar 1945 beschädigt abgestellt und 1949 ausgemustert. □



OBEN UND RECHTS
Schnitte und Frontansicht
der E 44 201 (E 44 2001).
ABB.: SLG. HUFSCHLÄGER

LINKE SEITE
Die spätere E 44 201
(ab 1938: E 44 2001)
vor dem Beginn der
Versuchsfahrten.
FOTO: SLG. HUFSCHLÄGER

Zu schade zum Umblättern

Mit unseren tollen großformatigen Begleitern durch das Jahr 2020



Die Harzer Schmalspurbahnen

Nostalgischer Eisenbahnbetrieb und herrliche Landschaftsaufnahmen

Format 50 x 45 cm

Best.-Nr. 581916 · € 16,95



Big Boy

Es ist das amerikanische Eisenbahn-Märchen schlechthin: die Wiedergeburt des legendären Big Boy. Mit DVD „Big Boy – The Great Race“ (Laufzeit 30 Minuten)

Format 50 x 45 cm

Best.-Nr. 581905 · € 19,95



Eisenbahn Galerie

Fotografische Meisterwerke von stimmungsvoll romantisch bis avantgardistisch, von „streng nach Lehrbuch“ bis hin zur experimentellen Langzeitbelichtung

Format 50 x 45 cm

Best.-Nr. 581914 · € 16,95

Wandschmuck nicht nur für Eisenbahnfreunde



Taurus, Traxx & Co.

Lassen Sie sich durch erstklassige Motive der oft farbenfroh beklebten Maschinen von Siemens und Bombardier aus verschiedenen europäischen Ländern durch das Jahr begleiten.

Best.-Nr. 102149 · € 16,95



Bahnen und Berge

Aktuelle und historische Schienenfahrzeuge zeigensich im Spiegel der Jahreszeiten inmitten majestätischer Alpenkulisse.

Best.-Nr. 102148 · € 16,95



Baureihe 103

Kultstatus haben die Schnellfahr-E-Loks der Baureihe 103. Besonders fotogen wirken sie natürlich vor stilechten TEE-Garnituren.

Best.-Nr. 102147 · € 16,95



Dampfbahn-Route Sachsen

Eine bildgewaltige Reise durch Sachsen
24 farbig bedruckte Blätter plus Titelblatt und
Legendenblatt

Best.-Nr. 581917 · € 16,95



Eisenbahn am Mittelrhein

Dem vielleicht schönsten Abschnitt des Rheins zwischen Rüdesheim/Bingen und Koblenz widmet sich dieser bildgewaltige Wandkalender.

Best.-Nr. 551904 · € 16,95



Ludmilla

Profifotos aus allen Betriebsepochen dokumentieren die Bedeutung des markanten Dieselbrummers für die DR, DB und DB AG.

Best.-Nr. 551903 · € 16,95

Unsere Kalender-Edition

Mit Sorgfalt zusammengestellt von den VGB-Redaktionen

2020



Eisenbahn und Landschaft

Mit Loklegenden und Zugklassikern durchs Jahr

Best.-Nr. 551901 • € 12,95



DB-Dampflok

Die Blütezeit des Dampfbetriebs

Best.-Nr. 581910 • € 12,95

Die schönsten Motive und die besten Fotografen



Reise durchs Ruhrgebiet

Eindrucksvolle Bilddokumente zur Zeitgeschichte

Best.-Nr. 581911 • € 12,95



Mit der DR durch Sachsen

In den 1970er- und 1980er-Jahren besuchte Burkhard Wollny den damals noch faszinierenden Dampfbetrieb bei der Deutschen Reichsbahn, wo er seltene Baureihen wie die G 12 oder die 94.20 aufspüren konnte.

Best.-Nr. 581920 • € 12,95



Reichsbahn-Dampf

Mit Video-DVD von den RioGrande-Filmprofis „Dampf überm Schienenstrang“ mit 58 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 581909 • € 19,95



Lokomotiven mit Geschichte

Lokomotiven der deutschen Staatseisenbahnen mit Dampf-, Diesel- und Elektroantrieb in einem abwechslungsreichen, bunten Mix
Format 59,5 x 48 cm

Best.-Nr. 581913 • € 19,99



Berlin Ost-West

Faszinierende Aufnahmen aus einer geteilten Stadt

Best.-Nr. 581919 • € 12,95

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm
(wenn nicht anders angegeben),
mit 12 Monatsmotiven
plus Titel- und Legendenblatt,
Wire-O-Bindung mit Aufhänger

Weitere Kalender finden Sie unter
www.vgbahn.de/kalender

MOMENTE

Alles nur Kohl?

TEXT UND FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Das derzeitige Lieblings-Jahrzehnt der Deutschen sind die Achtziger. Rückschauen zu dieser Dekade finden insbesondere im Fernsehen schon nahezu im Überfluss statt und allerlei in die Jahre gekommenen Zeitgenossen geben ihren Senf zu dieser erlebten Epoche ab. Gefeierte, bestaunte und gezeigte werden insbesondere die Neue Deutsche Welle, mehr oder weniger geschmackvolle Mode, die ersten Schritte der Digitalisierung bei Alltag und Unterhaltung sowie das aufreibende Politik-Geschehen einschließlich der Wiedervereinigung. Die Eisenbahn kommt hierbei nicht vor – weder der ICE und seine neuen Schnellfahrstrecken, letzter Normalspur-Dampf bei der Reichsbahn noch die Stilllegungs-Orgien der Bundesbahn. Denn zumindest Westdeutschland war damals tief überzeugtes Autoland – nicht nur die zuletzt aus der sterbenden DDR überschwappenden Trabis wurden über-schwänglich gestreichelt.

In der Kompression der Rückschau- en ein sensationelles Jahrzehnt, waren die Achtziger im eigenen und alltäglichen Leben dagegen recht normal, von der heutigen persönlichen Verunsicherung, medialen Gereiztheit und überhaupt allgegenwärtigen Verdichtung fast aller Lebensbereiche noch kaum eine Spur. Eine Momentaufnahme des Unspektakulären in den fernen Achtzigern vermittelt diese schon fast Schnappschuss zu nennende Aufnahme aus dem Befehlsstellwerk in Wiesbaden Ost,

entstanden am 12. Februar 1983 am Platz des Zugmelders, der genauso wie der ebenfalls im Stellwerk vorhandene Weichenwärter mittels eines angebauten Erkers einen hervorragenden Blick auf den Großteil der Gleisanlagen dieses Trennungsbahnhofs hatte. Der Fahrdienstleiter hingegen saß mehr oder weniger „eingeklemt“ zwischen der großen Hebelbank samt Blockkästen und dem küchentischgroßen Drucktas-ten-Stellpult, denn in Wiesbaden Ost waren sowohl mechanische als auch Dr-Stellwerkstechnik miteinander vorhanden und verzahnt.

Es ist Wahlkampfzeit und Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl (CDU) wirbt in Doppeltraktion mit den Versprechen zu „Arbeit. Frieden. Zukunft“ um seine Wiederwahl als Bundeskanzler, nachdem er im Vorjahr (1982) durch ein konstruktives Misstrauensvotum gegen Helmut Schmidt (SPD) an die bundesweite Macht gekommen war und zu Beginn seiner Amtszeit eine „geistig-moralische Wende“ versprochen hatte. Im Februar 1983 sind die Wahlplakate überall im Lande präsent und flankieren hier auch die „Mainzer Straße“, die zum Zeitpunkt der Aufnahme freilich verkehrsberuhigt erscheint. Auf der Ladestraße steht der geparkte VW-Passat des Fahrdienstleiters, der sein geliebtes Bleckkind somit immer mit Argusaugen im Blick hat, denn selbst die allermeisten Eisenbahner waren auch damals so autohörig wie der große Rest der Gesellschaft.



Zweiachsige E-Wagen stehen für Schrott- und Holzverladung bereit und im Vordergrund rauscht die allgegenwärtige 140 mit ihrem Güterzug in Richtung Mainz-Kastel, während knapp über ihrem vorderen und abgesenkten Stromabnehmer noch das gängige „Dampflok-Verkehrszeichen“ für die Kreuzung eines nahenden Industrie-Anschlusses zu erkennen ist. Westdeutscher Alltag 1983, heute längst „Geschichte“, wie der damalige Kanzler stets auszusprechen pflegte.

Vieles auf diesem Bild ist vom Wandel, den es schon immer und zu jeder Dekade gegeben hat, in gewisse Nischen und letzte



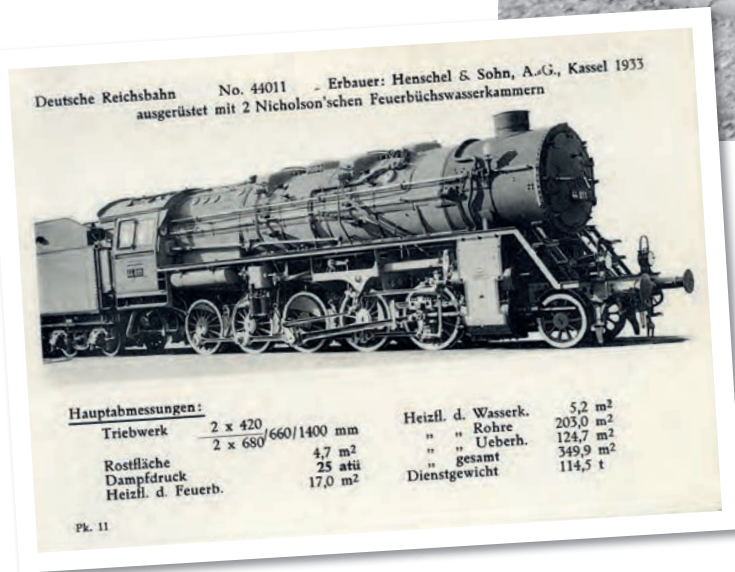
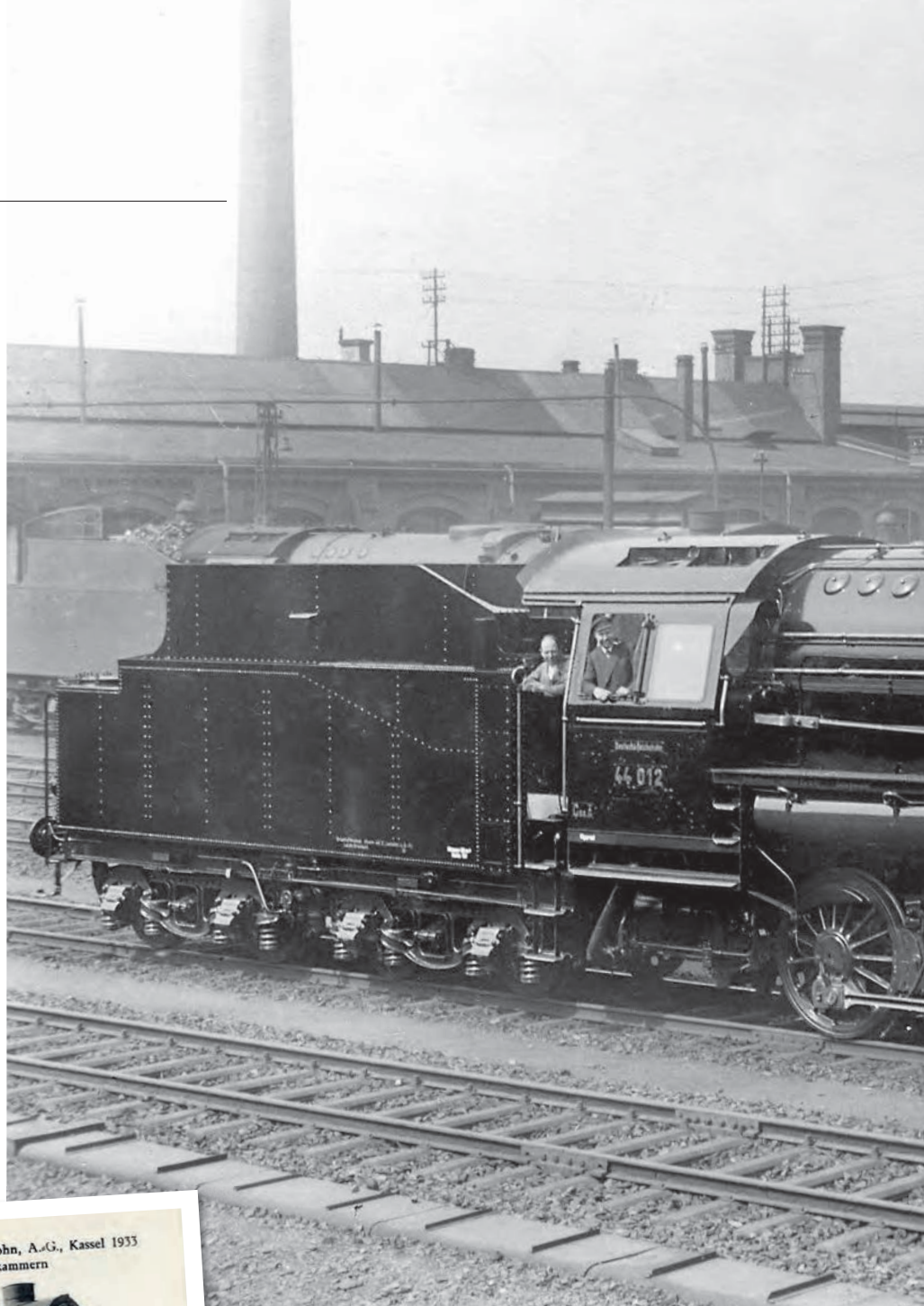
Refugien verdrängt worden: Die 140er gibt es immer noch, doch mittlerweile verdienen letzte Exemplare im nicht immer geschmackvollen Farbleid der „Privaten“ ihr Gnadenbrot als Konkurrenten zu DB Cargo – auch hier in Wiesbaden Ost rauschen die 140er der „BayernBahn GmbH“ mit dem bekannten werktäglichen Ganzzug-Paar für die Firma „Schwarzkopf & Henkel“ noch immer vorbei. Zweiachsige E-Wagen indes sind absolute Rarität geworden, ebenso das kantige Frühachtziger-Modell des VW-Passat, dessen letzte Exemplare sich in Oldtimer-Werkstätten und zwischen Spinnweben-Girlanden in den Garagen hochbetag-

ter Senioren verstecken. Verschwunden ist indes der Aufnahmestandort in Form des Befehlsstellwerks „Wof“, inzwischen verstorben der bekannte Protagonist auf den beiden Wahlplakaten, dessen Versprechen tatsächlich eine „Wende“ hervorgebracht hat – 1983 so freilich noch nicht vorhergesehen und tatsächlich initiiert vom beharrlichen Bohren dicker und überparteilicher Bretter sowie einer mutigen Volksbewegung.

Von der immerwährenden Bewegung der Eisenbahn erzählt die vordergründige und leicht bewegungsunscharfe Lokomotive im Vordergrund, doch die Eisenbahner

bewegten anno 1983 in Wiesbaden noch andere Sachen: In diesem stilllegungswütigen Jahrzehnt stand auch der südliche Abschnitt der Aartalbahn vor dem Aus und die Stellwerker in Wiesbaden Ost sahen ihre Arbeitsplätze zumindest in örtlicher Hinsicht in Gefahr, denn schon bald sollte mit dem Bau des neuen Wiesbadener Zentralstellwerkes begonnen werden – Mensch wie Züge als Gegenstand jedweder Fernsteuerung. Am Fenster alter Stellwerke das pralle Leben, im bunkerähnlichen Neubau nur eine riesige Schalttafel vor der Nase? Arbeit, Frieden, Zukunft – oder doch alles nur Kohl? □

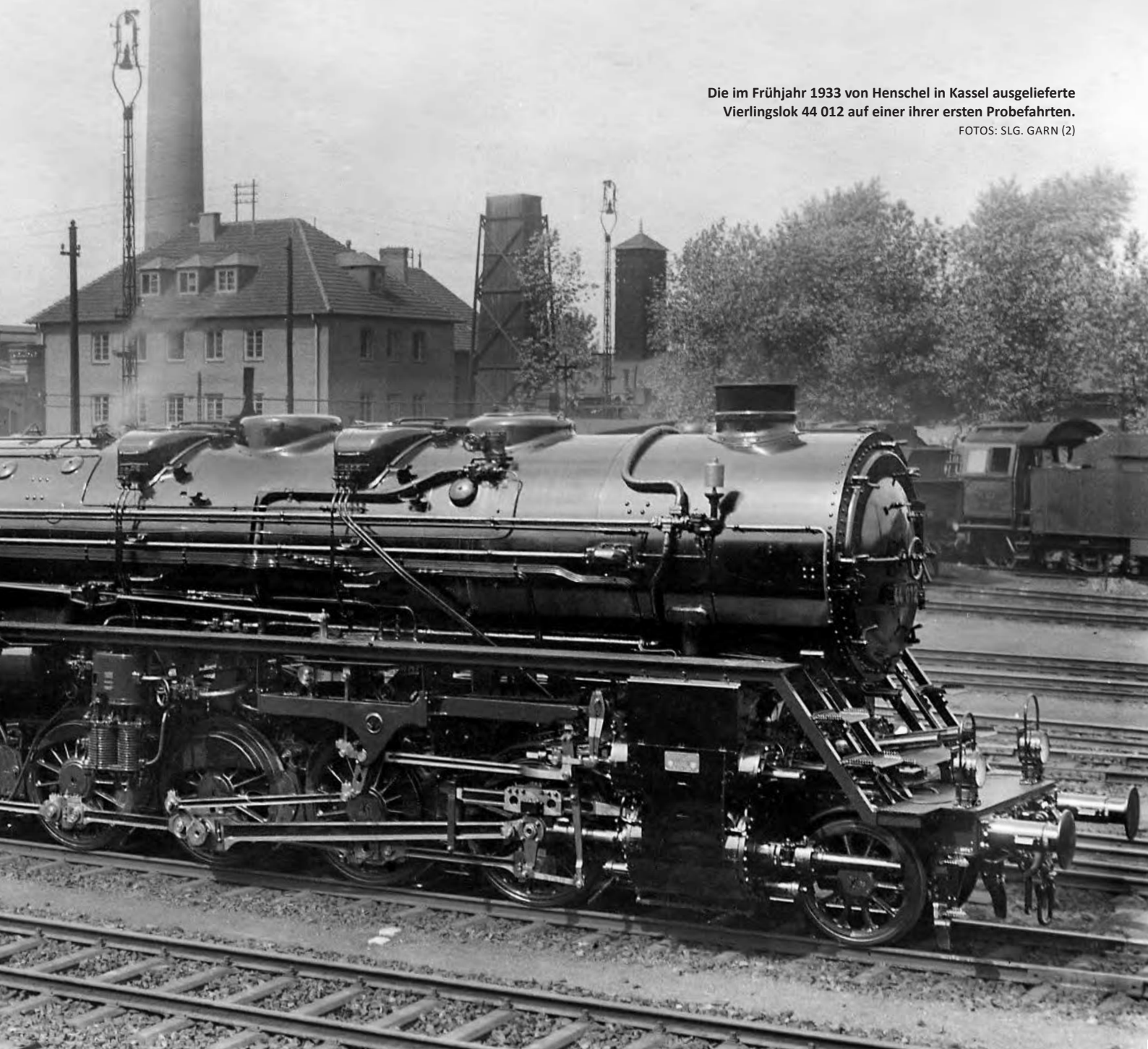
Mit der Erhöhung des Betriebsdrucks in Kesseln aus hochfestem Stahl auf 25 kg/cm² erhoffte man sich eine Brennstoffersparnis von bis zu 20 %. Im Frühjahr 1933 lieferte Henschel die 44 011 und 012, die beide ein Vierzylinder-Verbundtriebwerk erhielten. Die Messergebnisse waren hervorragend, doch der Kesseldruck musste schon bald heruntersgesetzt werden, da bereits nach kurzer Zeit diverse Schäden auftraten



44 011: Zeitgenössische Postkarte mit technischen Daten.

25 bar Kesseldruck

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI



Im Bestreben, durch eine Vergrößerung des verfügbaren Druck- und Wärmegefälles den thermodynamischen Wirkungsgrad der Lokomotiv-Dampfmaschine, somit auch den Gesamtwirkungsgrad und die Wirtschaftlichkeit der Dampflokomotive zu verbessern, kam es in den zwanziger Jahren in Deutschland und anderen Ländern zur Entwicklung von Hochdrucklokomotiven mit Kesseln von bis zu 120 bar (kg/cm²) Betriebsdruck. Meist handelte es sich um neuartige, zumindest im Hochdruckteil als Wasserrohrkessel ausgebildete Zweidruckkessel. Die erwarteten thermischen Vorteile blieben aber aus, jedenfalls standen sie in keinem Verhältnis zum erhöhten Unterhaltungsaufwand.

Anfang der dreißiger Jahre entwickelte Kesselbaustähle höherer Festigkeit

bildeten die Voraussetzung, nun auch bei Lokomotiven mit dem herkömmlichen Kessel Stephenson'scher Grundform eine Drucksteigerung zu erzielen, von der man sich eine nennenswerte Energieersparnis versprach. Die Konstrukteure erwarteten, dass ein höherer Kesseldruck von 25 bar bei zweifacher Dampfdehnung die Wirtschaftlichkeit so weit erhöhen müsste, um im Alltagsbetrieb wenigstens eine Brennstoffersparnis von 10 bis 15 % zu erzielen.

Angesichts der schlechten Wirtschaftslage startete die DRG ein Versuchsprogramm, das Aufschluss über mit Mitteldrucklokomotiven tatsächlich erreichbare Ersparnisse geben sollte. Dementsprechend gab sie den Neubau von sechs Mitteldrucklokomotiven in Auftrag, außerdem ließ sie die 17 236 und 239 (preußische S10.2) umbauen. In den Jahren 1932/33 lieferte

die Industrie: 04 001 und 002 (2'C1h4v), 24 069 und 070 (1'Ch2v) und 44 011 und 012 (1'Eh4v).

Dass die vier letztgenannten Lokomotiven, abgesehen natürlich vom Kessel aus Sonderstählen und vom Verbundtriebwerk, den jeweiligen Einheitsloktypen entsprachen, ergibt sich schon aus der Baureihenzuordnung. Die beiden 04 lehnten sich von den Hauptabmessungen her an die Baureihe 03 an (nicht etwa, wie es die spätere Umzeichnung in 02 101 und 102 vermuten lässt, an die ursprüngliche 02; ihr Verbundtriebwerk war völlig neu konstruiert!).

Die „Sonderlinge“ der Baureihe 44 wurden im April bzw. Mai 1933 von Henschel, Kassel, ausgeliefert. Beide erhielten Kessel aus hochfestem Stahl St 52. Die Kesselaufbauten (mit Ausnahme des Schornsteins) entsprachen nunmehr der Umgren-



Bis 1961 wurde die 44 012 vom Versuchsamt Halle als Bremslokomotive für leistungstechnische Versuche eingesetzt (April 1958). FOTO: G. ILLNER/SLG. GARN

zungslinie I, was deutlich flachere Dome und Sandkästen bedingte. Bei gleichbleibender Rohrlänge änderte sich die Rohrtteilung gegenüber den Baumuster-44ern von 127 auf 83 Heizrohre (mit nunmehr 60 mm statt 54 mm Durchmesser) und von 43 auf 46 Rauchrohre (mit jetzt 152 mm statt 143 mm Durchmesser). Die Verdampfungsheizfläche reduzierte sich von 237,10 m² auf 220,44 m², die Überhitzerheizfläche dagegen vergrößerte sich von 100,0 m² auf 113 m². Den zulässigen Betriebsdruck legte man auf 25 bar (kg/cm²) fest. Die 44 011 bekam eine Feuerbüchse aus dreiprozentigem Nickelstahl und die 44 012 eine aus Stahl St 44. Die Feuerbüchsen beider Lokomotiven wurden mit je zwei Wasserkammern (Feuerbüchssiedern) Bauart Nicholson ausgestattet.

Aufgrund des Vierzylinder-Verbundtriebwerks ergaben sich zwangsläufig an-

dere Zylinderabmessungen: Die Hochdruckzylinder hatten einen Durchmesser von 440 mm, die Niederdruckzylinder einen Durchmesser von 700 mm. Der Kolbenhub betrug wie beim Drillingstriebwerk 660 mm. Auch die Vierzylinderlokomotiven besaßen Zweiachs Antrieb: Die Kolben der beiden innen liegenden

Hochdruckzylinder trieben die zweite Kuppelachse an, die außen liegenden Niederdruck-

zylinder wirkten auf die dritte Kuppelachse. Die Außensteuerung entsprach der üblichen Ausführung. Die Bewegung der Schieber der Innensteuerung wurde mittels Übertragungswellen von den Voreilhebeln der Außensteuerung abgeleitet.

Bis auf die genannten Unterschiede waren die Hauptabmessungen mit denen der Baumusterlokomotiven identisch oder wichen nur geringfügig davon ab. Zu erwähnen sind noch der von 850 mm auf 1000 mm

vergrößerte Laufraddurchmesser und die von 70 km/h auf 80 km/h heraufgesetzte Höchstgeschwindigkeit.

Während die Reichsbahn die 44 011 bereits am 13. Mai 1933 abnahm, erfolgte die Abnahme der 44 012 erst am 1. Dezember 1936. Das Versuchsamt Grunewald führte mit beiden Maschinen bis 1936 ausgiebige Erprobungen und Messfahrten durch. Schon nach kurzem Versuchsbetrieb traten aber bei beiden Loks diverse Schäden auf, zum Beispiel Stehbolzenundichtigkeiten, Rohrundichtigkeiten und Ausbeulungen an den Wasserkammern (welche deshalb wieder ausgebaut wurden). Andererseits ermittelte das LVA Grunewald hervorragende Werte bei Dampfverbrauch und Leistung. Hinsichtlich des spezifischen Dampfverbrauchs schnitt die 44 011 mit einem Minimalwert von 5,0 kg/PSih (bei 2400 PSI und 60 km/h) von allen Mitteldrucklokomotiven am besten ab. Indiziert wurden bis zu 2540 PSI Zylinderleistung, wobei die effektive Zughakenleistung 2150 PSe betrug.

Hervorragende Messwerte und dennoch kein Erfolg

Zum Vergleich: Für die „normale“ (kohlegefeuerte) 44er gaben die Merkbücher für Dampflokomotiven (DV 939a der DR/DB) eine indizierte Zylinderleistung von 1910 PSi an; zugrunde gelegt war diesem Wert eine im Kesselnennlastbereich liegende Heizflächenbelastung von 57 kg/m²h. Überschritt man den Nennlastbereich, lieferte der Kessel mit seiner Verdampfungsheizfläche von rund 238 m² freilich auch bei 16 bar Betriebsdruck genügend Dampf für Spitzenleistungen von 2500 PSi.

Trotz der sehr guten Messergebnisse konnten die Mitteldruckloks wegen der aufgetretenen Mängel nicht befriedigen. Ihr Kesseldruck wurde schon bald auf 20 bar und spätestens zu Beginn der 1940er Jahre auf 16 bar herabgesetzt. Übrigens war der als Begründung für diese Maßnahme geltende Kesselzerknall der 02 101 (Mitte 1938) nicht auf Materialermüdung zurückzuführen, sondern – wie es Theodor Düring in seinem profunden Werk über die Baureihen 01 bis 04 ausführlich erläuterte – auf krassen Wassermangel.

Nach Abschluss der Grunewalder Versuche gab 44 011 ein kurzes Gastspiel beim Bw Kassel Bahndreieck. Ansonsten waren beide „Vierlings-44er“ bis Januar 1942 in Würzburg stationiert, anschließend bis 1944 in Offenburg. Dann trennten sich ihre Wege: Die 44 011 kam

zum Bw Kornwestheim, wo sie am 13. Dezember 1950 nach langer Abstellzeit ausgemustert wurde. Die 44 012 weilte nach einem Zwischenspiel beim Bw Ulm Ende des Krieges in Gotha und war in den Folgejahren in den Bahnbetriebswerken Erfurt G, Gera, Arnstadt und Güsten anzutreffen – dort jeweils wohl deutlich häufiger als auf der Strecke. Ab 15. August

1950 stand die wegen ihres Vierzylinder-Verbundtriebwerks und der Riggenbach-Gegendruckbremse als Bremslok für leistungstechnische Untersuchungen prädestinierte 44 012 dem Versuchsamt Halle (der späteren VES-M) zur Verfügung. 1961 wurde sie aufgrund von Rissen in den Zylinderblöcken abgestellt und am 14. März 1962 ausgemustert. □

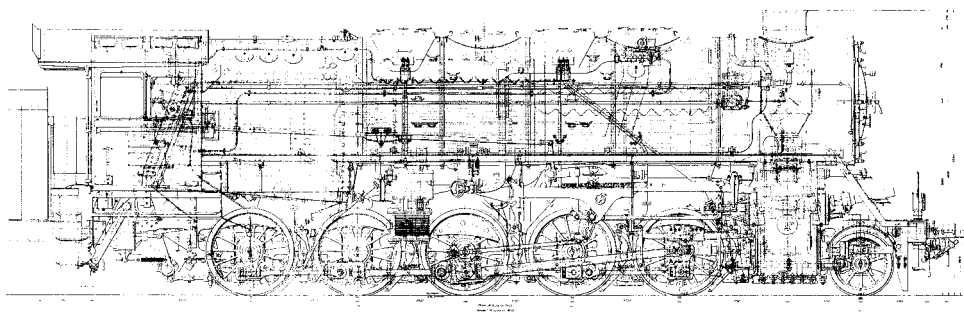


44 012 auf Messfahrt mit den Bremsloks 94 1301 und 56 113.

FOTO (1933): C. BELLINGRODT/SLG. GARN

Die Kolben der beiden innen liegenden Hochdruckzylinder trieben die zweite Kuppelachse an.

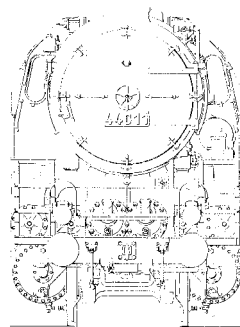
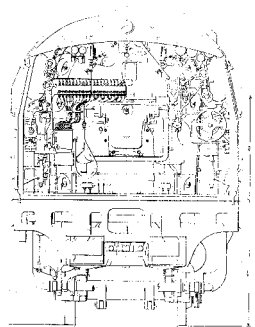
FOTO: R. KREUTZER/SLG. GARN



OBEN
Längsschnitt der Mitteldrucklok 44 011 (Gesamtlänge der Lokomotive: 14 695 mm).

RECHTS
Rück- und Frontansicht der Mitteldrucklokomotive 44 011.

ZEICHNUNGEN:
SLG. GOTTWALDT (3)



BAHNBETRIEBSWERKE

Sonntags-Visite in Limburg



Neugierige Blicke ins Freie: Für die langen Akku-Triebwagen (und Schienenbusse) waren die Stände des ehemaligen Dampflokschuppens zu kurz – gut für die Fotografen (16. August 1981).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

An der Nahtstelle zwischen Westerwald und Taunus beherbergte die Domstadt Limburg mit dem Personen- und Güterbahnhof als Knotenpunkt, dem großen Ausbesserungswerk sowie dem benachbarten Bahnbetriebswerk einst gleich drei wichtige Bahnanlagen. Wir besuchen das Bw, das zwischen 1862 und 1991 für die Traktion auf den Strecken in den Westerwald, ins Aartal, nach Frankfurt und natürlich entlang der Lahn zuständig war

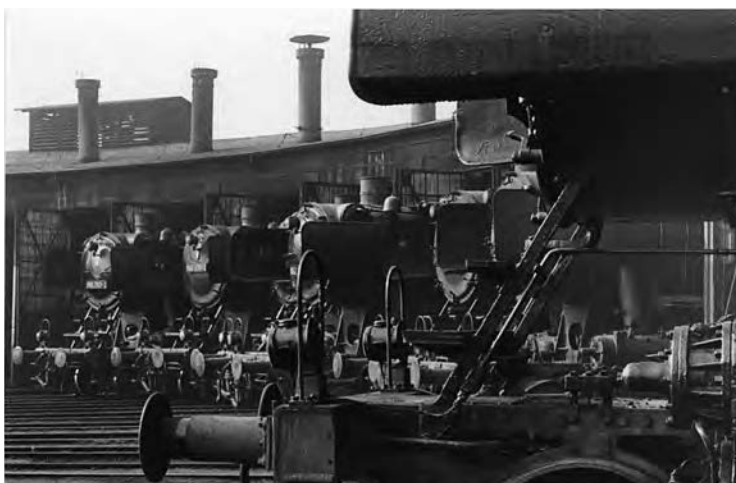
TEXT: JOACHIM SEYFERTH



So gut wie alle Domstädte sind auch Eisenbahn-Knotenpunkte, also auch das hessische Limburg. Die Stadt an der Lahn, geschützt zwischen den Ausläufern von Westerwald und Taunus gelegen, wuchs auch dank der Eisenbahn schnell zu einem Oberzentrum, verknüpfte die Strecken aus dem Westerwald, dem Aartal, dem „Goldenen Grund“ und entlang der Lahn und erhielt im Jahre 2002 im Zuge der Eröffnung der Schnellfahrstrecke von Köln nach Frankfurt mit „Limburg Süd“ sogar einen weiteren Bahnhof oben auf der „grünen Wiese“. Jahre zuvor erreichte 1986 von Eschhofen her sogar der Fahrradstraßenzug die Bischofsstadt, ab diesem Zeitpunkt ging es auch elektrisch durchgehend von und nach Frankfurt. Doch das stimmt nur zur Hälfte, denn bereits ab 1907 summten im Rahmen der „Sekundär-Elektrifizierung“ Triebwagen mittels mitgeführter Akkumulatoren über die von Limburg ausgehenden Strecken und erhielten hier samt dazugehörigem Ausbesserungswerk eine jahrzehntelange Heimat.

Beheimatung ist auch das Stichwort für das Bahnbetriebswerk Limburg, das wir sozusagen als „Stichtag“ an einem beliebigen Sonntag Anfang der 1980er-Jahre besuchen. Wer von Osten her, also aus Richtung Eschhofen mit dem Zug die Domstadt erreicht, konnte es noch nicht erspüren, aber von Westen aus Richtung Diez lag es linker Hand jenseits des Güterbahnhofs zwischen der auch für die Dampflokverschrottung bekannten Firma Schuy und dem Ausbesserungswerk. Ja, es lag, denn heute ist vom Bahnbetriebswerk bis auf eine Tankanlage für Dieselfahrzeuge nichts mehr übrig. Kaum vorstellbar, dass an dieser Stelle einmal bis zu 14 Maschinen der Dampflokbaureihe 39 (P 10), 13 Exemplare der Baureihe 41, 24 Loks der Baureihe 50 und ebenso über 20 Maschinen der einst allgegenwärtigen P 8 (Baureihe 38) beheimatet waren. Hinzu kamen natürlich weitere Dampflokbaureihen für den Nebenbahn- und Rangierdienst (55, 56, 57, 86, 93, 94), für kurze Zeit auch die Baureihe 65. Die spätere Dieseltraktion des Bw bestand vornehmlich aus den Baureihen 211, 212, 216, Kleinlok und natürlich Schienenbussen, noch dazu flankiert von den traditionellen Akku-Triebwagen der Reihen 515 und 517. Dampf, Diesel, Elektro – alles war hier vertreten und gab ebenso mehreren hundert Eisenbahnern Arbeit und Heimat.

SEIT DEM 5. JULI 1862, dem Zeitpunkt der Eröffnung eines weiteren Streckenabschnittes der Lahntalbahn von Nassau bis Limburg, ist die Eisenbahn hier präsent und trug entscheidend dazu bei, dass die Domstadt nicht nur ein klerikales, sondern auch ein verkehrliches Zentrum wurde. Das Eisenbahnnetz rund um Limburg hatte Anfang des 20. Jahrhunderts einen beachtlichen Umfang angenommen und mit dem Anstieg des Verkehrsaufkommens stiegen auch die betrieblichen Aufgaben des Bahnbetriebswerkes. Die ersten und noch minder leistungsfähigen Dampflokomotiven ab den Siebzigerjahren des 19. Jahrhunderts waren längst durch größere Maschinen meist preußischer Bauart ausgetauscht bzw. ergänzt worden. Während des Zweiten Weltkrieges lag Limburg an der „Roten Trans-



VON OBEN NACH UNTEN

Dampflokgesichter schauen aus dem Lokschuppen (1973).

ETA 178 im Personenbahnhof Limburg (1957).

Hochbetrieb auf Drehscheibe und Nebengleisen (1962).

Lok 16 NKB im Limburger Schuppen (1979).

FOTOS: MAAS/SLG. SEYFERTH, ARCHIV JAHR (2), JOACHIM SEYFERTH



portlinie“ von Frankreich in Richtung Sowjetunion (Stichwort „Kanonenbahn“ Metz – Berlin) und erhielt zur Bespannung der zahlreichen Militärzüge viele Fremdllokomotiven ausländischer Bahnverwaltungen und musste den eigenen Betrieb rund um Limburg mit wenigen Tenderlokomotiven aufrechterhalten. Die Ära der Limburger Dampflokomotiven endete am 27. und 28. Oktober 1973 anlässlich eines „Tages der offenen Tür“, bei dessen Rahmenprogramm die 052 167 mit Sonderzügen zwischen Limburg und Westerbürg verkehrte. Danach „errötete“ die Limburger Traktion vollends bzw. wurde teilweise auch türkis-beige, denn die nunmehr dominierenden Baureihen wie 212, 216, 515, 517, 798 oder Rangierloks trugen nun einmal ausschließlich diese zwei Farbgebungen.

Bei unserem Sonntagsbesuch folgen wir am späten Vormittag nicht den die ganze Stadt beschallenden Kirchenglocken, sondern den vereinzelt Lokpfeifen und Zuggeräuschen entlang des Bahngeländes. Vorbei an den Außenmauern des Ausbesserungswerkes und entlang einer ausgestorbenen Industriestraße gelangen wir recht bald zum Bahnbetriebswerk und erspähen bereits einige „Limburger Zigarren“, deren Schicksal wohl bald besiegelt sein wird. Der Lokleiter in dem kleinen Gebäude zwischen den beiden Lokschruppen kann uns nach freundlicher Anfrage, großer Interessensbekundung und der Zusicherung, uns nach dem Besuch wieder abzumelden, einigermaßen beruhigt auf freien und alleinigen Rundgang durchs Bw schi-

cken, da keiner seiner Vorgesetzten anwesend ist, die noch genauer auf die Vorschriften achten (müssen). Also liegt mit den beiden Lokschruppen und ihren Drehscheiben ein kleines Paradies vor uns; sogleich stoßen wir etwa mit 216 199, 515 650 oder 517 008 auf alte Bekannte von der Strecke – alle natürlich im klassischen und begehrten Weinrot. Gut, dass wenigstens die „Zigarren“ und die Schienenbusse diese edle Farbgebung bis an ihr Ende behalten, man mag sie sich in der „Unfarbe“ Türkis und dem verschmutzungsanfälligen Beige gar nicht vorstellen.

Noch scheint hier die Bw-Welt in Ordnung, wenngleich hier die an Werktagen viel zahlreicher anwesenden Eisenbahner in der kleinen Kantine hinter dem

Düstere Wolken über der Endstation Schrottplatz: Lokomotiven der Baureihen 050 und 042 vor ihrer Zerlegung auf dem Gelände der alteingesessenen Firma Schuy neben dem Limburger Bw (21. Februar 1977).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH



Blick ins AW Limburg um 1870, links die preußische G 3 Nr. 3286 des Bw Cassel.

FOTO: SAMMLUNG SEYFERTH

etwas kleineren Lokschuppen auch Anfang der 1980er-Jahre über ihre Zukunft diskutieren: Die Stilllegungspläne der Aartalbahn im Abschnitt zwischen Bad Schwalbach und Wiesbaden werden akut, irgendwann sollen 628er die Schienenbusse ersetzen und dann kommen mit der Elektrifizierung der Strecke nach Niedernhausen ja auch noch die Elloks. Das kann nur Personalabbau heißen, ganz zu schweigen von der ebenso bedrohten Zukunft des Ausbesserungswerkes und sogar eben jener kleinen Kantine, wo die Eisenbahner werktags ihren Treffpunkt haben.

An Sonntagen ist von derlei Problemen nicht viel zu spüren, die vollen Lokschuppen und Nebenanlagen einschließlich noch vorhandenem Wasserkran vermitteln eine intakte Bahnwelt, auch wenn der Schuppen I mit seinen 19 Ständen bereits hier und da einen etwas auffälligen Eindruck hinterlässt. Hier sind die Triebwagen, also die Akku-Motor- sowie -Steuerwagen der Reihen 515/815 und 517/817 sowie Schienenbusse abgestellt und ragen mit ihren Nasen weit über die Schuppentore hinaus, so als ob alle ganz erpicht darauf wären, baldmöglichst über die 23-Meter-Drehscheibe „auf Strecke“ zu fahren. Der westlich angebaute Lokschuppen II mit 12 Ständen und 20-Meter-Drehscheibe beherbergt von der Köf bis zur 216 die Diesellokomotiven und macht einen etwas gepflegteren Eindruck. Mit der Schnapszahl 213 333 steht heute sogar eine der zehn „Steilstrecken“-V 100 hier, doch eine wirkliche Herausforderung sind die Strecken im Limburger Umland für sie nicht mehr, schon gar nicht die topfebene

Lahntalbahn, die ja von Wetzlar bis Niederlahnstein so gut wie immer den träge dahinfließenden Fluss begleitet und jegliche Steigung durch zahlreiche Tunnelbauten vermeidet.

DIE DREHSCHLEIBENGRUBEN einschließlich ihrer Bühnen ruhen an diesem Sonntagmittag still wie ein See, doch „draußen“ brummt gerade eine türkis-beige 216 mit ihren Silberlingen in Richtung Diez und somit Koblenz vorbei. Es ist sozusagen die „Hauptstrecken“-Baureihe des Bw Limburg, da sie fast ausschließlich auf der kompletten Lahntalbahn sowie auf der Strecke durch den „Goldenen Grund“ nach Frankfurt eingesetzt wird. In der zeitlichen Vor- und Rückschau waren hier zwischen 1968 und 1990 bis zu 27 Maschinen (Höchststand 1970) beheimatet. Etliche davon kamen 1968 bzw. 1969 direkt aus der Lokomotivfabrik in die Domstadt, darunter auch die oben erwähnte 216 199, die von 1969 bis 1988 von allen Lokomotiven dieser Baureihe am längsten hier beheimatet war (anschließend Abgabe an das Bw Gießen und somit weiterhin „heimatnaher“ Einsatz). Doch schon die Lok mit der nächsthöheren Ordnungsnummer, also die 216 200, war nur ein Jahr (1975) in Limburg beheimatet, was für diese Maschine nur eine Zwischenstation zwischen den Bw Gelsenkirchen-Bismarck und Kassel bedeutete.

Über den Beheimatungszeitraum der BR 216 (1968 – 1990) lag der durchschnittliche Bestand bei etwa 20 Maschinen, der in den Jahren 1970 – 1972 zusätzlich durch maximal 14 Loks der BR 215 ergänzt wurde

(allesamt Neuablieferungen, anschließend alle nach Ulm). Mit 32 Loks der BR 215/216 erreichte das Bw Limburg im Jahre 1971 seinen Höchststand an „Großdieselloks“ – das Vierfache des Dampflokfolger-Bestandes der Baureihe V 200 (220) mit acht Limburger Maschinen zwischen 1965 und 1967.

Trotz der hohen Präsenz auch der Baureihen 211 bis 213 in Limburg war die V 100 übrigens so gut wie nie hier beheimatet, lediglich zwei Maschinen (V 100 2038 und 2058) waren zwischen 1965 und 1968 dem Bw zugeteilt, die anderen Loks dieser Baureihen kamen von benachbarten Bahnbetriebswerken (insbesondere Gießen und Koblenz). Auch die V 60 war von 1963 bis 1987 mit nur höchstens drei Exemplaren in Limburg beheimatet, erst ab 1988 stieg ihr Bestand bis auf 19 Loks an, weil die Maschinen des geschlossenen Bw Koblenz buchmäßig nach Limburg abgegeben wurden, tatsächlich aber weiterhin rund um Koblenz ihren Einsatzschwerpunkt hatten.

So sind auch bei unserem sonntäglichen Besuch Anfang der 1980er-Jahre nur wenige Kleinloks und V 60 zu erspähen, besonders präsent sind dagegen schon aufgrund ihrer Länge die zahlreichen Akku-Triebwagen und Schienenbus-Einheiten, von denen Letztere mit sechzehn 798-Motorwagen ihren hiesigen Beheimatungshöchststand im Jahre 1975 hatten, danach aber im Limburger Raum ebenfalls von Gießen aus eingesetzt wurden. Die treueste und wichtigste Baureihe der späteren Bundesbahn-Zeit des Bw Limburg war neben den Triebwagen wohl die 216, die bei unserem Rundgang aber auch nur spärlich anzutref-



LINKS

Die zweite und etwas kleinere Drehscheibe sowie der dazugehörige zweite Ringlokschuppen wurden nach der Dampflokzeit ausschließlich für Diesel- und Kleinlokomotiven sowie Nebenanlagen genutzt, hier mit 211 121 (13. Juli 1986).

RECHTS

Wie zum Ende vieler Bahnbetriebswerke prägte auch hier der „übrig gebliebene“ Schienenbus das Bild der Anlagen, zweieinhalb Monate nach der Aufnahme sollte er auch sein Einsatzgebiet auf der nun vollends stillgelegten Aartalbahn verlieren (13. Juli 1986).

FOTOS: JOACHIM SEYFERTH (2)



14

15

16

5 Km.

fen ist, weil die meisten Maschinen eben fleißig auf Strecke sind und von oder nach Koblenz am Bw vorbeibrummen.

DIE „STARS“ DES BW LIMBURG, die es zusammen mit dem bekannten Dom auch als Logo auf den Speisezetteln des benachbarten Ausbesserungswerkes gebracht haben, waren aber zweifellos die „Limburger Zigarren“, jene zwischen 1952 und 1958 gebauten Akku-Trieb- und -Steuerwagen (ETA/ESA 176), die mit ihren abgerundeten Stirnseiten noch die Formsprache der alten Wirtschaftswunderzeit durch die Gegend fuhren. Mit 400 Kilometer war die Reichweite dieser Fahrzeuge für damalige Verhältnisse beachtlich. Alle Fahrzeuge (517 001 – 008 und 817 601 – 608) waren von 1952 bis 1984 im Bw Limburg beheimatet, gehören zu den am wenigsten umstationierten Fahrzeugen der DB und wurden zusammen mit den etwas jüngeren „Schwester-Akkus“ der Reihe 515/815 praktischerweise gleich im benachbarten Ausbesserungswerk gewartet und repariert. Zum Zeitpunkt unseres Besuches waren die „Zigarren“ zumeist auf der stilllegungsbedrohten Aartalbahn eingesetzt und ruiniert wegen fehlender Spurkranzschmierung dort die Schienen in engen Gleisbögen – gar nicht einmal so böse Zungen behaupten daher sogar, dies sei volle Absicht der Bundesbahn gewesen, um die Stilllegung voranzutreiben...

In den Jahren zuvor waren die Lahnstrecke sowie die Strecke nach Niedernhausen und weiter nach Wiesbaden (Ländchenbahn) der Einsatzschwerpunkt der Baureihe 517, ein paar Leistungen führten auch durch den Westerwald bis nach Au (Siegl).



Limburg zwischen 1958 und 1987 beheimatet, der Höchststand wurde im Jahre 1983 mit 32 Motorwagen erreicht. Ihr Einsatzgebiet glich weitgehend dem der „Zigarren“, zeitweise kamen sie jedoch via Wiesbaden sogar über den Rhein und fuhren auch Leistungen zwischen Mainz und Alzey. Ein Jahr nach der kompletten Stilllegung der Aartalbahn (1986) wurde ihr Einsatz auch auf den anderen Strecken beendet und die ab 1988 auch in Limburg beheimatete Baureihe 628 übernahm nicht nur die Aufgaben der ehemaligen Akku-Traktion, sondern sukzessive auch viele 216er-Leistungen im Reisezugdienst, insbesondere auf der Lahntalbahn. Mit der Ausmusterung von 216 141 am 30. August 1988 begann nicht nur der Stern dieser lang in Limburg beheimateten Baureihe, sondern auch derjenige des Bahnbetriebswerkes im Allgemeinen zu sinken. Weitere 216er wurden dem

Dort ereilte das Fahrzeug 517 007 auch das Schicksal eines entscheidenden Betriebsunfalls; es stieß am 15. August 1981 an einem Bahnübergang bei Frickhofen mit einem Traktor zusammen und wurde am 28. Januar 1982 als erster 517 ausgemustert. Wenige Zeit nach unserem Besuch im Bw Limburg sollten bis Anfang 1984 alle 517/817 ausgemustert sein, die Aartalbahn war zunächst im Abschnitt Wiesbaden – Bad Schwalbach tatsächlich stillgelegt worden und nur 517 001 wurde als ETA 176 001 museal und rollfähig hergerichtet und steht heute im Lichtenfelser DB-Museum.

Die „eckigen“ Akku-Triebwagen der Baureihe 515 waren in

benachbarten Bw Gießen oder anderen Bw zugeteilt und folglich wurde das Bw Limburg, das einst selbst eigene Außenstellen in Westerbürg und Niedernhausen unterhielt, ab 1. Dezember 1991 zu einer Außenstelle des Bw Gießen.

1994 wurde der größere Lokschuppen, in dem bei unserem Besuch die Triebwagen versammelt waren, abgerissen – der dazugehörigen Drehscheibe verblieb noch eine Schonfrist bis 1998. Im gleichen Jahr wurde der verbliebene Lokschuppen als Refugium der Dieselloks wegen Bauauffälligkeit geschlossen, die Drehscheibe blieb jedoch noch bis 2002 in Betrieb. Danach ging in diesem Bereich eine neue Dieseltankstelle in Betrieb, die bis heute die letzte Infrastruktur-Anlage auf den ehemaligen Bw-Anlagen werden sollte. Das Gelände wurde 2005 von der benachbarten Schrottverwertungsfirma Schuy – bekannt durch die Zerlegung auch von Dampflokomotiven Ende der 1970er-Jahre – aufgekauft, die 2007 auch den verbliebenen Lokschuppen abtriss. Zeitgleich mit der Sanierung des Erdreichs wurde 2009 auch die letzte Drehscheibe abgetragen, längst waren auch Lokleitung und Nebengebäude verschwunden. Zusammen mit dem legendären Ausbesserungswerk, das seine Pforten letztmalig bereits am 31. Dezember 2002 schloss, war Limburg nun endgültig um zwei einst bedeutende Bahnanlagen ärmer.

All das lag bei unserem Besuch und Streifzug durch die Limburger Bw-Anlagen vor 35 bis 40 Jahren noch in ferner Zukunft und damals war kaum zu ahnen, dass auch die Bahnbetriebswerke ganz grundsätzlich einmal zu den Institutionen gehören würden, die bei einer zukünftigen Bahn nahezu komplett abgeschafft werden. Wie zukunftsweisend das Bw Limburg einschließlich des dazugehörigen Ausbesserungswerkes insbesondere wegen ihrer langen Geschichte der Beheimatung und Unterhaltung von Akkumulatoren-Fahrzeugen aber eigentlich waren, zeigt gerade jetzt die jüngste Abkehr vom Verbrennungsmotor. Was heute in Gestalt von neuen Antriebstechniken und Energiespeichersystemen mühsam diskutiert sowie politisch und technisch vorangetrieben wird, war alles schon mal dagewesen! Das Prinzip wurde jahrzehntelang vorgemacht, zwar noch ein wenig schwerfällig und inkonsequent, aber im Grunde waren all die ETAs und ESAs einschließlich der legendären „Zigarren“ bereits Vorläufer einer Energie- und Verkehrswende. Hier in Limburg, dem immer noch heimlichen Verkehrsknotenpunkt zwischen Taunus und Westerwald und den manchmal sogar unheimlichen Vorgängen an anderen und insbesondere klerikalischen Orten dieser Stadt. □

Konrad Koschinski

Eisenbahn in
HAMBURG**DAS TOR ZUR WELT**

Die Entwicklung des Eisenbahnknotens im Norden verlief sehr spannend, denn die Nachbarn des Stadtstaats Hamburg achteten anfangs sehr auf ihre eigenen Interessen. Ein Meilenstein war die Eröffnung der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn im Jahr 1866, ein weiterer die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs ab 1906. Der Eisenbahnverkehr wuchs in rasendem Tempo, auch wegen des steigenden Umschlags im Hafen, und erforderte den Bau von leistungsfähigen Rangierbahnhöfen. Einst wurden die Lokomotiven in sechs Bahnbetriebswerken versorgt und gewartet, zu den bekanntesten zählt zweifellos das Bw Hamburg-Altona. Die Hafenbahn bewältigt ein großes Güteraufkommen und weist zahlreiche Brücken auf, darunter die Kattwyk-Hubbrücke von 1973 und die erst kürzlich eröffnete Rethe-Klappbrücke. Das Sonderheft ist mit Aufnahmen aus allen Bahnepochen umfassend bebildert.

92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 541902 | € 12,50

NEU

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Eisenbahn in der Eifel
Best.-Nr. 531802



Bodensee
Best.-Nr. 531901



Frankwaldbahn
Best.-Nr. 541801



V 100
Best.-Nr. 541802



Baureihe 03
Best.-Nr. 541901



Main-Weser-Bahn
Best.-Nr. 531902

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

**Jetzt als eBook verfügbar!**

Baureihe 01.10
Best.-Nr.
540801-e



Baureihe 151
Best.-Nr.
541002-e

Je eBook € 10,99

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

Modellbahn mit Hochofen



WO AUS EISENERZ, KOKS, KALK UND LUFT ROHEISEN WIRD HOCHÖFEN ALS EINDRUCKSVOLLES MODELLBAHNMO-TIV. Die aktuelle Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Erfolgsreihe „1x1 des Anlagenbaus“ zeigt, wie sich dieses Thema umsetzen lässt – als zentrales Element oder zumindest Teil einer großen Heimanlage, aber auch in kleineren Formaten. Wie auch immer: Individuelle, mit entsprechenden Motiven gestaltete Hintergrundkulissen tragen viel zu einem stimmigen Gesamteindruck bei. Eigene Kapitel beschäftigen sich mit den Grundlagen der Roheisenherstellung, den technischen Anlagen und den Transportabläufen beim Vorbild. Dass das Ruhrgebiet – auch modellbauerisch – noch mehr als Schwerindustrie zu bieten hat, demonstrieren Beiträge über die typische Stadtgestaltung und die dort in unmittelbarer Nähe zu den Montanbetrieben anzutreffenden Landwirtschaft im Maßstab 1:87.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
mehr als 250 Abbildungen
Best.-Nr. 681902 | € 15,-

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



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



Auf dem Lande
Dörfler und ländliche Szenen auf der Anlage
Best.-Nr. 681704 · € 15,-



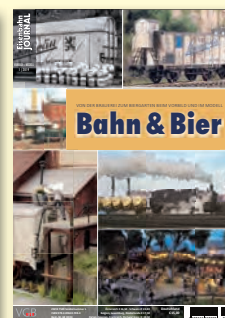
Küchentisch-Basteleien
Modellbau in der „fliegenden Werkstatt“
Best.-Nr. 681802 · € 15,-



Anlagenpläne für RocoLine
Das Gleissystem im Einsatz
Best.-Nr. 681803 · € 15,-



Autos für die Anlage
Vorbildgerechter Straßenverkehr im Maßstab 1:87
Best.-Nr. 681901 · € 15,-



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

Schon 800 vor Christus beginnt in Mitteleuropa die Eisenzeit und mit ihr die Hallstatt-Kultur, die sich grob nördlich der Alpen von Frankreich bis in die Ostalpen erstreckt. Spätestens seit dem 11. Jahrhundert wird am Erzberg in der Steiermark Eisenerz abgebaut, hauptsächlich „Siderit“, korrekt als „Eisen II-Carbonat“ bezeichnet. Jahrhundertlang waren Abbau und Transport ohne mechanische Hilfe mühsam, die Weiterverarbeitung erfolgte in winzigen Öfen vor Ort, die Erzeugnisse waren teuer. Erst die Entwicklung der Eisenbahn schuf, wieder einmal, die Möglichkeit einer industriellen Verwertung dieses mitteleuropaweit einzigartigen Erztagebaues, der bis heute den Wohlstand der Region generiert. So wurde 1891 die Erzbergbahn zwischen Vordernberg und Eisenerz als normalspurige Zahnradbahn zunächst hauptsächlich zum Zweck des massenhaften Erztransports, in zweiter Linie auch für den Personenverkehr eröffnet.

Nun konnte man große Hüttenwerke wie z.B. in Donawitz die spätere VOEST erbauen und mit Erz versorgen. Zudem wurden Exporte in weiter entfernte Gebiete möglich, denn unsere Bahn mündet beiderseits in die Hauptbahnen „Kronprinz-Rudolf-Bahn“ bzw. Südbahn ein, die zusammen von (Wien-)Amstetten über Leoben und Villach letztlich bis Udine führen. In Amstetten bestand Anschluss an die Westbahn nach Salzburg und München. Insgesamt also beste Voraussetzungen für einen erfolgreichen Handel.

Ausgerüstet war die rund 20 Kilometer lange Bahn zwischen Vordernberg und Eisenerz mit dem Abt'schen Zahnstangensystem, das beiderseits der höchstgelegenen Station Präbichl Steigungen von bis zu 71 Promille zu überwinden hatte. Anders als auf deutschen Zahnradstrecken konnte man wegen der gewaltigen Zuglasten nicht auf



Der Erzberg mit dem dortigen Dampflokbetrieb war in den 60er und 70er Jahren ein beliebtes österreichisches Reiseziel für Eisenbahn-Fotografen. FOTO: HERMANN GERDES/ARCHIV JAHR

Adhäsionsbetrieb übergehen, so dass bis Dezember 1978 (Dampf bis 30. September 1978) der Zahnstangenbetrieb beibehalten wurde. Gefahren wurde mit den C1'-Loks der Reihe 97.2, den F-Kupplern der Reihe 197.3 und den beiden schwersten Zahnradloks der Welt, den Loks 297.2 01 und 202 mit der Achsfolge 1' F 1'.

Heute existiert in Eisenerz eine Verladeanlage an der Krumpentaler Straße mit einer Bandbrücke zu den Lager- und Mischbeeten. Innerbetrieblich wird mit riesigen Muldenkippern gefahren. Aber wir wollen Ihnen hier keine historisch-technische Abhandlung über die

Erzbergbahn liefern, sondern nur mittels alter Bilder die Freude am Betrieb dieser Ausnahme-Bahn näher bringen, wie sie Tausende von Eisenbahnfreunden erlebt haben. Nähere Informationen, auch über den Dieselbetrieb, gibt es zur Genüge auch im Internet. Speziell hingewiesen werden soll aber auf den rührigen „Verein Erzbergbahn“, der unter www.erbzbergbahn.at zu finden ist.

Schluss jetzt mit Worten – nun sollen die Bilder aus der Dampflokzeit der Erzbergbahn sprechen, die bis auf ein Foto alle in den 1970er Jahren entstanden sind.

Hans-Dieter Jahr

Am Erzberg in den 70ern





LINKS

An den Verladebunkern der Station Erzberg werden die Bodenschätze in die bereitstehenden Erzwagen verladen. Ende September 1975 wartet hier 97.203 und eine Schwesterlok auf die Abfahrt mit dem beladenen Zug.

UNTEN

Per elektrifizierter Materialbahn wird das Erz vom Berg in die Verladebunker transportiert.

FOTOS: JÜRGEN NELKENBRECHER, HANS-DIETER JAHR







OBEN

Mit mächtigem Getöse und faszinierender Rauchentwicklung werden die Leerzüge zur Verladung gebracht. Am Nachmittag eines kalten Februartages 1973 kämpft sich 97.205 die 70-Promille-Steigung vor Vordernberg Markt hoch und wird tatkräftig von ihrer Schwester 97.203 am Zugschluss unterstützt.

LINKS

Eigentlich nur „Winterchen“ am Erzberg, wo man auch andere Winter erlebt. Es ist nur wenig Schnee gefallen und schon hat man den Schneepflug vorgespannt (Februar 1970).

LINKE SEITE

Ein eiskalter Wintertag aber war der 9. Januar 1976, als die 97.203 bei der Einfahrt in Präbichl fotografiert wurde.

FOTOS: JÜRGEN NELKENRECHER, HANS-DIETER JAHR (2)





OBEN

Im Herbst lässt sich noch viel mit Sonne fotografieren, wie hier im September 1975 bei der ehemaligen Abladestelle Schönauhalde (bei Kilometer 17,2). Schublok ist wieder die 97.205 hinter dem leeren Zug.

RECHTE SEITE

Eine ebenso stimmungsvolle Herbstszenerie zeigte sich Anfang Oktober 1977 zwischen Vordernberg und Vordernberg-Markt.

FOTOS: HANS-DIETER JAHR, JÜRGEN NELKENBRECHER







OBEN

Mitten im Krieg bei auf Hochtouren laufender Produktion wurde dieser Riese gebaut, der am 15. Juli 1963 in Vordernberg abgelichtete wurde. Die technischen Probleme mit dieser Loktype wurden nur bei der 297.401 behoben, ihre Schwester 297.402 war schon seit 1948 Ersatzteilsender.

FOTO: HERMANN GERDES

UNTEN

In Vordernberg lag auch die Zugförderungsstelle, in der Kohlen mit zwei Dampfkränen umgeschlagen und die Loks bekohlt wurden (Aufnahme vom 11. Juli 1974).

GANZ UNTEN

Abschied vom Erzberg und seiner Bahn in den 70ern nehmen wir mit diesem Blick ins Innere der 97.209 (unten) während einer Fahrt zwischen Vordernberg und Glaslbremse.

FOTOS: HANS-DIETER JAHR (2)



MODELLNEUHEITEN



MÄRKLIN

V 320 001 der DB. H0, Epoche IIIb. Deutschlands größte Diesellok als Exklusivmodell für den „Insider“-Kundenclub. Gut detaillierte Nachbildung mit vielen Anbauteilen. Umfangreiche Digitalausstattung mit 30 Funktionen. UVP: 430 Euro*)



PIKO

V 60 der DB. H0, Variante, Epoche IIIb. Schönes Modell des unverwundlichen DB-Rangierbocks mit weichem, leisem Lauf und vielen angesetzten Details. Geländer, Kühlergitter und Kuppelstangen aus geätztem Metall. Radsätze lackiert, lupenreine Bedruckung. Erhältlich in Gleich- und Wechselstromausführung, jeweils mit und ohne Sound. UVP: 170 (DC), 210 (AC), 260 (DCC) bzw. 270 (AC Sound) Euro



BRAWA

Säuretopfwagen von DRG und DB. H0, Formneuheit, Epochen IIb und IIIb. Filigran gestaltete und sehr sauber bedruckte Modelle, als einzige auf dem Markt mit Nachbildung der Verschlüsse auf den Säurebehältern. Freistehende Bremsanlage, gefederte Radsätze. UVP: je 54 Euro

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



BRAWA

VT 137 und VB 147 der DRG. H0, Variante, Epoche IIb. Sehr gut detaillierte Modelle eines 1932 gebauten dieselmechanischen Leichtbautriebwagens mit Beiwagen. Erhältlich für Gleichstrom mit und ohne Sound, für Wechselstrom nur mit. UVP: 345 bzw. 465 Euro

ROCO

Pt 2/3 der Königlich Bayerischen Staatsbahn. H0, Variante, Epoche I. Von Fleischmann übernommenes Modell der späteren DRG-Baureihe 70, tadellos lackiert und bedruckt und mit guten Laufeigenschaften. Lampen jetzt verglast. Erhältlich in Gleichstrom-Ausführung mit und ohne Sound, für Wechselstrom nur mit. UVP: 230 bzw. 315 (Soundloks) Euro



EXACT-TRAIN

Gedeckter Güterwagen Post-2ss-t/13 der Deutschen Bundespost. H0, Variante, Epoche IIIb/IVa. Modell eines zum Pakettransport verwendeten Güterwagens mit sehr vielen filigranen Anbauteilen und vorbildentsprechenden Änderungen. UVP: 48 Euro



PIKO

Schwerlastwagen Rmmps (PPzk) der PKP. H0, Formneuheit, Epoche IV. Schönes Modell mit Maßstäbe setzend feiner Bedruckung (z.B. lupenreine Beschriftung der Bremsumsteller). Rungen abnehmbar. UVP: 40 Euro





ROCO

Personenzuglok BR 23.0 der DB. H0, Variante, Epoche IIIa. Fiktives Modell der Einheits-23er, da die beiden Originalloks nach dem Krieg bei der DR blieben. Sehr detailreich gestaltet, mit sehr guten Laufeigenschaften. Soundlok mit angenehm ruhigen Betriebsgeräuschen. Erhältlich für Gleichstrom mit und ohne Sound, für Wechselstrom nur mit. UVP: 330 bzw. 415 (Soundloks) Euro



MODELLBAHN-UNION

Offener Güterwagen Omm52 der DB. N, Formneuheit, Epoche III. Sauber gestaltete Modelle, Anschriften lupenrein lesbar. Erhältlich in Zweierpacks aus je einem Wagen mit und ohne Bremserbühne bzw. -haus. UVP: 50 Euro. www.dm-toys.de



HERPA

Opel Kapitän „Polizei“. H0, Variante, Epoche III. Chromreiches Modell nach museal erhaltenem Vorbild. Einmalaufgabe. UVP: 12 Euro



BUSCH

Diesellok Gmeinder 15/18. H0f, Variante, ab Epoche III. Mit seitlich auf dem Trittbrett des Führerhauses stehender Lokführerfigur ausgestattetes Modell. Auch offen erhältlich. UVP: 95 Euro



MÄRKLIN

Güterzuglok BR 44 Öl der DB. H0, Epoche IIIb. Soundlose Variante der im Mai ausführlich vorgestellten Neuentwicklung. Unterscheidet sich äußerlich von dieser durch eine andere Nummer und den Speichenrad-Laufradsatz. UVP: 400 Euro



PIKO

118 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Modell einer der drei ozeanblau/beige lackierten E 18 mit vielen angesetzten Teilen. Sehr gute Laufeigenschaften, lupenreine und kantenscharfe Bedruckung. Erhältlich für Gleich- und Wechselstrom. UVP: 200 bzw. 240 Euro

EXACT-TRAIN

Offener Güterwagen Omm37 der DB. H0, Formneuheit, Epoche III. Sehr aufwändiges und detailreiches Modell dieser DB-Nachkriegsbauart mit vielen Anbauteilen. Wände mit geringer Materialstärke, auch innen gestaltet. Türen zum Öffnen. Lupenreine Bedruckung. UVP: 42 Euro



BRAWA

Behältertragwagen Lbs 589 der DB. H0, Teil-Formneuheit, Epoche IV. Mit vielen Anbauteilen ausgestattete Nachbildung eines Wagens mit formneuen „Südzucker“-Wechselbehältern des Typs Efkr 401. Auch diese sehr gut detailliert und aufwändig bedruckt. UVP: 73 Euro



TILLIG

Kesselwagen Zans-z des Herstellers MSK Kikinda. H0, Variante, Epoche VI. Modell eines modernen Fahrzeugs der serbischen Chemiefirma MSK für den Transport von Methanol. Lupenrein bedruckt, Zurrüstteile beiliegend. UVP: 51 Euro





PIKO

ICE 4 der DB AG. H0, Formneuheit, Epoche VI. Maßstäbliches Modell einer vierteiligen Garnitur, angetrieben von zwei Motoren. Sehr gute Bedruckung, vorbildgerechte Dachgestaltung. Erhältlich für AC und DC mit und ohne Sound. UVP: 450, 490, 590 bzw. 600 Euro



BRAWA

Güterwagen K2 der SBB. N, Formneuheit, Epoche III. Gut gestaltetes Modell, erhältlich in mehreren Werbevarianten sowie im Braun von SBB, MThB und BLS. UVP: 35 Euro



TILLIG

Kesselwagen Zans der Slovovagon. H0, Variante, Epoche VI. Wagen eines slowakischen Einstellers mit zahlreichen angesetzten Teilen. Laufsteg aus Neusilber geätzt. UVP: 51 Euro



HERPA

Mercedes Actros M '08 mit Absetzkipper. H0, Variante, Epoche VI. Modell eines beim Bau von „Stuttgart 21“ eingesetzten (und deshalb mit DB-Neueks markierten) Baufahrzeugs. Aufwändige Nachbildung mit vielen angesetzten Teilen, Auflieger und Führerhaus kippbar. UVP: 30 Euro



PIKO

Diesellok SU46 der PKP. H0, Formneuheit, Epoche IV. Polnische Universaldiesellok mit vielen einzeln montierten Teilen und schönen Einblicken ins Innere. Einwandfreie Bedruckung. Erhältlich für AC und DC mit und ohne Sound. UVP: 165, 205, 255 bzw. 265 Euro

MÄRKLIN

PtL 2/2 der Königlich Bayerischen Staatsbahn. H0, Variante, Epoche I. Der detailreiche bayrische Winzling in der früheren Bauart mit Blindwelle als Hightech-Modell mit Mfx-Sounddecoder. Gehäuse aus Wolfram-Kunststoff-Mischung, dadurch 124 Gramm Gewicht (mit Kunststoffgehäuse 113 Gramm).

UVP: 270 Euro.

Gleichstromversion von Trix ohne Sound, aber mit Pufferkondensator. UVP: 240 Euro



BRAWA

Tragwagen Lbs-58 der DB mit Wechselbehältern Ekr 212. H0, Variante, Epoche III. Filigranes Modell mit zahlreichen angesetzten Teilen. DB-eigene Behälter „Von Haus zu Haus“ wie der Wagen einwandfrei bedruckt. UVP: 73 Euro



ROCO

Lok 11 der Rü.K.B. H0e, Variante, Epoche II. Auf dem Heeresfeldbahntyp HF 110 C basierendes Modell, optisch dem 1948 verschrotteten Originalfahrzeug der Rügensch Kleinbahn angenähert. Dunkel vernickelte Metallsteuerung, sechspolige Schnittstelle NEM 651 im Führerhaus. Mittlere Achse für besseren Stromkontakt gefedert. UVP: 175 Euro

BUSCH

Mercedes G als Kommandowagen der Berufsfeuerwehr München. H0, Variante, Epoche VI. Modell mit diversen Ansetzteilen, sauber bedruckt. UVP: 25 Euro



HERPA

Alfa Romeo Alfesud T1. H0, Variante, Epoche IV. Der beliebte Rostmagnet der 70er-Jahre jetzt in Weiß. Einfaches Modell mit aufgedruckten Lampen. UVP: 8 Euro



Besitzerwechsel: Ende für Auhagen bei Auhagen

Weitgehend überraschend hat Ute Hofmann-Auhagen ihr Unternehmen verkauft. Neue Besitzer und Geschäftsführer sind seit 1. Juli Markus Hillig und Robert Werner, beide seit vielen Jahren in der Firma tätig.

Auhagen war 1885 als Pappenfabrik vom Urgroßvater Ute Hofmann-Auhagens gegründet worden, Verpackungen sind heute noch der zweite Produktionszweig. Nach dem Ende der DDR hatte Hofmann-Auhagen zunächst zusammen mit ihrem Vater den 1972 verstaatlichten Betrieb reprivatisiert und ab 1993 alleine geführt. Mit enormer Energie und hohem persönlichen Engagement gelang es ihr, die Firma nicht nur zu erhalten, sondern erfolgreich auszubauen. Auf Messen zusammen mit ihrem zweiten Mann Michael Hofmann meist selbst am Stand anwesend, verkörperte sie wie nur wenige andere Firmeninhaber der Branche ihr Unternehmen. Da eine Nachfolge in der Familie nicht möglich war, hat Ute Hofmann-Auhagen nun eine Lösung in der Firma gesucht und gefunden.

Finale mit Feldbahn

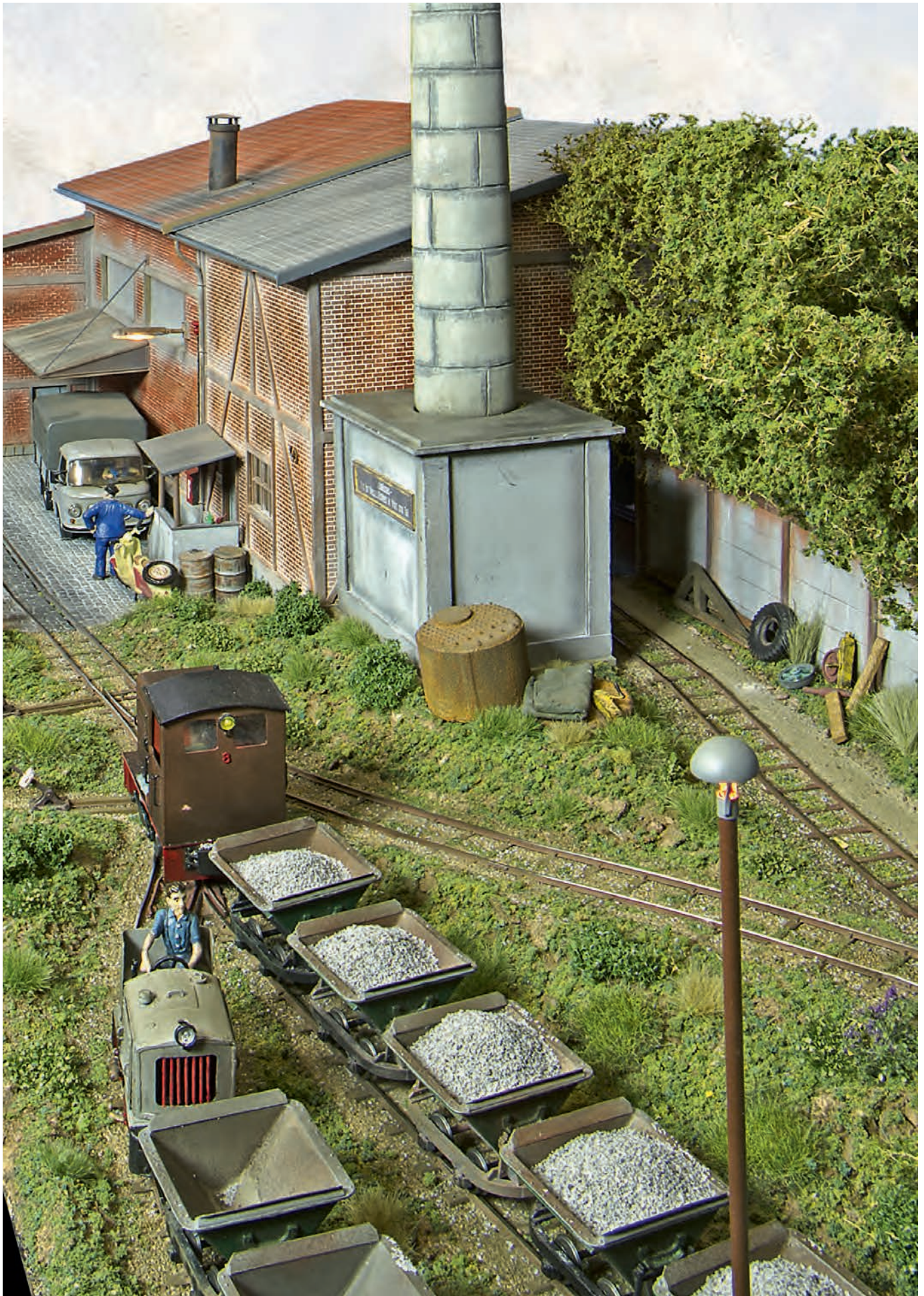
In diesen Tagen vor 30 Jahren rüstete sich die DDR für die 40-Jahr-Feier ihres Staates. Obwohl der Eiserne Vorhang in Ungarn immer löcheriger wurde, hatte der Strom der Zeit die DDR-Provinz noch nicht erfasst. Alles schien zu sein, wie es immer war und wie es immer bleiben würde ...

TEXT: DIDIER MOZER • FOTOS: GERARD TOMBROEK



1) Das Brechwerk des VEB Basaltwerk Großbeerdorf. Gerade tritt ein frisch beladener Lorenzug die Fahrt zum Lagergebäude an. Im Vordergrund das „Betriebswerk“ der Bahn. Auf dem Anlagenplan Seite 70 sind die Aufnahmepositionen passend zu den Bildnummern verzeichnet.







2) Im Mittelteil der Anlage umrundet die Bahnstrecke dieses nicht weiter definierte Gebäude im Platten-Baustil. Zwei Arbeiter sind gerade dabei, den tristen Bau mit einem Werbeplakat für den 40. Staatsgeburtstag auszustatten.

3) Vor dem Entladegebäude begegnen sich ein gezogener beladener Zug und ein geschobener mit Leerwagen.

Großbeerdorf ist eine kleine Industriestadt. Wichtigster Arbeitgeber ist ein Volkseigener Betrieb (VEB), der Basaltschotter herstellt. Allerdings liegen der Steinbruch und die Brechanlage in einiger Entfernung vom Lager- und Versandort, so dass eine Feldbahn die verschiedenen Betriebsteile verbinden muss. Der Verkehr auf dieser kleinen Strecke ist sehr intensiv: Ein Zug folgt dem anderen, als sei die Straßenkonkurrenz noch nicht erfunden worden.

Der dargestellte Zeitraum ist ein ganz gewöhnlicher Wochentag im Sommer 1989. Montagsdemonstrationen (die ohnehin nur in großen Städten stattfanden) gab es noch keine und die Zahl der Menschen, die via Ungarn in den Westen geflüchtet waren, hielt sich noch in dreistelligen Grenzen. Für die staatlichen Medien der DDR war das leise Knirschen im Gebälk des Staates ohnehin kein Thema. Vielmehr bereitete sich das Land auf den 40. Jahrestag sei-

ner Gründung am 7. Oktober 1949 vor, der mit gebührendem Pomp begangen werden sollte.

Geschaffen haben diese Anlage vier Mitglieder des französischen Clubs L'Escadrille Saint-Michel, die sich auf Schmalspurthermen im Maßstab 1:43,5 spezialisiert haben. Meistens bauen sie Motive mit 60-Zentimeter-Spur, was in diesem Maßstab 14 Millimeter Spurweite im Modell bedeutet. Offiziell wird diese Baugröße deshalb als 0f-14 bezeichnet. Einer der Vorteile von Schmalspur oder gar Feldbahn ist ja, dass man als Modellbauer ziemlich große Freiheiten genießt. Man kann seiner Fantasie freien Lauf lassen, sowohl bezüglich der Fahrzeuge als auch der dargestellten Situationen. In diesem Fall aber liegt der Idee für die Anlage die Realität zugrunde.

Wie bei allen Anlagen, die kein völlig aus der Fantasie geborenes Thema haben, war im Vorfeld des Baus Recherche wichtig. Glücklicherweise konnten die Erbauer auf eigene Aufnahmen zurückgrei-



4) In geschobener Zickzackfahrt hat eine beladene Garnitur das leicht erhöht liegende Gleis zur Entladeanlage erreicht. Nach dem Stellen der Weichen kann die Lok ihre Wagen in das links gelegene Entladegebäude ziehen.





5) Gelangweilt schaut der Barkas-Fahrer zu, wie eine Lore nach der anderen mit Kies gefüllt wird. Man beachte die sorgfältige Patinierung sämtlicher Modelle, auch des Kleinbusses.

fen, die sie 1990 nach dem Fall der Mauer in der Noch-DDR gemacht hatten. Außerdem stützten sie sich auf Band 9 der Buchreihe „Die Feldbahn“ aus dem Zeunert-Verlag sowie natürlich das Internet.

Trotzdem war es über ein Vierteljahrhundert nach ihrem Verschwinden schwer, die Atmosphäre der kommunistischen Ära wieder aufleben zu lassen. Dass dies zudem aus der Perspektive von westlich des Eisernen Vorhangs geschah, war den Erbauern bewusst. Auf jeden Fall legten sie Wert darauf, keine DDR-Karikatur zu erschaffen

Gestalterisch führte dies dazu, dass generell eine minimalistische Linie eingehalten wurde: unverputzte Ziegelwände, blanker

Beton, Dächer aus Wellblech. Dazu ein paar Spruchbänder mit politischen Parolen und Plakate, die für den Staatsgeburtstag werben. Ansonsten da und dort Anzeichen des Verfalls wie Feldbahngleise in schlechtem Zustand. Die jedoch waren auch außerhalb der DDR zu finden, insbesondere in Industriegebieten.

EXTRAGROSS

So entstand eine Anlage, die für die Escadrille Saint-Michel eher ungewöhnlich ist: Normalerweise entstehen dort Anlagen, die sich problemlos im Auto oder mit einem Anhänger transportieren las-



6) Die Verladeanlage vom Prellbock aus gesehen.
7) Auch das Ziegelmauerwerk des Entladegebäudes ist gekonnt patiniert.

sen. In der Regel sind diese nur 120 mal 60 Zentimeter groß. „Großbeerdorf“ übertrifft diese Maße um mehr als das Doppelte: Das Eckmodul misst 60 mal 60 Zentimeter, die beiden Schenkel jeweils 120 Zentimeter bei 40 Zentimeter Tiefe.

Die Hauptrolle auf der Anlage spielen drei Loks des Typs Ns2f von KS Modelleisenbahnen. Ihr Original war ein Einheitstyp, der im ganzen Ostblock zu finden war. Zwar sind die kleinen Loks wie in Deutschland üblich im Maßstab 1:45 ausgeführt, aber der Unterschied zu 1:43,5 fällt nicht auf. Leider war der Antrieb dieser Modelle weder solide noch für Langsamfahrt geeignet. Also wurden die kleinen schwachbrüstigen Motoren durch solche von Faulhaber

ersetzt und neue Getriebe eingebaut. Zudem bekam jede Lok einen Esu-Decoder eingesetzt. Außerdem laufen auf der Anlage noch je eine Lok der Typen Ns1 und Ns2, die beide von dem mittlerweile nicht mehr tätigen französischen Kleinserienhersteller Truckteur stammen. Wie diese im 3D-Druck entstand zudem das Modell einer Unio LDI-45 N, von der in den 70er- und 80er-Jahren einige Exemplare aus Rumänien an DDR-Betriebe geliefert worden waren.

Unerlässlich für ein DDR-Motiv sind natürlich die speziellen Straßenfahrzeuge. Um sie zu besorgen – im Maßstab 1:43,5 ist das Angebot längst nicht so breit gestreut wie etwa in 1:87 –, mussten die vier Erbauer teilweise auf Ebay zurückgreifen. Gar keine Mo-





- 8) Der kleine Lokunterstand kann durchfahren werden. Die Lok des Typs Ns2f bespannt einen aus einem Lorenfahrgestell entstandenen Arbeitswagen.
 9) Linke Seite oben: Das Haus mit den Plakatklebern dient nur als Kulisse, um die Durchfahrtsöffnung zum linken Anlagenschinkel zu tarnen. Die Straße mit dem Lkw liegt bereits auf dem Höhenniveau der Entladeanlage.
 10) Darunter: Die Unio-Diesellok ist ein Exot, dessen Modell im 3D-Druck entstand. Ihr Vorbild wurde in Rumänien gebaut.

–Anzeige –

Die Datenbank für Modellbahner
COLLECTION
 NEXT GENERATION 2019

71019 COLLECTION Märklin Spur Z von 1972 bis 2019 € 94,-
 73019 COLLECTION Märklin 00/H0 von 1935 bis 2019 € 145,-
 ... mit vielen Programmneuerungen
 Für Windows 7, 8 und 10. Auf DVD-ROM. Mehr Infos unter www.modelplan.de

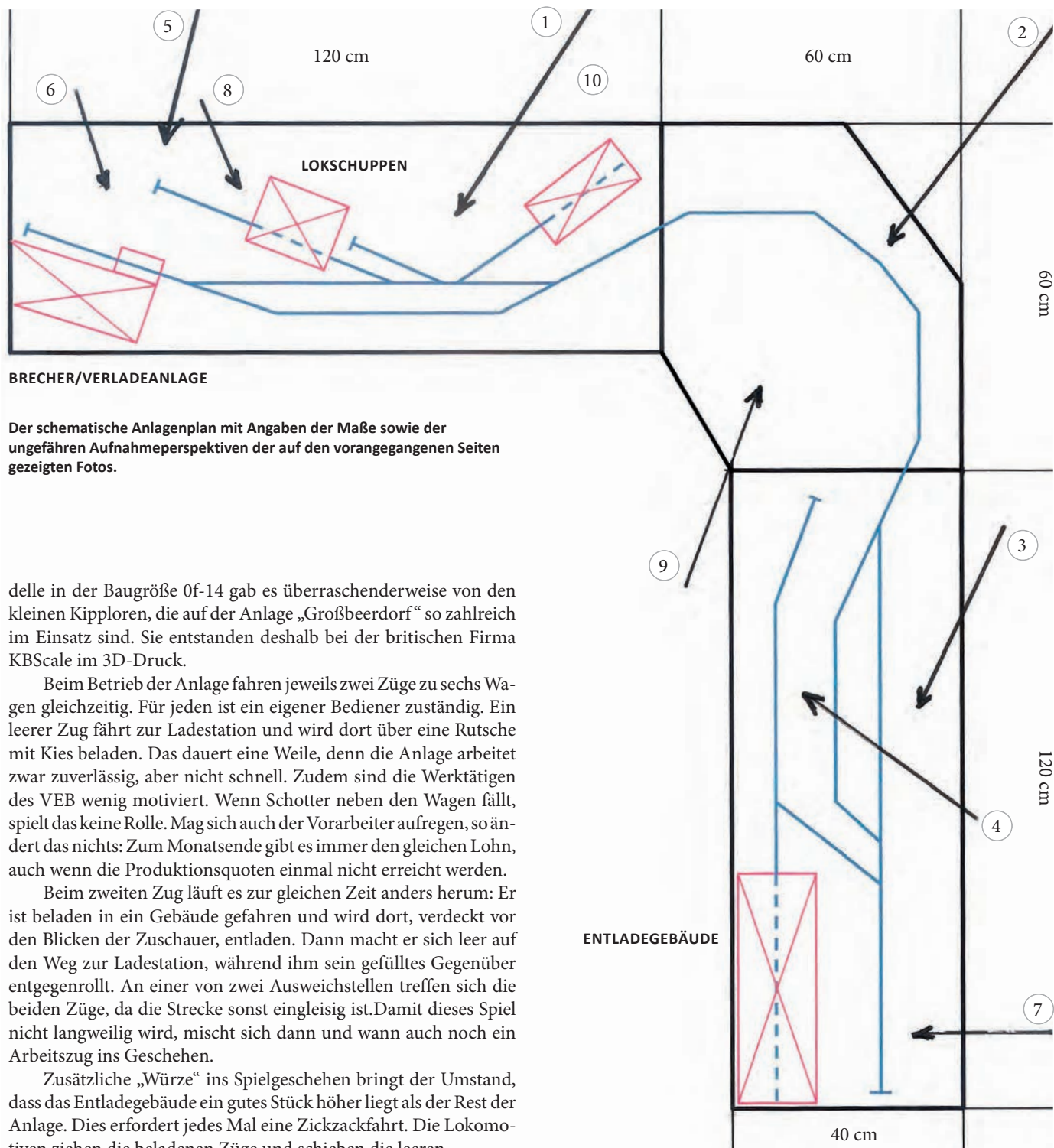
modelplan
 ... Software + Technik für Modellbahner

Erhältlich bei:
 modelplan GbR
 Reussensteinweg 4
 73037 Göppingen

MODEL SCENE

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

www.model-scene.com



delle in der Baugröße 0f-14 gab es überraschenderweise von den kleinen Kipploren, die auf der Anlage „Großbeerdorf“ so zahlreich im Einsatz sind. Sie entstanden deshalb bei der britischen Firma KBScale im 3D-Druck.

Beim Betrieb der Anlage fahren jeweils zwei Züge zu sechs Wagen gleichzeitig. Für jeden ist ein eigener Bediener zuständig. Ein leerer Zug fährt zur Ladestation und wird dort über eine Rutsche mit Kies beladen. Das dauert eine Weile, denn die Anlage arbeitet zwar zuverlässig, aber nicht schnell. Zudem sind die Werkstätten des VEB wenig motiviert. Wenn Schotter neben den Wagen fällt, spielt das keine Rolle. Mag sich auch der Vorarbeiter aufregen, so ändert das nichts: Zum Monatsende gibt es immer den gleichen Lohn, auch wenn die Produktionsquoten einmal nicht erreicht werden.

Beim zweiten Zug läuft es zur gleichen Zeit anders herum: Er ist beladen in ein Gebäude gefahren und wird dort, verdeckt vor den Blicken der Zuschauer, entladen. Dann macht er sich leer auf den Weg zur Ladestation, während ihm sein gefülltes Gegenüber entgegenrollt. An einer von zwei Ausweichstellen treffen sich die beiden Züge, da die Strecke sonst eingleisig ist. Damit dieses Spiel nicht langweilig wird, mischt sich dann und wann auch noch ein Arbeitszug ins Geschehen.

Zusätzliche „Würze“ ins Spielgeschehen bringt der Umstand, dass das Entladegebäude ein gutes Stück höher liegt als der Rest der Anlage. Dies erfordert jedes Mal eine Zickzackfahrt. Die Lokomotiven ziehen die beladenen Züge und schieben die leeren.

LADETRICK

Beladen werden die Loren hinter den Kulissen von Hand. Damit jede genau die passende Menge Schotter abbekommt, haben die Erbauer kleine Behälter angefertigt, deren Volumen genau dem einer Lore entspricht. Den Inhalt dieser Behälter schütten sie über die Rutschen am Verladegebäude in die darunter bereitstehenden Loren – zumindest meistens. Die korrekte Positionierung der Wagen direkt unter den Rutschen erfordert nämlich alle Fähigkeiten der Lokführer. Fällt trotz aller Rangiergenauigkeit doch mal ein Teil der Ladung neben den Wagen, hilft ein kleiner Staubsauger für Computertastaturen, das Problem zu lösen.

Gleise, Gebäude und die meiste sonstige Ausstattung mussten selbst gebaut werden, da es im Handel keine passenden Modelle gibt. Für die Gleise und Weichen wurde Schienenmaterial Code 70 ver-

wendet, das auf Schwellen aus Leiterplattenmaterial gelötet wurde. Die Weichenmotoren stammen von der Firma Tortoise.

Backsteinmauern, Dächer und Straßenbeläge sind aus Platten von Redutex entstanden. Sie sind flexibel, leicht zu schneiden und selbstklebend. Für die Betonwände haben die Erbauer dagegen Kunststoffplatten verwendet, die einen betongrauen Anstrich erhielten. Wände und Dächer bekamen je nach Lage und Funktion eine unterschiedliche Patina aus Pigmentfarben, die anschließend mit Mattlack aus der Sprühdose fixiert wurden. Die Figuren fanden sich in den 0-Sortimenten von Preiser, Phoenix und MK 35. Für Gras und sonstiges kleines Grünzeug haben die Erbauer die üblichen Materialien von miniNatur, Noch und Heki verarbeitet. Die Bäume sind Eigenbauten mit Flockage unterschiedlicher Herkunft. □

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

Ätztechnik
Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen, Belichtungsgaräte, Chemikalien, Ätztelle für Z, N, TT, HO, O, Schwarzätzen f. Metalle, Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung
€ 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

Unser Streaming-Angebot für Eisenbahnfreunde
MODELLBAHN UMSCHAU
Bahn Welt TV
gebührenfrei auf www.bahnwelt.tv
Und mit App für Fire TV, Apple TV, Android TV und Chromecast auch am TV-Gerät

Spielwarenfachgeschäft WERST
www.werst.de • e-mail: werst@werst.de
Schillerstr. 3 • 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
Tel.: 0621/682474 • Fax: 0621/684615

Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi
Auf über 600 qm präsentieren wir Ihnen eine riesige Auswahl von Modellbahnen, Modellautos, Plastikmodellbau und Autorennbahnen zu günstigen Preisen.
Digitalservice und Reparaturen • Weltweiter Versand

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive 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.: 02331/404453
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

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



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

Ihr VGB-Vertriebspartner in **Regensburg**
■ **Bahnhofsbuchhandlung** im Hauptbahnhof Regensburg



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

Ätzschilder

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



BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV



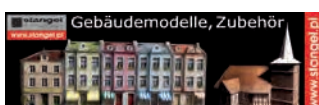
Aufagen

MODELLBAHNZUBEHÖR

Meine kleine Welt
WWW.AUHAGEN.DE



JL-Modellbahnbau seit 1999
„Von der Planung bis zur fertigen Anlage!“
Ihre Adresse beim Anlagenbau!
Folgen Sie uns auch auf
YouTube
www.jl-modellbahnbau.com



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

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



Bahnhofsbuchhandlung Karl Schmitt & Co.

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

www.buchhandlung-schmitt.de





Erfrischend anders: Mit seiner ozeanblau/beigen Lackierung unterscheidet sich der 627 deutlich von Schienenbus & Co.

Lieber bunt

Grün, Rot, Blau und Schwarz waren die vier klassischen Bahnfarben der 50er- und 60er-Jahre. Nach drei Jahrzehnten Epoche-III-Modellbahnerei wurde **Thomas Freese** des Quartetts überdrüssig: Beim Bau seiner neuesten Anlagenteile wechselte er zur Epoche IV



Eine frisch umgenummerte 216 vor einem Güterzug. Trotz der geringen Tiefe der Module harmonisieren Landschaft und Hintergrund sehr gut.

Im Vergleich zu meinen Beiträgen aus den vorangegangenen drei Runden des EJ-Modellbau-Wettbewerbs nimmt sich dieses Teilstück meiner Anlage eher bescheiden aus. Es handelt sich um eine nicht elektrifizierte Nebenbahn, die eine Verbindung von der Hauptstrecke (Abzweig Bahnhof „Langenthal“) zum derzeit noch geplanten Endpunkt „Burgschwalbach“ bildet.

Der Bau dieser Strecke war nötig, weil sich die Modellbahn im Dachboden meines Hauses befindet. Bedingt durch eine in der Mitte eingebaute Einschiebtreppe ist dieser zweigeteilt. Damit die Züge auf Schienen von der bestehenden Anlage im linken Teil zur anderen Seite gelangen können, war diese Verbindungsstrecke nötig. Sie besteht aus zwei Holzkästen in Modulbauweise, die aufgrund der Treppe sehr schmal ausfallen mussten. Hinter der Rückwand der Kästen befindet sich in der Dachschräge ein Schattenbahnhof der Hauptbahn.

Untereinander verbunden sind die Module mit jeweils drei M8-Sechskantschrauben, Kotflügel-Scheiben und Muttern. Gebaut wurden sie aus Zehn-Millimeter-Sperrholzplatten. Elektrische Verbindungen sind dank Sub-D-Stecker trennbar.

Zum Landschaftsbau habe ich die schon im EJ 6/2017 erwähnten Materialien benutzt. Sie stammen hauptsächlich von Noch, Heki und Polak sowie von miniNa-

Auch die 333 darf gelegentlich auf die Strecke, hier mit einer kurzen Güterwagen-Übergabe.





tur/Silhouette. Um rasch den Berg zu begrünen, habe ich erstmals Industriebäume verwendet (Stecktannen von Busch). Dieser Kompromiss war möglich, weil man wegen der Sichtblende nicht viel von ihnen sieht. Der Fluss wurde mit EZ-Water von Noch gestaltet. Wie auf der übrigen Anlage ver-

kehren die Züge auf Roco-Line-Gleisen, gebettet auf vier Millimeter starken Kork. Den Gleisschotter von Conrad Electronic habe ich mehrfach mit Dispersionsfarbe eingefärbt.

Die Signale stammen von Viessmann, die Telegrafmasten und Kilometersteine

von Busch und die Seilzugführungen von Auhagen. Sie wurden mit Seilzügen aus dünnem Garn ausgestattet. Ein Eigenbau aus feinen geviertelten Zweigen und Garn als Stacheldraht ist der Weidezaun, wegen die Tunnelportale bei Kibri zu finden sind. Selbst gebaut aus Mauerplatten von



Oben: Trotz der idyllischen Umgebung hat sich der Angler vermutlich den falschen Platz ausgesucht: Das Gerumpel der Züge auf der Brücke dürfte auf die Fische wohl eher abschreckend wirken.

Links: Längst an die vorbeifahrenden Züge gewöhnt haben sich die Rinder auf der Weide. Auch der Ochse (darunter) nimmt genüsslich einen tiefen Schluck aus der Wanne, ohne sich vom vorbeisummenden 515 stören zu lassen.

Unten: Personalintensive Heuernte mit Muskelkraft auf schwieriger zu erreichender Fläche.





Die beiden Module in der Gesamtansicht. Auf dem Plan unten sind auch die beiden Anschlussmodule links und rechts verzeichnet.



Faller ist auch die kleine Bachbrücke. Der Hintergrund stammt von Auhagen (42508).

Zur Begrünung habe ich das Elektrostatgerät GrasMaster von Noch verwendet. Auch die in unterschiedlichen Längen und Farben aufgetragenen Grasfasern sind Produkte dieser Firma. Die Berge wurden mit Gips, Hartschaum und Alugewebe gebaut.

Wie die übrigen Module auch, erhielten die beiden auf der Vorderseite oben eine zehn Zentimeter hohe Sichtblende aus Zehn-Millimeter-Sperrholz. Auf deren Rückseite sind dimmbare Lampen zur Ausleuchtung der Module angebracht.

Die beiden Module schließen an den Bahnhof „Langenthal“ an, der in EJ 6/2017 vorgestellt wurde. Die beiden anderen Wettbewerbsbeiträge erschienen in den Eisenbahn-Journal-Ausgaben 2/2012 und 12/2013. Gleich im Anschluss an den Bahnhof verschwindet die Nebenstrecke erst in einem Tunnel und gelangt durch ihn auf die neuen Module. Dort verlässt sie den Tunnel auf einer leicht geschwungenen Strecke und passiert zunächst das Einfahr- und Vorsignal der Gegenrichtung. Die beiden Signale werden noch ganz traditionell mit Seilzügen gestellt. Neben der Strecke verlaufen Telegrafenerleitungen und im Hintergrund ist ein Dorf zu sehen, das zum Teil noch aus Fachwerkhäusern besteht.

Ein kleiner Bach kreuzt die Bahn, die Züge überfahren ihn auf einer Blechträgerbrücke. Am Ufer wachsen Schilf und Lupinen. Ein Angler hofft zwischen den Zügen auf den Biss einer Bachforelle.

Im weiteren Streckenverlauf säumen dichte Sträucher, Büsche und Bäume den Bahndamm, bis eine Weide die Landschaft

auflockert. Kühe fressen das saftige Gras und lassen sich von den vorbeifahrenden Zügen nicht aus der Ruhe bringen. An einem abgestellten Schlepprechen scheuern sie sich gelegentlich und eine ausrangierte Badewanne dient als Tränke. Ihr Besitzer hat gerade einige Zaunpfosten erneuert und fährt jetzt in Begleitung seines Hundes auf dem Traktor nach Hause.

Wegen des abschüssigen Geländes waren beim Streckenbau teilweise Stützmauern nötig. Bei Kilometer 23,4 steht das Vorsignal für den nächsten (Schatten-)Bahnhof. Gleich darauf verschwinden Seilzüge und Strecke in einem weiteren Tunnel.

Weitere Landschaft konnte mangels Platz leider nicht dargestellt werden. Nur auf einer Lichtung oberhalb des letztgenannten Tunnels ernten in mühevoller Arbeit einige Frauen und Männer Gras und stapeln es zum Trocknen auf Holzböcke. Die Stelle ist mit Fahrzeugen nicht erreichbar also muss auch in den 70er-Jahren mühevoll mit Sense und Rechen gearbeitet werden.

EPOCHENWECHSEL

Apapropos „70er-Jahre“: Nach über 30 Jahren bin ich der Epoche III untreu geworden und bin zur Epoche IV gewechselt. Somit musste ich mich zwar von vielen Fahrzeugen trennen, einige konnte ich aber durch Umzeichnungen retten. Grund für diesen Sinneswandel waren die vielen für mich neu auf den Markt gekommenen interessanten Eisenbahnfahrzeuge und der Wunsch einer Auffrischung des Fuhrparks durch neue Farben. Die bestehenden Anlagenteile habe

ich diesbezüglich angepasst, hauptsächlich waren die Kraftfahrzeuge betroffen.

Der Wunsch nach neuen Farben ließ mich den Zeitraum, in dem die Anlage spielt, von 1974 bis 1984 festlegen. Das führt dazu, dass umgenummerte Loks und Wagen noch im klassischen Lack der Epoche III fahren, es aber auch Fahrzeuge im 1974 eingeführten Ozeanblau/Beige gibt. Geblieben sind einzelne Dampfloks, neu dazugekommen modernere Loks und Triebwagen wie die Baureihen 103, 151, 202, 218, 614, 627 usw. Fahren darf bei mir in diesem Rahmen, was gefällt, was heißt, dass eine Dampfloks schon mal von der Citybahn überholt wird, was es planmäßig nicht gab.

Die Fahrzeuge steuere ich digital mit der Roco-Multimaus (DCC), Signale und Weichen über ein Stellpult mittels Tastern und Kippschaltern. Das Rollmaterial stammt überwiegend von Roco, es verkehren aber auch Loks und Triebwagen anderer Firmen (Brawa, Fleischmann, LS-Models, Piko etc.). Alle Lokomotiven und Triebwagen habe ich mit Esu-Sound-Decodern ausgestattet. □

Im Rahmen des 13. Modellbau-Wettbewerbs erschien bisher:

- 1) „Bahnhof mit Hafen“ von Jeroen Vrolijk in EJ 5/2019
- 2) „Bahnhof mit Dorf“ von Marcus Frohrie in EJ 7/2019



Die Silberling-Steuerwagen von Piko sind ab Werk mit Lichtwechsel ausgestattet, der aber nur bei analogem Zweileiter-Gleichstrom funktioniert. Für Digitalbetrieb muss ein Decoder nachgerüstet werden. Da lohnt es sich, gleich eine Innenbeleuchtung miteinzubauen

Licht im Kopf

TEXT: MAIK MÖRITZ • FOTOS: SUSANNE MÖRITZ

Wer plant, den Silberling-Steuerwagen (hier einen Dbnrzf740 mit sogenanntem Karlsruher Kopf) im Digitalbetrieb zu verwenden, benötigt dafür den Piko-Funktionsdecoder 56126. Für Wechselstromfahrer wie mich bietet die Firma das Set 56127 an, das zusätzlich einen Mittelschleifer enthält. Dann muss der Wagen auch mit Wechselstromachsen ausgestattet sein, die vom Händler kostenlos getauscht werden. Mit diesen Decodern lässt sich nicht nur die Stirn-, sondern auch eine eventuelle Innenbeleuchtung schalten. Hier habe ich außer dem Steuerwagen noch zwei weiteren Silberlinge von Piko mit Innenbeleuchtung versehen, um eine geschlossene Drei-Wagen-Garnitur bei Nacht einsetzen

zu können. Dazu wurden Innenbeleuchtungen von Esu und stromführende Kupplungen von Viessmann eingesetzt, außerdem Figuren von Preiser.

Das Zerlegen der Wagen ist einfach, weil die Kästen auf das Fahrgestell geklippt sind. Nach dem Aushebeln der Rastnasen lassen sich die Wagenkästen abheben.

EXTRA-ABTEIL ALS TARNUNG

Pikos Decoder sind mit vier Ausgängen für Sonderfunktionen ausgestattet, die je nach Programmierung auch fahrtrichtungsabhängig genutzt werden können. Jeder Ausgang ist mit 650 Milliampere belastbar. Die Gesamtbelastung des Bausteins darf jedoch ein Ampere nicht überschreiten. Die

Funktionsausgänge können später separat geschaltet und in der Helligkeit angepasst werden.

Der Funktionsdecoder findet auf der Kopfseite des Steuerwagens im unbeleuchteten Gepäckabteil seinen Platz. Damit ist er später von außen so gut wie unsichtbar. Befestigt wird er mit doppelseitigem Klebeband, das dem Nachrüstset praktischerweise beiliegt.

Während Zweileiterfahrer gleich ans Verkabeln gehen können, müssen Mittelleiterfreunde erst den Schleifer montieren. Dazu ist zunächst die Inneneinrichtung auszuklipsen und das Drehgestell mit dem roten Kabel nach unten herauszuziehen. Anschließend baut man die Radsätze aus und löst die Halteplatte des Achsschleifers



durch Eindrücken der Rastnasen auf der Innenseite. Der Achsschleifer und die Isolierplatte des Mittelschleifers werden entfernt. Dann montiert man den Schleifer an der Halteplatte und baut beide ins Drehgestell ein. Ist das Anschlusskabel des Mittelschleifers ins Wageninnere gezogen worden, kann man das Drehgestell wieder am Wagen anstecken.

Zu Beginn des elektrischen Anschlusses muss die LED-Platine der Stirnbeleuchtung ausgebaut werden. Die beiden Null-Ohm-Widerstände (Brücken) über dem roten und schwarzen Anschlusskabel werden abgelötet. An die frei gewordenen unteren Löt pads schließt man direkt das rote und schwarze Kabel der Stromversorgung des Funktionsdecoders an. Gemäß Verdrah-

tungsplan folgen die beiden Anschlusskabel für die roten und weißen LEDs (weißes und gelbes Kabel von A1 bzw. A2) sowie die gemeinsame Rückleitung (+ 20 Volt, Kabelfarbe blau). Der Ausgang 3 (grünes Kabel) wird später mit der analogen Innenbeleuchtung verbunden, Rückleiter ist auch hier das blaue Kabel mit dem 20-Volt-Pluspol. Mit dem Ausgang 4 (violetttes Kabel) kann man beispielsweise eine LED im Führerstand ansteuern – dazu weiter unten mehr.

REISENDE OBLIGATORISCH

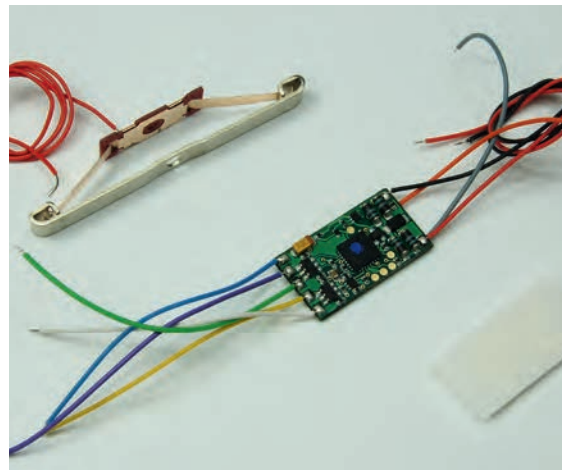
Wer eine Wagenbeleuchtung einbaut, sollte die Fahrzeuge mit Figuren ausstatten. Auch eine farbliche Überarbeitung des Innenraums ist möglich. Hier wurden Reisen-

de von Preiser aus dem Standardsortiment (14400) verwendet. Eine preiswerte Alternative ist das Set 16349 zum Selbstbemalen.

Zum Einbau eines Lokführers in den Steuerwagen (aus der Preiser-Packung 10557 stammend) muss der Führerstand ausgebaut werden. Dies gelingt am besten, wenn zuvor die transparenten Lichtleiter-einsätze nach außen entfernt werden. Hier ist Vorsicht geboten, weil die winzigen Teile sehr leicht verloren gehen können.

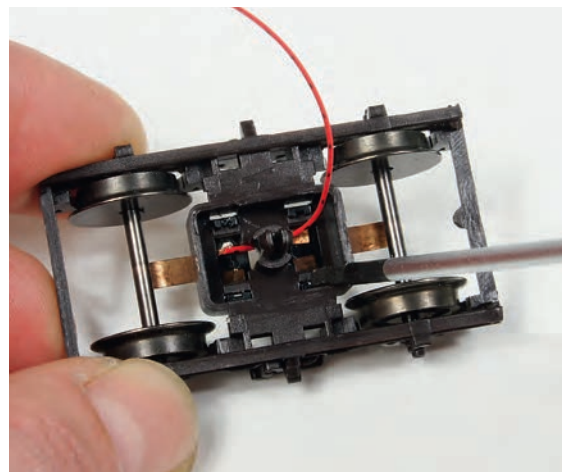
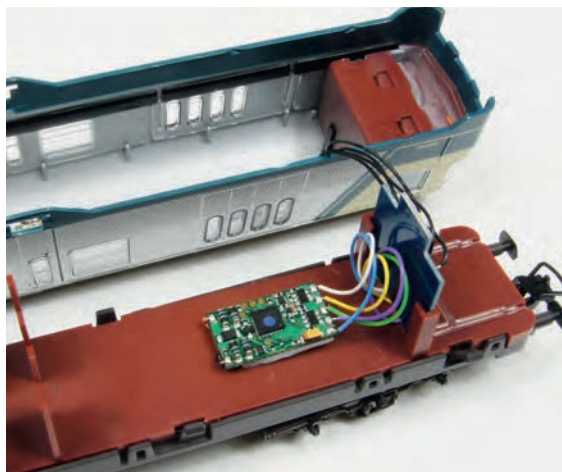
Um nicht jeden einzelnen Wagen eines Zugs mit einer Stromabnahme ausstatten zu müssen (was vor allem für Mittelteilfaher aufwändig ist), habe ich die Wagen elektrisch verbunden. Hier wurden dazu zweipolige leitende Kupplungen der Firma Viessmann verwendet, die in den normalen

Zum Auseinanderbauen der Wagen müssen die sechs Rastnasen auf jeder Seite zwischen Wagenkasten und Fahrgestell vorsichtig ausgehakt werden.

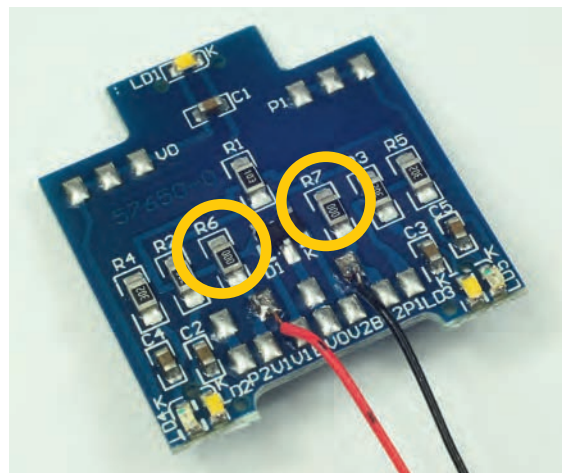
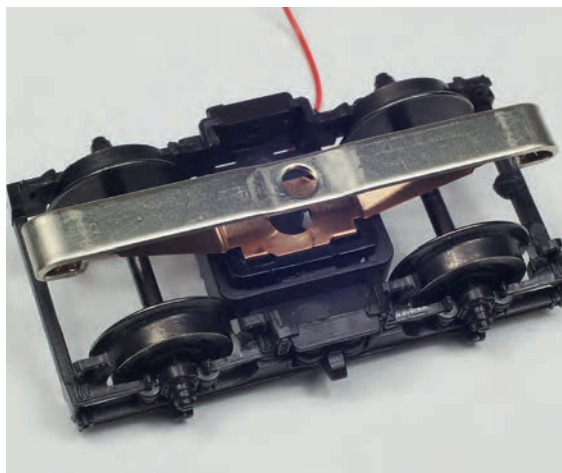


Innen: Das Nachrüstset 56126 enthält einen Funktionsdecoder sowie Doppelklebeband für dessen Befestigung, das AC-Set 56127 zusätzlich noch einen Mittelschleifer.

Der Funktionsdecoder wird im Gepäckraum untergebracht. Dieser Bereich bleibt unbeleuchtet, so dass der Decoder später von außen nicht sichtbar ist.



Innen: Zum Einbau des Mittelschleifers müssen die Halteplatte des Achsschleifers sowie dieser selbst entfernt werden.



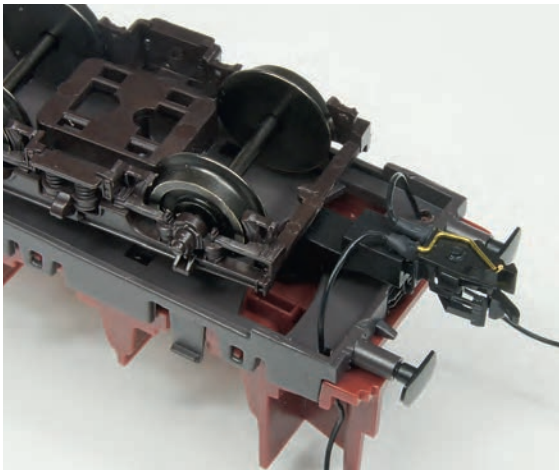
An der Halteplatte festgeklemmt, sitzt der Schleifer sicher. Das Drehgestell ist fertig zum Wiedereinbau.

Innen: Auf der Beleuchtungsplatine des Steuerwagens müssen die beiden 0-Ohm-Widerstände auf R6 und R7 (Kreise) entfernt werden.



Die Wageneinrichtungen werden mit Figuren der Preiser-Einfachserie bestückt. In den Führerstand setzt man einen Lokführer.

Innen: Die elektrisch leitenden Kurzkupplungen von Viessmann sind aus den Kurzkupplungsköpfen von Fleischmann abgeleitet.



Innen: Die Viessmann-Kupplungen werden in den NEM-Schacht gesteckt und die beiden Anschlusskabel durch zuvor gebohrte Löcher nach innen gezogen.

Die Wageninnenbeleuchtungen von Esu sind mit roten Rücklicht-LEDs ausgestattet. Sie werden abgelötet und wandern in die Bastelkiste.



In den Sitzwagen werden die digitalen Wageninnenbeleuchtungen mittig unter dem Dach verklebt. Die Anschlusskabel führen jeweils zu den leitenden Kupplungen.



Im Steuerwagen bleibt der Gepäckraum unbeleuchtet. Der analoge Lichtstreifen muss deswegen gekürzt werden. Eine der abgetrennten LEDs dient als Führerstandsbeleuchtung. Sie wird von einem eigenen Decoderausgang über einen zusätzlichen Vorwiderstand von 33 Kiloohm angesteuert und kann bei ziehender Lokomotive je nach Programmierung auch automatisch deaktiviert werden.

– Anzeige –

www.modelleisenbahn.com

Eisenbahn - Treffpunkt SCHWEICKHARDT

40 Jahre Eisenbahn Treffpunkt
Feiern Sie mit uns!
am 14./15. September 2019
im Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT
Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen



1979-2019



Obwohl das Licht vom beleuchteten Bereich des Steuerwagens etwas durchscheint, bleibt es im Gepäckabteil relativ dunkel. Der Decoder ist dadurch nicht zu sehen.

Kupplungsschacht passen. Im Steuerwagen werden die zwei dünnen Leitungen mit dem Rad- beziehungsweise Mittelschleifer verbunden.

Zum Durchführen der Kabel durch den Wagenboden bohrt man am besten etwa drei Millimeter hinter den Puffern links und rechts je ein kleines Loch. Stattet man auch die Kopfseite des Steuerwagens mit einer solchen Kupplung aus, darf dabei der Lichtleiter nicht beschädigt werden. In der Regel wird man auf dieser Wagenseite aber darauf verzichten, ebenso beim letzten Wagen vor der Lok. Natürlich muss beim Verlegen der Kabel ein ausreichender Bewegungsspielraum für die Drehgestelle gewährleistet sein.

MIT UND OHNE DECODER

Innerhalb der Wagen miteinander verbunden werden die Kupplungen über die Lötanschlüsse der Innenbeleuchtungen. Dafür habe ich warmweiße LED-Streifen von Esu verwendet. Im Steuerwagen reicht die analoge Version, die über den freien dritten Schaltausgang des Piko-Funktionsdecoders geschaltet wird. Die beiden anderen Silberlinge erhielten die Ausführung mit integriertem Decoder. Diese werden direkt mit den Kupplungen verbunden.

Während die Beleuchtungsstreifen in den zwei Sitzwagen unverändert passen, muss die Innenbeleuchtung für den Steuerwagen auf etwa 19 Zentimeter Länge gekürzt werden. Dabei fallen drei LEDs ab, von denen eine als Führerstandsbeleuchtung nutzbar ist. Nach dem Anlöten von zwei Kabeln wird sie auf den schwarzen Befestigungswinkel der Führerstandsattrappe geklebt. Bevor die beiden Kabel mit dem Funktionsdecoder verbunden werden, ist in eines noch ein Vorwiderstand in Höhe von 33 Kiloohm einzulöten. Sind alle Beleuchtungsstreifen montiert und die Kabel angeschlossen, können die Wagen wieder zusammengebaut werden.

Die Programmierung des Funktionsdecoders und der beiden digitalen Innenbe-

leuchtungen muss einzeln erfolgen, um eine gegenseitige Beeinflussung auszuschließen. Wechselstromer haben dabei das Problem, dass bei den Sitzwagen die Stromversorgung über die Kupplungen stattfindet. Sie müssen improvisieren, beispielsweise mit zusätzlichen angeklebten Kabeln.

Die eigentliche Programmierung erfolgt über eine klassische CV-Programmierung mit einer Digitalzentrale. Fahren die Wagen in einem festen Zugverband, kann man für alle Decoder die gleiche Basisadresse wählen wie für die Lokomotive. So lässt sich der gesamte Zug später bequem über die Lokfunktionen steuern. Auch der Lichtwechsel erfolgt in diesem Fall automatisch.

Wechselt man die Loks gelegentlich aus, sind getrennte Digitaladressen dagegen sinnvoller. Allerdings müssen die richtigen Lichtbilder und das getrennte Einschalten der Lichtfunktionen dann selbst programmiert werden.

Fährt man manchmal auch auf analogen Anlagen, lassen sich über CV 13 und CV 14 die Funktionen festlegen, die auch dann eingeschaltet sein sollen. Über CV 35 bis CV 42 werden die vier Schaltausgänge den Sonderfunktionen zugewiesen. Mit CV 52 und 53 kann definiert werden, ob der mittels Sonderfunktion eingeschaltete Ausgang in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung deaktiviert werden soll. Diese Funktion ist

für die beiden Ausgänge A1 und A2 in Verbindung mit der roten und weißen Steuerkopfbeleuchtung eine wertvolle Hilfe für den automatischen Lichtwechsel bei Vorwärts- und Rückwärtsfahrt.

Weitere CVs sind für unabhängiges Dimmen, Blinken und weitere Lichteffekte der einzelnen Ausgänge zuständig. So lässt sich über CV 125 bis CV 127 beispielsweise der Einschalteffekt einer Leuchtstoffröhre für die über den Funktionsdecoder geschaltete Innenbeleuchtung im Steuerwagen simulieren.

Die Programmierung der Wageninnenbeleuchtung in den beiden anderen Wagen erfolgt im Grunde auf die gleiche Weise. Die LEDs sind in Gruppen aufgeteilt, die einzeln geschaltet werden können. Ein ausgeklügeltes Funktionsmapping erlaubt die freie Zuordnung der LEDs zu den gewünschten Tasten.

Zusammen dauert der Umbau der drei Wagen drei bis vier Stunden und ist damit gut an einem Abend zu schaffen. Tiefere Elektronikkenntnisse werden nicht benötigt und die Programmierung gelingt nach kurzer Einlernzeit auch dem digitalen Einsteiger. Dafür bereiten der automatische Lichtwechsel des Steuerwagens und die einzeln schaltbaren Innenbeleuchtungen beim Fahr- und Spielbetrieb eine Menge Vergnügen. □

Materialliste

Esu	
♦ 50700 Waggon-Innenbeleuchtung	15,99 €
♦ 50708 Waggon-Innenbeleuchtung (digital)	20,95 €
Piko	
♦ 57653 Steuerwagen Silberlinge	54,99 €
♦ 57654 Silberling 2. Klasse	44,99 €
♦ 57655 Silberlinge 1./2. Klasse	44,99 €
♦ 56127 Funktionsdecoder Nachrüstset	29,99 €
Preisner	
♦ 14400 Sitzende Reisende für Zugabteil	43,90 €
♦ 16349 Sitzende Fahrgäste zum Selbstbemalen	10,25 €
♦ 10557 Lokführer DB	11,85 €
Viessmann	
♦ 5048 Stromführende Kupplungen	14,90 €

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by vedes

02763 Zittau

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

44747 Bochum

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

71638 Ludwigsburg

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

83395 Freilassing

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

91522 Ansbach

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

21614 Buxtehude

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

45665 Recklinghausen

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

72250 Freudenstadt

Spiel + Freizeit
Wagner
Martin-Luther-Str. 7
Tel.: 074 41/76 09

85591 Vaterstetten

Die Spielzeugkiste
Inh. Michael Golombeck
Wendelsteinstr. 3
Tel.: 081 06/99 78 91 7

93133 Burglengenfeld

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Str. 4
Tel.: 094 71/7 01 20

22043 Hamburg

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

48145 Münster

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

73033 Göppingen

Spiel + Freizeit
Korb-Rau
Poststr. 50
Tel.: 071 61/72 5 77

86199 Augsburg

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

Europa

24534 Neumünster

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

53721 Siegburg

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

73108 Gammelshausen

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

86368 Gersthofen

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

AT-6020 Innsbruck

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

25348 Glückstadt

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

54290 Trier

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

73728 Esslingen

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

86633 Neuburg

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

BE-3053 Oud-Heverlee

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

28865 Lilienthal

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

59909 Bestwig

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

74613 Öhringen

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

86720 Nördlingen

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

FL-9490 Vaduz

Mikado
Hobby, Spiel + Freizeit
Städtle 19
Tel.: 00 423/2 32 79 94

32760 Detmold

Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8
Tel.: 052 31/9 80 71 23

60385 Frankfurt

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

74821 Mosbach

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

87616 Marktoberdorf

Härtle Spiel & Freizeit
Inh. Matthias Franz e.K.
Kaufbeurener Str. 1
Tel.: 083 42/9 83 95

NL-1171 DB

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

33332 Gütersloh

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

63920 Großheubach

Spielwaren Hegmann
Berta Hegmann e.Kfr.
Industriestr. 1
Tel.: 093 71/6 50 80 12

76275 Ettlingen

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

88085 Langenargen

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

NL-2761 GD

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

42289 Wuppertal

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

67146 Deidesheim

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

78247 Hilzingen

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

90587 Siegelsdorf

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Str. 16
Tel.: 0911/75 31 75

NL-8261 HM

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



Wie im Stellwerk

Zum Legen der Weichen und Stellen von Signalen verwenden Modellbahner üblicherweise Drucktaster. Mit Stellhebel-Bausätzen kann man sich jetzt das Feeling eines klassischen mechanischen Stellwerks auf die Anlage holen

VON ARNOLD HUMER

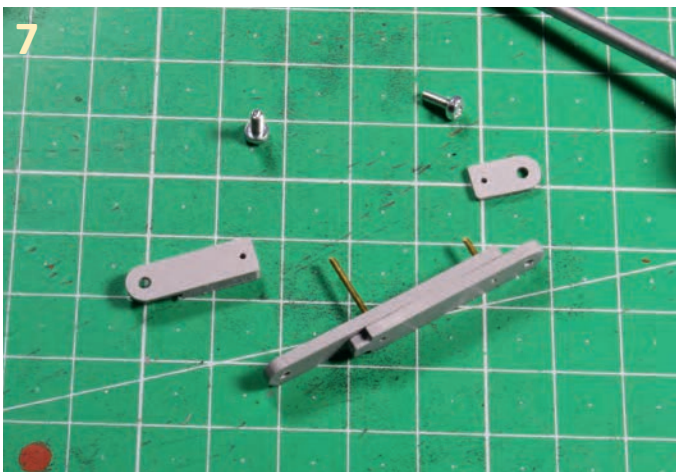
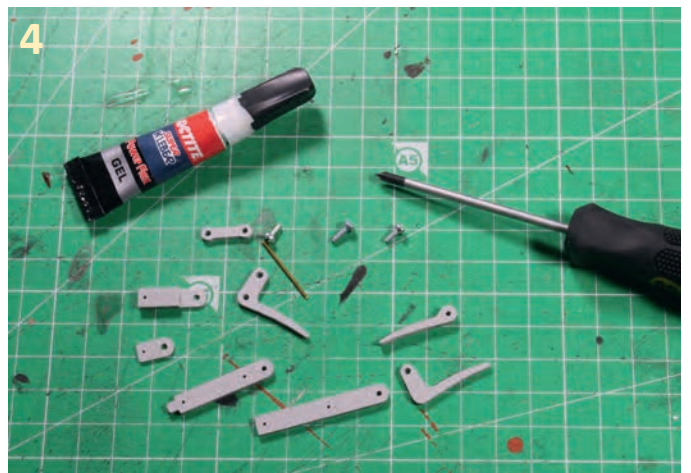
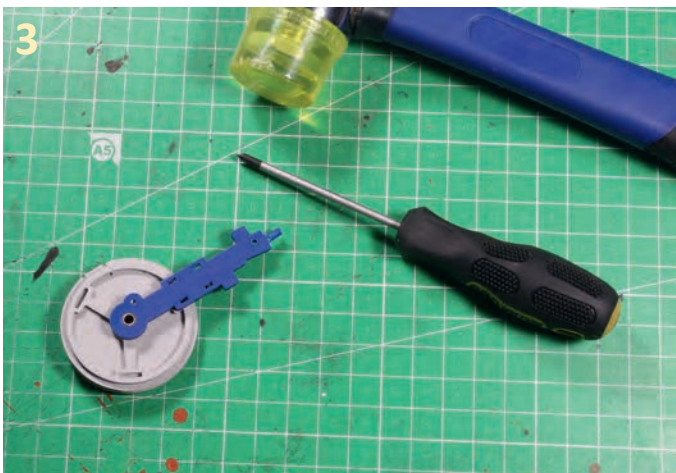
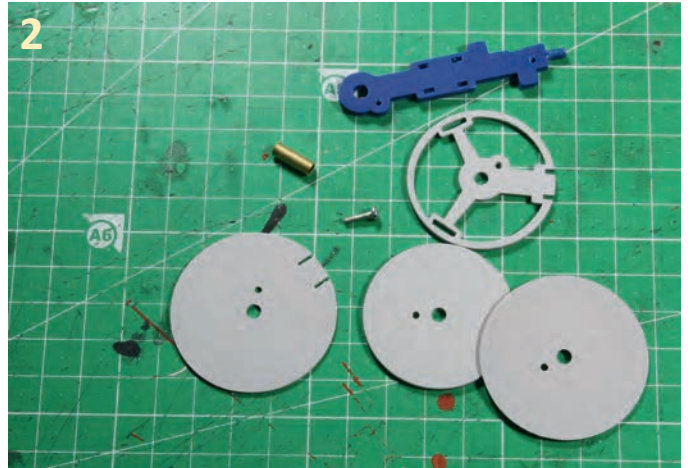
Die Stellhebel von H0fine werden als Komplettbausatz geliefert (Bild 1). Nachdem man anhand der Stückliste die Vollständigkeit des Bausatzes geprüft hat, kann bereits mit dem Bau begonnen werden. Als Erstes baut man den Hebel an die Scheiben. Wichtig hierbei ist, dass die Positionslöcher der Scheiben und des Hebels übereinstimmen. Ansonsten kann man mittels Schraube die

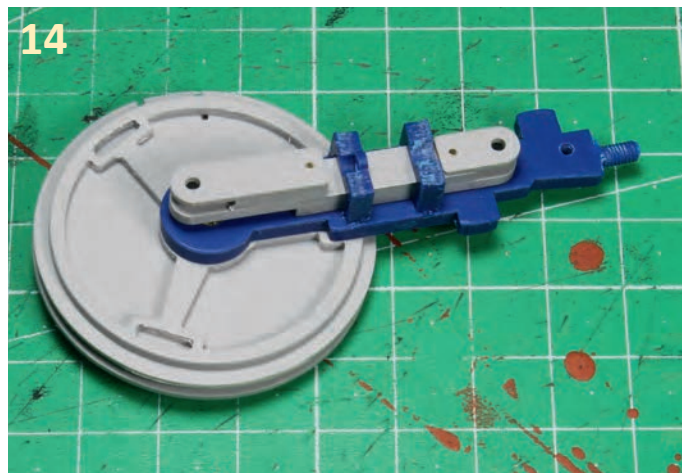
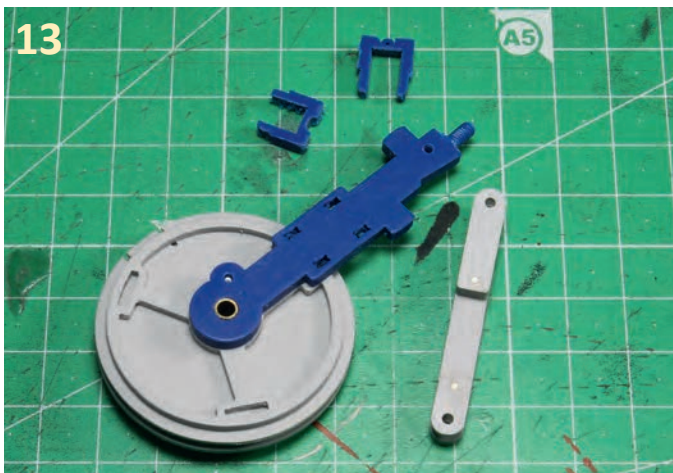
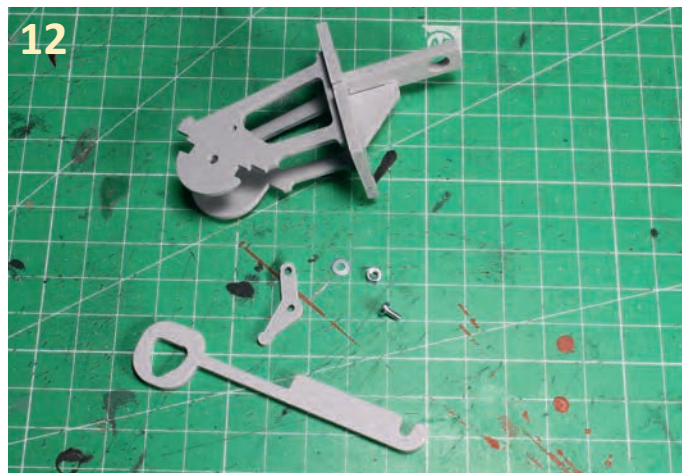
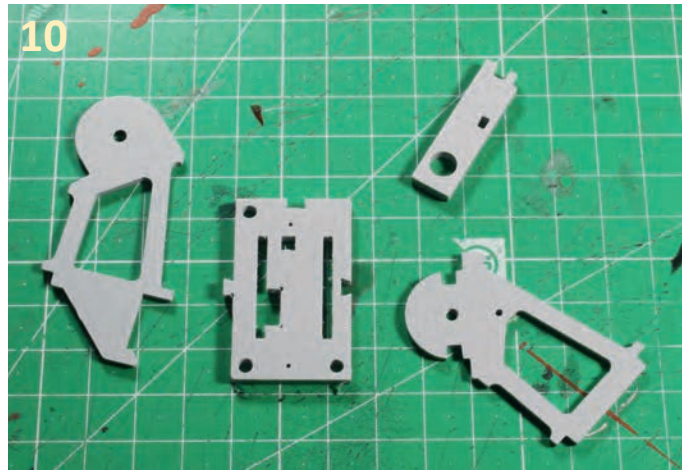
Scheiben nicht korrekt ausrichten. Auch die Reihenfolge der Scheiben, die auf die Messinghülse gesteckt werden, ist zu beachten (Bilder 2 und 3).

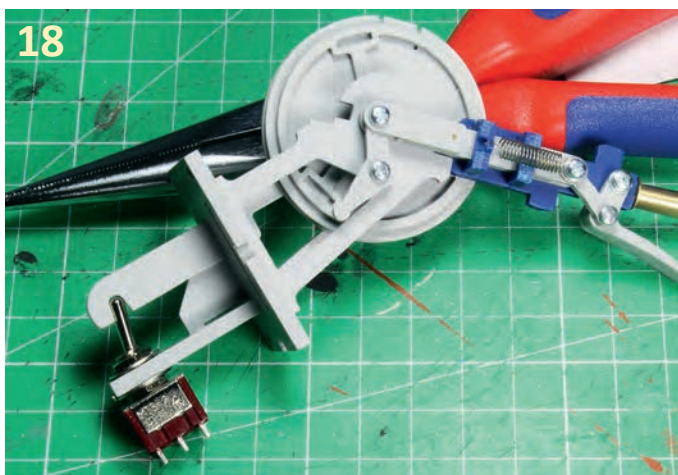
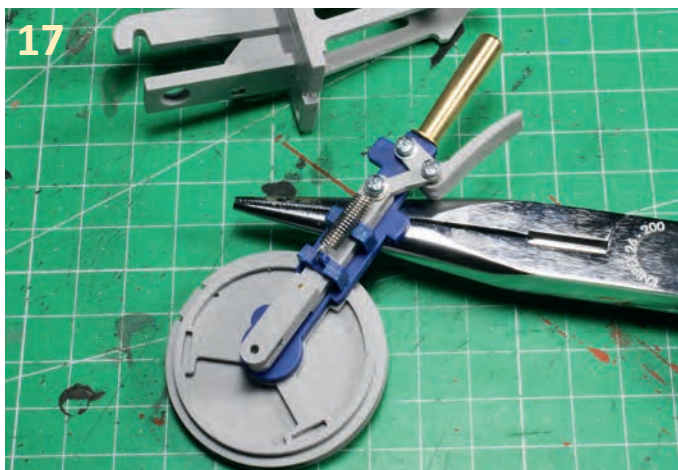
Als Nächstes ist der Handfallenhebel an der Reihe. Zunächst werden die drei Hebelteile verklebt. Auch hier ist die richtige Reihenfolge wichtig. Wenn man die Zugstange mit der Schraube fixiert, sollte man auf die Leichtgängigkeit der Zugstange achten.

Tut man es nicht, kann der Hebel im Betrieb nur schwer entriegelt werden und die Hebelsicherung fällt nicht von selbst in die Sicherungsstellung zurück (Bilder 4 und 5).

Die Handfallenstange wird aus vier Frästeilen, zwei Schrauben und Messingdraht zusammengestellt. Die korrekte Länge der Drahtstücke ermittelt man am einfachsten, indem man die Kunststoffteile probeweise zusammensteckt und den Draht







19



mit einem Seitenschneider abknipst. Beim Verkleben der Frästeile sorgen diese Messingdrahtstücke dafür, dass die Bauteile in Position bleiben. Mit einer Feile werden der Handfallenhebel und die Stange verschliffen (**Bilder 6 bis 8**).

Im größten Säckchen befindet sich unter allerlei Kleinteilen der Stellhebelunterbau. Seine Grundplatte hat passgenau gefräste Schlitzte, wodurch es keine Schwierigkeiten bereitet, die Frästeile richtig zusammenzubauen (**Bilder 9 bis 12**).

Nun wird die Handfallenstange am Stellhebel angebracht. Dazu klebt man die zwei blauen (oder je nach Hebeltyp roten) Kunststoffklammern in die vorgesehenen Ausfräsungen am Stellhebel. So wird die Stange am Hebel fixiert, lässt sich aber noch leicht auf und ab bewegen (**Bilder 13 und 14**).

Weiter geht es mit den Kleinteilen für den Stellhebel. Die Messing-Beilagscheibe

gehört unter den Messinggriff, der als Erstes aufzuschrauben ist. Danach wird der Handfallenhebel an die Handfallenstange und an den blauen Stellhebel montiert. Die Zugfeder fixiert man mit Beilagscheibe und Schraube, bevor sie auf der anderen Seite in die vorgesehene Öffnung an der blauen Klammer eingehängt wird. Auch der Kipp-schalter zum Betätigen der elektrischen Antriebe wird jetzt montiert (**Bilder 15 bis 17**).

Jetzt wird „Hochzeit gefeiert“, indem Stellhebel und Unterbau verbunden werden. Sollte die Entriegelung oder die Hebelbewegung nicht leichtgängig sein, kann man die Verschraubungen am Hebel etwas lockern (**Bilder 18 und 19**). Ist der Stellhebel fertig, kann man ihn mit den dem Bausatz beiliegenden Signaltafeln und Decals beschriften. Dieser Arbeitsschritt sollte aber erst erfolgen, wenn der endgültige Standort festliegt. Deshalb fehlen die Beschriftungen hier noch.

Fazit: Dank der sehr ausführlichen Bauanleitung geht das Zusammenfügen des Hebels sehr leicht von der Hand. Das Stellen der Signale und Legen der Weichen macht damit viel Spaß. Vor allem die Aussicht auf Erweiterung der Hebelbank um Fahrstraßenhebel und das Verschlussregister macht das Thema noch interessanter. □

Bezug:

Die Bausätze für Stellwerkshebel sind in roter (Signale), blauer (Weichen) und blau/roter (Sperrsignale) Ausführung erhältlich bei www.h0fine.com. Sie kosten 29,50 Euro plus Versand. Die Hebel sind baugrößen-unabhängig verwendbar, um ein mechanisches Stellwerk aufzubauen.

Gratis!

Moderne Digitalkameras machen es einem anscheinend leicht: Abdrücken, Bild am Computer bearbeiten und schon schaut die eigene Anlage aus „wie bei Brandl“ – leider nein! Auch die Digitalfotografie hat ihre Tücken. Wer gute Fotos seiner Anlage schießen will – eventuell für eine Vorstellung im Eisenbahn-Journal –, sollte mit seiner Kamera umgehen können und die Fallen kennen. Unser

Leitfaden „Modellbahn digital fotografieren“

zeigt, wie. Einfach per Mail bestellen (c.kutter@eisenbahn-journal.de) oder aus dem Netz laden (https://shop.vgbahn.info/eisenbahn-journal/news/Modellbahn+digital+fotografieren_90.html).



Zur Ausgestaltung einer kleinen Modellbahnanlage mit Alpenlandschaft benötigte ich eine größere Menge an Nadelbäumen. Vor allem Fichten sind ja in den Alpen die bei weitem vorherrschende Baumart. Dort wechseln sich Felsen, saftige Wiesen und überwiegend dichte Nadelwälder ab. Eine solche Landschaft sollte auch auf der neuen Anlage entstehen, was bezüglich der Felsen und

Wiesen einfach war. Die Bäume jedoch entwickelten sich zu einem Problem.

Nach einer groben Schätzung würde ich trotz der nur zwei Quadratmeter großen Anlagenfläche etwa 100 Bäume benötigen. Solch eine Menge kann ganz schön ins Geld gehen. Also war eine Lösung gesucht, die sowohl optisch befriedigt als auch finanziell tragbar war. Die berühmten „Flaschenputzer“ gibt es zwar von mehreren Anbie-

tern in Großpackungen, doch erfüllt das Aussehen solcher Einfachbäume nur recht bescheidene Ansprüche.

Schließlich entschied ich mich für Bausatzbäume von Heki, die ein ausreichend naturgetreues Aussehen bei günstigem Preis bieten – aber natürlich selbst gebaut werden müssen. Zum Preis von 11,80 Euro enthält der Bausatz 1970 Material für fünf Fichten zwischen 18 und 22 Zentimetern



Das Heki-Fichtenset 1970 enthält Beflockungsmaterial und Baumrohlinge. Den Beflockungsleim 3401 muss man extra kaufen.

Viel hilft viel: Zu einem Wäldchen massiert, wirken die Heki-Bäume sehr realistisch – ganz besonders vor einer passenden Hintergrundkulisse.

Aufforstungsprogramm

Viele Modellbahner sparen auf ihrer Anlage mit Bäumen, obwohl Wald ein prägendes Element unserer Landschaft ist. Verständlich, denn schöne Modellbäume haben ihren Preis und man braucht viele von ihnen. Eine günstige Alternative sind Baumbausätze, beispielsweise von Heki

VON KARL GEBELE

Höhe. Bei einem Preis von 2,40 Euro pro Stück kann man sich nicht beklagen, zumal die Heki-Bäume in Serie recht flott zu bauen sind. Übungshalber und um im Zweifelsfall nicht zu viele Bäume zu kaufen, besorgte ich mir erstmal drei Bausätze.

Einer davon enthält zehn Rohlinge, die paarweise zusammengeklebt werden müssen, so dass fünf Modellfichten von 18 Zentimetern Höhe entstehen. Diese können

mit Verlängerungsstücken auf 22 Zentimeter Wuchshöhe gebracht werden (Bild 1).

Als Beflockungskleber wird der braun eingefärbte hauseigene Beflockungsleim 3341 empfohlen. Da ich fürchtete, mit den darin enthaltenen 200 Millilitern bei meinen vielen Bäumen nicht weit zu kommen, wählte ich gleich die 500-Milliliter-Dose 3401. Um die Rohlingshälften zusammenzukleben, habe ich Kibri-Plastikkleber ver-

wendet. Er bindet rasch ab, so dass zügig ein Baumrohling nach dem anderen entsteht (Bild 2).

Leider haben alle diese Bäume die gleiche Form, was nicht besonders natürlich aussieht. Außerdem benötigt man zur Bepflanzung vor allem Hochstammfichten, weil nur einzeln stehende Bäume mit viel Platz drumherum ihre unteren Äste behalten. Zu diesem Zweck habe ich bei etwa zwei





Dritteln der Bäume mit einem Seitenschneider von unten beginnend einen Teil der Äste abgewickelt. Zusammen mit den bei einigen angesetzten Verlängerungsstücken entstanden so recht unterschiedlich geformte Bäume mit und ohne Hochstamm (Bild 3). Anschließend

wurden die Äste einzeln gebogen, bis die Bäume ihre jeweils gewünschte Form hatten (Bild 4).

Das Beflocken geschieht, wie bei den meisten Bausatzbäumen, am besten in Serie. Es ist also ratsam, zunächst möglichst

viele Rohlinge anzufertigen und zu formen. Im Sinne einer „Fließbandfertigung“ habe ich den Beflockungsleim in eine passende Wanne gefüllt und mit zehn Prozent Wasser gestreckt. Dünner sollte der Leim nicht werden, weil er sonst vor dem Trocknen

– Anzeige –

BREKINA
AUTOMODELLE



**letztmalig
Ausverkauf!**



13.-15. September 2019 in Göppingen

# 63041 Draisine KLV12 DC-Gleichstrom	49,00 €	statt 109,00 €
# 63050 Draisine KLV 12 ohne Antrieb	25,00 €	statt 49,00 €
# 64124 und # 64125 Esslinger Triebwagen AC-Wechselstrom	89,00 €	statt 199,00 €
# 64201 bis # 64205 Sytler Inselbahn DC-Gleichstrom	79,00 €	statt 179,00 €
# 64210 Sytler Inselbahn H0m, DC-Gleichstrom	79,00 €	statt 179,00 €

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

Händlerverzeichnis unter: www.brekina.de

BREKINA-Modellspielwaren GmbH



Im Gebirge prägen Felsen, offene Wiesenflächen und Wald die Landschaft. Wer ein solches Motiv für seine Modellbahn wählt, braucht viele Bäume.

von den Ästen tropft. Außerdem wurde das Beflockungsmaterial in einen größeren Karton gekippt und daneben bereitgestellt.

In der leicht schräg gestellten Wanne habe ich die Rohlinge in das Leimbad getaucht und gleichzeitig gedreht, bis sämtliche Äste mit Leim bedeckt waren. Danach wurde überschüssiger Leim durch leichtes Abklopfen am Wannenrand von den Ästen entfernt (Bilder 5 und 6).

Jeder beleimte Rohling wurde anschließend in den bereitgestellten Karton mit grünem Flock getaucht. Gleichzeitiges Drehen sorgt dafür, dass die Äste gleichmäßig bedeckt werden (Bild 7).

Weil bei diesem Durchgang zunächst zu viele kahle Stellen an den Ästen zu sehen waren und mich auch das Fehlen einer Nadelstruktur störte, habe ich nach den ersten Versuchen einen zweiten Beflockungsgang eingeführt (Bild 8). Dabei wurden die Bäume zusätzlich in Grasflock-Moorboden bestreut (Artikelnummer 3356 beziehungsweise 3362).

Nach diesen Durchgängen durften die Bäume einen Tag lang trocknen. Dafür habe ich in alte Holzleisten Löcher gebohrt und die Stämme hineingesteckt (Bild 9). Auch Reste von Hartschaumplatten eignen sich gut als Baumständer.

Während der grüne Teil der Bäume nach dem Trocknen schon einen guten Eindruck machte, glänzten die Stämme noch völlig plastikhaft. Um ihnen eine realistische Farbe und Rindenstruktur zu geben, habe ich braun eingefärbte Sägespäne mit etwas brauner Farbe gemischt und den Brei anschließend auf die Stämme gepinselt. Danach wanderten die Bäume zum Trocknen wieder in ihre Löcher (Bilder 10 und 11).

Platziert werden sollten die Bäume auf der Anlage in Gruppen. Teilweise sollten sie auch den Beginn von Waldstücken nachahmen, die dann in der Kulisse fortlaufen würden. Den typischen Walduntergrund konnte ich bereits während des Trocknens mit passendem Streumaterial gestalten. Der

Wechsel des Untergrunds im Gegensatz zu den benachbarten Fels- und Wiesenstücken war besonders wichtig, weil an den steilen Hangstücken der Boden zwischen den kahlen Stämmen gut einsehbar war.

Die fertigen Bäume wurden jeweils mit einem Tropfen Heißkleber versehen und in Löcher gesteckt, die ich zuvor mit einem Vorstecher im Waldboden angebracht hatte (Bild 12).

Ziemlich schnell waren so die 30 Bäume gepflanzt. Für mehr als einen kleinen Waldgürtel reichten sie aber nicht. Insgesamt waren für die kleine Anlage tatsächlich die hundert Bäume nötig, die ich ursprünglich veranschlagt hatte. Es wirkt einfach wesentlich realistischer, wenn Nadelbäume in Gruppen zu einem kleinen Wald oder Waldgürtel zusammengestellt sind, als wenn sie einzeln auf der ganzen Anlage verteilt stehen. Bei einer solch großen Zahl von Bäumen fällt der finanzielle Vorteil immer stärker ins Gewicht, den Baumbausätze wie der von Heki bieten. □

Anlagen-Meisterwerke des Modellbauteams Köln



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

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

Best.-Nr. 581828 | € 29,95

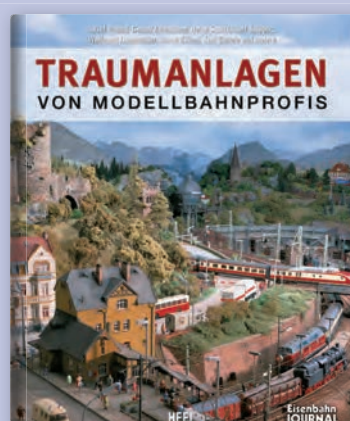
NEU



Kompakt-Anlagen

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

**Best.-Nr. 581733
€ 29,95**



Traumanlagen

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

**Best.-Nr. 581104
€ 29,95**





Noch im frischen Lack des Umbaus rollte am 26. März 1938 die 56 555 durch Wuppertal. Im Hintergrund zwei unterschiedlich große Beispiele für Wandwerbung, wie man sie damals häufig sah.

FOTO CARL BELLINGRODT, SAMMLUNG DR. HUFNAGEL

Der Trick mit dem Druck

Großformatige Werbung an Häuserwänden war früher weit verbreitet und ist auch heute gelegentlich noch zu finden. Die Technik des Transferdrucks ermöglicht die Herstellung individueller Werbung oder auch nach historischen Vorbildern gestalteter

VON CHRISTOPH KUTTER

Um die Wand eines Modellhauses mit Reklame zu schmücken, sind ein Laserdrucker, Acrylgel, ein Küchenschwamm sowie diverse Farben nötig. Zunächst sucht man sich das passende Motiv – entweder als Datei im Internet oder als gedruckte Vorlage zum Ein-scannen. Natürlich kann man sich mit etwas Geschick auch ein Motiv selber gestalten. Zu beachten ist, dass das Bild nicht verzerrt (häufig bei Fotos der Fall), ausreichend gut aufgelöst und nicht mit Überdrucken gegen Missbrauch gesichert ist. Rechtliche Bedenken wegen der Verwendung eines urheberrechtlich geschützten Motivs braucht man übrigens nicht zu haben, Paragraph 53 Urheberrechtsgesetz erlaubt sie zu privaten Zwecken ausdrücklich.

Das ausgewählte Motiv wird auf die benötigte Größe herunterskaliert (hier 50 mal 68 Millimeter), gespiegelt und ausgedruckt. Den Ausdruck schneidet man möglichst genau zu (Bilder 1 und 2).

Bereits zuvor sollte man die als Untergrund gewählte Hauswand farblich vorbereitet haben. Natürlich kann man auch eine schachtelfrische Bausatzwand mit einer Werbung schmücken, deutlich besser schaut diese allerdings auf einer farblich bearbeiteten aus. Hier wurde die Wand mit ziegelroter Farbe von Busch vorgestrichen (Bild 3) und im zweiten Durchgang mit drei rotbraunen Farben von Vallejo feucht in feucht variiert (Bild 4). Unbedingt zu beachten ist, dass Farben verwendet werden, die nach dem Trocknen nicht mehr

wasserlöslich sind. Wasser- und Pulverfarben sind tabu!

Gestaltet man wie hier eine unverputzte oder sonstwie dunkle Wand, ist ferner zu beachten, dass beim Druck auf Papier kein Weiß als Untergrund verwendet wird. Das Weiß des Papiers ersetzt die Druckfarbe. Was nicht vorhanden ist, kann auch nicht übertragen werden (Bild 5). Daher ist die für die Wandwerbung vorgesehene Fläche (plus ein paar Millimeter) weiß zu grundieren (Bilder 6 und 7). Der Deckungsgrad des Weiß hängt davon ab, ob die Wandwerbung relativ frisch aufgebracht oder schon recht bejahrt erscheinen soll. Auch Abtönungen ins Beige oder Graue sind möglich. Nach einer Trocknungspause werden die Ziegelfugen weiß ausgelegt.

1



2



3



4



5



6



7



8



9





Sobald der Untergrund wieder trocken ist, kann man „drucken“. Dazu streicht man die für die Werbung vorgesehene Wandfläche satt mit Acrylgel ein (Bild 8). In dieses Bett legt man den Ausdruck des gespiegelten Bildes und drückt ihn gut fest. Anschließend wird das Papier auch auf der Rückseite mit wasser verdünntem Acrylgel bestrichen. Dabei sollte man auf Luftblasen achten und diese gegebenenfalls zum Rand hin unter dem Papier hervordrücken (Bild 9). An den Seiten hervorgequollenes Gel wischt man weg. Danach legt man das Haus beiseite und lässt das Ganze ruhen.

Nach einem Tag, gerne auch länger, rückt man dem Papier mit einem feuchten Küchenschwamm zuleibe. Erst wird es etwas angefeuchtet, dann beginnt man, die Papierschicht durch sanftes Rubbeln anzulösen (Bild 10). Zunächst kann man dafür die raue Seite verwenden, spätestens wenn irgendwo die Farbschicht zutage tritt, sollte man auf die weiche Seite umsteigen (Bild 11). Sehr behutsam und immer wieder nachnässend, wird das Bild Schritt für Schritt freigelegt. Locker weghängende Papierfetzen kann man auch mit den Fingern abzapfen – aber nur so lange, bis ein Widerstand zu spüren ist (Bild 12). Dann sollte man das Papier noch einmal einweichen und mit dem Schwamm weiterarbeiten.

Praktisch immer, je nach Druck und Geduld aber unterschiedlich wird beim Abreiben der Papierschicht auch die darunterliegende Farbschicht angegriffen. Dass Schäden am Bild entstehen, lässt sich kaum vermeiden (Bild 13). Da meist aber ohnehin eine angejahrte Werbung dargestellt werden soll, sind sie sogar willkommen.

Wer einen sehr feinen Pinsel, eine ruhige Hand und gute Augen (oder eine Lupe) hat, kann an den beschädigten Stellen die Ziegel des Mauerwerks nachmalen und so abgeplatzte Farb- und Putzschichten nachbilden (Bild 14). Verwendet man dafür die gleichen Farben wie bei der Grundierung und füllt die Fugen weiß aus, wirkt das Ergebnis richtig vorbildgetreu.

Ganz zum Schluss sind noch Tiefspuren und eventuell feuchte Stellen im Mauerwerk an der Reihe. Auch Bewuchs bis hin zu jungen Bäumen, die in Mauerritzen wurzeln, lässt sich nachbilden (Bild 15). □

Bezugsquellen:

Acrylgel (hier Acrylemulsion RH 14 von Boesner) ist im Kunsthandel (stationär oder Internet) erhältlich. Es wird primär zusammen mit Pigmenten für die Herstellung von Acrylfarben verwendet, kann aber auch zum Verkleben von Grasfasern usw. gebraucht werden.

IMA und Märklintage in Göppingen

Das Dutzend ist voll! Vom 13. bis 15. September lädt die Firma Märklin zum zwölften Mal zu den alle zwei Jahre stattfindenden „Märklintagen“ nach Göppingen ein, diesmal in Verbindung mit der 36. Internationalen Modellbahnausstellung IMA. Geboten sind außer Lokparaden am Bahnhof und Werksbesichtigungen viele andere Attraktionen, die unter anderem

bei <https://www.maerklin.de/de/erlebnis/maerklineum/maerklin-tage-2019/> im Netz abrufbar sind.

Zu den etwa 140 Ausstellern gehört traditionell auch unsere Verlagsgruppe Bahn. Am Stand können Sie das aktuelle Sortiment an Zeitschriften, Videos und Büchern ansehen und erwerben. Sollte ein Artikel vergriffen sein, schicken wir ihn Ihnen gerne

nach Hause. Traditionell ist auch schon die Autogrammstunde mit dem beliebten Fernsehmoderator Hagen von Orloff, die an allen drei Messetagen um 12.15 Uhr am VGB-Stand stattfindet.

Außerdem wird Hagen von Orloff auch selbst mit einer historischen Modellbahnanlage in Göppingen dabei sein. Sein Thema: Spielzeug- und Verkehrsgeschichte.

Leipzig günstig genießen

Keine drei Wochen nach der IMA erwartet die Modellbahnfreunde schon das nächste Messe-Highlight dieses Jahres: Heuer wieder pünktlich zum Tag der Deutschen Einheit lädt die Messe Leipzig vom 3. bis 6. Oktober zur „Modell Hobby Spiel“. Mit dabei ist selbstverständlich die VGBahn, die auch hier fast ihr komplettes aktuelles Sortiment an Zeitschriften, Videos und

Büchern präsentieren wird. Sie finden uns in der Halle 3 Stand G04/H05. Natürlich können Sie dort nicht nur in unseren Produkten blättern, sondern sie auch gleich kaufen oder (falls vergriffen) bestellen.

An unserem Stand können Sie am 3. Oktober auch der Premiere des dann neuesten VGBahn-Buches beiwohnen: Autor Jürgen Schubert stellt sein Werk „Die Hänichener

Kohlenbahn“ vor und steht den ganzen Tag für Fragen zur Verfügung.

Damit Ihnen der Besuch in Leipzig noch mehr Vergnügen bereitet, bekommen EJ-Leser einen Rabatt von bis zu 5,10 Euro. Sie brauchen nur an der Kasse den Gutschein unten im Original vorzulegen (ausgeschnitten oder im Heft), um in den Genuss der Vergünstigung zu kommen.

Besonders viel sparen kann, wer online auf www.modell-hobby-spiel.de seine Eintrittskarte bestellt. Hier vertrödeln man nicht nur keine Zeit mit Schlangestehen, das Onlineticket ist ohnehin gegenüber dem Kassenspreis um zwei Euro billiger. Doch es geht noch besser: Geben Sie beim Buchen im Internet einfach den Code

MHS19EJ

ein, dann sparen Sie sogar 5,10 Euro gegenüber dem regulären Schalter-Eintrittspreis am Samstag bzw. 4,10 Euro am Freitag und Sonntag.



www.modell-hobby-spiel.de

**GUTSCHEIN
EINTRITTSKARTE***

Öffnungszeiten
Freitag bis Samstag von 10:00 bis 18:00 Uhr
Sonntag von 10:00 bis 17:00 Uhr

**BIS ZU
€ 5,10
ERSPARNIS**

Eisenbahn
JOURNAL

*Gegen Abgabe des Original-Gutscheins an den Tageskassen der Leipziger Messe GmbH erhalten Sie eine rabattierte Tageskarte zum Preis von € 9,90

JETZT
€ 9,90

Sparen mit dem Eisenbahn-Journal: Einfach diesen Gutschein am Eingang vorzeigen (keine Kopie!) und bis zu 5,10 Euro weniger zahlen.

DIE WERKSTATT DES MEISTERS!

Noch erhältlich:



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



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

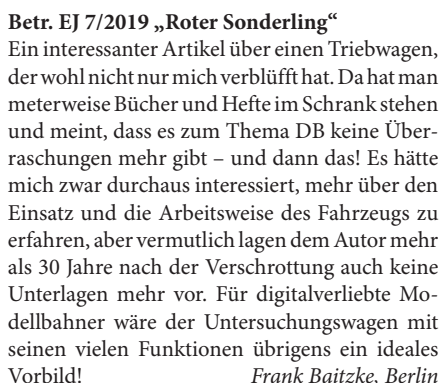


100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 661901 | € 15,-

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

**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



damals geschossen habe. Tatsächlich war es ein interessanter „Sonderling“ mit den schmalen Führerständen, den Leuchtsäulen beiderseits, den Treppenaufgängen zum Dach und den eingezogenen Profilrastern.

Henk van Ioolen, Kropswolde (NL)



Betr. EJ 8/2019 „Die Brücke“

Als ich die aktuelle Ausgabe des Eisenbahn-Journals in der Hand hielt, weckte ein Thema sofort



Leserbriefe geben die Meinung der Autoren, nicht die der EJ-Redaktion wieder. Sie können, wenn nötig, aber redaktionell bearbeitet sein.

Modellbahn-Kalender 2020



Modellbahn-Impressionen 2020

Ausgewählt von der MIBA-Redaktion

Modellbahn vom Feinsten, kompromisslos und technisch perfekt eingefangen von den Spitzenfotografen der bekannten Modellbahnzeitschrift „MIBA-Miniaturbahnen“ für einen Monatskalender, der mehr ist als ein bloßer Wandschmuck für kahle Hobbyräume. 13 meisterhaft inszenierte Motive, entstanden auf Anlagen der Extraklasse laden Monat für Monat aufs Neue zum Träumen und Genießen ein.

12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und
Legendenblatt, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung
mit Aufhänger, Format 49,0 x 34,0 cm

Best.-Nr. 16284180 | € 12,95



Modellbahn-Träume 2020

Meisterwerke von Josef Brandl

Modellbahn-Anlagen von Josef Brandl haben den Status eines Gesamtkunstwerks. Von der Streckenführung mit ihren Brücken und Kunstbauten über die Landschaftsgestaltung und die individuell gefertigten Gebäude bis hin zur liebevollen Detaillausstattung – alles trägt die Handschrift des bekanntesten deutschen Modellbahn-Anlagenbauers. Dieser exklusive Kalender lässt Modellbahn-Träume wahr werden.

12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und
Legendenblatt, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung
mit Aufhänger, Format 49,0 x 34,0 cm

Best.-Nr. 551902 | € 16,95



Traumanlagen 2020

von Modellbahnprofis

Traumanlagen, fotografiert von Meistern ihres Fachs für die Zeitschrift „Modelleisenbahner“: Bekannte Fotografen wie Martin Knaden, Andreas Bauer-Portner, Dirk Kuhlmann, Andreas Mock, Gerhard Peter, Stephan Rieche und Markus Tiedtke setzen Modellbahnen und Landschaften realistisch und lebendig in Szene.

14 Blätter, eines davon mit Bildlegenden, auf schwerem Kunstdruckpapier im Großformat 47,5 x 33,0 cm, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

Best.-Nr. 951901 | € 19,99

Weitere Kalender finden Sie unter
www.vqbahn.de/kalender

Unsere Fachhändler (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

MODELLBAHNLÄDCHEN 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 

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
Lotter 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
geschaeft@diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN

01445 Radebeul

MODELLEISENBAHNEN
Grundkötter GmbH
Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • grundi64@aol.com
FH/RW

28865 Lilienthal b. Bremen

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

52062 Aachen

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



04159 Leipzig

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

30159 Hannover

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

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

10318 Berlin

MODELLBAHNBOX
KARLSHORST
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A 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
TOFF-TOFF 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 MODELLEISENBHNNEN
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-DOK MICHAEL WEVERING
 Friedrich-Ebert-Str. 38
 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
 www.lok-doc-wevering.de
 simiwe@t-online.de
RW

82110 Germering
AUTO-MODELLBAHN-WELT
Germering Linden GbR
 Untere Bahnhofstr. 50
 Tel.: 089 / 89410120
 Fax: 089 / 89410121
FH/RW/H

90419 Nürnberg
RITZER MODELLBAHN
Inh. Knoch
 Kirchenweg 16
 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
 www.modellbahnritzer.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

94474 Vilshofen an der Donau
GIERSTER
Fa. Gierster-Wittmann e.K.
 Vilsvorstadt 11, 13, 15
 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
 modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN®

Schweiz

83352 Altenmarkt/Alz
MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
 Hauptstr. 27
 Tel.: 08621 / 2834
 Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN®

90478 Nürnberg
MODELLBAHN
Helmut Sigmund
 Schweiggerstr. 5
 Tel.: 0911 / 464927
EUROTRAIN®

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

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

Eisenbahn-Romantik-Video-Express Das tolle Unterhaltungspaket



Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 157. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit 120 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Die Zeitschrift: Big Boy: Die Legende lebt • Epoche-III-Dampf: Mit den Baureihen 44 und 65 von Märklin unterwegs auf herrlichen Anlagen. So bleibt die Epoche III im Modell lebendig • Brückenklassiker: Zu den bekannten Bauten an der klassischen Gotthardbahn zählt die Untere Watteringerbrücke. Hier wird sie gekonnt ins H0-Modell umgesetzt

Die DVD: Rollout in den Rockies: Big Boy unter Volldampf • Ludmilla und 225 im Stahlverkehr • 232 im Angertal • 221 116 im Schwarzwald • Berlin – Stettin mit 01.5, 03, 03.10 und 44 • Dampf im Taubertal • News: 218, 463, ICE 4 und NOHABs

Bonus: Dampf auf den Rheinstrecken

Video-Express plus ZÜGE im Set

Bestell-Nr. 8157 • € 15,95

Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)

Modellbahn-Schule

Erstklassige Ideen und Expertentipps



Beim Titelthema dreht sich alles um die Bahnstrecke. Die Ansprüche an die Detaillierung von Modellbahngleisen sind besonders in H0 enorm gestiegen. Eine Marktübersicht zeigt das heutige Angebot. Mit der Zunahme der Details wird die Herstellung von in Serie gefertigten Gleisen komplizierter, wie die Produktion der Weinert-Gleise „Mein Gleis“ beispielhaft zeigt. Telegrafmasten sind seit der Dampflokezeit treue Begleiter der Gleise. Ihre Aufstellung eröffnet viele Möglichkeiten, eine Anlage glaubhaft zu gestalten. Sehenswerte Einblicke ins Privatleben der kleinen Preiserlein gewährt ein Schaustück, das Horst Preiser über viele Jahre gestaltete. Jörg Chocholaty nimmt sich einen Culemeyer-Transportwagen vor. Dabei erhielt der Weinert-Bausatz lenkbare Räder. Bruno Kaiser berichtet über den Bau einer Hafenbarkasse aus Resin von Artitec. Neue Produkte von Microrama vereinfachen die Herstellung eigener Bäume und Sträucher. Ein Praxistest zeigt die Arbeitsweisen mit den beiden neuen Elektrostaten zusammen mit den passenden Faser- und Blattprodukten von Microrama.

**100 Seiten, Format 225 x 300 mm, Klebebindung,
rund 250 Abbildungen und Skizzen
Best.-Nr. 920041 • € 12,-**



**MBS 40
Landwirtschaft**
Best.-Nr. 920040
€ 12,-



**MBS 39
Steile Strecken**
Best.-Nr. 920039
€ 12,-



**MBS 38
Modellfotografie**
Best.-Nr. 920038
€ 12,-



**MBS 37
Lokversorgung**
Best.-Nr. 920037
€ 12,-



**MBS 36
Bahnbetriebswerke**
Best.-Nr. 920036
€ 12,-



**MBS 31
Waldleben**
Best.-Nr. 920031 | € 8,99

**Jetzt als eBook
verfügbar!**



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.



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





Verkäufe Dies + Das

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

www.lok-doc-wevering.de

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

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

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Verkaufe H0-Lokomotiven/Wagen Wechsel- u. Gleichstrom. Märklin, Piko, Roco, Liliput, u.a., meist guter Zustand, analog. Anfrage nach Liste mit Bild, Gesuche und andere Anfragen per E-Mail an: kfleischhauer@oregio.de (36251 Bad Hersfeld).

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe DR Uniformen (Damen Herren Winter), Uniformjacken (Sommer), Mützen u. Käppis (Aufs.), Schulterstücke rot u. blau, Sterne, Knöpfe, Kragenspiegel Hemden, Blusen (weiß), Damen Blusen grau (Herren) Mützenkordell gg. Gebot. Tel.: 0160/92156810.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

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

Wegen Sammlungsvereinigung gebe ich von KM1 die BR 01 182 mit der Artikelnr. 100121 ab! VB € 2.500,-. Angebote unter Tel. 0151/51441733.

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahnen-berlin.de

99 773 sucht neues Zuhause! Angeboten wird die 99 773 montiert von Melzer Modellbau (Bemo VII K Neubaulok) in H0e mit brünierte Steuerung und allen Details des aktuellen Vorbilds. Kontakt bei Interesse: Tel. 0151/43143721.

www.mbs-dd.com

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.suchundfind-stuttgart.de

www.Modellbau-Gloekner.de

H0 Roco Line mit Bettung digitale Konzeptanlage (ca. 28 m²) mit Holzwanne-Unterbau - 30 Loks, 13 Pers.wagen, 85 Güter- und 30 D-Zug Wagen. Zwei PCs (Ubuntu, PerlTk Steuerungssoftware, Intelliboxen, Ldt Module), 230 m Schienenmaterial - zu verkaufen. Diverse Extras. VB € 15.000,-. Mail an Fritz.Pischoon@email.de.

www.puerner.de

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

www.moba-tech.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.augsburger-lokschuppen.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Verkaufe Umbauten für Trix, Expreß, Flm., Lima, Liliput, Roco, Piko, Güttzold, 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

Verkäufe Fahrzeuge sonstige

www.modelltom.com

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

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

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

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahn-kepler.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Verkäufe Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de

Verkaufe MEB ab Jahrgang 1975, teilweise fehlen Hefte. Liste anfordern. Verkaufe Eisenbahnerkleidung Gr. M, DR ca. 1980, Liste anfordern. E-Mail: steffen.kinzel@gmx.de.

www.modellbahn-kepler.de

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

Gesuche Dies + Das

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

Suche alte Postkartenmotive der DR: Ansichtskarten, Fotos von Bahnhöfen usw., Postkarten, Reichsbahnkalender 70er bis 80er Jahre, Mitropa Gläser, Kursbuch etwa 70er bis 80er Jahre. Suche Wumme V 200 Piko und Netzkarten Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern, Geschenkartikel betreffend die Städteexpresse der DDR, Mitropa Kurswagen, gebraucht, alles in H0. Tel.: 00352/26721710 oder E-Mail: adrieng1@pt.lu.

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.

Anzeigenschlusstermine nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

11/2019 = 09. September
Erstverkaufstag 16.10.2019

12/2019 = 11. Oktober
Erstverkaufstag 20.11.2019

1/2020 = 08. November
Erstverkaufstag 18.12.2019



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

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

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.de.

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

Suche **LGB Harzbulle** / Harzlok / 5-Kuppler. **Artikelnummer egal**, alle Versionen sind gewünscht. Angebote bitte per Telefon unter 0151/43143721 bzw. per Mail an lgb-harzlok@outlook.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.: 07309/4105044, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

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.

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.de.

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.

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.

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.

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

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

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

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

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

www.modellbahnen-berlin.de

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

Suche für meine private Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in den Spuren H0-H0m-0-1; Angebote bitte nur von privat. Tel.: 0172/5109668 oder an ilona.k@live.de.

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

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.de.

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin-H0-Sammlung/Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.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.: 07309/4105044, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

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.

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.

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

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

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.

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

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

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

www.puerner.de

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

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 07309/4105044, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

www.menzels-lokschuppen.de

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

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

Gesuche Zubehör aller Baugrößen

Suche Spur N Strassenleuchte von Brawa, Art.Nr. 4644 „Harz-Wernigerode“. Angebote an H.J. Pescht, Pfännereck 5, 06126 Halle/S. oder pescht.h-achim@gmx.de.

Gesuche Fotos + Bilder

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

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

Sonstiges

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

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



Urlaub, Reisen, Touristik

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

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

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-emma.de.

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

Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

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

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse. 31.08.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. 01.09.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10. Jeweils von 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 20 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de.

01.09.: Berliner Spielzeugbörse, 10–14 Uhr, Loewe-Saal, Ludwig Loewe-Höfe, Wiebeistr. 42, 10553 Berlin-Moabit. 030/7842346, 0173/3882000.

07.09.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–15 Uhr, 28219 Bremen-Walle, Walle-Center, Waller Heerstr. 103. Info-Tel.: 040/6482273.

07.+08.09.: 2. Modellbahn- und Modellbautage (mit Börse) in 29339 Wathlingen, 4 Generationen Park, Kantallee 8. Anmeldung und Infos unter info@kanzlei-harms.de, Tel.: 05144/92302.

07.09.: Modellbahnboerse, 10–16h, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@sygmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de. Letzter Museums-Öffnungstag im Jahr 2019.

www.modellbahnboerse-berlin.de 22.09.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. 28.09.: 08056 Zwickau, Stadthalle. 29.09.: 01069 Dresden, Alte Mensa. Jeweils von 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

29.09.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt (10–16 Uhr), 08228 Rodewisch, Ratskellersaal, Wernesgrüner Straße 32. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

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

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

29.09.: 53. Modellbahn- u. Autobörse in 66386 St. Ingbert, Im Schmeltzerwald 51a, Schulturnhalle Leibniz-Gymnasium, von 10–16 Uhr. Info 06897/4254 oder mec-igb@gmx.de.

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

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

www.modellbahnboerse-berlin.de NEU 07.12.: 07381 Pöbneck, Shedhalle von 10–15 Uhr mit Ausstellungsanlage. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

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

DAS MEISTERWERK SÄCHSISCHER EISENBAHNKUNST



Jürgen Schubert

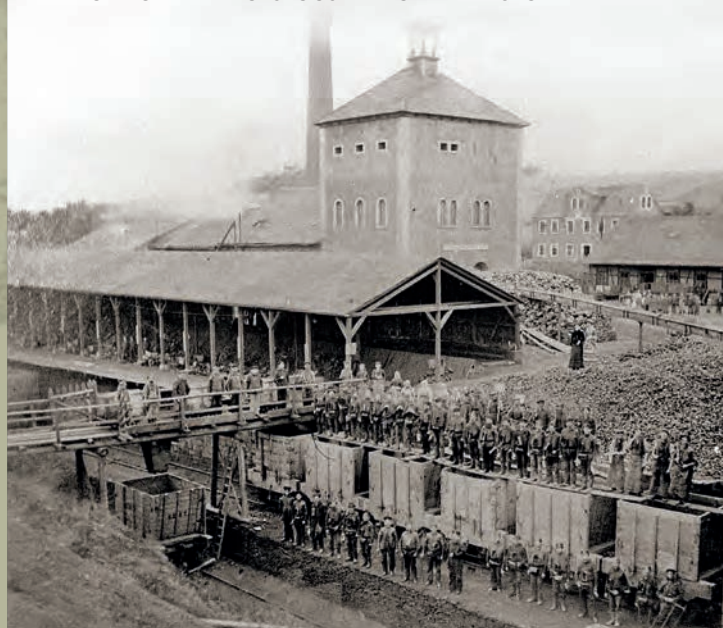
1856



1906

DIE HÄNICHENER KOHLENBAHN

DAS MEISTERWERK SÄCHSISCHER EISENBAHNKUNST



VGB
VERLAGSGRUPPE BAHN

KLARTEXT

DIE HÄNICHENER KOHLENBAHN Was den meisten Eisenbahnfreunden als Windbergbahn oder Sächsische Semmeringbahn bekannt ist, wurde Mitte des 19. Jahrhunderts als Hänichener Kohlezweigbahn gebaut. Unmittelbar vor den Toren Dresdens erschloss diese erste deutsche Gebirgsbahn das Steinkohlerevier am Windberg. Anspruchsvolle topografische Verhältnisse erforderten eine kurvenreiche Streckenführung mit bemerkenswerten Steigungen und kleinen Radien. Der Bau dieser Kohlenbahn war seinerzeit eine Meisterleistung der Ingenieure. Die ersten fünf Jahrzehnte des Sächsischen Semmerings, dessen Reste heute denkmalgeschützt sind, standen ausschließlich im Zeichen der Kohleabfuhr. Dieses grundlegende Werk vermittelt anhand zahlreicher historischer Dokumente einen tiefen Einblick in die Frühzeit des Eisenbahnbaus und zeigt die großen Herausforderungen, vor denen die Pioniere des Schienenverkehrs standen.

304 Seiten, Format ist 22,3 x 29,8 cm, mit über 500 historischen Fotos sowie zahlreichen Faksimile-Abbildungen, Skizzen und technischen Zeichnungen.

Best. Nr.: 581635 | € 59,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im direkt beim:

VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

VORSCHAU OKTOBER



VORBILD
Lokporträt
 V 60 – 942 kleine Malocher
Dampf in den 70ern
 Die letzten Grenzgänger
Galerie
 Steile Zeitreise Suhl–Schleusingen

MODELL
Anlagenporträt „Dampfloklad“
 Anlage nach bayerisch-schwäbischen Motiven um 1930
Basteln mit Brandl
 Sägewerk
Landschaftsbau mit Langmesser
 Teich

EJ 10/19 erscheint am 18. September 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, Axel Johansen, Jürgen Mehnert, Didier Mozer, Gerard Tombroek, Thomas Freese, Maik Möritz, Arnold Humer, Karl Gebele
Redaktionssekretariat
 Claudia Klausnitzer (Tel. 0 81 41/5 34 81-227), Tanja Baranowski (-202)



Verlagsgruppe Bahn GmbH
 Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck
 Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung
 Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner
Verlagsleitung
 Thomas Hilge
Anzeigenleitung
 Bettina Wilgermeier (-153)
Anzeigensatz und Anzeigenlayout
 Astrid Englbrecht
Vertrieb und Auftragsannahme
 Petra Schwarzenborfer, Angelika Höfer, 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

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

ISSN 0720-051X 45. Jahrgang

EISENBAHN-JOURNAL-SONDERAUSGABEN

Neu!



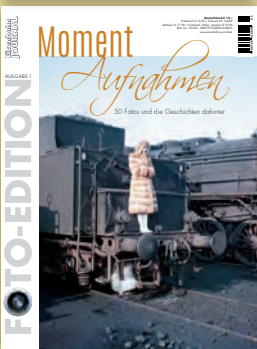
(größeres Heftformat!)



Neu!



(größeres Heftformat!)



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

Das Mega-Familienevent in Göppingen

13.-15. September 2019

36. Internationale Modellbahn- Ausstellung & 12. Märklin Tage

Alles rund um die große und kleine Eisenbahn auf
49.000qm, Spiel und Spaß – 3 Tage lang!

- Werksbesichtigung (Einlass Fr. & Sa. von 09:00 - 15:00 Uhr)
- Lokmontage für Besucher
- Lokparade am Göppinger Bahnhof
- Führerstandsmittfahrten
- Mitfahrten in historischen Zügen
- Blick auf die Anlagen im Märklineum
- Über 140 Aussteller an 5 Veranstaltungsorten
- Große LGB-Ausstellung in der EWS Arena
- Vielseitiges Kinderprogramm für Groß und Klein
- Buspendelverkehr und viele Parkmöglichkeiten

JAHRE | YEARS
120 märklin



13.-15. September 2019 in Göppingen



Fr. & Sa. 09:00-18:00 Uhr, So. 09:00-17:00 Uhr

Weitere Informationen unter www.maerklin.de