

Eisenbahn
JOURNAL

März
2020

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



La Roche en Ardenne
Anlagenporträt

Bahnhof ohne Lok
Bahngeschichte(n)

Kraftprotz DR-131
Die Ludmilla-Güterzugvariante



Heimat allerorten

Die Bahnbetriebswerke der Ruhr-Sieg-Strecke

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
- ▶ Gleise in den Spurgrößen Z bis H0
- ▶ Großer Fundus an gebrauchten Ersatzteilen
- ▶ Regelmäßige Ankäufe von Modellbahn-Sammlungen
- ▶ 5 Parkplätze in der Vogteistraße 18

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 ◀◀◀

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

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



/donnerbuechse.koeln



/donnerbuechsekoeln

VORBILD



12 Der Marshall-Plan-Zug
Bahn & Zeitgeschichte



16 Heimat allerorten
Die Bws der Ruhr-Sieg-Strecke



30 Bahnhof ohne Lok?
Bahngeschichte(n)



40 Kraftprotz
DR-131, Güterzuglok der 232-Familie



58 Lokalbahn auf belgisch
Anlagenporträt



70 Die Dorfstraße entlang
Dioramenkönig II, Folge 15



86 Oldtimer gedruckt
Vorkriegs-Lkws dank 3D-Druck



90 Fels – Alm – Wald
Teil 4 der neuen Gebele-Serie

12 Der Marshall-Plan-Zug

Bahn & Zeitgeschichte

16 Heimat allerorten

Die Bws der Ruhr-Sieg-Strecke

28 Der Zug war pünktlich

Momente

30 Bahnhof ohne Lok?

Bahngeschichte(n)

40 Kraftprotz

DR-131, Güterzuglok der 232-Familie

47 Gunther Hecks Nebenbahn-Faible

Galerie

MODELL

58 Lokalbahn auf belgisch

Anlagenporträt

70 Die Dorfstraße entlang

Dioramenkönig II, Folge 15

74 Schöner unten durch

Anlagengestaltung Unterführungen

82 Preußin fürs Pickelgleis

Wechselstrom und Sound für T 7 von pmt

86 Oldtimer gedruckt

Vorkriegs-Lkw-Modelle dank 3D-Druck

90 Fels – Alm – Wald

Teil 4 der neuen Gebele-Serie

95 Lampen wie neu

Ersatz für abhanden gekommene Teile

RUBRIKEN

4 Bild des Monats

6 Kurz-Gekuppelt

54 Modell-Neuheiten

97 Messe-Vorschau

98 Fachhändler

101 Mini-Markt & Börse

106 Vorschau und Impressum

TITEL:

An der Ruhr-Siegstrecke gibt es Bws allerorten – hier ein Blick ins Bw Siegen (Beitrag ab Seite 16).

FOTO: REIMELT/ARCHIV EISENBAHNSTIFTUNG

Ein Teil der Auflage dieser Eisenbahn-Journal-Ausgabe hat ein anderes Titelbild, das auf den Beitrag über die Baureihe 131 hinweist:

131 014 mit Güterzug in Gräfenroda, fotografiert 1974 (Beitrag ab Seite 40).

FOTO: UDO KANDLER



218-Revival vor EC/IC auf der klassischen Allgäubahn

Aufgrund verzögerter Bauarbeiten im Rahmen der Elektrifizierung der Allgäustrecke via Memmingen wurde in den Tagen um den Jahreswechsel 2019/20 neben den üblichen EC-Zügen München – Lindau auch das IC-Zugpaar 118/119, das normalerweise von Ulm via Memmingen nach Lindau verkehrt, über die klassische Allgäubahn via Kempten/Immenstadt umgeleitet. Somit kam es hier zu einem regelrechten 218-Revival, wofür wegen Lokmangel auch private 218er kurzfristig angemietet werden mussten. Infolge des Lokmangels kam es auch zu Einzelbe-
spannungen vor den EC-Zügen, die normalerweise mit Doppeltraktion verkehren, wie hier am 29. Dezember 2019 mit 218 424 vor dem EC 191 nach München (bei Knechtshofen).

FOTO: AXEL WITZKE



Rückkehr der Silberlinge

„Go Ahead Baden-Württemberg“ übernahm mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 den Betrieb der RE-Linie 90 (Stuttgart – Nürnberg). Für die neue Strecke bestellte das Unternehmen Elektro-Triebzüge des Typs Flirt 3 und Flirt 3 XL von Stadler. Weil die Züge jedoch erst kurz vor Betriebsbeginn geliefert wurden, konnte die Erprobung der neuen Fahrzeuge nicht rechtzeitig vor der Betriebsübernahme abgeschlossen werden. Mindestens bis März 2020 kehren daher vorübergehend n-Wagen auf die Strecke zurück. Dazu mietete Go Ahead neben 111 056 und 200 der Gesellschaft für Fahrzeugtechnik mbH Wagen bei der WFL, zusätzlich kommt auch die Railpool-Lok 185 691 mit dem betagten Wagenmaterial zwischen Stuttgart und Nürnberg zum Einsatz.



FOTOS: ANDREAS DOLLINGER (2)

OBEN

Die DB AG-Loks 111 043 und 212 bespannten am Eröffnungstag den RE 88789 von Stuttgart nach Nürnberg.

LINKS

Ebenfalls bei Alberndorf schob Railpool-185 691 am Nachmittag des 15. Dezember 2019 den aus n-Wagen der WFL gebildeten RE 88668 in Richtung Stuttgart.



FOTO: JOHANNES CONRAD

EINEN GANZZUG, bestehend aus Kesselwagen, als DGS 95640 von Heilbronn Gbf nach Holthausen (Ems) zu befördern, war am 11. Januar 2020 die Aufgabe von 233 217 von TrainLog. An der Dillstrecke am Rudersdorfer Viadukt entstand dabei diese alles andere als winterliche Aufnahme.



NACH IHRER REVISION im DB Werk Bremen kehrte 218 105 der NeSA Ende November in den Betriebsdienst zurück. Am 14. Dezember 2019 war die frisch hauptuntersuchte Lok bei Kempen am Niederrhein unterwegs. Die Fahrt führte im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Westfalendampf von Goch nach Königswinter zum Weihnachtsmarkt auf der Drachenburg.

Abschied vom „Wedauer“

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 endete in NRW der Betrieb der als „Der Wedauer“ oder „Entenfang-Express“ bekannten Linie RB 37 – mit ihrem Verlauf von Duisburg Hbf über Duisburg-Wedau, Duisburg-Bissingheim nach Duisburg-Entenfang eine der wohl kürzesten RE-Linien der DB AG. Die Strecke wird schon seit Monaten im Schienenersatzverkehr betrieben, da sie als unrentabel gilt. Die Abschiedsfahrten am 30. November 2019 fanden jedoch standesgemäß auf der Schiene statt. Dabei kam mit einem Triebzug der Baureihe 425 ein Fahrzeug zum Einsatz, das nie planmäßig auf der Strecke verkehrte, stattdessen fuhren dort ETA176, ET 30, ETA 515, 141 mit einem Steuerwagen sowie 426 und 628. Ganz endgültig ist der Abschied von der Schiene indes nicht: Auf dem Gelände des ehemaligen AW Wedau soll in den nächsten Jahren ein neuer Stadtteil entstehen, der wieder einen Eisenbahnanschluss an die Strecke von Duisburg Hbf über Wedau nach Düsseldorf erhalten soll.



425 059 am 30. November 2019 auf der Fahrt nach Duisburg-Entenfang.

–Anzeige –





Starte mit uns in eine neue Zukunft!

Wir suchen DICH...
(zum nächstmöglichen Zeitpunkt)

Lokführer für den Aufbau von **Fernverkehrslinien** in Süddeutschland (Personenverkehr)

Zugführer und Zugbegleitpersonal

Lokführer (V-Traktion) für unseren **Güterfernverkehr** und unser Rangiergeschäft in Bayern

Disponenten für den Güter- und Personenfernverkehr

Wir bieten Dir:

- Ein attraktives Arbeitsumfeld mit einem jungen dynamischen Team
- Eine übertarifliche Vergütung mit attraktiven Sozialleistungen
- Flache Hierarchien und kompetente Ansprechpartner
- Planbare Freizeitgestaltung durch festen Schichtplan
- Sehr gute Perspektiven zur gezielten Weiterbildung

Das überzeugt Dich?

Dann werde Teil eines Teams, das Spaß und Leidenschaft am Thema Bahnlogistik hat. Sende Deine aussagekräftige Bewerbung an:

IGE GmbH & Co. KG
Bahngelände 2
91217 Hersbruck

Oder einfach per E-Mail an:
bewerbung@ige-bahn.de

Gleise in die weite Welt

Zum 150-jährigen Jubiläum der Eisenbahnstrecke zwischen Bad Friedrichshall-Jagstfeld und Osterburken hat der Journalist Markus Wetterauer, u. a. auch Produzent der hörenswerten CD- bzw.

Hörbuch-Reihe „ZUGhören“, ein kleines und feines Büchlein verfasst und herausgegeben. Unter dem Sammelbegriff „Gleise in die weite Welt“ könnte es auch der Auftakt zu einer neuen Buchreihe sein, die sich nicht nur an eingefleischte Eisenbahnfreunde, sondern auch an die jeweils örtliche und interessierte Bevölkerung richtet. Inhalt, Gliederung und zahlreiche Quellenhinweise zeigen schon, dass der Autor einerseits pro-

fessionell-journalistisch und andererseits „populär“ an die Sache herangegangen ist – die Beschreibungen und Erzählungen sind fundiert und interessant, ohne sich in Nietenzählerei oder gar Banalitäten zu verlieren.

Eigentlich hatte ursprünglich niemand die Absicht, eine Bahnstrecke in diesem damaligen „Grenzgebiet“ zwischen dem Königreich Württemberg und dem Großherzogtum Baden zu bauen. Warum die Linie dann dennoch 1869 eröffnet wurde und zu einem Erfolg wurde, welcher Schweiß bei ihrer Errichtung floss und wie viele Bauwerke für ihren Betrieb erforderlich waren, wird ebenso anschau-

lich beschrieben wie die Entwicklung der Fahrpläne und der Wandel beim eingesetzten Zugmaterial. Auch Zwischenfälle und Unfälle, darunter sogar eine Auflistung der Hilfszug-Einsätze zwischen 1950 und 1972, sind dokumentiert. Beim Kapitel „Bauern, Bürger, gekrönte Häupter“ geht es um die mannigfaltigen Fahrgäste während der Zeitläufte und „Autos, Atommüll und Zuckerrüben“ beschreibt Entwicklung und Art des Güterverkehrs auf der heute „Frankenbahn“ genannten Gesamtverbindung zwischen Stuttgart und Würzburg, bei der der hier behandelte Abschnitt Bad Friedrichshall-Jagstfeld (bis 1935 nur Jagstfeld) – Osterburken in der Historie allerdings die Eigenbezeichnungen „Untere Jagstbahn“ oder „Östliche Gabelbahn“ trug. Die abwechslungsreiche und den jeweiligen Kapiteln angepasste Illustration zeigt sowohl historische Faksimiles von Fahrplänen, Urkunden etc. als auch Aufnahmen aus Privat-

beständen, aus dem Bildarchiv der Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt oder aus der Sammlung des Verfassers selbst. Thema und Inhalt sprechen mehrere Zielgruppen wie Ortsansässige, Heimatkundler, Verkehrspolitiker und natürlich Eisenbahnfreunde an, insgesamt eine informative, profunde und sogar unterhaltsame Sache. Und wer dazu auch noch Akustik haben möchte, kann beim Herausgeber das „Spar-Angebot“ mit diesem Buch sowie dem passenden CD-Hörbuch „Geschichten von Menschen und Zügen aus Baden und Württemberg“ aus der Reihe „ZUGhören“ erwerben (zusammen € 24,80). Weitere Informationen im Internet unter www.ZUGhören.de. Idee und Konzept dürfen ruhig fortgesetzt werden! JS



Markus Wetterauer: Gleise in die weite Welt – 150 Jahre Eisenbahn Jagstfeld – Osterburken. 100 Seiten, 98 Fotos und Abbildungen, Paperback, Format 15,5 x 22 cm, ISBN 978-3-7494-8033-3, € 14,99. Erschienen im Verlag BoD – Books on Demand, Norderstedt.

HISTORISCHE »WERBEPAUSE«

IM SCHIENEN- UND STRASSENVERKEHR FÜHRT

Rothe Erde

für den Straßenverkehr mit:
KUGEL-LENKCRANZEN
ROLLENLAGERACHSEN
aus hochwertigem Walz- oder Schmiedestahl, einbaufertig für
LASTWAGENHÄNGER
OMNIBUSANHÄNGER
BEHALTERFAHRZEUGE
BAHNSTEGWAGEN u.a.m.

für den Schienenverkehr mit:
GESEKSMIEDESTÜCKEN
von 1 – 100 kg Stückgewicht, aus
allen Stahlsorten, vom einfachen
Kohlenstoffstahl bis zum hoch-
wertigen Legierungsstahl, roh oder
einbaufertig bearbeitet für den
WAGGONBAU
LOKOMOTIVBAU
WEICHENBAU u.a.m.

EISENWERK Rothe Erde GMBH
DORTMUND · Tremontstraße 9 · Postfach 311

Werbung aus der Eisenbahn-Zulieferindustrie
dern 50er und 60er Jahre. ABB.: SLG. SEYFERTH (3)

AFA-VARTA-DEAC

Batterien aus den ältesten
und größten Unternehmen
des europäischen Kontinents

Jahrzehnte Erfahrungen zu Ihrem Nutzen

BLEI- und STAHLAKKUMULATOREN
die zuverlässigen Stromquellen
für Dieselfahrzeuge

ACCUMULATOREN-FABRIK AKTIENGESellschaft
HAGEN/WESTF. · FRANKFURT/MAIN · HANNOVER

Spies-Hecker-Lack

Auch bei stärksten
klimatischen Einflüssen

Dieseldieselmotoren 2000 PS für die Norwegische Staatsbahn

SPIES, HECKER & CO., LACKFABRIK SEIT 1882 KÖLN-RADERTHAL

Wie die Bahn uns alle irremacht

Unsere Eisenbahn ist wieder im Gespräch! Fast egal, ob positiv oder negativ, sie ist im Munde aller Kreise der Gesellschaft und in der Politik sowieso. Die hoffentlich nicht nur jugendliche Protestbewegung „Fridays for Future“ will die Eisenbahn zum Rückgrat einer Verkehrswende machen und die Deutsche Bahn bemüht sich, alte Fehler zu korrigieren bzw. die Erfolge unserer Nachbarbahnen nachzuahmen. „Bemühen“ ist dabei wohl der richtige Ausdruck, denn mit dem schon jetzt stattfindenden Mehrverkehr auf der Schiene ist sie wohl auch aufgrund einer schlecht konzipierten „Bahnreform“ und seit jeher unsolidarischen Verkehrsministern ziemlich überfordert. Zweifellos ist die Bahn eigentlich besser als ihr

derzeitiger Ruf, doch Negativerlebnisse wie Verspätungen, Überlastungen, Ausfälle, unzureichende Kommunikation und ständige Preiserhöhungen oder ewige Baustellen haben sie in den letzten Jahren

zum „Buhmann der Nation“ aufschaukeln lassen. So sehr, dass zu dieser Misere in jüngster Zeit mehrere publikumswirksame Bücher erschienen sind, deren Titel sich gar nicht

die jeweiligen Autoren oder Verlage ausdenken mussten, sondern die die Bahn über ihre Bordlautsprecher sozusagen „frei Haus“ geliefert hat: „Schaden in der Oberleitung“ heißt so ein hinter sinniger Titel eines anderen aktuellen Buches und auch beim hier vorliegenden Taschenbuch war die Titelsuche einfach:



„Grund dafür sind Verzögerungen im Betriebsablauf“ ist auf Bahnsteigen und in Zügen schon fast zum geflügelten Wort geworden und trotzdem versteht jeder nur Bahnhof. Die Bahnfahrerin und FAZ-Redakteurin Maria Wiesner lässt in diesem Buch mit dem Untertitel „Wie die Bahn uns alle irremacht“ neben eigenen Erlebnissen überwiegend genervte und frustrierte (Fern-) Zugreisende zu Wort kommen, die den strapaziösen Ablauf ihrer Reise mehr oder weniger elegant beschreiben: mehrstündige Verspätungen, verrückt spielende Technik, rücksichtslose Mitreisende, verpasste Anschlüsse und überforderte Eisenbahner. Gegen all dies ist die beliebte „geänderte Wagenreihung“ nur noch ein Klacks. Die zahlreichen und individuellen Erzählungen von Pleiten, Pech und Pannen beim Bahnfahren sind anfänglich teils amüsant, teils lehrreich zu lesen, werden aber mit zunehmenden Wiederholungen und Ähnlichkeiten teils ermüdend und verlocken zum Weiterblättern. Ist Zugfahren denn wirklich so katastrophal und desillusionierend? Ja, der eigenfinanzierte Fernverkehr

ist das eigentliche Sorgenkind, während der überwiegend länderfinanzierte Nahverkehr deutlich besser fährt. Und so sucht mancher Leser zwischen den Zeilen zunehmend nach Auswegen und Alternativen für gebeutelte Fernreisende, was am Schluss des Buches durch zumindest ein paar Positiv-Erlebnisse aufgeheitelt wird. Eine interessante Lektüre möglichst und ausgerechnet bei einer „spannenden“ Eisenbahnreise sind diese gesammelten Leidensgeschichten allemal, für die verkehrspolitischen Ursachen und alternativen Weichenstellungen sind freilich andere und ebenso aktuelle Bücher zuständig. Hier kommt jedenfalls der Souverän des schienengebundenen Personentransports, nämlich der Fahrgast und Kunde, auf ganzen 200 Seiten zu Wort. Möge es solch ausführliche „Leserbriefe“ auch für alle anderen defizitären Bereiche des gesellschaftlichen Lebens geben! JS

Maria Wiesner (Hrsg.): „Grund dafür sind Verzögerungen im Betriebsablauf“ – Wie die Bahn uns alle irremacht. 206 Seiten, Paperback, Format 12,5 x 18,5 cm, ISBN 978-3-95967-346-4, € 10,00. Erschienen bei HarperCollins Germany, Hamburg.

– Anzeige –

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

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

ets@modelleisenbahn.com
www.modelleisenbahn.com
Öffnungszeiten: Mo - Sa von 09:30 - 18:30 Uhr

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



Wir sind für Sie:

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

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



März 1970: Sonderzug mit zwei Darmstädter 065ern von Frankfurt nach Zollhaus (Aartalbahn).

März 1960: Zwischen Saarbrücken Hbf und Homburg (Saar) wird der elektrische Betrieb aufgenommen + + + Nach acht-jähriger Unterbrechung wird beim Interzonenverkehr mit D 261/262 wieder die Verbindung Hamburg-Altona – Saßnitz Hafen aufgenommen, weiterhin verkehren wieder zwei Güterzugpaare zwischen Lübeck und Rostock bzw. Bad Kleinen + + + Das Bahnbetriebswerk Lüneburg gibt alle seine Dampfloks an andere Bw ab + + + In Herdecke ersetzt ein (inzwischen wieder abgerissener) Neubau das kriegszerstörte alte Empfangsgebäude + + + Der noch bei Tettmang eingesetzte elektrische (Schlepp-)Triebwagen ET 185 01 (Bw Friedrichshafen) wird letztmalig eingesetzt und z-gestellt

März 1970: Bundeskanzler Willy Brandt fährt mit einem Sonderzug zu seinem ersten Treffen mit dem Vorsitzenden des Ministerrates der DDR, Willi Stoph, nach Erfurt + + + DB und Bund treffen eine Vereinbarung über die Bildung einer Omnibusverkehrsgemeinschaft Bahn/Post ab 1. Januar 1971 + + + Am 1. des Monats verkehrt ein Sonderzug mit den Lokomotiven 065 001 und 065 018 (beide Bw Darmstadt) von Frankfurt (M) über Niedernhausen und Wiesbaden nach Zollhaus (Aartalbahn) und zurück + + + In den Bahnbetriebswerken der Deutschen Reichsbahn beginnt im Zuge der neuen EDV-Umzeichnung die Anbringung der in Berlin Mitte und Pockau-Lengefeld gefertigten neuen Lokschilder

März 1980: Nordrhein-Westfalen beschließt in einem Vertrag den Bau eines S-Bahn-Systems für den Ballungsraum Köln + + + Die als Werkslok im AW Paderborn eingesetzte Diesellokomotive 245 010 wird ausgemustert, letzte verbleibende Lok dieser Baureihe ist nunmehr 245 004 (ebenfalls AW Paderborn) + + + Die DB stellt den Personenverkehr auf der 1905 eröffneten Strecke Nordham – Blexen ein + + + Im verbliebenen Remagener Brückenturm wird eine Gedenkstätte an die im Ersten Weltkrieg erbaute und im Zweiten Weltkrieg zerstörte Ludendorff-Brücke eröffnet, die als „Die Brücke von Remagen“ auch Gegenstand von Filmen, Romanen und anderen Veröffentlichungen ist

März 1990: Im Zuge der deutschen Wiedervereinigung präsentieren die Führungsspitzen von DR und DB ein dreistufiges Konzept zur Zusammenführung beider Bahnen + + + Mit 115 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit ist der zwi-

schen Hamburg und Köln verkehrende IC „Hamburger Clipper“ der schnellste Zug der DB und bietet neben neuestem Wagenmaterial in der 1. Klasse einen Willkommenstrunk und druckfrische Zeitungen + + + Ein Dammrutsch zwischen Münster (Westf) und Lünen verursacht eine 14-wöchige Sperrung der zumeist eingleisigen Strecke + + + Mit Gründung der „Interessengemeinschaft Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e.V.“ schließen sich Eisenbahner, Eisenbahnfreunde und Heimatfreunde zusammen, um sich für den Erhalt des Dampfbetriebs und des gesamten Schmalspurnetzes im Harz einzusetzen

März 2000: Die DB AG plant laut ihrem Projekt „Regionale Netzentwicklung“ Zweigstrecken bzw. Nebenbahnen aus dem Konzern auszugliedern und von bahneigenen mittelständischen Unternehmen betreiben zu lassen + + + In Ilmenau Bad stößt 219 040 (ex DR 119 040) auf einem Bahnübergang mit einem Bagger zusammen, Lokführer und Baggerfahrer werden schwer verletzt + + + Bei der DB AG beginnt die Ausbildung von Triebfahrzeugführern für den ICE 3 + + + Die 1962 als größte und stärkste Diesellokomotive der DB ausgelieferte V 320 001 wird nach Einsätzen bei Privatbahnen und in Italien von der Gleisbaufirma Wiebe nach aufwändiger Aufarbeitung und dem Einbau neuer Motoren als „320 001-1 Wiebe 7“ wieder in Deutschland eingesetzt

März 2010: Mit einem Festakt im historischen Kaiserbahnhof von Potsdam startet die DB AG ihr Programm für das Jubiläumsjahr „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“ + + + Die Union aus CDU/CSU lehnt die Forderung von DB-Chef Rüdiger Grube ab, der Bahn in den kommenden Jahren mehr Geld für den Ausbau der Schiene zur Verfügung zu stellen + + + In Cochem wird ein Info-Center zum Bau der zweiten Röhre des Kaiser-Wilhelm-Tunnels eröffnet



März 2000: Die V 320 001, die 1962 als größte und stärkste Diesellok an die DB geliefert worden war, ist nach dem Verkauf nach Italien wieder zurück.

Exklusive
Weltpremiere

Der Schaffner
kündigt das Eintreffen
des Zuges zu jeder
vollen Stunde an

Erleben Sie echte Brockenbahn-Romantik!

DIE BROCKENBAHN FÄHRT



ZU JEDER
VOLLEN STUNDE

Jahr für Jahr lockt die Brockenbahn Hunderttausende von Fahrgästen an. Gelegen in dem romantischen Harz ist die Brockenbahn ein Traum für alle Eisenbahn- und Naturfreunde. Wenn die historischen Loks mit Volldampf den Brocken erklimmen, genießt man Natur und Eisenbahn in schönster Eintracht.

Zum 60. Jahrestag der Brockenloks!

Feiern Sie das 60-jährige Jubiläum der „Brockenloks“. Genießen Sie jetzt zu jeder Zeit echte „Brockenbahn-Romantik“: mit dieser einzigartigen, Kuckucksuhr aus Sammler-Skulpturenguss, handkoloriert und gefertigt mit detailreichen Figuren. Sie ist der Atmosphäre einer historischen Bahnstation nachempfunden, komplett mit Schaffner, gemütlichem Vordach, nostalgischen Laternen und authentischen Szenen. Das Zifferblatt ist von der Rauchkammertür einer Dampflokomotive inspiriert. Im Zentrum erblickt man die detaillierte Skulptur des „Harzbulles“, eingebettet in die grünen Wälder des Harz. **Reservieren Sie diese einzigartige Wanduhr am besten gleich heute!**

„Brockenbahn-Romantik“

Produkt-Nr.: 422-FAM03.01

Produktpreis: € 199,80

(auch bezahlbar in
4 Monatsraten
zu je € 49,95)
zzgl. € 9,95 Versand

Größe inkl. Gewichte:

26,7 x 57,5 x 22,2 cm
(B x H x T)

Die Ton- und Bewegungseffekte sind abschaltbar

Betrieb der Uhr mit einer „AA“-Batterie

Betrieb der Ton- und Bewegungseffekte mit zwei „D“-Batterien

(Batterien nicht im Lieferumfang enthalten)

Mit Pfiff und
Fahrgeräuschen



Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 89822

Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **6. April 2020**

☐ **Ja**, ich reserviere die Wanduhr „Brockenbahn-Romantik“

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):

- ☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

X
Unterschrift

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.bradford.de/datenschutz. Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpreferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **89822**

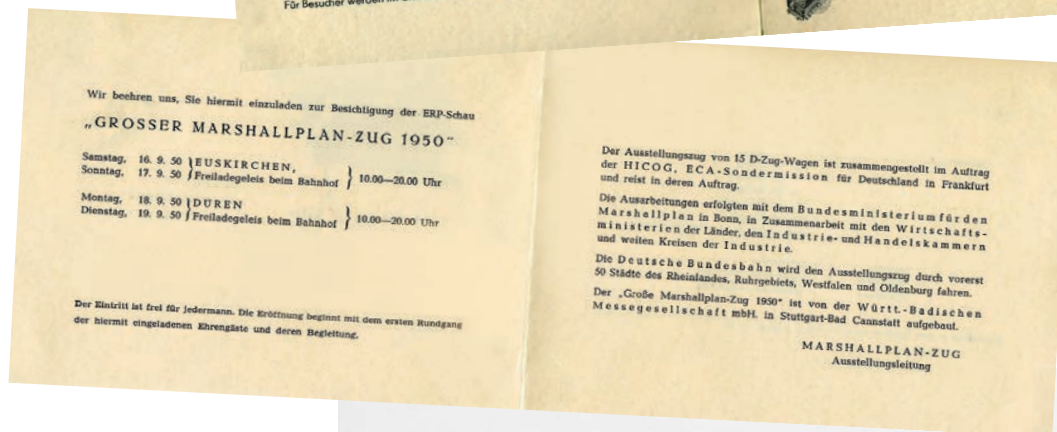
Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.

Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1-3 • 63317 Rödermark • kundenbetreuung@bradford.de

Telefon: **0 60 74 / 916 916**

Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt/V • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

WEEE: 97075536



Eintritt frei hieß es für die im Marshall-Plan-Zug abgehaltene ERP-Schau, dennoch wurden auch offizielle Einladungen verschickt. Der „Große Marshall-Plan-Zug 1950“ tourte vom 11. September bis 21. Dezember 1950 durch 50 Städte. ABB.: SLG. SCHWARZ (2)

Einen großen Bahnhof bereitete man dem Marshall-Plan-Zug in Bonn am Regierungssitz der noch jungen Bundesrepublik Deutschland, wo die offizielle Eröffnungsfeier stattfand. Dicht gedrängt warten am 15. September 1950 die Schaulustigen auf Einlass in die bereitgestellten Wagen.

FOTO: FISCHER/BDE



DER MARSHALL-PLAN-ZUG

In den Jahren 1950/51 tourte ein bemerkenswerter Zug durch weite Teile Westdeutschlands: eine rollende Ausstellung im Rahmen der Wirtschaftshilfe für die junge Bundesrepublik

TEXT: UDO KANDLER



Der aus 15 D-Zug-Wagen gebildete Ausstellungszug stach aus dem grauen Alltagsbild im frühen Nachkriegsdeutschland alleine durch seine goldgelbe Lackierung hervor und lockte bei seinen Aufenthalten in den Städten die Besucher in Scharen an. An Spitzentagen zwängten sich mehr als 12 000 Besucher durch die Wagen jenes Marshall-Plan-Zugs – insgesamt waren es mehr als zwei Millionen Menschen.

Ins Leben gerufen wurde der Ausstellungszug vor dem Hintergrund des durch die US-Regierung initiierten Hilfsprogramms, des „European Recovery Program“ (ERP). Populär wurde das Wiederaufbauprogramm jedoch unter dem Namen „Marshallplan“, der den notleidenden westeuropäischen Staaten (unter anderen Westdeutschland, Österreich, Frankreich, Großbritannien, Dänemark, Belgien und den Niederlanden) sowohl gesellschaftlich als auch wirtschaftlich unter die Arme greifen sollte. Der Marshallplan war nach dem amerikanischen Außenminister George C. Marshall (1880–1959) benannt, der die Notwendigkeit einer gezielten Förderung zum Aufbau einer demokratischen Nachkriegsordnung in Westeuropa angeregt hatte. Auf einen Zeitraum von vier Jahren ausgelegt und mit 12,4 Milliarden Dollar ausgestattet, wurde das ERP am 3. April 1948 vom amerikanischen Kongress bewilligt.

Um den Menschen die Bedeutung des Marshallplans anschaulich näher zu bringen, wurde nach dem Kongressbeschluss im Auftrag des Alliierten Hohen Kommissars, des High Commissioner of Germany (HICOG), eine rollende ERP-Schau befürwortet. Die Ausarbeitung erfolgte mit dem Bundesministerium für den Marshallplan in Bonn, in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsministerien der Länder, der Industrie- und Handelskammer und weiten Kreisen der Industrie. Die Deutsche Bundesbahn wird den Ausstellungszug vorerst durch 50 Städte des Rheinlands, Ruhrgebiets, Westfalens und Oldenburgs fahren, so die offizielle Verlautbarung. Realisiert wurde der „Große Marshall-Plan-Zug 1950“ von der in Stuttgart-Bad Cannstatt ansässigen Würt-

Der Zug stach im grauen Alltagsbild Anfang der 1950er Jahre alleine schon durch seine goldgelbe Lackierung hervor

temberg-Badischen Messegesellschaft mbH. Für die Zusammenstellung des Ausstellungsuges stellte die Bundesbahn 14 Schadwagen bereit, die auf Kosten der Messegesellschaft aufgearbeitet wurden. In den Wagen stellten sich bedeutende deutsche Firmen wie etwa Bosch vor. Zudem wurden detailliert die Zusammenhänge und positiven Auswirkungen des Marshallplans auf die deutsche Wirtschaft erläutert. Die Bundesbahn war mit einem eigenen Wagen vertreten, in dem sie allerlei Lokmodelle, Schautafeln und Bahnfotos präsentierte.

Erstmals ging der „Große Marshall-Plan-Zug“ vom 26. Mai bis 16. Juli 1950 durch Baden und Württemberg (das gleichlautende Bundesland wurde erst 1952 gegründet) auf Fahrt. Insgesamt wurden 30 Städte angefahren, angefangen mit Stuttgart, dem Heimatstandort des Ausstellungsuges. Eine zweite Fahrt umfasste die bereits oben erwähnten Regionen, die in der Zeit vom 11. September bis 21. Dezember 1950 aufgesucht wurden. Ausgangspunkt war wiederum Stutt-

gart, von wo es über Frankfurt am Main nach Bonn ging. In der vorläufigen Hauptstadt Bonn wurde am dortigen Personenbahnhof (der erst 1971 zum Hauptbahnhof erhoben wurde) eine offizielle Feierstunde abgehalten, aus deren Anlass der Bonner Oberbürgermeister in seiner Ansprache die Bedeutung des Marshallplans erörterte und explizit darauf verwies, dass es sich bei dem Zug um eine Leistungsschau unter Beteiligung deutscher Unternehmen handelte.

Im darauf folgenden Jahr kam es schließlich zur Grenzlandfahrt, bei der vom 21. Februar bis 18. April 1951 noch einmal insgesamt 20 Städte angefahren wurden. Auftakt der Fahrt war diesmal in Baden-Baden, von wo aus es entlang der französisch-schweizerischen Grenze nach Lindau im Bodensee ging, bevor die letzte Fahrt des Marshall-Plan-Zuges nach Verlängerung in Stuttgart zu Ende ging. Zu den ursprünglich verfolgten Absichten, den Zug auch durch Niedersachsen und Schleswig-Holstein touren zu lassen, kam es jedoch nicht. □



Vermutlich anlässlich der Lieferung der letzten in der Tschechoslowakei gefertigten und mit Mitteln des Marshallplans finanzierten Güterwagen gab es im Grenzbahnhof Furth im Wald eine kleine Feierstunde (1950). Der Auftrag zum Bau der Güterwagen erging durch die Deutsche Reichsbahn der Bizone, demgemäß gelangten die Wagen noch mit der Eigentumskenntung DR Brit.-US-Zone zur Auslieferung, die aber wohl beizeiten durch das Bundesbahn-Logo ersetzt wurde. Gefertigt wurden von den zweiachsigen gedeckten Güterwagen tschechischer Bauart insgesamt 1250 Stück. Bei der DB erhielten sie die Gattungsbezeichnung Gms 39. FOTO: CHARLES HAAKER/BDE



Die Deutsche Bundesbahn präsentierte sich im Verband des Marshall-Plan-Zugs mit einem eigenen Ausstellungswagen, was sich an dem in großen Lettern angebrachten Schriftzug unschwer erkennen lässt. Ausgestellt wurden in ihm allerlei Lokmodelle, Schautafeln und Bahnfotos.
FOTO: FISCHER/BDE



Das grenzüberschreitende Pendant zum Marshall-Plan-Zug war der aus sieben Wagen gebildete Europazug, der in den Jahren 1951 bis 1953 in 18 europäischen Ländern Station machte. Das Motto lautete: „Der Europazug ist der Zusammenarbeit der Völker Europas für Frieden und Freiheit und wirtschaftlichen Wiederaufbau gewidmet.“ Seinen Auftakt hatte der Ausstellungszug am 21. April 1951 im Hauptbahnhof München, von wo aus er seine Reise durch Westdeutschland nach West-Berlin antrat. Vom 25. Juli bis 10. August 1951 gastierte er beim Messedamm am Berliner Funkturm. FOTO: DR. GÜNTHER SCHEINGRABER/BDE



DIE BAHNBETRIEBSWERKE DER RUHR-SIEG-STRECKE

Heimat allerorten

Entlang der Ruhr-Sieg-Strecke und der Fortsetzung bis Gießen gab es einst zahlreiche Bahnbetriebswerke, wo die Dampfzüge geheizt und gepflegt wurden, aber auch den Kohlenvorrat ergänzen konnten. Mit der Umstellung auf die Diesel- und Elektrotraktion wurden sie weitgehend entbehrlich

TEXT: JOACHIM SEYFERTH



Blick über den Lokschuppen des Bw Dillenburg. Im Bahnhof hat 44 834 einen Kohle-Ganzzug am Haken (16. Juli 1964).

FOTO: ROLF HAHMANN

Wer kennt sie nicht, die legendären Bahnbetriebswerke zwischen Hagen und Gießen, die während der Dampfära für den Lokeinsatz auf der Hauptstrecke und den abzweigenden Bahnlinien unentbehrlich waren! Am Ausgangspunkt beispielsweise das Bw Hagen-Eckesey mit seinen 03.10 und P 10, mitten auf der Strecke das beeindruckende Bw Altenhundem am Fuß der Rampe nach Welschen Ennest, wo die fleißigen Schubloks vom Typ G 12 und später der Baureihe 44 beheimatet waren, und weiter südlich das Bw Dillenburg, das bis 1972 preußische T 16.1 im Teilstreckendienst nach Gönnersen einsetzte.

BW HAGEN-ECKESEY

Das Bahnbetriebswerk Hagen-Eckesey entstand aus der Fusion der Lokstation der Bergisch-Märkischen Eisenbahn im Bereich des heutigen Hager Hauptbahnhofs und der Rheinischen Eisenbahngesellschaft (REG) im Bezirk Eckesey. Das neue Werk, das überwiegend auf dem Gelände der REG in Eckesey westlich des Güterbahnhofs errichtet wurde, besaß anfangs zwei Ringlokschuppen einschließlich Drehscheiben. Im Rahmen umfangreicher Veränderungen der Hager Gleisanlagen wurde das Bw umgebaut: Das zentrale Gebäude des Bw Hagen-Eckesey war fortan ein großer Rechteckschuppen östlich der Eckeseyer Streckengleise, der 1924 in Betrieb ging und bis zur Schließung charakteristisch für dieses Werk war.

Im Gegensatz zu den beiden anderen Hager Bahnbetriebswerken Gbf und Vorhalle, die 1925 zusammen etwa 130 Rangier- und Güterzuglokomotiven beheimateten, besaß Eckesey auch Lokomotiven für den Reisezugdienst. Anfang der 1920er Jahre erhielt das Bw mit der Baureihe 39 (preußische P 10) die ersten Schnellzugloks, die ab 1922 überwiegend auf der Ruhr-Sieg-Strecke bis Siegen zum Einsatz kamen. Am 31. Oktober 1925 waren 107 Maschinen in Eckesey beheimatet: 43 Stück der Baureihe 38.10, 15 der Baureihe 39, 35 der Baureihe 55.25, zwei der Baureihe 57.10 und zwölf der Baureihe 91.3. Später wurden dem Bw auch Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01 zugeteilt, die oftmals in den 39er-Plänen mitliefen.

Ab 1935 erhielt Eckesey sechs fabrikneue Schnellzugloks der Baureihe 03, die ebenfalls in den 39er-Plänen zum Einsatz kamen. 1940 wurden diese Maschinen durch eine gleiche Anzahl der dreizylindrigen Variante 03.10 mit Stromlinienverkleidung ersetzt. Kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurden alle Maschinen der Baureihen 39 und 03.10 an andere Bw abgegeben, so dass dem Bw Hagen-Eckesey, das im Krieg stark beschädigt wurde, für hochwertige Schnellzugdienste bis 1948 nur noch rund zwölf Maschinen der Baureihe 01 zur Verfügung standen. Ab 1949 wurde die Baureihe 01 durch die Baureihe 01.10 mit Dreizylindertriebwerk ersetzt. Die bis zu zwanzig Loks konnten sich bis 1959

halten und wurden durch die zweizylindrigen 01 ersetzt. Ab den 1950er Jahren war Eckesey im Bereich der BD Wuppertal das einzige Bw mit Schnellzugloks. Von 1958 bis 1966 waren hier übrigens alle 26 Maschinen der Baureihe 03.10 der DB stationiert, dazu einige Neubau-Dampfloks der Baureihe 23. Beide Baureihen bestritten zahlreiche Leistungen auf der Ruhr-Sieg- und Dillstrecke.

Bevor Ende 1966 die Dampflokunterhaltung in Eckesey aufgegeben wurde, besaß das Bw bereits Dieselloks der Baureihen V 20, V 36, V 60 und V 100. Mit dem Abzug der letzten 03.10 erhielt das Werk 1966 die ersten Maschinen der V 160-Familie, später war Eckesey eine Hochburg der Baureihe 218. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung von Eisenbahnlinien wurde Hagen-Eckesey das Bw für Elloks in der BD Wuppertal. Hier waren die Baureihen E 40 und E 41 beheimatet, später auch E 50 (bzw. 150) und 151.

In den Jahren 1968 bis 1970 gab es mit den aus Nürnberg stammenden E 19 vier „Außenseiter“ in Eckesey, die sich hier aber nicht bewährten und wieder nach Nürnberg zurückgegeben wurden. Mit der Auflösung der BD Wuppertal kam das Bw Hagen-Eckesey am 1. Januar 1975 zur Direktion Essen. Das Werk war mit rund 300 Triebfahrzeugen mittlerweile ein Groß-Bw. Am 1. Januar 1988 umfasste der Lokbestand 64 Exemplare der Baureihe 141, 44 der Baureihe 150, 77 der Baureihe 151 sowie Diesellokomotiven der Baureihen 212 (35 Stück), 218 (27), 290 (11), 323 (5), 332/333 (9) und 360/361 (15).

Nach Gründung der DB AG wurde das einst legendäre Bw ab 1995 organisatorisch dem Werk in Dortmund zugewiesen, erledigte aber weiterhin Instandhaltungsarbeiten. 2004 wurde der Betriebshof Eckesey relativ unerwartet geschlossen und die Fahrzeugunterhaltung an die „Lok-Service-Stelle“ Hagen-Vorhalle abgegeben. Der große Rechteckschuppen in Eckesey wird heute von DB Cargo für die Instandsetzung von Güterwagen genutzt.

BW LETMATHE

Das Bahnbetriebswerk Letmathe entstand zeitgleich mit der Eröffnung des ersten Teilstücks der Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen bis Letmathe am 21. März 1859. Die kleine Anlage mit eingleisigem Lokschuppen für zwei oder drei Loks und Drehscheibe musste nach dem Bau der Zweigstrecke nach Iserlohn (eröffnet am 31. März 1864) erweitert werden und erhielt an der Rückseite des Lokschuppens einen neuen Wasserturm mit zwei Hochbehältern. Der wachsende Verkehr erforderte 1886/87 einen weitgehenden Neubau des Bahnbetriebswerks. Anstelle der alten Anlagen entstanden ein zwölfständiger Ringlokschuppen mit einer Drehscheibe (Durchmesser zunächst 12,6 m, ab 1911 verlängerte Bühne), eine neue Wasserstation mit Wasserturm sowie eine Lokwerkstatt. Die Wasserstation war jedoch noch immer zu klein dimensi-

RECHTE SEITE OBEN
Im Bw Hagen-Eckesey sind 1931 versammelt: 55 540 (Bw Hagen-Eck.), 38 2194 (Bw Siegen) und 39 141 (Bw Hagen-Eck.).
FOTO: C. BELLINGRODT/ARCHIV EJ

RECHT SEITE UNTEN
Das Bw Letmathe im Jahr 1931 mit der 55 209, einer pr. G 7.1, gebaut 1904.
FOTO: BELLINGRODT/EISENBAHNSTIFTUNG





oniert, daher wurde 1911 beim Bahnhofsgebäude ein Wasserturm errichtet; das Wasser entnahm man mit Hilfe einer Pumpstation der direkt daneben vorbeifließenden Lenne.

Der Lokbestand des Bw Letmathe betrug am 31. Oktober 1925 insgesamt 32 Maschinen: Baureihe 53.70 (4 Loks), Baureihe 54.6 und 54.8 (4), Baureihe 55.0 (7), Baureihe 57.10 (8), Baureihe 78 (2) und Baureihe 93.5 (7). Zu dieser Zeit hatte das Bw Letmathe mit rund 190 Eisenbahnern (davon 140 Mann Lok- und Zugpersonal) seinen höchsten Personalstand erreicht. Als Kuriosum stellte das Bw auch Brause und Limonade für die Belegschaft her, des Weiteren unterhielt man eine Badeanstalt, die gegen Entgelt auch von Familienangehörigen der Eisenbahner benutzt werden durfte.

Das Werkstattgebäude des Bw Letmathe fiel am 19. November 1943 einem Luftangriff zum Opfer. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren im Bw Letmathe kurzfristig zwei Maschinen der Baureihe 50 sowie einige wenige Neubau-Dampfloks der Baureihen 65 und 82 beheimatet. Im Mai und Juni 1951 wurden die 65 011 bis 013 fabrikneu an das Bw Letmathe geliefert, konnten hier aber u.a. wegen Kinderkrankheiten nicht überzeugen und wurden im Juli 1953 zum Bw Fröndenberg abgeschoben. Im April 1953 kamen aus Siegen die sechs Maschinen 82 023 bis 028, die aber bereits nach vier Monaten zum Bw Emden umstationiert wurden.

In der Nachkriegszeit verdrängten auf den Nebenstrecken der Region nach und nach Schienenbusse die Dampflokomotiven, ab 1959 beheimatete das Bw Letmathe VT 98. Bereits Anfang der 1960er Jahre waren keine Dampfloks mehr in Letmathe stationiert, den Rangierdienst versahen nun V 60 und Köf. 1960 sank die Personalstärke des Bw Letmathe auf 64 Mitarbeiter. Im selben Jahr verlor das Bw seine Selbstständigkeit und wurde zur Außenstelle des Bw Schwerte. Am 1. Oktober 1966 wurde das Bw Letmathe nach 107 Jahren aufgelöst. Der Wasserturm wurde 1970 abgerissen, den Ringlokschuppen nutzten Baustoffhändler noch längere Zeit als Verkaufs- und Lagerfläche, bis die DB ab 2007 dieses Gebäude und weitere Anlagen wegen Baufälligkeit abreißen ließ.

Dem Bahnbetriebswerk Letmathe waren die Lokbahnhöfe (ab 19. Mai 1952 als Bw-Außenstellen bezeichnet) Altena und – bis zum Zweiten Weltkrieg – auch Plettenberg angegliedert. Plettenberg war bis zur Schließung am 1. September 1952 zuletzt übrigens eine Bw-Außenstelle von Finnentrop. In Altena gab es gegenüber dem Empfangsgebäude einen Lokschuppen und eine kleinere Drehscheibe, in Plettenberg einen Lokschuppen und einen Wasserturm. Abgesehen von seiner stets untergeordneten Funktion als „Bahnbetriebswerk“ war im Bahnhof Altena aber eines der zahlreichen Reichsbahn- bzw. Bundesbahn-Maschinenämter ansässig. Es war u.a. zuständig für die Bahnbetriebswerke Arnsberg, Brügge, Diering-

OBEN
**Blick auf Bahnhof und
Bw Finnentrop im März
1956.**

FOTO: BELLINGRODT/SLG.
BRINKER

hausen, Finnentrop, Fröndenberg, Letmathe und Olpe, geschlossen wurde es am 1. März 1954.

BW FINNENTROP

Das Bw Finnentrop befand sich unmittelbar neben dem Personenbahnhof und bestand bis Anfang des 20. Jahrhunderts nur aus einer am 1. April 1874 eröffneten kleinen Anlage mit Lokschuppen, die von der Betriebswerkstätte Altena aus betreut wurde. Im April 1907 waren hier nur vier Lokomotiven der preußischen Gattung G 3 beheimatet. Die erste Erweiterung erfolgte anlässlich der Eröffnung der Strecke nach Wennemen im Jahre 1911: Auf dem Gelände der Finnentroper Hütte, die 1914 aufgegeben wurde, errichtete man einen größeren sechsständigen Ringlokschuppen. Nach dem Ersten Weltkrieg entstand hier ein zwölfständiger Ringlokschuppen mit 20-Meter-Drehscheibe. Im Bw wurden hauptsächlich die Maschinen für den Rangierdienst sowie für den Nebenbahndienst auf den abzweigenden Strecken unterhalten. Am 31. Oktober 1925 besaß das Bw 23 Loks, davon zehn der Baureihen 55.16 und 55.25, drei der Baureihe 57.10 und für den Nebenbahndienst zehn Tenderloks der Baureihe 74.4; später ergänzte noch eine 93er den Bestand. Im August 1944 wurden vorübergehend vier Maschinen der

Baureihe 38.10 von Hagen-Eckesey nach Finnentrop beordert. Ende 1945 erhielt das Bw Finnentrop die ersten beiden 50er, Anfang der 1950er Jahre lösten 64er die 74er ab. Am 1. Juli 1950 waren 29 Loks in Finnentrop beheimatet, davon acht der Baureihe 50, zehn der Baureihe 55, drei der Baureihe 57 und jeweils vier der Baureihen 64 und 74. Im August 1954 waren die Loks der Baureihe 64 schon wieder verschwunden, elf Exemplare der Baureihe 86 waren nun dem Bw Finnentrop zugeteilt.

Zusätzliche Aufgaben und Lokomotiven erhielt Finnentrop, als 1953 das benachbarte Bw Olpe als selbstständige Dienststelle aufgegeben wurde. Finnentrop wurden 1953 fabrikneue Schienenbusse der Reihe VT 95 zugeteilt (1956/57 kurzzeitig auch VT 98), die ab 1959 zwar weiterhin von Finnentrop aus eingesetzt wurden, nun aber in den Bahnbetriebswerken Bestwig und Dieringhausen stationiert waren. Zwischenzeitlich wurde infolge von Kriegsschäden die Hälfte des Lokschuppens zugunsten von Freiständen abgerissen. Die fortschreitende Verdieselung fand auch in der Zuweisung von vier ehemaligen Wehrmachtsdieselloks der Reihe V 36 im Jahr 1960 sowie neun V 60 im Jahr 1965 seinen Ausdruck. Der planmäßige Einsatz von Dampfloks von Finnentrop aus endete im Mai 1966, die letzten drei 50er wurden jedoch bereits ein halbes Jahr zuvor dem Bw Hagen Gbf

UNTEN

Auf den Freiständen des Bw Altenhundem waren 1928 preuß. G 12 (Baureihe 58.10) und T 12 (Baureihe 74.4) abgestellt.

FOTO: C. BELLINGRODT/
ARCHIV EJ



zugeteilt. 1976 verlor das Bw seine Selbstständigkeit und gab seine letzten Dieselloks (sechs V 60 sowie eine Köf II) an das Bw Siegen ab. Im Januar 1983 wurde das Bw Finnentrop vollständig aufgelöst, der verbliebene Teil des Ringlokschuppens wurde noch einige Jahre privat genutzt.

BW ALTENHUNDEM

Das imposanteste und laut Eisenbahnfreunden „fast schon zum Mythos avancierte“ Bahnbetriebswerk für die Ruhr-Sieg-Strecke befand sich im kleinen Ort Altenhundem (seit 1969 ein Ortsteil von Lennestadt) am Ausgangspunkt der elf Kilometer langen und rund 14 Promille geneigten Rampe nach Welschen Ennest an der 420 bis 690 Meter hoch gelegenen Wasserscheide zwischen Lenne und Sieg. Charakteristische Aufgabe war von Beginn an die Bereitstellung von Vorspann- und Schiebelokomotiven auf dieser Rampe, da die Leistung der ersten Dampfloks in Einfachtraktion zu gering war. Auch die Lokomotiven für die 1886 eröffnete Nebenbahn nach Fredeburg (ab 1911 weiter bis Wennemen) und für die 1914 eröffnete Linie nach Birkelbach (an der Strecke Erndtebrück – Bad Berleburg) wurden hier versorgt.

Das „Lokomotivwerk“ in Altenhundem entstand zeitgleich mit der Ruhr-Sieg-Bahn bis 1861. Zwischen 1898 und 1904 wurde der Lokschuppentrakt wesentlich erweitert und ein Wasserturm errichtet. Der Anstieg des Güterverkehrs – insbesondere der schweren Kohlezüge aus dem Ruhrgebiet, die über die Rampe nach Welschen Ennest gebracht werden mussten – machte weitere Bw-Ausbauten erforderlich, die ab 1921 sukzessive in der Errichtung eines 29-ständigen Rundlokschuppens sowie einer zweiten Drehscheibe mit zahlreichen Freiständen gipfelten. 1922 wurde das Bw selbstständig. Der Lokbestand vom 31. Oktober 1925 spiegelt die betrieblichen Aufgaben der hier beheimateten Maschinen deutlich wider: Allein 31 der insgesamt 52 Maschinen gehörten der preußischen Gattung G 12 an (schwere Dreizylinder-Güterzugloks der Baureihe 58.10) und leisteten hauptsächlich Vorspann- und Schubdienst auf der Ruhr-Sieg-Strecke. Hinzu kamen vier Loks der Baureihe 36.0, sechs der Baureihe 55.16, drei der Baureihe 57.10, sechs der Baureihe 74.4 sowie jeweils eine Maschine der Baureihen 38.10 und 53.70.

Mit der Stationierung fabrikneuer Exemplare der ab 1937 in Serie gebauten Baureihe 44 erreichte das Bw Altenhundem seine Hoch-Zeit. Gemeinsam mit den 44ern der Bahnbetriebswerke Hagen-Vorhalle, Kreuztal und Dillenburg (insgesamt über 100 Maschinen) bildeten die Altenhundemer 44er das Rückgrat für die Zugförderung der schweren Güterzüge auf der Achse Hagen – Gießen. Die Altenhundemer 44er blieben beim Schiebedienst oftmals nicht nur bis Welschen Ennest, sondern bis Dillenburg am Schluss des Zuges. Nach dem Zweiten Weltkrieg beheimatete das Bw bis zu 48 Exemplare der Baureihe 44, die als Zug- und Schubloks täglich bis zu 100 Güterzüge beförder-



ten. Am 1. Juli 1950 waren neben zahlreichen 44ern acht Exemplare der Baureihe 86 hier stationiert. Im Bw Altenhundem gab es eine Schmiede, eine Gießerei, eine Dreherei sowie eine Elektrowerkstatt und es wurden auch Waggon gewartet und repariert. Nach 1945 wies das Bw mit bis zu 728 (!) Mitarbeitern seinen höchsten Personalstand auf, bis 1957 sank er dann auf 444 Eisenbahner.

Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Ruhr-Sieg- und Dillstrecke im Mai 1965 brachen die Aufgaben des Bw Altenhundem schlagartig ein, weil die Elektroloks in anderen Bahnbetriebswerken stationiert wurden. Zwar wurden bis Ende 1965 auf der Ruhr-Sieg-Strecke weiterhin einzelne Güterzüge mit Dampfloks bespannt, so dass einige „Jumbos“ noch benötigt wurden; sie waren buchmäßig jedoch nicht mehr in Altenhundem beheimatet, sondern in anderen Bahnbetriebswerken der BD Wuppertal.

GANZ OBEN
Nach 1945 waren im Bw Altenhundem bis zu 48 Loks der Baureihe 44 beheimatet (Februar 1951).

FOTO: G. MOLL/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

MITTE
03 1001 trifft am 18. April 1964 mit E 378 in Kreuztal ein. Im Bw Kreuztal ist keine Lok zu sehen.

FOTO: W. KÖLSCH/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Am 1. Januar 1966 endete die Selbstständigkeit, fortan war Altenhundem noch für einige Jahre eine Bw-Außenstelle des Bw Finnentrop.

Nach der endgültigen Schließung dienten die Bw-Anlagen dem Zirkus Hagenbeck als Unterkunft. 1977 brannte der Lokschuppen ab, mehrere darin untergebrachte Tiere starben. Ende der 1990er Jahre siedelten sich auf dem Gelände Industriebetriebe an. An den ehemals größten Arbeitgeber der vergleichsweise kleinen Ortschaft, die einst eine richtige „Eisenbahnerstadt“ war, erinnern heute in Altenhundem nur noch ein Bw-Nebengebäude und der Straßenname „Bahnbetriebswerk“.

BW KREUZTAL

Das Bahnbetriebswerk Kreuztal befand sich auf der Nordseite des Bahnhofs etwa in Höhe des kleinen Reiterstellwerks. Es entstand ab 1884, als die von der Ruhr-Sieg-Strecke abzweigende Bahn nach Hilchenbach (und später weiter nach Erndtebrück) eröffnet wurde und zusätzlich zum Güterverkehr weitere Rangieraufgaben anfielen. Somit zum Zugbildungsbahnhof und zur so genannten Knotenstation aufgestiegen, wuchs die Bedeutung dieses Bw ab 1915 weiter an, weil nun die direkte Linie von Weidenau über Siegen Ost nach Haiger fertiggestellt war und ein Teil der Rangiertätigkeiten, insbesondere beim Güterverkehr, vom Siegener Hauptbahnhof hierher verlagert wurde, was einen Umbau und eine Vergrößerung des Kreuztaler Rangierbahnhofs erforderte. Dies bildet sich auch im 29 Maschinen umfassenden Bestand vom 31. Oktober 1925 ab, der mehrheitlich aus Lokomotiven bestand, die im Rangierdienst Verwendung fanden: fünf Stück der Baureihe 53.70, 13 der Baureihen 55.16 und 55.25, zehn der Baureihe 58.10 und ein Exemplar der Baureihe 93.5.

Nach dem Zweiten Weltkrieg beteiligte sich das Bw Kreuztal zunehmend an der Traktion der Güterzüge auf der Ruhr-Sieg- und Dillstrecke, wo die Zugzah-

len anstiegen. Ausdruck hierfür war die Beheimatung von zehn „Jumbos“ der Baureihe 44. Darüber hinaus waren in Kreuztal am 1. Juli 1950 sechs Maschinen der Baureihe 57.10 und fünf Loks der Baureihe 94.5 stationiert. Das Bw wurde im Oktober 1953 als selbstständige Dienststelle aufgelöst und als Außenstelle des Bw Siegen weitergeführt. Der Kreuztaler Rangierbahnhof hingegen erfuhr als Haupt-Drehscheibe des Güterverkehrs im Siegerland im Jahre 1956 mit großzügigen Erweiterungen eine zusätzliche Aufwertung.

Nachdem die Unterhaltung der ehemals Kreuztaler Lokomotiven in Siegen durchgeführt wurde, konnte der Lokschuppen in Kreuztal 1969 abgerissen werden. Aktuell hat DB Netz den Rangierbahnhof in Kreuztal erheblich verkleinert und einige Bereiche an die Kreisbahn Siegen-Wittgenstein (KSW) abgegeben. Die KSW hatte 2011 bereits das Container-Terminal von der DB übernommen und bietet damit heimischen Firmen, die keinen Gleisanschluss besitzen, weiterhin eine Transportmöglichkeit auf der Schiene an.

BW SIEGEN

Nach der Eröffnung der Bahnlinien Köln – Siegen und Hagen – Siegen im Jahre 1861 gab es in Siegen zwei Lokremisen: eine auf dem Grundstück der Cöln-Mindener Eisenbahn (Köln – Betzdorf – Siegen) und eine auf dem der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (Hagen – Siegen). Ein paar Jahre später wurde ein neuer Rundschuppen mit 25 Ständen gebaut und auf dem Gelände der BME-Lokstation eine Ausbesserungswerkstätte errichtet. Zur Jahrhundertwende besaß die Betriebswerkstätte zahlreiche Loks der preußischen Gattungen S 3, P 6, P 7, G 3, G 5, T 3 und T 9.3. Ab 1915 (als die direkte Linie von Siegen nach Haiger in Betrieb ging) kamen die Gattungen P 8, G 8, G 8.1, G 10, T 12, T 14, T 14.1, T 16 und T 16.1 hinzu bzw. ersetzten ältere Maschinen. Im Juli 1933 besaß das Bw Siegen zehn Loks der Baureihe 38.10, 14 der Baureihe 55.16, acht der Baureihe 58.10 und eine Maschine der Baureihe 91.3. 1944 erhielt es die Baureihe 41 und kurz nach dem Zweiten Weltkrieg kamen die Baureihen 44 und 86 hinzu.

Am 1. Oktober 1950 erhielt Siegen mit der 82 024 die erste Neubau-Dampflokomotive, der bis 1952 fünf weitere Exemplare folgten. Ab 1951 wurden für fünfzehn Jahre Neubaudampfloks der Baureihe 23 hier heimisch, wenig später auch die Baureihe 50. Wie viele andere Bahnbetriebswerke erhielt Siegen für seine Zweigstrecken ab 1953 Schienenbusse der Reihen VT 95 (und später VT 98). Mit der zwischen 1953 und 1982 stattfindenden Umwandlung der benachbarten Bahnbetriebswerke Kreuztal, Erndtebrück, Finnentrop und Betzdorf in Bw-Außenstellen des Bw Siegen vergrößerte sich die Zuständigkeit des Werkes. Schon lange vor dem Ende der Dampflokomotivunterhaltung im Juli 1967 zeichnete sich im Bw Siegen der Traktionswandel ab, der im Herbst 1961 mit der Zuteilung von einigen V 100 begann. Bis 1970 folgten die Bau-

UNTEN
Baureihenvielfalt im
Bw Siegen im Mai 1951
(v.l.n.r.): 39 138, 58 1222,
41 042, 55 2110, 41 219
und 41 293.
FOTO: C. BELLINGRODT/SLG.
DR. HUFNAGEL



reihen 215, 260 und 290. Nach der Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Hagen und Gießen hatte das Bw Siegen 1965 noch einige 44er des Bw Altenhundem übernommen. Dampflok des Bw Betzdorf (Baureihen 044 und 050 – 053) wendeten noch bis zum 5. Januar 1976 im Bw Siegen.

Die DB AG gliederte das Bw Siegen, das zu seinen Glanzzeiten mehr als 500 Eisenbahner beschäftigte, im Januar 1997 dem Betriebshof Hagen (ex Bw Hagen-Eckesey) an. Seitdem betreuen die Eisenbahnfreunde Betzdorf e.V. zusammen mit dem Verein „Südwestfälisches Eisenbahnmuseum IG Historischer Lokschuppen Siegen“ die Anlage und stellen hier zahlreiche historische Lokomotiven, Triebwagen und weitere Fahrzeuge unter, die im Lokschuppen aufgearbeitet und beim jährlichen Lokschuppenfest vorgeführt werden. Im rückwärtigen Bereich des Bahnbetriebswerks ist ein Ausstellungsraum eingerichtet: Hier sind eine Modelleisenbahnanlage sowie Dokumente und Bilder aus der Geschichte des Bw Siegen zu finden.

BW DILLENBURG

Mit der Eröffnung der Deutz-Gießener Bahn am 14. Januar 1862 erhielt auch Dillenburg eine Lokstation, die aus einem vierständigen Rechtecklokschuppen, einer Drehscheibe, einem 50 Meter langen Kohlebansen und einem Wasserturm bestand. 1872 wurde die Nebenstrecke nach Auguststollen (1911 Fortführung bis Wallau) und 1892 die nach Ewersbach eröffnet, deshalb beherbergte das Bw im Jahre 1900 bereits 25 Loks. Dieser Bestand erhöhte sich 1915, als die Fortsetzung Siegen – Rudersdorf – Haiger der Ruhr-Sieg-Strecke eröffnet wurde, auf 42 Maschinen. Gleichzeitig wurde die Anlage um einen 16-ständigen Ringlokschuppen mit einer elektrisch betriebenen 20-Meter-Drehscheibe erweitert, da für den neuen Dillenburg Verschiebebahnhof eine immer größer werdende Zahl von Rangierlokomotiven (u.a. preußische G 7 und G 8) unterhalten werden musste. Nach dem Bau einer Wagenwerkstatt wurde das Bw bis 1925 mit einer neuen Bekohlungs-, Besandungs- und Entschlackungsanlage sowie einer zweiten Drehscheibe (Durchmesser 23 m) mit 23 Strahlengleisen erweitert. Am 31. Oktober 1925 betrug der Lokbestand 89 Maschinen, der sich wie folgt zusammensetzte: Baureihe 36.0 (2 Loks), 38.10 (9), 54.2 und 54.9 (2), 55.0, 55.7, 55.16 und 55.25 (23), 57.10 (3), 58.10 (15), 89.70 (2), 90 (2), 91.0 und 91.3 (9), 93.5 (6) sowie 94.2 und 94.5 (16 Stück, 94.5 teils ausgerüstet mit Riggenbach-Gegendruckbremse für die Strecke Dillenburg – Wallau, wo zuvor Zahnradloks der Gattung T 26 zum Einsatz kamen).

1935 wurde der Ringlokschuppen auf 25 Stände erweitert und die 20-Meter-Drehscheibe durch eine mit 23 Meter Durchmesser ersetzt. Zu dieser Zeit unterstanden die Lokbahnhöfe Ewersbach, Gladenbach, Gönnersen und Rennerod dem Bw Dillenburg. Im Zweiten Weltkrieg war der Bahnhof Dillenburg wegen seiner großen Bedeutung und der nahegele-

genen Rüstungsindustrie Ziel zahlreicher Bombenangriffe, die auch das Bw und den Verschiebebahnhof schwer beschädigten.

In den ersten Nachkriegsjahren besaß das Bw rund 100 Lokomotiven und erhielt für den Personen- und Schnellzugverkehr zwischen Gießen und Köln nun vermehrt P 10 (Baureihe 39). In der Bundesbahndirektion Frankfurt wurde die Baureihe 44 auf die Standorte Friedberg, Hanau und Dillenburg konzentriert. In Dillenburg löste sie die Baureihe 58.10 ab und wurde zur zahlenmäßig stärksten Baureihe im Bw. Mit 112 Loks aus sechs Baureihen verfügte Dillenburg im Jahr 1951 über den höchsten Bestand in seiner Geschichte.

Ab 1956 stationierte die Bundesbahn die ersten Schienenbusse in Dillenburg. Zwischen 1960 und 1966 wurde die Baureihe 93.5 durch die Baureihe 86 abgelöst und ab 1962 die Baureihe 39 sukzessive durch neun Maschinen der Baureihe 01 ersetzt. Gleichzeitig mit der Elektrifizierung der Ruhr-Sieg- und der Dillstrecke im Jahre 1965 wurden eine Drehscheibe mit einer Oberleitungsspinne ausgerüstet und die Stände 1 bis 8 mit einem Fahrdrat versehen. Infolge der Einstellung eines Großteils der Eisenerzgruben im Dillgebiet wurden 1966 in Dillenburg 37 Dampflok ausgemustert. Im Jahr darauf, am 28. April 1967, verabschiedete man die Baureihe 44 beim Bw Dillenburg. Zur gleichen Zeit begann das kurze Gastspiel der Neubau-Dampflok 65 008 bis 65 011 in Dillenburg, das schon 1968 endete. Sie übernahmen die Aufgaben der im Rangierdienst eingesetzten Baureihe 55.25, obwohl sie dafür nur eingeschränkt geeignet waren. V 100 der Bahnbetriebswerke Gießen und Siegen wurden ab 1970 auch von Dillenburg aus eingesetzt. Darunter befanden sich auch für den Steilstreckeneinsatz geeignete Loks der Baureihe 213, die bis 1972 die Dillburger 94.5 ersetzten. Die V 100 übernahmen auf den Nebenstrecken im Raum Dillenburg die Leistungen der Baureihe 50, die nach Limburg abgegeben wurde.

Das Bw Dillenburg beheimatete jetzt nur noch Kleinloks der Baureihen 332 und 333. Nach dem Abbau einer Drehscheibe und weiterer Anlagen war im Lokschuppen für einige Zeit noch eine Reparaturabteilung für Gitterboxen untergebracht. Am 1. Januar 1983 wurde Dillenburg zu einer Außenstelle des Bw Gießen herabgestuft, von ehemals fast 800 Mitarbeitern war nur noch ein Bruchteil übriggeblieben. Bei Gleisbauarbeiten wurden im Frühjahr 2008 die Wagenwerkstatt und die Besandungsanlage abgerissen. Für den verbliebenen örtlichen Güterverkehr (ein Schrotthandel, eine Holzverladung und die Anschlussbedienung des Edelstahlwerkes Thyssen-Krupp-Nirosta mit Stahlzügen) steht in Dillenburg aktuell eine Diesellok der Baureihe 294 aus Gießen zur Verfügung. Heute erinnert nur noch das ursprünglich in der Nähe der Lokleitung aufgestellte „Flügelrad“ (ein Speichenrad mit angeschweißten Flügeln) am Empfangsgebäude des Bahnhofs Dillenburg an das einst sehr bedeutende Bahnbetriebswerk.

RECHTE SEITE OBEN

In Siegen rückt 1963 die mit einer Rangierfunktanlage ausgerüstete 57 2173 ins Bw ein und fährt soeben am Wasserturm vorbei.

RECHTE SEITE UNTEN

Loks der Baureihe 86 lösten beim Bw Dillenburg ab 1960 die Baureihe 93.5 ab. Die 86 500 war von 1960 bis 1966 in Dillenburg beheimatet (März 1965).

FOTOS: ROLF HAMMANN (2)



Eine angedachte gewerbliche Nutzung des früheren Bw-Areals, das immer mehr von der Vegetation verinnahmt wird, wurde u.a. wegen einer schwierigen Straßenanbindung bisher nicht realisiert.

BW GIESSEN

Mit der Eröffnung der Main-Weser-Bahn von Frankfurt nach Kassel am 25. August 1850 bekam Gießen eine erste Betriebswerkstätte mit einem kleinen Lokschuppen und einer Wagenreparaturwerkstatt. Das Speisewasser für die Lokomotiven stammte aus einer nahegelegenen Wasserstation an der Lahn. Mit Fertigstellung der Deutz-Gießener Bahn im Jahre 1862 entstand das neue Bahnbetriebswerk im heutigen Gleisdreieck. Zunächst reichte ein Rechteckschuppen für acht Loks aus, doch drei Jahrzehnte später unterhielt das Werk bereits 14 Lokomotiven. 1896 wurde ein 18-ständiger Ringlokschuppen mit 16-Meter-Drehscheibe errichtet, vier Jahre später folgte ein zweiter, 22-ständiger Ringlokschuppen mit 20-Meter-Drehscheibe. Am 1. Oktober 1912 waren hier 80 Personen- und Güterzugloks beheimatet. 1913 erhielt das Bw Gießen die ersten beiden fabrikneuen P 8 (Frankfurt 2455 und 2456, spätere 38 1454 und 38 1455) und 1919 wurde erst-

mals eine G 12 (spätere 58 1282) hier stationiert. Am 1. Oktober 1926 betrug der Bestand 74 Maschinen, darunter 29 der Baureihe 38.10.

Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs hielt sich der Lokbestand auf diesem Niveau mit nun 71 Maschinen, hinzu kamen ein Schneepflug sowie je ein Arzt-, Geräte- und Kranwagen. Zudem unterhielt das Bw Gießen zwölf Lastkraftwagen mit zehn Anhängern. Inzwischen waren drei Wassertürme vorhanden, die neun Wasserkräne versorgten. Täglich wurden 200 Tonnen Kohle in die Tender gekippt, die Mitarbeiterzahl betrug knapp 600. In den Kriegsjahren erhielt das Bw Maschinen der Baureihen 39, 41, 42, 44, 52 und 93.5. Kurz vor Kriegsende wurden die Lokschuppen einschließlich der Drehscheiben sowie die Werkstatanlagen schwer beschädigt. 1947 erhielt Gießen Schnellzugloks der Baureihe 01 und ein Jahr später waren beide Lokschuppen wieder teilweise aufgebaut. 1952 wurde mit dem VT 95 9113 aus Neuankunft die Beheimatung von Schienenbussen eingeläutet. Obwohl die 44er bereits 1950 an andere Bw abgegeben wurden, blieb der Lokbestand weitgehend konstant und umfasste 1955 insgesamt 72 Maschinen.

Im Jahre 1961 endete beim Bw Gießen der P 8- und P 10-Planeinsatz. Die letzten drei 39er wurden

UNTEN
Gießener Schienenbusse
im März 1981 im Bw
Dillenburg. Der Einsatz
der Einmotorer (links)
endete schon im Mai
1980.





O BEN LINKS

Im Juni 1964 wurden vor dem Ringlokschuppen des Bw Gießen die 55 3830 (preuß. G 8.1) und vier 50er im Bild festgehalten.

FOTO: ROLF HAHMANN

O BEN RECHTS

1983 beheimatete das Bw Gießen rund 150 Diesellokomotiven (einschließlich Schienenbusse). Am 17. April 1983 war u.a. die 211 260 im Bw anzutreffen.

FOTOS: JOACHIM SEYFERTH (2)



an das Bw Limburg abgegeben, ein Jahr später die letzten drei P 8 an das Bw Hamburg-Harburg. Im Mai 1962 wurde das Bw Wetzlar als nunmehrige Außenstelle des Bw Gießen mit seinem gesamten 86er-Bestand sowie drei Kleinloks übernommen. Relativ spät erhielt Gießen 1963 seine erste V 60. Mit der Elektrifizierung der Dillstrecke wurde Gießen 1965 Einsatz-Bw für Elektroloks und beendete den Plan-einsatz der Baureihe 01. Der 23er-Bestand wurde auf ein Minimum reduziert und die erste V 100 zur Personalschulung eingesetzt. Nachdem bereits im Mai 1967 mit einer Lokomotivschau im Bahnhof Gießen der Dampflokabschied „gefeiert“ wurde, endete am 10. Juli 1968 die Dampflokbeheimatung und -unterhaltung beim Bw Gießen.

In der Zwischenzeit hielten die ersten Dieselloks der Baureihen 213 und 290 Einzug. Mit der Stationierung von Lokomotiven der Baureihe 216 aus Limburg wurde das Bw Gießen für Brennkrafttriebfahrzeuge umgerüstet. 1983 wurden die Bw Dillenburg und Marburg dem Bw Gießen angegliedert, der Triebfahrzeugbestand setzte sich nun aus rund 150

Dieselloks, Schienenbussen und Kleinloks zusammen. Der Personalbestand des Bahnbetriebswerks betrug Mitte 1986 noch beachtliche 950 Mitarbeiter. Im Dezember 1991 wurden die Triebfahrzeuge des Bw Limburg, Kleinloks und 37 Triebwagen der Baureihe 628, übernommen.

Mit der Gründung der DB AG am 1. Januar 1994 wurde das Bw Gießen zum Betriebshof des Regionalbereichs Traktion in Frankfurt und war als eine Niederlassung dem Geschäftsbereich Werke in Mainz unterstellt. Mitte 1996 verließen die letzten Schienenbusse das nun so bezeichnete Werk Gießen. Das Ende kam 2009: Am 1. September 2009 wurde das Bw geschlossen, sämtliche verbliebenen Fahrzeuge wurden zum Bw Mainz-Bischofsheim umstationiert. Pläne, alle Gebäude abzureißen und die Gleise Richtung Wetzlar direkt durch das Gelände zu leiten, scheiterten, weil Bodenproben starke Umweltbelastungen belegten. Die Anlagen verfallen zusehends, doch die Oberhessischen Eisenbahnfreunde (OEF) verfolgen derzeit den Gedanken, auf dem Terrain ein historisches Museum aufzubauen. □

–Anzeige–

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

Ab 389,90 €*



EINFACH STARK: SCHNELLZUGLOK DER DRG MIT VIER-ZYLINDER-VERBUNDTRIEBWERK

Mit der Dampflokomotive BR02 bringt BRAWA in 2020 eine Formneuheit in den Fachhandel, die mit zahlreichen Details wie z. B. filigranen Treib- und Kuppelstangen aus Metall, einzeln angesetzten Aufstiegen und Tritten sowie einer originalgetreuen Nachbildung der Stechkesselsrückwand ausgestattet ist. Die Digitalversionen für Gleich- und Wechselstrom warten zusätzlich mit Feuerlackern, einer Triebwerksbeleuchtung, Rauchgenerator und Sound auf. Wir wünschen Ihnen viel Fahrspaß!



WWW.BRAWA.DE

Best.-Nr.
40920 - 40923

LIEFERTERMIN:
3. QUARTAL 2020



Die Überschrift könnte nahelegen, es gehe hier um die gleichnamige Erzählung von Heinrich Böll – aber weit gefehlt: Hier ist vom sogenannten Sandzug die Rede, der in den 1970er Jahren von Gremberg bei Köln kommend die Siegstrecke bis nach Kreuztal fuhr, und nicht von einem Militärzug, der in Bölls Abhandlung Soldaten zurück an die Front bringt. Mit Militär hat dieser Beitrag aber auch entfernt zu tun, mit dem Wehrdienst, den ich nach dem Abitur ab Oktober 1974 in der Garnisonsstadt Koblenz abgeleistet habe. Das Dampflokom-Finale beim Bw Betzdorf fiel mitten in meine Dienstzeit. Freizeit und dienstliche Belange ließen sich damals nur selten so koordinieren, dass ich an Wochentagen von den Dampfzügen an der Sieg noch etwas „mitnehmen“ konnte. Einzige Ausnahme: der Sandzug, nein – der sogenannte Sandzug. Einige Fotofreunde aus dem Bergischen Land hatten den Dg 53067

Der Zug war pünktlich

TEXT UND FOTO: AXEL JOHANSEN

so getauft, weil er neben einem bunt zusammengewürfelten Wagenpark direkt hinter der Zuglok der Baureihe 44 eine mehr oder weniger umfangreiche Reihe von Muldenkippwagen, gefüllt mit schwerem Rheinsand, mitführte.

Nach Dg 53067 konnte man gewissermaßen die Uhr stellen, denn er war fast immer pünktlich. Offenbar war man daran interessiert, dass der Dg die Strecke ohne Halt passieren konnte, denn Grenzlaster war bei ihm die Regel und zumindest in Scheuerfeld (Einfahrsignal Betzdorf) durfte der Zug nicht gestellt werden, weil in der dortigen Steigung ein erneutes Anfahren Schwierigkeiten bereitete.

Da ich mich schon 1973 und 1974 häufig zum Fotografieren an der Siegstrecke aufgehalten hatte, waren mir Dg 53067 und seine Fahrzeiten durchaus geläufig. Es sollte doch mit dem Teufel zugehen, wenn es mir nach Dienstende freitags in Koblenz nicht



gelingen würde, den Westerwald so schnell zu durchqueren, dass ich den Sandzug noch im Raum Schladern/Sieg erwischen würde.

Tatsächlich ging es öfter mit dem Teufel zu, als mir lieb war. Teilweise spielte das Wetter nicht mit, so dass es sich nicht lohnte, bei regengetrübter Sicht eine Aufnahme anzustreben. Nicht selten drehte aber auch in der Kaserne der Spieß am Rad, der gerne mal etwas länger arbeiten ließ, als es die Dienstpläne vorsahen. Dann konnte man sich Zeit lassen, man würde den Sandzug dann ohnehin nicht mehr erwischen. Wenn aber alle äußeren Umstände mitspielten, hatte man gute Chancen.

Voraussetzung war, dass man schon am vorherigen Wochenende einen Fotoapparat mitgenommen hatte. Das war natürlich streng verboten und hätte, wäre man erwisch worden, ganz sicher disziplinarische Maßnahmen nach sich gezogen. Deshalb reiste die Kamera stets gut verpackt in einem

Wäschestapel mit. Im Spind verschwand sie im verschließbaren Privatfach und war damit fremdem Zugriff entzogen. Freitags wurde dann das Wetter kritisch geprüft und in der Mittagspause schon alles gepackt, was die Heimreise mit antreten sollte. Spannend wurde es dann beim Appell: Ist der „Alte“ (der Kompaniechef) da und spricht noch das Wort zum Sonntag? Hat der Spieß gute Laune? Die Post wird verteilt, auf die neuen Dienstpläne für die kommende Woche wird hingewiesen, ein paar warme Worte und Warnungen, nicht wie verrückt ins Wochenende zu brettern, sondern vorsichtig zu fahren... dann: „Stillgestanden – ins Wochenende bis Montag zum Wecken weg-treten“; danke Spieß, gerne doch!

Endlich, ein banger Blick auf die Uhr, jetzt aber los. Umkleiden in Zivil musste entfallen, also in korrekter Anzugsordnung mit Kopfbedeckung durchs Tor und zum Auto. Mit quietschenden Rädern musste der betagte VW Käfer in den fließenden Verkehr auf der Bundesstraße 9 eingefädelt werden, dann auf der Autobahn 48 über den Rhein bis Bendorf und die B 42 bis Neuwied. Auch wenn es auf allen Spuren voll war, es gab keine Probleme. Spannend wurde es ab Neuwied dann auf der B 256, die damals ebenso wenig ausgebaut war wie die verschiedenen Schleichwege, die sich im Laufe der Zeit als „Zeit-Bringer“ herausgestellt hatten. Das Problem waren die zahlreichen Ortsdurchfahrten und die Lastwagen, die einen am Fortkommen hinderten. Überholen war nur an ganz wenigen Stellen möglich, nützte aber oft nichts, weil mehrere Lkw hintereinander fuhren und man bestenfalls einen hinter sich lassen konnte.

Permanent hing der Blick auf der Armbanduhr – das „Kraftei“, so wurde der 1500er-Käfer gerne genannt – verfügte nicht über den Luxus einer Uhr. Hatte man Flammersfeld und Weyerbusch hinter sich gelassen und näherte sich endlich dem Siegtal, dem die Strecke von Siegburg bis Kreuztal folgt, musste man sich entscheiden: Nach Härchen zu fahren war riskant, denn man fuhr dem Zug ein Stück entgegen. War die Zeit knapp, konnte das leicht ins Auge gehen. Dann lieber mit Höchstgeschwindigkeit bis nach Schladern, wo man sowohl am dortigen Bahnhof als auch in der Umgebung gut fotografieren konnte. Bei Altwindeck gab es eine schöne Wegüberführung über die Bahn, die gute Fotos ermöglichte. Hier konnte man auch die Landschaft gut überblicken. Gleich nach der Ankunft dort den Käfer in einem Feldweg geparkt und auf die Brücke, den Blick immer nach Westen, dem Zug entgegen. Das Schladerner Einfahrt-Vorsignal zeigt VR 0; noch war keine Graufärbung am Himmel zu erkennen, so dass der Sandzug entweder noch weit weg war –

oder eben schon längst vorbei. Jetzt konnte man es wagen, noch die lästige Uniform gegen Alltagskleidung zu tauschen, was an einem nahen Gebüsch möglich war. Ein fotografierender Soldat, dieses Bild wollte ich ganz bewusst nicht abgeben, denn das hätte nur unnötige Fragen aufwerfen können – man wusste ja nie. Fragen hätte es natürlich auch aufgeworfen, wenn man mich beim Umziehen beobachtet hätte ...

Aber an diesem Tag ging alles glatt, die Zeit war goldrichtig, alles war angerichtet für ein ordentliches Bild. Es dauerte nur wenige Minuten, da kündigte das Klappern des Vorsignals „Einfahrt frei“ an. Tief im Westen begann der Himmel, den typischen dunklen Grauschleier anzulegen: Er kommt!

Anfangs ist trotz ruhiger Umgebung nichts zu hören. Die dreizylindrige 44er produziert bei zügiger Fahrt auch vor einem schweren Zug längst nicht so viel Lärm wie eine 50er. Es ist eher eine brodelnde Geräuschkulisse, die sich langsam steigert. Der Heizer hat ordentlich aufgelegt, so dass eine üppige Rauch- und Rußfahne den Dg begleitet. Schließlich biegt der Zug mit etwa 60 km/h in die lange Gerade bei Altwindeck ein und wird endlich sichtbar. Was für ein Erlebnis! Und dann tobt er auch schon vorbei, es entstehen zwei Diapositive, bevor die Rauchfahne Brücke und Umgebung in ein trübes Licht und den charakteristischen Dampflokgeruch einhüllt. Vielleicht eine Minute lang, dann hat sich der duftende Dunst verzogen, ich schaue dem längst verschwundenen Zug nach, dessen Weg sich noch eine Weile anhand der Fahne verfolgen lässt.

Jetzt kann es Wochenende werden, der Einstieg ist jedenfalls gelungen. Bei meinen vielen Heimfahrten am Wochenende ist das leider längst nicht immer so gewesen. Mitunter konnte man schon beim Abstieg aus dem Westerwald vom Auto aus sehen, dass das Tal grau verraucht war – dann war man zu spät dran. Einmal war ich zwar rechtzeitig an besagter Stelle bei Altwindeck, aber es zog ein kräftiges Gewitter auf. Da ein kräftiger Regenguss unvermeidlich war, zog ich es vor, einen Standplatz auf der Ladestraße beim Bahnhof Schladern anzusteuern, wo ich hoffte, aus dem Seitenfenster fotografieren zu können. Als der Zug schließlich mit unvermindertem Tempo durch den Bahnhof donnerte, hatte der Himmel sämtlich Schleusen bis zum Anschlag geöffnet, so dass die trotzdem gewagte Aufnahme wie durch eine Milchglasscheibe fotografiert aussieht – ein Erinnerungsbild, mehr aber auch nicht. Unvergessen sind bis heute nicht nur die erfolgreichen Versuche, sondern auch die spannenden Heimfahrten „ins Ungewisse“. Denn eines war immer klar: Der Zug war pünktlich! □



Bahnhof ohne Lok?

Kleinere Bahnhöfe ohne Loks gibt es im Zeitalter der Triebwagenzüge mittlerweile allerorten, doch ein Großstadtbahnhof wie Wiesbaden Hbf setzt dem Ganzen nun die Krone auf: Seit einiger Zeit ist dort planmäßig keine einzige Lok mehr vertreten, Nah- und Fernverkehr sind fest in der Hand von Triebzügen der unterschiedlichsten Art. Naht im Eisenbahnwesen das Ende der Lokomotive?

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH



Schöne neue Bahnhofswelt ohne Lokomotiven: Ob S-Bahn oder ICE – in Wiesbaden Hbf regieren mittlerweile nur noch Triebzüge und Reisende interessieren sich wie allerorten vornehmlich für ihre digitalen Begleiter (3. Juli 2015).

Gibt es Modellbahn-Anfangs- bzw. -Geschenkpäckchen ohne Lokomotive? Gewiss, seit einiger Zeit schon, etwa solche mit zwei ICE-Triebköpfen und nur ein oder zwei Zwischenwagen, aber die längste Zeit kreiste auf dem frisch verlegten Schienenkreis unter dem Weihnachtsbaum meist eine kleine Dampflok mit drei Güter- oder Personenwagen. Und beispielsweise sind die Begriffe „Triebwagen“ oder „Triebzug“ entgegen der verlockenden Silbe „Lok“ zumindest im deutschsprachigen Raum auch in keinem Namen einer Eisenbahnzeitschrift zu finden. Denn die Begriffe Eisenbahn und Lokomotive (Letzteres aus dem lateinischen „Sich von der Stelle bewegend“) werden bis heute selbstverständlich miteinander assoziiert, genauso wie sich zum Schienenkreis unterm Tannenbaum bereits am 1. Weihnachtsfeiertag eine Pappröhre als unverzichtbarer „Tunnel“ sowie ein Schuhkarton mit ausgeschnittenen Fenstern und Türen als provisorischer „Bahnhof“ gesellte. Es gibt eben Dinge, die schlicht und einfach Eisenbahn sind.

Doch seit einiger Zeit ist auch hier nichts mehr selbstverständlich. Während der Tunnel als Eisenbahn-Metapher bei Neubau- und Sanierungsprojekten fröhliche Urständ feiert und immer längere und breitere Ausmaße annimmt, verschwindet beispielsweise immer mehr das klassische Empfangsgebäude, für die meisten Mitmenschen wichtigster Ausdruck eines „Bahnhofs“. An vielen Stationen ist es schon abgerissen worden, Fahrkartenautomaten und Wartehäuschen mit Minimalausstattung haben es ersetzt. Andernorts ist es an Privat veräußert worden und wird mit Zäunen und Hecken zunehmend von der Bahn abgeschottet. Das ist besonders im ländlichen Raum so und dessen Strecken weisen inzwischen ein weiteres Phänomen auf – es gibt keine Lokomotiven mehr! Meist im Stundentakt pendeln den ganzen lieben Tag Triebwagen hin und her, die Uniformität an Traktion ist nicht mehr zu überbieten. Sollte sich mal eine Lokomotive auf die Strecke verirren, gehört diese meist zu einem Bauzug oder zu einem seltenen Sonderzug.

Doch dass es im Hauptbahnhof bislang zumindest einer deutschen Landeshauptstadt keine Lokomotiven mehr gibt, das ist wirklich neu und eine Zäsur: Der

aktuelle Abfahrtsplan des Wiesbadener Hauptbahnhofs weist vom ersten Zug des Tages um 0.05 Uhr bis zur letzten Abfahrt um 23.49 Uhr keine einzige lokbespannte Leistung mehr auf! Alle Züge der ab Wiesbaden Hbf verkehrenden Linien S 1, S 8, S 9, RB 10, RB 21, RB 33 und RB 75 werden mit Triebzügen gefahren, die wenigen ICE-Fernverbindungen sowieso. Ein Großstadtbahnhof ist „lokomotivfrei“ geworden, nur Glück oder Zufall, nach Wochen oder Monaten mal eine Bauzuglokomotive oder die eines lokbespannten Sonderzuges am Bahnsteig oder in den Abstellanlagen zu sehen! Der Wunsch und Trend der Bahn – übrigens beginnend spätestens schon zu Bundesbahnzeiten –, zu Gunsten einer rationellen Traktion nach Möglichkeit (also im Reisezugverkehr) auf die „lästige“ Trieb-Einheit namens Lokomotive zu verzichten, hat in Wiesbaden Hbf also vollends durchgeschlagen und ist Realität geworden.

Lokbespannt oder Triebzug – das war also schon längst Diskussionsgegenstand der Ingenieure, Techniker und Betriebsmenschen bei der Bahn, selbst Karl-Ernst Maedel hatte dies in seiner historischen Nacherzählung „Die Benzinschaukel“ bereits spannend und unterhaltsam vorweggenommen

Erste Dampftriebwagen, Schienenbusse, Wittfeld-Akkutriebwagen oder Schnelltriebwagen wie etwa der „Fliegende Hamburger“ sind schon uralte Produkte des Gedankens, den Antriebsmotor direkt an die Räder und Achsen eines Personenwagens zu flanschen, um eine Lokomotive entbehrlich zu machen. So wie bei der motorisierten Postkutsche, also letztlich beim Auto, das die Trennung von Traktion und Fahrgastraum gar nicht kennt, sondern wo die Antriebsaggregate fest im Wagen verbaut sind. Daher sprechen ja auch

Lokbespannt oder
Triebzug – das war
also schon längst
Diskussionsgegenstand
der Ingenieure, Techniker
und Betriebsmenschen
bei der Bahn, selbst Karl-
Ernst Maedel hatte dies
in seiner historischen
Nacherzählung „Die
Benzinschaukel“
bereits spannend
und unterhaltsam
vorweggenommen

RECHTE SEITE OBEN

Die Lokomotiv-Glanzpunkte der elektrischen Traktion gab es zweifellos zur Ära des IC-Systems „Jede Stunde, jede Klasse“, wo zeitweise bis zu vier 103er den längsten Bahnsteig in Wiesbaden Hbf belagerten (hier 103 123 und 103 219 am 23. Januar 1983).

RECHTE SEITE UNTEN

Heute omnipräsenter Alltag, waren 1980 Triebwagenzüge neben der neuen S-Bahn noch die Ausnahme: Der Dt 13121 mit seinem Triebkopf 601 017 ist ein begehrtes Anschauungsobjekt für den Rangierer und neue Eisenbahnfreunde (19. Januar 1980).

UNTEN

Auch der alte Wiesbadener Rheinbahnhof (1906 zu Gunsten des neuen Hauptbahnhofs aufgegeben) war ohne Lokomotiven natürlich undenkbar (Aufnahme ca. 1895).

FOTO: SAMMILUNG SEYFERTH







heute noch gehobene Kreise oder diejenigen, die sich dafür halten, nicht vom Auto, sondern vom „Wagen“.

Der Trend zum motorisierten Wagen ist auch bei den Bahnen unübersehbar und in einzelnen Bereichen bzw. Regionen sogar bereits abgeschlossen. Es geht in diesem Artikel auch nicht um dessen Wertung oder gar Verurteilung, da man – wäre man selbst Betreiber eines Schienenverkehrsunternehmens im Personenverkehr – unter dem heutigen Kosten- und Konkurrenzdruck vermutlich sogar ähnlich „produzieren“ würde. Nein, hier soll am Beispiel des Wiesbadener Hauptbahnhofes einfach nur verdeutlicht werden, welche Metamorphose dieser Bahnhof hinsichtlich seines Betriebs- und Erscheinungsbildes bezüglich der hier verkehrenden Triebfahrzeuge bis heute durchschritten hat.

Grundsätzlich ist die hier vorhandene aktuelle Triebwagen-Uniformität zunächst einmal der Tatsache geschuldet, dass sich Wiesbaden Hbf im Laufe der Jahrzehnte zu einer Station mit nahezu reinem Nahverkehrs-Angebot entwickelt hat (der Fernverkehr wurde sukzessive ausgedünnt) und diese Zuggattungen in Form von heutigen RB-, RE- und S-Bahn-Zügen auch schon traditionell besonders „Triebwagen-affin“ waren, man denke beispielsweise nur an die P-, N- und E-Züge der frühen und mittleren Bundesbahn-Zeit, deren Leistungen zunehmend auch mit Schienenbussen, Akkutriebwagen sowie Diesel- und Elektrotriebzügen erbracht wurden. In Wiesbaden Hbf begann die Triebwagen-Zeit bereits mit den Limburger Akkutriebwagen der Bauart Wittfeld, welche die Landeshauptstadt über Niedernhausen auf der so genannten „Ländchensbahn“ erreichten, in den 1950er- und 1960er-Jahren

kamen ebenfalls aus Limburg und jetzt auch von der Aartalbahn die Schienenbusse der Baureihe 798 sowie die „neueren“ Akkutriebwagen der Baureihen 515 und 517 hinzu. Einen deutlichen Triebwagen-Schub gab es ab Sommerfahrplan 1978 mit der Einführung der Frankfurter S-Bahn, deren Triebzüge in Form der Baureihe 420 Wiesbaden als Linie S 1 (via Frankfurt-Höchst) erreichten. Trotz alledem überwog in diesem Kopfbahnhof jetzt immer noch die Anzahl der lokbespannten Züge, wozu nicht nur die ausschließlich lokbespannten Reisezugleistungen zur rechten Rhein-strecke und nach Darmstadt, sondern die auch noch allgemein vorhandene hohe Summe der E-, D- und IC-Züge (Letztere ab Winterfahrplan 1971/72) beitrug. Ausnahme beim Fernverkehr war lediglich die Führung des TEE-Zugpaares „Saphir“ (Frankfurt – Brüssel) über Wiesbaden Hbf, der vom 15. Juli 1957 bis zum Ende des Sommerfahrplans 1971 mit BR VT 11.5 bzw. 601 gefahren wurde.

Ein Blick in den Abfahrtsplan vom Sommer 1972 lässt vor dem Hintergrund eigener Beobachtungen und Erfahrungen die hohe Dominanz der lokbespannten Züge in Wiesbaden Hbf erahnen. Los ging es um 0.17 Uhr mit dem N 3177 d, einem „Lumpensammler“ nach Frankfurt Hbf, der nur an sowie nach Sonntagen und allgemeinen Feiertagen verkehrte und dessen „d“ die Führung über Frankfurt-Griesheim verrät. Er wie alle anderen Züge zwischen Wiesbaden und Frankfurt verkehrten mit Ausnahme des oben erwähnten TEE „Saphir“ lokbespannt, N-Züge meist mit 141, E-Züge mit 110, 112 oder 141 und D- bzw. IC-Züge mit 103, 110 oder 112. Mit der Ankunftszeit 0.58 Uhr in Frankfurt Hbf verrät unser N 3177 übrigens auch seine Fahrzeit von 41 Minuten, die trotz Halt (außer in Wiesbaden Ost) an allen bis heute zahlenmäßig unveränderten Zwischenstationen sogar noch unter der Fahrzeit der heutigen S-Bahn mit 44 Minuten lag – hier hat also trotz allem zwischenzeitlichen Modernisierungs-Bohei und Beschleunigungs-Versprechungen alles andere als Fortschritt stattgefunden! Übrigens waren die N-Züge zwischen Wiesbaden und Frankfurt auch tagsüber nicht langsamer als die heutige S-Bahn, obwohl der Fahrgastwechsel an den Silberlingen langsamer vonstatten ging und am Gepäckabteil mit-

LINKE SEITE
Farblich passen Lok und Triebwagen hier überhaupt nicht zusammen, aber eine (zeitweise planmäßige!) 151 mit dem N 3485 von Koblenz Hbf muss am Montag des 13. November 1989 ein Foto im Wiesbadener Hbf wert sein.

UNTEN
Ein Déjà-vu an die Dampflokezeit und an den Urtyp der „Lokomotive“ vermittelte überraschend die Reichsbahnlok 35 1097 (ex 23 1097), die als „23 002“ am 19. November 1981 für Filmarbeiten kalt an einem Wiesbadener Prellbock stand.

Grundsätzlich ist die hier vorhandene aktuelle Triebwagen-Uniformität zunächst einmal der Tatsache geschuldet, dass sich Wiesbaden Hbf im Laufe der Jahrzehnte zu einer Station mit nahezu reinem Nahverkehrs-Angebot entwickelt hat – der Fernverkehr wurde sukzessive ausgedünnt – und diese Zuggattungen schon immer triebwagen-affin waren



unter noch Reisegepäck, Expressgut und Dienstpost verladen wurde!

Doch bereits die nächsten drei nächtlichen Zug-Abfahrten offenbarten die winzige Ausnahme von der lokbespannten Regel: Bei N 4201 (ab 0.27 Uhr), N 4203 (ab 0.56 Uhr) und N 4205 (ab 1.50 Uhr) handelte es sich um Pendel-Zubringerzüge zu nächtlichen D-Zügen im Mainzer Hauptbahnhof und diese Pendelzüge wurden – bitte anschnallen – von einteiligen Schienenbussen (798) gefahren! Vor der Abfahrt in Wiesbaden Hbf schlurfte der Lokführer durch den Triebwagen und kontrollierte die Fahrkarten der müden Fahrgäste, danach ratterte und brummte der Solo-Schienenbus in nur neun Minuten (schneller als heute) nach Mainz Hbf. Zwischen 3.29 Uhr und 5.57 Uhr gab es vier weitere dieser Zubringerfahrten, tagsüber gingen diese auf lokbespannte Wendezüge (141) über.

Diese Triebwagen-Ausnahme fiel jedoch selbst in diesen nächtlichen Stunden kaum auf, weil zwischen halb drei und Viertel nach vier auch Wiesbaden Hbf noch von fünf Nachtschnellzügen angefahren wurde: D 611 nach München, D 227 nach Linz (mit Kurswagen nach Wien und Budapest) sowie D 226, 610 und 1110 nach Dortmund. Natürlich alle als lokbespannte Wagenzüge mit der zu den Siebzigern üblichen Bespannung (103, 110 oder 112). In der Regel dauerte die Aufenthaltsdauer der Fernzüge in Wiesbaden Hbf acht bis zehn Minuten, denn natürlich war Lokwechsel erforderlich: Nach Ankunft des Zuges rückte die neue Maschine vom Bahnbetriebswerk kommend aus dem nächtlichen Gleisvorfeld an den Zug und nach der Abfahrt schlich die „alte“ Lok am Prellbock den Schlusslichtern hinterher und entschwand auf Lichtsperrsignal in eine neue Warteposition im Gleisvorfeld oder ins Bw. Zehn Lokomotiven in nur eineinhalb Stunden mitten in der Nacht – die sieht man heute in Wiesbaden Hbf das ganze Jahr nicht!

Tagsüber waren Triebwagen am Beispiel unserer Fahrplanperiode vom Sommer 1972 nur sporadisch vertreten, mit 601 wurde der erwähnte TEE 20 „Saphir“ gefahren und neben den überwiegend mit Diesellok bespannten Wagenzügen für die Ländches- und Aartalbahn hier einige Leistungen mit 515, 517 und

798. Alles andere wurde mit Ellok gefahren, allen voran natürlich die 141, deren Schaltwerk-Akustik unter den hallenden Bahnhofsdächern fast immer zu hören war. Zischende Bremsluft, das Heben und Senken von Stromabnehmern, klirrende Kupplungsseisen, die Pfiffe und Gesten von Rangierern sowie zuknallende Führerstandstüren waren die Begleitmusik der ständigen Lokwechsel in diesem Kopfbahnhof. Und natürlich kam noch eine andere Lokomotivgattung optisch und vor allem akustisch hinzu: die Rangierloks in Gestalt der V 60 und Köf II (bei Bauzügen auch noch V 36), die Zuggarnituren aus den zwei Abstellgruppen „West“ und „Ost“ bereitstellten oder abzogen. Meist waren es bis zu drei V 60, die sowohl diese Aufgaben wie natürlich auch das Umrangieren der zahlreichen G-Wagen an der noch in vollem Saft stehenden Güterabfertigung erledigten.

Lokomotiven also allerorten, und dies nicht nur in den Bahnsteigbereichen, sondern auch im etwa einen Kilometer entfernten und noch eigenständigen und weitgehend intakten Bahnbetriebswerk. Dort verbrachten die Maschinen ihre Wendezeit, eine der ehemals zwei Drehscheiben war einschließlich Rundlokschuppen noch in Betrieb und mitunter zerrte eine Köf III eine Ellok in den bzw. aus dem fahrdradtlosen Rundschuppen von der bzw. auf die Drehscheibe. Das Bw Wiesbaden beheimatete seit 1965 zwar nur noch Kleinlokomotiven, doch die hohe Anzahl der hier zu sichtenden „großen“ Lokomotiven vermittelte für Außenstehende einen anderen Eindruck. Für zusätzliche optische und tatsächliche Betriebsamkeit sorgten auch noch eine Lehrlingswerkstatt, der bis 1977 stehende

Lokomotiven waren
also allerorten, und
dies nicht nur im
Bahnsteigbereich, sondern
auch in dem einen
Kilometer entfernten
und noch eigenständigen
Bahnbetriebswerk.
Dort verbrachten die
Maschinen ihre
Wendezeit. Eine der
ehemals zwei Dreh-
scheiben war samt dem
Rundlokschuppen noch in
Betrieb

UNTEN
Kleine und große
Lokomotiven waren
natürlich auch Sinn und
Zweck des Bahnbetriebswerks, wo hier
die 323 076 einer 110
von der Drehscheibe
in den fahrdradtlosen
Lokschuppen hilft
(16. März 1980).





große Wasserturm sowie das sogar bis Mitte 1995 bestehende Bahnbetriebswagenwerk (Bww), das zeitweise bis zu 250 Reisezugwagen beheimatete.

Mit dem zweistündlichen und zwischen 1971 und 1979 noch ausschließlich erstklassigen IC-Angebot war mit der 103 nun auch in Wiesbaden die Star-Lok der Bundesbahn auffällig häufig anzutreffen und um fünf Uhr nachmittags gab es meist sogar ein Duell zwischen Lok und Triebwagen, wenn der minimal verspätete Schienenbus nach Bad Schwalbach (ab 16.57 Uhr) und der pünktlich abfahrende IC 127 „Münchener Kindl“ (ab 16.58 Uhr) eine Parallel-Ausfahrt boten, die bis in Höhe des Bahnbetriebswerks anhielt und besonders gut vom Schienenbus aus „genossen“ werden konnte, da seine Trasse anstieg und man den elegant dahingleitenden Intercity zunehmend von oben betrachten konnte.

Diese kurzen IC-Züge der Ersten Klasse wurden zwischen Frankfurt und Wiesbaden mitunter sogar mit Baureihe 141 gefahren, bei straffer Fahrweise konnte der Fahrplan problemlos eingehalten werden. Nach Einführung des Konzeptes „IC '79“ mit beiden Wagenklassen und Stundentakt kam hierbei der „Knallfrosch“ natürlich nicht mehr zum Einsatz, doch neben 103, 110 oder 112 kam zumindest zwischen Wiesbaden und Frankfurt auch die BR 181 vor ICs zum Einsatz. Diese Baureihe bespannte ab bzw. bis Wiesbaden auch die Luxemburger Eilzüge via rechte Rheinstrecke, auch Nahverkehrsleistungen zwischen Koblenz und Wiesbaden kamen hinzu. Selbst Güterzug-Elloks waren insbe-

sondere im letzten Jahrzehnt der Bundesbahn in Wiesbaden Hbf planmäßig anzutreffen, so Bebraer 140 mit Nahverkehrszügen zwischen Koblenz und Wiesbaden sowie an Montagen sogar die BR 150 oder 151 mit einer morgendlichen Laufplan-Füllleistung im Personenverkehr von Koblenz und weiter vor Eilzug nach Frankfurt Hbf, von wo aus die Sechssachser wieder ins güterzuglastige Bw Ffm 2 wechselten.

Zwischenzeitlich wurde Ende November 1981 das hundertjährige Bestehen des Wiesbadener Hauptbahnhofes gefeiert, bereits zuvor fanden auch hier mehrere der beliebten und von der DB AG leider nicht mehr durchgeführten Bahnhofsfeste statt – natürlich mit noch mehr und in Wiesbaden selteneren Lok-Baureihen für Führerstandsbesichtigungen und Pendelfahrten. 1982 und 1983 begann die Lokomotiv-Hoheit in Wiesbaden Hbf schon deutlich zu bröckeln, denn nun wurden die Nachtschnellzüge sukzessive gestrichen und via Mainz geführt, zudem kam die zusätzliche S-Bahn-Linie 14 nach Frankfurt-Konstablerwache mit Führung über Mainz und Rüsselsheim hinzu, welche insbesondere die Präsenz der Baureihe 141 dezimierte. Zwei weitere Bahnhofsfeste im Dezember 1984 und März 1985 konnten nicht kaschieren, dass es jetzt selbst den Intercity-Verbindungen an den Kragen ging – bis zu 23 von 27 dieser Züge wollte die Bundesbahn von Wiesbaden abziehen und auch über Mainz führen. In diesem Zusammenhang wurde sogar ein neuer Hauptbahnhof in Wiesbaden Ost diskutiert, von dem man sich Fahrzeitgewinne und ein Entfallen des „Kopfmä-

OBEN

Nur kurzzeitig hat die schmucke 112 496 vor ihrem D 2120 nach Dortmund beide Bügel oben und erinnert farblich an TEE-Zeiten. Doch Wiesbaden verlor bereits in den späten Bundesbahn-Jahren zu Gunsten des benachbarten und „schnelleren“ Mainz immer mehr Fernreisezüge (9. August 1985).



Ob „flirtende“ Triebzüge der Verkehrsgesellschaft VIAS (Baureihen 427/428) oder andere Fahrzeuge – Loks sind in Wiesbaden Hbf seit geraumer Zeit und zumindest planmäßig nicht mehr anzutreffen, Antrieb und Waggons sind ausnahmslos verschmolzen (29. Mai 2011).

chens“ erhoffte. Doch noch summten bis zu vier 103er pro Stunde an den Bahnsteigen und gaben der Landeshauptstadt auch in puncto Eisenbahn das nötige Flair.

Mit der Stilllegung der Aartalbahn zum Winterfahrplan 1983/84 verlor Wiesbaden auch die mit 216 bespannten Sonntagszüge nach Bad Schwalbach, die hier bei zu erwartendem starken Ausflugsverkehr verkehrten. Abgesehen von den auch weniger werdenden Rangierloks für Wiesbaden Hbf wurde diese Baureihe neben der V 100 nun ausschließlich auf der Ländchesbahn nach Niedernhausen und weiter nach Limburg eingesetzt. Neben der S-Bahn wurde der allmählich beginnende Vormarsch der Triebwagen mit dem Diesellokomotiv der Baureihe 601 begleitet, der Wiesbaden Hbf in früheren Jahren schon als TEE (nach Brüssel) und IC (nach München) beehrt hatte und nun in Diensten von großen Reiseveranstaltern an bestimmten Wochentagen auch hier ohne nötigen Lokwechsel in nur drei bis vier Minuten Kopf machte.

Wesentlich weniger Lokbedarf brachte ab Sommerfahrplan 1988 die Einführung der neuen Intercity-Linie 1A zwischen Wiesbaden Hbf und Mainz Hbf, die bis auf vier IC-Fernverbindungen alle bisherigen IC-Züge in Wiesbaden ersetzte und nun als zwei Mal je Stunde verkehrender Zubringer diente. Diese nur aus zwei Wagen gebildeten „Wiesbaden-City“ (spöttisch: WC) wurden nach einem Anfangs-Provisorium mit zwei IC-Wagen zwischen zwei 141 dann als Wendezug mit freilich nur noch einer 141 gefahren, obwohl sich hierzu tatsächlich ein Triebwagen angeboten hätte. Außer diesem kastrierten IC-Angebot waren Wiesbaden jetzt nur noch ein FD-Zugpaar sowie an einer Hand abzuzählende und teilweise nur saisonal verkehrende D-Züge verblieben, ein Jahr später waren es nur noch das FD-Zugpaar sowie zwei D-Züge. Lokwechsel wurden zur täglichen „Rarität“, auch die Zahl bereitzustellender Zugarnituren durch Rangierloks war deutlich geschrumpft. Doch noch dominierten die Lokomotiven, allen voran natürlich die 141 mit ihren Leistungen nach Mainz, Darmstadt und Koblenz – in Grün, Türkis-Beige und „Neurot“. Bunt war es schon, auch noch im Bw, wo sich an bestimmten Sonntagen in der Sommersaison bis zu drei rot-beige 112er versammelten. Und werktags war eine Köf II fleißig damit beschäftigt, Silberling-Garnituren durch die Waschanlage zu schieben.

Mit der Einführung des ICE ab 1991 begann die flächendeckende Umwandlung der Fernzüge von lokbespannten Wagenzügen auf Triebwagen, obwohl die ICEs der ersten beiden Generationen mit ihren Triebköpfen ja eigentlich Züge mit „verkleideten“ Lokomoti-

ven sind. Jedenfalls verlor die Hälfte der ohnehin nur noch wenigen Wiesbadener Fernzüge in Tagesrandlage mit dem ICE ihre „richtigen“ Lokomotiven, mit denen hier Mitte der 1990er-Jahre nur noch ein IC-Zugpaar, ein EC-Zugpaar und als letzter verbliebener D-Zug der nur in der Sommersaison verkehrende D 1612 nach Dortmund bespannt wurden. Auch die Regionalzüge der Ländchesbahn waren mittlerweile fast vollständig auf 628 umgestellt worden, nur wenige Züge fuhren mit V 100, die 216 war hier inzwischen verschwunden. An Elloks gab es jetzt im Wesentlichen nur noch die Baureihen 101, 110 und 141, von denen Letztere bis zur Jahrtausendwende massiv durch den Ost-Zugang BR 143 verdrängt wurde, die nun den Regionalverkehr auf den Strecken nach Frankfurt, Darmstadt und Koblenz beherrschte.

Mit Einführung der S-Bahn-Linie 9 von Hanau Hbf nach Wiesbaden Hbf via Mainz-Bischofsheim und Mainz-Kastel im Jahre 1999 wurden die auf dieser Relation seit einigen Jahren verkehrenden zweistündlichen RE-Züge mit BR 110 verdrängt und das Triebwagen-Bild in Wiesbaden Hbf wuchs deutlich an. Auch das ab 2002 eingeführte zusätzliche Wiesbadener Zugangebot der neu eröffneten Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main über den so genannten „Wiesbadener Ast“ bestand ebenso aus Triebzügen in ausschließlicher Gestalt des ICE 3. Ende 2004 wurden die DB-628er der Ländchesbahn gegen die Triebwagen der Verkehrsgesellschaft „Vectus“ ausgetauscht, von Lokomotiven auch hier längst keine Spur mehr.

Einen nun mehr als deutlich sichtbaren Schlag gegen „Lokomotiven im Bahnhof“ gab es zum Beginn des Jahresfahrplans 2010/11 mit dem Triebwagen-Einzug des Eisenbahnunternehmens „VIAS GmbH“ auf der Relation Frankfurt – Wiesbaden – Koblenz, der den 143-Einsatz auf die Strecke nach Darmstadt reduzierte. An weiteren Lok-Baureihen kam zu dieser Zeit eigentlich nur noch die BR 101 bei der inzwischen eingeführten zweistündlichen IC-Linie Wiesbaden – Dresden hinzu, die ab 2012 aber auch sukzessive auf ICE umgestellt wurde. Nur im Fahrplanjahr 2010/11 und dies auch nur am frühen Samstagmorgen gab der für Wiesbadener Verhältnisse exotische österreichische „Railjet“-Wendzug nach Budapest ein kurzes Lok-Gastspiel („Taurus“ ES64U2 bzw. ES64U4). Wiesbaden Hbf war nun bis auf Ausnahme der Darmstädter Züge stundenweise gänzlich „lokfrei“. Auch ein erneuter Betreiberwechsel der Ländchesbahn von Vectus auf die Hessische Landesbahn (HLB) ab 14. Dezember 2014 brachte nur neue Triebwagen-Varianten.

Von niemandem bemerkt – von den örtlichen Medien schon gar nicht – wurde dieser Wandel zum lokomotivfreien Bahnhof mit Beginn des Jahresfahrplans 2018/19 am 9. Dezember 2018 vollendet: Seither verkehren auch auf der Strecke Wiesbaden – Darmstadt – Aschaffenburg in Form von neuen und papageifarbenen Garnituren der Baureihe 1440 ausschließlich Triebwagen, welche die bisherigen Doppelstockzüge ablösen. Deren Elektrolokomotiven der Baureihe 143 als einstiger „Import-Schlager“ der in der DB AG aufgegangenen Deutschen Reichsbahn der DDR waren also die letzten Loks, die täglich und regelmäßig in Wiesbaden Hbf präsent waren. Wer heute seinen Blick vom Querbahnsteig auf die zehn Bahnsteiggleise schweifen lässt, wird rund um die Uhr nur noch Triebzüge erspähen und muss sich schon eine Station weiter nach Wiesbaden Ost begeben, um dort vor den Güterzügen der rechten Rheinstraße oder den Rangierabteilungen für die dortigen Industriebetriebe Lokomotiven sehen zu können. Womit auch in Wiesbaden Hbf von Kindesbeinen an der Eisenbahn-Bazillus übersprang – von großen dampfumnebelten Treibrädern, von zitternden Leibern nagelnder Dieselloks oder von eleganten und lüfterheulenden Elektrolokomotiven, all dies durch den ehrfürchtigen Widerhall der riesigen Tonnendächer eines Großstadtbahnhofs noch akustisch dramatisiert –, all dies gehört zumindest hier schon jetzt zur Vergangenheit der Technikgeschichte. Der neue Dinosaurier heißt eben nicht nur Mensch, sondern auch Lokomotive. □

Eisenbahn in
DÜSSELDORF

Udo Kandler

**DIE MESSE-MODE-
MEDIEN-METROPOLE**

1838 ging die Schienenverbindung von Düsseldorf ins 8 km entfernte Erkrath in Betrieb, die 1841 bis Elberfeld verlängert wurde. Mit der Hammer Rheinbrücke war 1870 endlich eine Bahnverbindung in die Nachbarstadt Neuss geschaffen worden und der Eisenbahnknotenpunkt Düsseldorf in den Grundzügen vollendet.

Der 1891 eröffnete Hauptbahnhof wurde 1932 bis 1936 durch einen Neubau ersetzt. Er belegt mit täglich über 250.000 Reisenden und Besuchern aktuell den Platz acht der meistfrequentierten Fernbahnhöfe der DB. Ein verkehrspolitischer Meilenstein war die Eröffnung der ersten S-Bahn-Linie in Düsseldorf im Herbst 1967.

Zahlreiche attraktive Aufnahmen illustrieren die Geschichte der Eisenbahn in Düsseldorf, darunter viele aus der Dampflokomotivzeit. Sie erinnern u.a. an den wegweisenden Ruhrschnellverkehr der 1930er Jahre, an die beiden bedeutenden Bahnbetriebswerke sowie an den abwechslungsreichen Reise- und Güterverkehr vergangener Tage.

NEU

**92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 532001 | € 12,50**

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal

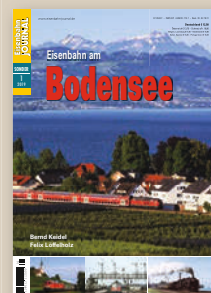
Eisenbahn in Hamburg
Best.-Nr. 541902



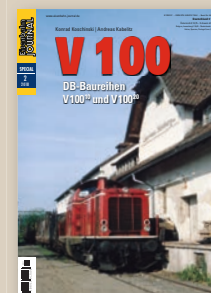
Main-Weser-Bahn
Best.-Nr. 531902



Baureihe 03
Best.-Nr. 541901



Bodensee
Best.-Nr. 531901



V 100
Best.-Nr. 541802

**Auch als eBook verfügbar!**

Alle lieferbaren und 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.



Eisenbahn in der Eifel
Best.-Nr. 531802



Frankenwaldbahn
Best.-Nr. 541801



Ruhr-Sieg-Strecke
Best.-Nr. 531801

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

Kraftprotz

Als schwere Diesellokomotive ohne Heizeinrichtung stellte die Baureihe 131 gewiss keine Ideallösung für die Deutsche Reichsbahn dar, die stets an universell verwendbaren Lokomotiven interessiert war. Dennoch verkörperte die Konstruktion der 131 keinen Fehlschlag, denn die äußerst robuste Maschine mit ihrem einzigartigen Leistungsspektrum konnte sich ein spezielles Einsatzfeld sichern, das ihr keine andere Baureihe streitig machte

TEXT: DR. FRANZ RITTIG

Schon in den ersten Einsatzwochen der Baureihe 130 war immer wieder kritisch angemerkt worden, dass deren Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h, die bei der Reichsbahn in der DDR niemand brauchte, vor allem zu Lasten der Anfahrzugkraft ginge. Mit einer auf getriebetechnischem Wege herabgesetzten Höchstgeschwindigkeit erwartete man eine deutliche Zugkraftsteigerung, insbesondere im wichtigen Anfahrbereich. Die neue 131, mit ihrem Getriebe „nur“ 100 km/h schnell, bewies in der Tat, wozu die V 300-Konstruktion prinzipiell in der Lage war: Mit einer Anfahrzugkraft von 34 Mp zeigte sich die Baureihe 131 ihrer Vorgängerin 130, die nur 25 Mp Anfahrzugkraft zu bieten hatte, klar und eindeutig überlegen. Dass dieser Vorzug, wie bereits erwähnt, mit der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h „erkauft“ wurde, war nicht nur eine gemeinsam mit dem Hersteller – wenn auch unter Nöten – kalkulierte Absicht, sondern auch eine recht praktische Sache, die dem damaligen Betriebsalltag im Güterzugdienst durchaus entsprach.

Wie sich bald zeigte, wurden häufig nicht einmal die 100 km/h Höchstgeschwindigkeit benötigt; es gab Dienststellen, die auf ihren Strecken nur höchstens 80 km/h fahren konnten, dafür aber in der Lage waren, die Grenzlasten ihrer Gü-

terzugleistungen respektabel anzuheben. Manche Lokleiter bzw. Einsatztechnologien bemühten einen zwar merkwürdigen, indes zutreffenden Vergleich mit der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung, wo im Güterzugdienst prinzipiell nicht die Höchstgeschwindigkeit, sondern nur die Zugkraft ausschlaggebend gewesen sei.

„Unter den damaligen Betriebsbedingungen der DR waren der planmäßige Einsatz von Triebfahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit über 120 km/h nicht erforderlich und die Gleisanlagen dafür nicht ausgelegt. Bei fehlender Zugheizeinrichtung ohnehin nur für den Güterzugbetrieb einsetzbar, entschloss sich die Maschinenwirtschaft, die Höchstgeschwindigkeit der weiteren Lokomotiven auf 100 km/h herabzusetzen. Durch eine höhere Anfahrzugkraft wurde für eine bessere Auslastung der vorhandenen Leistung gesorgt. 130 081 war die erste Lokomotive mit $V_{max} = 100$ km/h ... Daraus wurde die Lokomotive 131 001.“

KURT KÖHLER 2000

Mit anderen Worten: Die 131 eignete sich vorzüglich für Streckenprofile, die noch immer Domänen der ölhauptgefeuerten Dampflokomotiven der Baureihe 44 waren, insbesondere für Strecken, die Mittelgebirgscharakter besaßen. Hinzu kam,

dass sich die „Russendiesel“ hervorragend für die Bespannung von Durchgangsgüterzügen in planmäßigen Langläufen geradezu empfehlen. So war es nur folgerichtig, dass die Baureihe 131 vor allem in Halle, Weißenfels, Erfurt und Reichenbach stationiert wurde.

Den Anfang machte, wie schon einmal in der Geschichte der Baureihengruppe V 300, wieder das Bw Halle G. Noch während man dort zu Jahresbeginn 1973 bemüht war, den Bestand an Lokomotiven der Baureihe 130 zugunsten neuer 131 zu reduzieren, bereiteten sich Lok- und Werkstattpersonale im thüringischen Erfurt darauf vor, einer der wichtigsten Einsatzschwerpunkte der 131 zu werden. Fand man in Halle mit der Baureihe 131 eine für die schwierige Strecke nach Nordhausen bestens geeignete Güterzuglokomotive, gingen die Erfurter hingegen ungewöhnliche Wege und setzten die im Grunde ausschließlich für den Güterzugdienst gedachten 131 008, 013, 019 und 022 bereits im Sommer 1973 vor den Schnellzügen des internationalen Verkehrs bis in den Grenzübergangsbahnhof Gerstungen ein. Das waren Pläne, die bis dato eine Domäne der eleganten 01.5 gewesen waren. Wie Zeitzeugen zu berichten wissen, bewährte sich die 131 auf den schwierigen Streckenabschnitten zwischen Erfurt, Eisenach und



131 014 schleppt bei Rothenstein einen Kohle-Ganzzug Richtung Saalfeld das Saaletal aufwärts (1979).

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

Gerstungen hervorragend. Über 100 km/h mussten zwingend nirgendwo gefahren werden, und die Beschleunigung nach betrieblichen Zwischenhalten sowie auf den Rampen der Strecke war, vor allem im Vergleich mit der großrädigen 01.5, ausgezeichnet.

Schwierigkeiten bereitete freilich der Winter, der den Mangel an einer Heizanlage der 131 deutlich spüren ließ. Um auf die selbst im Schnellzugdienst mittlerweile bewährte Baureihe nicht verzichten zu müssen, fuhr man die „Interzonenzüge“ mit einem angekuppelten Heizkesselwagen oder beordnete zusätzlich zur 131 eine Lok der Baureihe 118 als Heizlok (mit Dampfheizung) an den Zug. Unter diesen Voraussetzungen empfanden manche Praktiker die 131 (zumindest vorübergehend) als ideale Lok für den Schnellzugdienst im westlichen Thüringen. 131 019, eine stets hervorragend gepflegte Lokomotive, wurde wegen ihrer sprichwörtlichen technischen Zuverlässigkeit sogar ausschließlich vor schweren Schnellzügen eingesetzt.

Zu den Aufgaben der in Thüringen eingesetzten „Gebirgslokomotiven“ der Baureihe 131 gehörten, ihren konstruktiven Vorzügen entsprechend, auch zahlreiche Vorspann- und Schiebedienste. Davon sollte vor allem das Bw Arnstadt unmittelbar am Nordrand des Thüringer Waldes Gebrauch machen. Sowohl auf den Strecken nach Meiningen



Zu den Aufgaben der in
Thüringen eingesetzten
„Gebirgsdieselloks“ gehörten,
ihren konstruktiven Vorzügen
entsprechend, auch
zahlreiche Vorspann- und
Schiebedienste



LINKS

Mit ihrer geänderten Übersetzung war die 131 bedenkenlos auch auf Steilrampen einsetzbar – hier 131 070 in Grimmenthal (Mai 1991).

FOTO: UDO KANDLER

O BEN

Lange Zeit vor der Wende konnte die damals noch fast fabrikneue 131 063 (abgenommen Herbst 1973) im „kapitalistischen Ausland“ in Hof Hbf angetroffen werden (Juni 1974).

RECHTE SEITE

131 051 hat Güterwagen nach Eisfeld gebracht, die von 95 0036 zur Weiterfahrt nach Sonneberg (Thür.) übernommen werden (Oktober 1979).

FOTOS: JÜRGEN NELKENBRECHER (2)

gen (über Oberhof und Suhl) als auch nach Saalfeld (über Stadtilm) und nach Ilmenau (über Plaue) waren erhebliche Steigungen zu bewältigen, die gewissermaßen traditionell Vorspann- und Schiebeleistungen erforderten. Diese Leistungen waren seit dem Traktionswandel vor allem von der Baureihe 120, teilweise auch von der Baureihe 118 erbracht worden. Beide zeigten sich Ende der 1970er Jahre allerdings nicht mehr allen Anforderungen gewachsen.

Zudem galt Arnstadt als Dienststelle mit einer deutlich zu hohen Zahl an Zügen, die ein zweites Triebfahrzeug erforderten. Von der 131 erhoffte man, die zahlreichen unwirtschaftlichen Lz-Fahrten zurückkehrender Schiebeloks etwas einschränken zu können. Dennoch sollte es noch bis 1979 dauern, ehe die ersten 131 in Arnstadt eintrafen. In der Folgezeit gelang es, die Zahl der Vorspann- und Schiebeleistungen zu reduzieren. Vor einigen Durchgangsgüterzügen kam man jetzt öfter mit nur einer Lok aus. Dennoch ließen sich längst nicht alle schweren Dienste auf den gefürchteten Rampen hinauf zum Brandleitertunnel ohne Schiebeleistungen bewältigen.

Etliche Arnstädter Maschinen erhielten deshalb speziell für den Nachschub auf diesen Streckenabschnitten die so genannte Keller'sche Kupplung, einen überraschend einfach gehaltenen Seilzug mit Klinken, mit dessen Hilfe man vom Führerstand aus die

Schiebelok während der Fahrt vom Zugende abkoppeln konnte. Unmittelbar unterhalb der Frontfenster wurde dazu eine Art „Galgan“ befestigt, über dessen Umlenkrolle ein Stahlseil aus dem Inneren des Führerstands zur Kupplung hinabließ. Das Verfahren war simpel: Die nachschiebende 131 wurde am Fuße der Rampe mit dem Zug gekuppelt und war mit ihm während der Bergfahrt fest verbunden. Tauchte das Signal „Nachschieben einstellen“ auf, weil die Rampe verflachte bzw. der höchste Punkt erreicht war, kuppelte der Lokführer per Handhebelgriff vom Führerstand aus die Lok vom fahrenden Zug ab: Die 131 blieb stehen, während sich der Zug mit ordnungsgemäßen Zugschlusssignalen entfernte. Anschließend kehrte die Lok zur Talseite der Rampe zurück, um neue Aufgaben zu übernehmen.

Obwohl das Verfahren gründlich erprobt worden war und seine Zuverlässigkeit bewiesen hatte, kam es aus verschiedenen Gründen immer seltener zur Anwendung und unterblieb schließlich ganz. Da die Keller'schen Kupplungen aber nicht sofort demontiert wurden, prägten sie zeitweilig das Erscheinungsbild der Arnstädter 131.

Auch auf der steigungsreichen Strecke nach Saalfeld (über Stadtilm und Rottenbach) kamen 131 aus Arnstadt zu planmäßigen Einsätzen vor Durchgangs- und Nahgüterzügen. Eine besondere Herausforderung

stellte die gefürchtete Rampe am Singener Berg zwischen Rottenbach und Stadtilm dar. Stadtilm hatte zu Dampflochzeiten einen Lokbahnhof unterhalten, der in erster Linie für Schiebeleistungen verantwortlich gewesen war. Mit der Auflösung dieses Lokbahnhofs fielen seine Leistungen komplett an das zuständige Bw Arnstadt. Der Traktionswandel machte die Dienste am Singener Berg aber keineswegs überflüssig, zumal die Züge immer länger und schwerer wurden, weil die Rbd Erfurt die Verbindung als Umleiterstrecke nutzte, wenn die Magistrale Weißenfels – Erfurt überlastet war oder unter größeren Betriebsstörungen litt. So kam es, dass Arnstädter 131 regulär zur „Schiebereitschaft“ im Bahnhof Rottenbach eingeteilt wurden. Immer wieder wird auch davon berichtet, dass einzelne 131 zu Übergaben auf die Gleise der Schwarzatalbahn gerieten, wo planmäßig eigentlich nur Lokomotiven der Baureihe 115 (der späteren 114) fuhren.

Der Güterzugdienst auf der für die DDR-Wirtschaft wichtigen Nebenstrecke Plaue – Ilmenau stellte eine weitere Herausforderung für das Bw Arnstadt dar. Auf dieser Linie dominierten schwere Nahgüterzüge mit Brenn- und Rohstofftransporten für die großen Werke der Ilmenauer bzw. Großbreitenbacher Glas- und Porzellanindustrie. Zunächst eine Domäne der Baureihe 120, übernahm nach deren





Ablösung die Baureihe 131 das Geschäft und bespannte planmäßig die schwersten Güterzugleistungen dieser Relation. Über viele Jahre hinweg erwies sich 131 014 als besonders standorttreu. Mit einer steilstreckenerprobten Dienstplangemeinschaft der Einsatzstelle Ilmenau besetzt, war diese Maschine nach einer Grundinstandsetzung Mitte der 1980er-Jahre ein stetes Musterbeispiel für vorzügliche Pflege und Instandhaltung. Sämtliche 131 wendeten grundsätzlich in Ilmenau. Ein angeblich kurzzeitig erwogener Einsatz bis nach Großbreitenbach scheiterte an der begrenzten Belastbarkeit des Oberbaus, so dass dort (wie auf den Steilstrecken zum Rennsteig hinauf) weiterhin die sechssachsige Version der Baureihe 118 dominierte.

Das Bw Meiningen, am Südfuß des Thüringer Waldes im Übergang zur Rhön gelegen, stellte betrieblich eine Art Gegenstück zum Bw Arnstadt dar und setzte seine 131 über Grimmenthal, Suhl und Oberhof auf der Südrampe des Thüringer Waldes ein. Die Umläufe sahen Leistungen über Arnstadt bis Neudietendorf vor. Daneben zählte das in der DDR verbliebene Reststück

der Werrabahn Eisenach – Eisfeld zum Einsatzgebiet der 131, wo auch Eisenacher Maschinen dieser Baureihe liefen.

Verbürgt sind vor allem schwere Ganzzüge mit Kies, die aus dem Werratal abzuholen waren. Auch auf der Sonneberger Hinterlandbahn, der Nebenstrecke von Eisfeld nach Sonneberg, liefen Loks der Baureihe 131 aus Meiningen. Dabei gelangten die Maschinen in angestammte Dienstpläne der ölhauptgefeuerten Baureihe 95, deren Leistungsprogramm völlig problemlos erfüllt werden konnte und so nochmals den Ruf der 131 unterstrich, eine überaus brauchbare „Gebirgslokomotive“ zu sein. Gegenüber der ebenfalls im Sonneberger Raum heimischen, störanfälligen 119 glänzten die 131 des Bw Meiningen mit bauartypischer Zuverlässigkeit trotz deutlich höherer Belastung.

Diesen guten Ruf bestätigte die Baureihe 131 auch bei den Bw Güsten und Röblingen (beide im Vorfeld des Harzes), in Karl-Marx-Stadt am Fuß des Erzgebirges sowie im Bw Reichenbach, das seine Loks erfolgreich auf den Hügelland- und Bergstrecken des Vogtlandes sowie grenzüber-

schreitend bis nach Hof in Oberfranken verwendete. Dort soll man nicht schlecht gestaunt haben, als – für viele Bundesbahner und Eisenbahnfreunde überraschend – die russischen roten Riesen aus dem anderen deutschen Staat anrollten. Mit ihrer Größe, ihrer gefühlten Wucht und ihrem für westdeutsche Verhältnisse exotischen Aussehen übertrafen die Loks „aus der Zone“ so gut wie alles, was man aus dem eigenen Laden kannte. Durchaus nicht ohne Stolz auf die in diesem Falle eindeutige eigene Überlegenheit nahmen die Reichsbahn-Personale an den Haken ihrer 131, was eine 218 wahrscheinlich nur mühevoll bewältigt und eine 216 wohl ganz stehen gelassen hätte. Dass die 131 für diese Leistung freilich auch großzügig mit Kraftstoff gefüttert werden musste, steht auf einem anderen Blatt ihrer Einsatzgeschichte.

Letztere endete, wie sie begonnen hatte: mit nahezu spektakulären Leistungen. Zu diesen gehörte die Beförderung schwerer Durchgangsgüterzüge mit Rohbraunkohle, die als durchgehende Ganzzüge (Gdg) noch bis zum Herbst 1994 vom Tagebau Profen zum Heizwerk Zel-

Auhagen

LINKE SEITE

Bereits gemäß den DB-Traktionsnummern umgezeichnet wartet 231 068 auf Solofahrt in Sachsendorf im Verlauf der Strecke Magdeburg – Halle auf grünes Licht zur Weiterfahrt (Mai 1992).

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

UNTEN

231 073 rollt in späten Einsatzjahren mit einem Kesselwagenzug durch Deuben (Mai 1993). Auch ab 1994 waren die Kraftprotze noch kurz in Diensten der DB AG.

FOTO: GERHARD BANK

la-Mehlis nördlich von Suhl zu befördern waren. Diese Züge mussten als langjährige Stammleistungen der 131 stets mit zwei Arnstädter Maschinen bespannt werden. Wenn die beiden vom Alltagseinsatz oft bereits schwer gezeichneten Lokomotiven die lange Steigung zum Brandleitetunnel hinaufzöhrten, konnte man, insbesondere auf dem hohen Damm bei Gehlberg, ihre akustisch spürbare Kraftentfaltung erleben und erhielt eindrucksvoll den Beweis für Leistungskraft, konstruktive Güte und betriebliche Unverwüstlichkeit.

Am 25. Oktober 1994 fuhren Lokführer des Bw Arnstadt mit 231 072 und 231 018 (Vorspann) zum letzten Mal den schweren Gdg 56576 über die Rampe am Nordhang des Thüringer Waldes und durch den Brandleitetunnel nach Zella-

Mehlis. Mit diesem Einsatz endete die Ära der schweren „Gebirgsdieselloks“ der Baureihe 131.

Als letzte 231 der DB AG schied 231 012 im Jahre 1995 endgültig aus deren Betriebspark aus und rollte zunächst in das Eisenbahnmuseum Hermeskeil. Anschließend gelangte die Lokomotive zur Regentalbahn Bahnbetriebs GmbH und wurde 2011 schließlich von WFL übernommen. Im Frühjahr 2012 erhielt sie im Eisenbahnmuseum Weimar eine Lackierung, die exakt ihrer langjährigen Originalfarbgebung aus Reichsbahn-Zeiten entsprach, und war in diesem Outfit am 24. März 2012, sauber und glänzend wie selten eine 131, mit ihrer historischen DR-Nummer 131 012-7 Star eines musealen Fotoshootings im historischen Bahnbetriebswerk der Klassikerstadt. □



New!

11 461 Besandungsanlage

H0



New!

11 460 Kfz-Werkstatt

H0



New!

13 346 Postamt

TT



New!

70 950 Junge Bäume

🌱



New!

14 486 Überladekran

N

Blitz, Bulli und Konsorten für die Modellbahn



LADEN UND LIEFERN TRANSPORTER, LIEFERWAGEN UND KLEINE LASTER
Die Motorisierung des Transportwesens fand in den deutschen Wirtschaftswunderjahren weitgehend ihren Abschluss. In den Städten übernahmen Transporter mit der ungefähren Grundfläche eines Pkw die leichteren Verteilungsaufgaben. Der prominenteste Spross aus dieser Fahrzeuggattung ist der VW-Bus. War die Tragfähigkeit zu gering, mussten kleine Laster ran. Mit ihrer Ladefähigkeit von ca. 3 t waren sie in vielen Branchen das Transportmittel der Wahl. Hanomag, Mercedes, Magirus oder Opel sind klingende Namen, die man mit dieser Fahrzeuggattung in Verbindung bringt. Das aktuelle Heft der Reihe „1x1 des Anlagenbaus“ widmet sich diesen aus dem Straßenbild nicht wegzudenkenden Kraftfahrzeugen. Dabei liegt der Schwerpunkt auf den Epochen III und IV. Aber auch die modernen Lieferwagen ab 1990 werden behandelt. Themen sind u.a. die korrekte Konzeption von Ladeszenen am Bahnhof, die Vorstellung der verschiedenen Modelle, die Verbesserung mit Farbe, Pinsel und Pulver oder die Gestaltung von kleinen, aus dem Leben gegriffenen Anlagenszenen.



100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, mehr als 250 Abbildungen
Best.-Nr. 682001 | 15,-



Autos für die Anlage
Vorbildgerechter Straßenverkehr in 1:87
Best.-Nr. 681901 • € 15,-

Auto-Kult für die Modellbahn



Autos sind die größte Konkurrenz der Bahn – und doch geht es nicht ohne sie. Zahlreiche Automobilhersteller sorgen seit den Wirtschaftswunderjahren für eine riesige Typenvielfalt und schufen etliche Kultobjekte. „Autos für die Anlage“ zeigt, mit welchen Tricks sich Modelle vorbildgerecht altern lassen und wie mit individuellen Beschriftungen ganz besondere Fahrzeuge entstehen.



Auto-Bahn
Kfz-Transporte auf der Schiene
Best.-Nr. 711001 • € 15,-

Infos vom Vorbild



Autos im Gepäck
Kfz-Transporte im Reisezugverkehr
Best.-Nr. 711101 • € 15,-

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



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



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



Heißes Eisen
Wo aus Eisenerz, Koks, Kalk und Luft Roheisen wird
Best.-Nr. 681902 • € 15,-



Zwei Freunde, zwei Anlagen
Zwei Anlagen mit Märklin-Gleis eine Epoche II, die andere Epoche IV
Best.-Nr. 681903 • € 15,-

Gunther Heck

Eingebettet in eine idyllische Landschaft aus sanften Hügeln und saftigen Wiesen am Rande des nordöstlichen Kraichgaus, begleitet eine Privatbahn mit wechselvoller Geschichte den Lauf des Krebsbaches. Um die ländliche Gegend um Neckarbischofsheim an die Badische Odenwaldbahn anzuschließen, wurde im Oktober 1902 die 17 Kilometer lange Strecke von Neckarbischofsheim Nord nach Hüffenhardt fertiggestellt.

Bereits in den ersten zwei Betriebsjahrzehnten zeichnete sich ab, dass die Transportleistungen im Personen- und auch im Güterverkehr weit hinter den Erwartungen der Badischen Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft (BLEAG) zurückblieben. Eine Anbindung an die Strecke Meckesheim – Jagstfeld bei Bad Rappenau zur Intensivierung des Verkehrsaufkommens war bereits 1909 beantragt (s. Karte), wurde aber nie realisiert.

Der Personenverkehr blieb auch für weitere Jahrzehnte auf eher bescheidenem Niveau und wurde überwiegend mit Dieseltriebfahrzeugen unterschiedlicher Bauarten abgewickelt.

Die Einrichtung eines Materialdepots auf dem Militärgelände bei Siegelsbach durch die Bundeswehr in den 1950er Jahren brachte der Strecke unter der Regie der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) einen bescheidenen Aufschwung im Güterverkehr ein und sicherte ihren Fortbestand.

Mit der Übernahme der Bahn durch die Südwestdeutsche Eisenbahn GmbH (SWEG) im Mai 1963 wurden



die Anlagen modernisiert und neue Fahrzeuge angeschafft. Den betrieblichen Schwerpunkt bildeten der Schülerverkehr und die Bedienung des Siegelsbacher Bundeswehrdepots. Zum 31. Juli 2009 endete der reguläre Betrieb der SWEG und im Jahre 2013 ging die Bahn an den neuen Eigentümer

ENAG (Erms-Neckar-Bahn AG) über. In der Saison von Mai bis Oktober waren seit 2010 Uerdinger Schienenbusse, ein Esslinger VT und ein österreichischer Lizenzbau des Uerdingers im Ausflugsverkehr zu beobachten. Über viele Jahre hinweg habe ich mich hier meiner fotografischen Leidenschaft für Nebenbahnen und Triebwagen hingeben können und die so gewonnenen Eindrücke auf Diafilm festgehalten.



Quelle: „Die Krebsbachtalbahn, ein schwieriges kommunales Projekt“ von Hans-Joachim Vogt, Würzburger Geographische Manuskripte, Heft 86, Würzburg 2018

LEIDENSCHAFT FÜR NEBENBAHNEN UND TRIEBWAGEN



OBERN

Frühling im Krebsbachtal!
Im Jahre 2009 blühte der Magnolienbaum am Fußgängerüberweg nahe der Einfahrt zum Bahnhof Neckarbischofsheim Stadt besonders prächtig! Am 14. April 2009 war der VT 26 der SWEG nach Neckarbischofsheim Nord unterwegs. *Arca-Swiss f-Line 6x9 mit Rodenstock Grandagon-N 4.5/65mm*

RECHTS

Noch regelmäßig im Einsatz zu beobachten ist der alte Massey-Ferguson-Traktor in Obergimpeln. Auf dem Weg nach Hüffenhardt fuhr am 7. Juli 2013 der 798 818 der Pfalzbahn Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH in den dortigen Haltepunkt ein. *Mamiya 645 1000s mit Objektiv Sekor C 1.9/80mm*



GROSSES BILD

Am Bahnübergang in der Wagenbacher Straße in Obergimpdern geht es recht eng zu. Leider hat weder der NE 81-Triebwagen VT 122 der SWEG noch die mächtige Blaufichte im Vorgarten die Zeit überdauert. Fotografiert am 1. August 2007.

*Arca-Swiss f-Line 6x9 und Schneider-Objektiv
Apo-Symmar 5.6/120mm*



Im Mai des Jahres 2011 ersetzten der VT 51 (mit Werbung für Konrad-Bier) sowie der VS 34 der Hochwaldbahn (HWP) den zunächst vorgesehenen Esslinger Triebwagen VT 50 (ehemals KVG) der Pfalzbahn Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH, dessen Instandsetzung noch nicht abgeschlossen war. Am 1. Mai 2011 entstand bei Siegelsbach das Bild der Schienenbuseinheit auf dem Weg nach Neckarbischofsheim Nord.

Arca-Swiss f-Line 6x9 mit Schneider-Objektiv Apo-Symmar 5.6/120mm





GROSSES BILD

Im Jahre 2014 war es endlich so weit!
Nach sechzehn Jahren Pause verkehrte
wieder ein Esslinger VT auf der Krebs-
bachtalbahn. Leider nur für eine Saison,
denn wegen eines Motorschaden musste
er daraufhin wieder abgestellt werden.

Auf weiter Flur zwischen Siegelbach und
Obergimpfern war der Esslinger VT 50 der
Pfalzbahn Eisenbahnbetriebsgesellschaft
mbH am 10. September 2014 unterwegs.

Mamiya C220 und Objektiv Sekor

2.8/80mm





LINKS

In Untergimpeln führt die Bahnlinie mitten durch den Ort und direkt an der ab 1894 erbauten katholischen Kirche vorbei. Nicht ohne Grund gab es hier – wie auch in Obergimpeln – heftigen Widerstand gegen den Bahnbau, mussten doch Scheunen abgerissen und Enteignungsverfahren durchgeführt werden. Der Esslinger VT 50 der Pfalzbahn Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH hatte am 8. Juni 1914 gerade den Bahnhof Untergimpeln verlassen mit dem Ziel Neckarbischofsheim Nord.

Mamiya 645 1000s mit Objektiv Sekor C 2.8/110mm

UNTEN

Ein Bild aus jüngster Zeit: Der „Krebsbachtäler Rote Flitzer“ des Fördervereins Schienenbus e.V. als RB 3012 (Hüffenhardt – Neckarbischofsheim Nord) bei Neckarbischofsheim Stadt im Oktober 2019. Seit 2016 ist der österreichische Lizenzbau des Uerdinger im Einsatz, hier als Gespann aus dem Motorwagen ex ÖBB 5081.03 und dem ursprünglichen Beiwagen 7081.03 – der in den Jahren 1974/75 zum Steuerwagen umgebaut wurde – in der Farbgebung eines VT 98 der DB.

Mamiya 645 1000s und Objektiv Sekor C 3.5/150mm



MODELLNEUHEITEN



ROCO

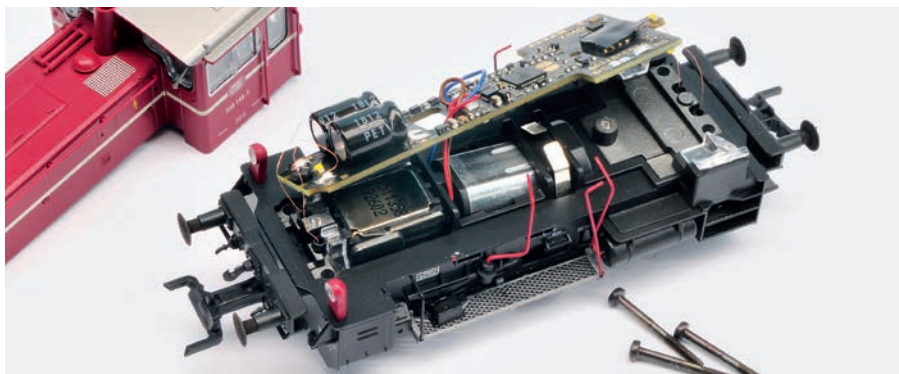
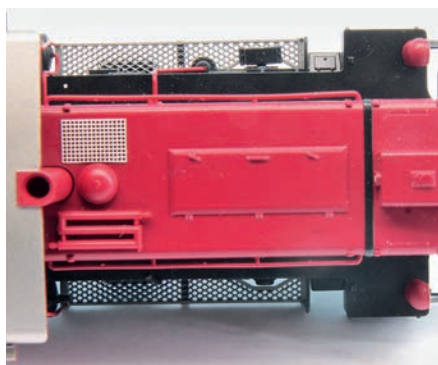
333 der DB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Optisch und technisch erstklassig gelungenes Modell der Köf III, die mit ihrem Vorgänger aus gleichem Hause nur das Vorbild gemeinsam hat. An Gehäuse und Fahrwerk viele angesetzte Teile, Griffstangen aus Draht. Kühlgitter und seitliche Trittböcke filigran durchbrochen (*Bild Mitte links*), freier Blick durchs Führerhaus oberhalb der Fensterunterkante. Saubere Lackierung mit lupenreiner und trennscharfer Bedruckung. Motor im Rahmen, Lautsprecher über der Vorderachse, Platine mit fest verbautelem Decoder (Zimo) und Kondensatoren darüber (*Bild unten*). Beidseitig LED-Beleuchtung. Gewicht: 140 Gramm.

Sehr gute Fahreigenschaften auch im langsamen Bereich, Höchstgeschwindigkeit umgerechnet 43 km/h. Kaum hörbarer Lauf. Dank der beiden starken Pufferkondensatoren trotz Haftreifen auf der hinteren Achse keinerlei Sound- und Fahrtunterbrechungen bei schmutzigen Schienen. Hohe Zugkraft, sehr langer Auslauf.

Im DCC-Format insgesamt 27 Sound-, Licht- und andere Funktionen schaltbar, darunter die neu entwickelte und schön filigrane Digitalkupplung (*Bild Mitte rechts*). Allerdings wird diese mit den Tasten F 8 bzw. F 9 geschaltet. Für viele Wechselstromfahrer ist sie damit nicht erreichbar, da der 333-Decoder nur für Motorola, nicht aber für Mfx ausgelegt ist.

Epoche-VI-Version im ZebraLook der Bahngesellschaft Locomotion mit gleichen technischen Eigenschaften und Qualitäten ebenfalls erhältlich.

UVP: jeweils 270 Euro*)



ARTITEC

Opel 4t. H0, Formneuheit, Epoche I/II. Lkw-Veteran von 1914 mit Speichenrädern und Vollgummireifen. Viele filigran nachgebildete Details wie Antriebsketten, Auspuffanlage, hintere Aufstiege usw. Aufbau auch innen strukturiert, Bodenbretter holzfarben lackiert. Seitenfenster epochengerecht ohne Scheiben, aber mit Nachbildungen von Vorhängen.

UVP: 38 Euro, Bausatz 14 Euro



MÄRKLIN

Fc 2x3/4 der SBB. H0, Formneuheit, Epoche IIa. Filigranes Modell der kurzschnauzigen Krokodil-Vorläuferin im Auslieferungszustand von 1919. Metallgehäuse mit vielen angesetzten Details, vor allem auf dem Dach. In jedem Triebwerk mittlere Achse angetrieben, die äußeren beweglich gelagert. Zahlreiche Licht- und Soundfunktionen digital schaltbar. UVP: 580 Euro



Christoph
Kutter,
Redakteur

MEINE LIEBLINGSNEUHEIT

Die stets schwarz lackierte „Tin Lizzie“ war in H0 ein weißer Fleck. Unverständlicherweise, denn bis 1972 war der ab 1926 auch in Berlin gebaute Ford T das meistproduzierte Auto der Welt. Um so erfreulicher die exzellente Qualität, die Artitec hier bietet – allein die faltverdecke und die Struktur der Sitze sind ein Gedicht. Auch wenn der Ford in Deutschland nicht so zahlreich war wie in anderen Ländern: Für Epoche-II-Fahrer ist er ein Muss!



ARTITEC

Ford T. H0, Formneuheit, Epochen I/II. Henry Fords legendärer Millionenseller als „Runabout“ (Zweisitzer) und „Touring“ (Viersitzer), erhältlich jeweils offen und mit aufgeklapptem Verdeck. Sehr detailreiche Modelle mit der ab 1917 verwendeten Karosserieform. Viele angesetzte Teile und filigrane Details, wie das Original nur schwarz lackiert. UVP: je 30 Euro



PIKO

Schürzenzugwagen 2. Klasse der DB. N, Formneuheit, Epoche IV. Lupenrein bedrucktes Modell mit angesetzten Griffstangen aus geätztem Metall. Fensterrahmen deutlich zu kräftig aufgedruckt. UVP: 50 Euro



NPE

Goliath GD 750. H0, Formneuheit, Epoche III. Modelle des von 1949 bis '55 gebauten Kleinlieferwagens mit sechs unterschiedlichen Aufbauvarianten (hier Kastenwagen, Marktstand und Kombi). Diverse Teile wie Lampen, Auspuffanlage und Reserverad einzeln ange-
setzt, geätzte Scheibenwischer zur Selbstmontage beiliegend. Saubere Lackierung und Bedruckung. UVP: je 19 Euro



MODELLFLORA BUDDÉ

Zweistämmige Birke. H0, Neuentwicklung. Handarbeitsbaum in 15-Zentimeter-Variante, auch einstämmig erhältlich. Wird außer fertig auch als Bausatz sowie Stammrohling angeboten.

Preise: 32 (fertig), 17 (Bausatz) bzw. 9 (Rohling) Euro, einstämmig 23/15,50/7,50 Euro



ARTITEC

Zündapp K 50. H0, Formneuheit, Epoche III/IV. Resinmodell des beliebten Nürnberger Mopeds, aus dem Straßenbild um 1970 kaum wegzudenken.

UVP: 12 Euro



TILLIG

Güterwagen Om Ludwigshafen der DRB und CHAW der NS. H0, Varianten, Epochen IIId/IIIa bzw. IIc. Lupenrein bedruckte Modelle eines zwangsverdeutschten Tschechen sowie eines niederländischen Ex-Amerikaners.

UVP: 35 bzw. 32 Euro



WALTHERS

Piping Kit. H0, Formneuheit, ab Epoche III. Packung mit vier Kunststoffspritzlingen zur Darstellung von Rohrverbindungen, inklusive Bogen und T-Stücken, Ventilträdern usw. Vertrieb durch Falter. UVP: 28 Euro



ARTITEC

Regale. H0, Formneuheit, ab Epoche II. Vier Stahlregale, vollgepackt mit Kartons, Dosen und allerlei anderem Krimskrams. Ideal für jede Werkstatt. UVP: 19 Euro



EXACT-TRAIN

24-m³-Leichtbau-Einheitskesselwagen mit Blechbremserhaus der Wintershall AG, eingestellt bei der DB. H0, Formneuheit, Epoche III. Zahlreiche angesetzte Details, auch am Fahrwerk, sehr schön gestaltete Achslager und Bremsen. Federpuffer. Brems- und Arbeitsbühne mit holzfarbenen Bretterböden, Geländer teilweise aus Metall geätzt. Lupenreine Bedruckung. UVP: 98 Euro (Zwei-Wagen-Set).

MODELLBAHN-UNION

Hydraulischer Prellbock. H0, Neuentwicklung, ab Epoche V. Modell aus 3-D-Druck, unbemalt, Pufferbohle gefedert. UVP: 25 Euro



BRAWA

Milchwagen der K.Bay.Sts.B. H0, Variante, Epoche I. Detailreiches Modell eines in Kempten stationierten Wagens mit lupenreiner Bedruckung. UVP: 42 Euro



Roco-515: über die Pukos

Beim Test von Rocos neu ausgeliefertem Triebwagen der Baureihe 515 im Februar-Journal haben wir kritisiert, dass er in der Wechselstrom-Version auf den Punktkontakten der kurzen K-Doppelkreuzungsweiche von Märklin hängenbleibt. Grund sind, wie EJ-Autor Manfred Grünig an seinem Exemplar festgestellt hat, die zu dünnen und wenig griffigen Haftreifen. Tauscht man sie gegen passende von Märklin (E12087800), bekommt der 515 nicht nur mehr „Grip“ (den er gar nicht braucht), sondern vor allem die entscheidenden Zehntelmillimeter mehr Bodenfreiheit, um die Puko-Falle anstandslos zu passieren.

Modellbahn-Nachrichten

- ♦ Regelmäßig zu Jahresbeginn präsentiert Piko die Zahlen für das abgelaufene Geschäftsjahr. Heuer konnte Dr. René Wilfer ein Umsatz-Plus von 14 Prozent über dem Vorjahresergebnis verkünden – angesichts der Neuheitenfülle des vergangenen Jahres allerdings wenig überraschend. Größter Markt für die Sonneberger ist (ebenso wenig überraschend) Deutschland, wo zwei Drittel des Umsatzes gemacht werden. Hier konnten sie sogar mit 15 Prozent Zuwachs punkten. Im Export gelang Piko ein Umsatzplus von zwölf Prozent, wobei Polen, die Schweiz, Italien und Ungarn sich dank nationaler Formneuheiten besonders positiv entwickelten. Auch eine Personalie stand auf der Tagesordnung: Der bisherige Vertriebsleiter Jens Beyer – wohl bekanntes Gesicht auf Messen und Ausstellungen – ist ab sofort auch für Marketing und das Produktmanagement zuständig.
- ♦ Staffellübergabe bei Kres: Zum Jahreswechsel haben Firmengründer Uwe Köstel und Matthias Rasch den sächsischen Hersteller an Christian und Sebastian Fischer übergeben. Deren Firma Fischer-Modell gehört bereits Gützold.

Lokalbahn auf Belgisch

La Roche-en-Ardenne liegt etwa eine Autostunde von der deutschen Grenze entfernt an einer Schleife des Flusses Ourthe. Jahrzehntlang wurde der von einer stattlichen Burgruine geschmückte Ort von der belgischen staatlichen Kleinbahngesellschaft bedient. Eine H0-Anlage erinnert an die Zeit, als die kleine Bahn Schlagader des wirtschaftlichen Lebens war

TEXT: RUDI NELISSEN • FOTOS: GERARD TOMBROEK

Die nationale Kleinbahngesellschaft NKG (flämisch NMBV, wallonisch SNCV) war quasi die kleine Schwester der SNCB/NMBS. Schon im 19. Jahrhundert betrieb sie in vielen Regionen Belgiens Meterspur- und Straßenbahnen, um Gebiete zu erschließen, die abseits der Vollspurstrecken lagen. Diese Strecken waren in „Gruppen“ zusammengefasst. La Roche-en-Ardenne gehörte, da in der Provinz Luxemburg gelegen, zur „Luxemburg-Gruppe“. Deren Strecken waren weder an das nationale Schienennetz angeschlossen noch untereinander verbunden. Eine der wichtigsten Linien führte von La Roche-en-Ardenne ins etwa 20 Kilometer entfernte Melreux. Sie wurde 1887 erbaut und wie fast alle NKG-Strecken in den 50er- und 60er-Jahren eingestellt. Betriebsmittelpunkt der Strecke war La Roche, wo sich Versorgungsanlagen und eine Werkstatt befanden.

Auslöser für den Bau dieser Anlage war ein altes Foto von etwa 1900. Es zeigt den Bahnhof von La Roche und den Lokschruppen. Nach einer kurzen Internetrecherche beschloss ich, den Ort selbst in Augenschein zu nehmen – und, siehe da, fast alle Gebäude standen noch! Das Beste war, dass an ihnen seit über 100 Jahren kaum Veränderungen vorgenommen worden waren. Da ich ohnehin plante, eine Modellbahnanlage mit dem Thema „Überlandstraßenbahn“ zu bauen, nutzte ich die Chance, die dieses wie in einer Zeitkapsel konservierte Bahnhofsensemble bot. Allerdings wandelte ich die Spurweite von Meter- in Normalspur um, da so auch andere H0-Lokomotiven und Fahrzeuge auf der Anlage eingesetzt werden können.

Danach machte ich mich ans Recherchewerk, vermaß die vorhandenen Gebäude und ihre Lage zueinander, machte viele Fotos,



Am nur teilweise gepflasterten Bahnsteig
von La Roche-en-Ardenne wartet ein
kurzer Personenzug auf Reisende.





wälzte alte Unterlagen und zeichnete Pläne. Die Modelle der Gebäude unterscheiden sich kaum von denen in der Realität, allerdings wurden sie dem Aussehen um 1910 angepasst. Auch der Gleisplan entspricht dem Original, nur auf die vor dem Werkstattbau ganz links gelegene Drehscheibe habe ich aus Platzgründen verzichtet. Sie wurde auf das rechts anschließende zweite Anlagensegment verlegt. Momentan besteht die Anlage aus drei solchen Segmenten, die jeweils 60 Zentimeter tief und 120 Zentimeter breit sind. An beiden Enden der Anlage schließen 50 Zentimeter lange Fiddle Yards an (Plan siehe Seite 68).

BELEUCHTET UND ANGETRIEBEN

Alle diese Modelle wurden aus kartonkaschierten Hartschaumpplatten hergestellt. Die Backsteine der Mauern habe ich einzeln eingeprägt, das dazu verwendete Werkzeug entstand aus einem alten Pinsel. Für die Türen und Fenster wurden Kunststoffprofile verwen-

det. Aus Messing bestehen die Scharniere der großen Schuppentüren. Diese Türen werden von Servomotoren bewegt, die von einem SwitchPilot-Decoder von Esu gesteuert werden. Weil das Innere des Lokschrupps auf diese Weise eingesehen werden kann, ist es von LEDs beleuchtet. Die Laternen im Bahnhofsgelände sind Spezialanfertigungen aus Messing nach Vorbild der Originallampen.

Fast ausschließlich selbst zu bauen war für diese Anlage das Rollmaterial. Von den diversen NKG-Lokomotiven und -Wagen gibt es kein einziges Fahrzeug als Bausatz, geschweige denn Fertigmodell. Nur vom Cockerill-Schienentraktor des Typs 020 T ließ sich ein Messingbausatz des italienischen Herstellers Uteca/Mfal auftreiben. Bei diesem Modell war bereits Platz für einen Digitaldecoder vorhanden, zusätzlich habe ich es mit einer LED-Beleuchtung ausgestattet. Der Einbau eines Pufferkondensators scheiterte an der geringen Größe des Modells. Also wurde der Kondensator in einen Wagen ausgelagert, mit dem die Cockerill dauerhaft gekuppelt ist. Eine winzige leitende Steckkupplung verbindet die beiden.



Alle Gebäude der Anlage sind Eigenbauten nach noch vorhandenen Vorbildern oder Originalplänen. Ihre Ziegelwände wurden von Hand geprägt.

Auch die Bahnhofstoilette wurde detailliert gestaltet und mit einer Beleuchtung versehen.



Oben: Das Empfangsgebäude von La Roche ist ein stattliches Bauwerk. Links davon eine kleine öffentliche Toilette, dahinter Materiallager und Werkstatt.

Blick von links auf das Bahnhofsensemble, das auf der Rückseite von dichtem Laubwald eingerahmt wird.





Ganz oben: Ein kleiner Zweikuppler des Typs 15 wird am Kohlenbansen mit Brennstoff versorgt. Er ist die einzige Nicht-Kastenlok auf der Anlage.

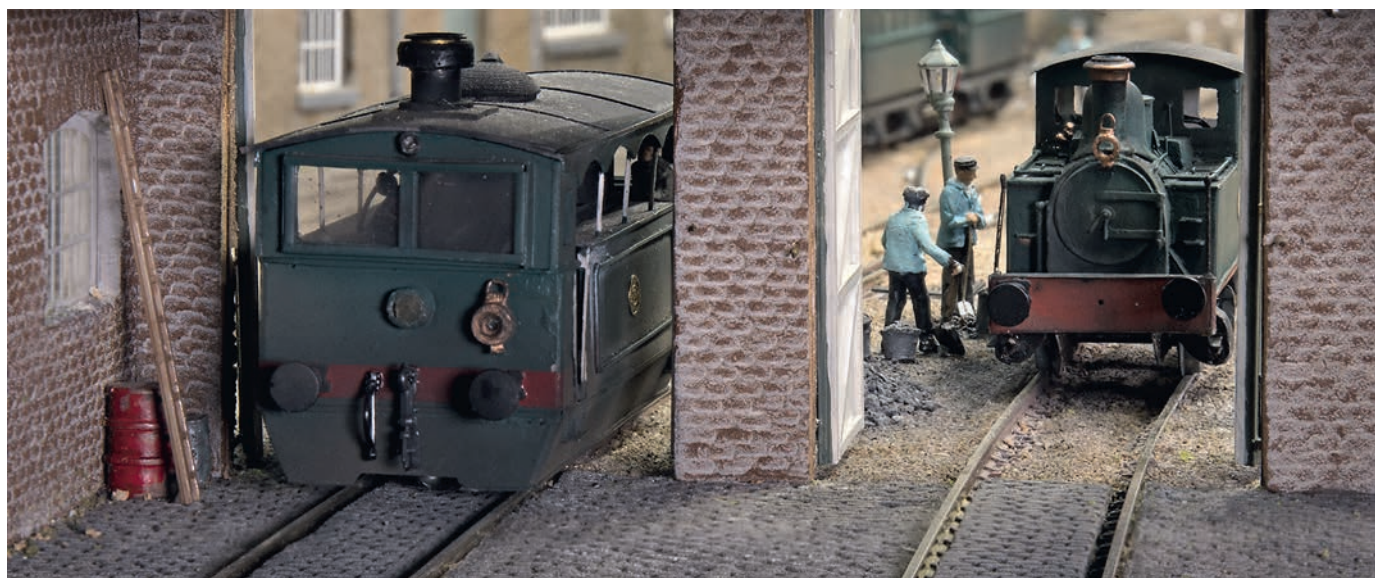
Darunter: Das Sandlager steht zwischen dem Bahnhof und dem Kohlenbansen. Durch das Tor fällt der Blick auf die Trocknungsanlage.

Rechts: Lok- und Wagenschuppen (hinten) sind mit angetriebenen Toren ausgestattet. Die Gleise im Lokschuppen führen zu einem der Fiddle Yards.

Darunter: Blick aus dem Lokschuppen. Auf dem linken Gleis eine Typ-10-Kastenlok, rechts die Typ 15.

Vor dem Werkstattbau rangiert eine Personenzuggarnitur.









Hauptmotiv des landschaftlich geprägten rechten Anlagenteils ist ein unterirdischer Porphyrsteinbruch mit eigenem Anschlussgleis. Vor der Tunneleinfahrt stehen zwei Dampfkräne bereit, um die schweren Steinbrocken zu verladen.

Ein Güterzug auf dem Weg nach La Roche verlässt den Tunnel der Hauptstrecke.

–Anzeige –

BR 03
mit 1000 mm
Vorläufern und
Scherenbremsen



WEINERT
MODELLBAU

Neusilber-Radsätze RP25 und fine25 | geätzter durchbrochener Barrenrahmen | Faulhaber Motor
DB-Ausführung: Witte-Bleche und 2' 2' T 34 | DRG-Ausführung: Wagner-Bleche und 2' 2' T 32
Mittelwendung 7 | 28844 Weyhe-Dreye | weinert-modellbau.de | mein-gleis.de



Neben dem aus dem Steinbruch führenden Gleis sind einige Steinmetze damit beschäftigt, Pflastersteine zu schlagen. Der Dampfkran dahinter ist wie sein größerer Kollege funktionsfähig.

Die Brücke, auf der der Cockerill-Schienentraktor mit einem schwer beladenen Wagen den Fluss quert, ist einem erhaltenen Vorbild nachgebaut. Beachtenswert ist auch die Gestaltung der Vegetation, vor allem die der Kopfweide am Flussufer.

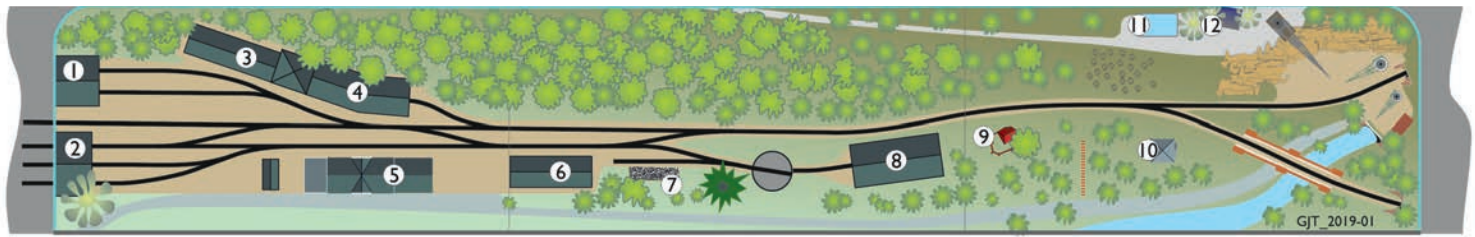
Selbst zu bauen waren die Kastendampflok der einander sehr ähnlich sehenden NKG-Typen 10, 11 und 12 sowie alle Wagen. Ihre Gehäuse entstanden vornehmlich aus Kunststoff. Jede Lok ist mit Sounddecoder, Rauchgenerator, LED-Beleuchtung und Pufferspeicher ausgestattet. Sogar der Lichtschein im Kamin wird durch eine kleine LED simuliert. Dank der umfassenden elektronischen Ausstattung laufen die kleinen Maschinen tadellos und erzeugen eine sehr realistisch wirkende Geräuschkulisse. Auf Youtube kann man sich davon einen Eindruck verschaffen (<https://www.youtube.com/watch?v=k0yBPgipvTY>). Gekuppelt werden die Modelle übrigens mit nachgebildeten Schraubkupplungen aus Messing. Weil dazu jedes Mal der Einsatz einer kleinen Zange nötig ist, erfordert die Zusammenstellung eines Zuges schon ein wenig Geduld und Geschick.

SAND UND KOHLEN

Rechts vom eigentlichen Bahnhof beginnt das zweite Anlagensegment. Auf ihm befinden sich einige Nebengebäude sowie die kleine Bekohlungsanlage. Gestalterisch bildet es den Übergang vom Bahnhofsbereich zur Landschaft. Das Ausfahrgleis des Bahnhofs läuft auf diesem Segment an einem bewaldeten Hang entlang. Davor liegt ein







Plan der Anlage, Gesamtlänge 3,60 Meter. Links und rechts schließen jeweils 50 Zentimeter lange Fiddle Yards an.

- | | | | |
|------------------|--------------------|-----------------|----------------------|
| 1. Wagenschuppen | 4. Werkstatt | 7. Kohlenbansen | 10. Trafohaus |
| 2. Lokschuppen | 5. Empfangsgebäude | 8. Lokschuppen | 11. Wasserturm |
| 3. Materiallager | 6. Sandtrockner | 9. Ruine | 12. Großer Dampfkran |



Auf der Straße unterhalb des von Wasserturm und großem Dampfkran gekrönten Felsrückens knattert ein Motorradfahrer entlang. Sein Gefährt ist das einzige motorisierte der Anlage.

Der große Dampfkran entstand wie die beiden Kräne unten nach Fotos.



weiteres Gleis, das im Lokschuppen endet. Hier habe ich die kleine Drehscheibe untergebracht, die sich in Wirklichkeit weiter links vor der Werkstatt befand. Zurückstoßend erreichen die Lokomotiven über eine Weiche die Bekohlungsanlage, die aus nicht viel mehr als einem Bansen besteht. Links des Bansens, also in Richtung des Empfangsgebäudes, steht ein Lagerhaus für Kohle, Sand und Ausrüstungsmaterial. In einer Heizanlage wird dort der Streusand für die Lokomotiven getrocknet.

KRÄNE MIT SPIELWERT

Das dritte Anlagensegment bildet einen Porphyrsteinbruch nach. Einen solchen hat es in La Roche-en-Ardenne zwar nicht gegeben, aber die Industrie war typisch für die Region und es gibt viele Fotos, auf denen in von Tramwayloks gezogenen Wagen Pflastersteine abtransportiert oder auf denen Steine geschnitten werden. Anders als der Bahnhof ist der Steinbruch also fiktiv.

Weil die eigentliche Gewinnung des Gesteins unterirdisch erfolgt, ist von außen wenig mehr als eine Tunnelleinfahrt zu sehen. Prunkstücke des Steinbruchs sind die beiden Dampfkranne. Wie der kleinere handbetriebene Kran sind sie auf Basis von Fotos aus Messing gebaut worden. Alle Kräne sind funktionstüchtig und können Lasten heben und senken sowie sich drehen. Sie lassen sich beispielsweise zum Beladen von Waggons verwenden.

Der größere Dampfkran ist auf dem Hügel hinter dem Steinbruch platziert. Links daneben befindet sich ein Wasserturm, wie er bei der SNCB häufig zu sehen war: Ein großer kastenförmiger Wasserbehälter aus Stahl ruht auf einem gemauerten Sockel aus Backstein.

Von dem im Steinbruch gewonnenen Porphyr wird ein Teil industriell in große Blöcke geschnitten, um daraus Viehtränken oder Grabsteine zu fertigen. Aus dem Rest entstehen Pflastersteine, ein Produkt, das einmal ein belgischer Exportschlager war und auch heute noch hergestellt wird. Diese Pflastersteine wurden von Hand geschlagen, was durch Steinmetze geschah, wie die, die zwischen den zwei Tunnelausfahrten ihrer Arbeit nachgehen. In großen Steinbrüchen waren manchmal mehr als hundert gleichzeitig mit Hammer und Meißel am Werk. Um sich vor Sonne und schlechtem Wetter zu schützen, haben sich die Männer einfache Schutzdächer aus Holz und Binsen gebaut.

Auf der in den unterirdischen Steinbruch führenden Zweigstrecke ist vor allem die schon erwähnte Cockerill-Lok eingesetzt, deren Vorbild überraschend leistungsfähig war. Die Hauptstrecke quert im äußersten rechten Anlagenteil einen Fluss, der gleich daneben unter den Felsen heraussprudelt. Die Bahnbrücke ist nach dem Vorbild einer ehemaligen Straßenbahnbrücke in Bilzen (nahe Maas-tricht) entstanden. Kurz darauf verschwindet das Gleis in einem Tunnel und verlässt die Anlage verdeckt in Richtung eines kleinen Fiddle Yard, der das vorläufige Ende des Ardennen-Dampfbahn-netzes darstellt. Eine Erweiterung auf der anderen Seite des Hügels ist aber bereits geplant. □

Die Faszination der Eisenbahn

NEU



Die zur Deutschen Bahn AG gehörende Erzgebirgsbahn (EGB) ist seit dem 1. Januar 2002 eines von bisher sechs RegioNetzen. Das 217 Kilometer lange Streckennetz verbindet Bahnhöfe der Landkreise Mittelsachsen, Zwickau und des Erzgebirgskreises mit der Stadt Chemnitz.

Das Spezial zur EGB beweist in Wort und Bild, wie hochinteressant, abwechslungsreich und erfolgreich modern und regional ausgerichteter Schienenverkehr sein kann. Eine Bahn, die, wie viele der Motive vom täglichen Betrieb zeigen, ein Bestandteil des Erzgebirges geworden ist.

100 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 200 Abbildungen inkl. Video-DVD „Erzgebirgsbahn modern und nostalgisch“ (Laufzeit ca. 45 Minuten)

Best.-Nr. 942001 | € 12,50*

* Dieses Heft ist nicht im MEB-Abo enthalten!



www.facebook.de/vgbahn



Moderne Zeiten

Die Zukunft der Eisenbahn
84 Seiten im Großformat
225 mm x 300 mm, Klebebindung,
über 150 Abbildungen
inkl. Video-DVD „Die Baureihe 189“
(Laufzeit ca. 61 Minuten)

Bestell-Nr. 941901 | € 12,50



Rand-Erscheinungen

Schätze am Bahndamm
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm,
über 150 Abbildungen, Klebebindung,
inkl. Video-DVD „Dampfwolken über der Lausitz“ mit 50 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941801 | € 12,50



Am Schienenstrang

Charmante Details: Kleinode der Eisenbahn
92 Seiten, Großformat 225 x 300 mm,
über 200 Abbildungen, Klebebindung,
inkl. Video-DVD „Schmalspurwunder im Erzgebirge“ mit 58 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941701 | € 12,50



Schmalspurige Raritäten

Alltagsbetrieb bei der DR: Zwischen Ostsee, Harz und Erzgebirge
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm,
über 150 Abbildungen, Klebebindung,
inkl. Video-DVD „Die Selketalbahn“ mit 55 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941602 | € 12,50



Die Dorfstraße entlang

Völlig unspektakulär präsentiert sich *Frank Beckers* Beitrag zu unserem zusammen mit Auhagen ausgerichteten Wettbewerb „Dioramenkönig II“: eine Dorfstraße in den 60ern, wie es tausende gab. Doch wer genau hinschaut, kann eine Menge schöner Motive und Szenen entdecken

FOTOS: ANDREAS STIRL • TEXT: FRANK BECKER



Die Bahnstrecke über den Dächern des Dorfs wurde vor einigen Jahren stillgelegt. In entsprechendem Zustand ist die Brücke (oben), das Gleis wird langsam überwuchert (unten).

Links: Ein Blick in die Dorfstraße. Offensichtlich gibt es in der Gaststätte Tüteneis.



Die Idee zu diesem Diorama entstand eher zufällig, als ich in Leipzig bei einem Modellbahnhändler stand und eigentlich gar nicht genau wusste, was ich suchte. Am „Dioramenkönig“-Wettbewerb wollte ich zwar teilnehmen, doch fehlte der zündende Funke für das passende Motiv. Gerade als ich den Auhagen-Bauernhof mit Nebengebäude in den Händen hielt, kam meine Frau, fand ihn hübsch und sagte, sie würde mir den Bausatz spendieren. Im gleichen Moment fiel mir die Idee für das Dioramenmotiv ein.

Eine Straße in einem Dorf in Sachsen sollte es werden, angesiedelt in den 60er-Jahren. Ein kleines Gehöft sollte zu sehen sein, dazu ein wenig Handwerk mit vielen Szenen. Eine Brücke und ein Gleis waren ohnehin vorgegeben. Verwendet habe ich schließlich den Auhagen-Bausatz Bauernhof 11439, die Reparaturwerkstatt 12344, den Holzhandel Span und Co. 11353, die Blechträgerbrücke 11441 sowie einige kleinere Modelle.

Den Rahmen für das Diorama ließ ich mir im Baumarkt aus Sperrholz gleich in passender Größe zusägen. Dann wurden als

Erstes die Gebäude zusammengebaut. Das läuft bei mir aber nicht ruckzuck nach Bauanleitung ab, sondern die Teile werden erst am Spritzling gealtert. So hat man die Teile einfach besser in der Hand. Zuerst grundiere ich die Wände satt mit Deckweiß aus der Tube und lasse die Farbe etwas antrocknen. Dann wische ich sie mit etwas Küchenrollenpapier wieder ab, auch ein trockener Schwamm ist dafür gut geeignet. Wie viel Farbe abgetragen wird, entscheiden der Geschmack beziehungsweise der Verwendungszweck des Gebäudes. Danach trage ich meist mehrere Farbschichten auf, die



Das Holzlager hat schon bessere Tage gesehen, auch hier wuchert das Gras. Ein alter Wagenkasten dient als Schuppen.

Die kleine Werkstatt wurde wie alles auf dem Diorama gründlich patiniert.

Unten links: Ein Rest der früher das Holzlager abdeckenden Plane flattert im Wind. Daneben eine der vielen Alltagsszenen: Erst ein Bierchen, dann wird die Zementwanne gefüllt.

Rechte Seite: Das Diorama im Überblick. Größe: 65,5 mal 33 Zentimeter.



immer teilweise wieder entfernt werden, bis der gewünschte Effekt entsteht.

Eine weitere Methode, die ich ebenfalls häufig anwende, funktioniert mit Kochsalz. Dieses streut man in die erste Farbschicht und lässt alles trocknen, bis die Farbe abriebfest ist. Danach wischt man die Fläche mit Schwamm oder Krepp ab, so dass die Salzkörner weggerieben werden. Die freien Flächen gestaltet man dann in einem anderen Farbton. So ist es möglich, mit einfachen Mitteln interessante Effekte zu erreichen.

Ähnliches gilt für kleine Zutaten wie die zurückgeschlagene Plane über dem Gerüst der Holzhandlung. Sie besteht aus einem Papiertaschentuch ohne Prägung. Man legt es auf eine saugfähige Unterlage und fixiert es mit Pins. Dann streicht man es satt in einem Farbmix aus Grau, Gelb und Bräunlich. Nur Rot sollte man eher nicht verwenden, da diese Farbe eher bei Plastikplanen verwendet wird. Nach etwa zehn Minuten pinselt man zwei zu eins verdünnten Weißleim darüber. Anschließend kommt der schwierige Part: Mit zwei Pinzetten wird die Plane angehoben und auf das Bauteil gelegt. Dann drapiert man sie mit Hilfe der Pinzetten in die gewünschte Form, also entweder aufliegend, herabfallend oder straff gespannt. Möchte man einen Effekt wie vom Wind verschoben darstellen, trocknet man die Plane nach etwa 30 Minuten vorsichtig mit einem Föhn, ansonsten lässt man sie einfach liegen. Feuchtigkeit lässt sich gut mit Haarspray darstellen.

Auf ähnliche Weise entstehen Tarnnetze, die nicht nur für Militärmodellbauer interessant sind: Grundlage sind Zwiebelnetze aus dem Supermarkt, die man ebenfalls aufspannt und mit Pins befestigt.

Wenn man sie (falls nötig) eingefärbt hat, wird Sprühkleber aufgetragen, in den man getrocknete und zerkleinerte Blätter streut. Nach dem Abbinden des Klebstoffs ist das Tarnnetz fertig.

Reklameschilder gewinne ich meistens aus Kartonverpackungen. Das gewünschte Motiv wird ausgeschnitten und in eine kleine Schale mit Wasser und etwas Spülmittel eingelegt. Nach einer Weile kann man die hinteren Schichten Pappe oder Papier schichtweise vorsichtig entfernen. Die (sehr empfindliche) Deckschicht befördere ich mit Pinzetten auf die dafür vorgesehene Fläche, sprühe etwas Kleber darüber – fertig.

Auf dem Diorama habe ich nach einigen Stellproben entschieden, die Bahnstrecke an den linken Rand zu verlegen. Sie ist stillgelegt und deshalb von allerlei Gekräut bewachsen. Unter der Brücke verläuft die Dorfstraße.

Diese besteht, wo keine Auhagen-Pflasterplatten liegen, aus mehreren dünnen Schichten Gips, den ich gründlich habe trocknen lassen. Danach wurden mit einem ausgedienten Schraubendreher die reichlich vorhandenen Schlaglöcher und Risse einmodelliert. Vorbilder lieferten einige sehr vernachlässigte Straßen in Dörfern. Überhaupt halte ich es für sehr hilfreich, stets die Augen offen zu halten und seine Umgebung aufmerksam zu betrachten. Fast immer kann man ein Motiv oder eine Szene entdecken, die nachzubilden es sich lohnt. Vor allem Kleinigkeiten aus dem Alltag sind wichtig, die nicht sofort ins Auge fallen, beispielsweise die Kinder mit dem Eis, der Maler oder der kleine Garten.

Ein Feuerwehrfahrzeug und der Bauwagen ergänzen das Ganze. Die kleinen Blu-

men und Grasbüschel habe ich mit etwas Sekundenkleber befestigt. Zur Gestaltung von Sand- und Kieswegen verwende ich gerne weißen oder schwarzen Pfeffer: Der Verlauf des Wegs wird festgelegt, dann links und rechts mit Klebeband abgeklebt. Anschließend bestreue ich den Weg und fixiere das Material mit Schotterkleber. Kleine Grasbüschel sollten vorher aufgeklebt werden. □

Aus dem Wettbewerb „Dioramenkönig II“ veröffentlicht wurden bisher:

- 1) „So baut der neue König“ von Andreas Galgon in EJ 11/2017
- 2) „Damals in Spandau“ von Sven Dockhorn in EJ 12/2017
- 3) „Verfall und Fortschritt“ von Sven Schneider in EJ 1/2018
- 4) „Erinnerungsstück“ von Günter Ordon in EJ 3/2018
- 5) „Es war einmal ein Bahnhof ...“ von Wietse Hermanns in EJ 5/2018
- 6) „Schaumsturz“ von Friedel Helmich in EJ 7/2018
- 7) „Pars pro Toto“ von Ingolf Willimsky in EJ 9/2018
- 8) „Königs Haltepunkt“ von Klaus Fischer in EJ 11/2018
- 9) „Normal plus schmal“ von Roland Knecht in EJ 3/2019
- 10) „Thüringen à la Nouaillier“ von Rico Keller in EJ 4/2019
- 11) „Mit Diesel- und Muskelkraft“ von Martina Schimke in EJ 6/2019
- 12) „Rasant durch den Kanal“ von Walter Rauffer in EJ 8/2019
- 13) „Der Baulöwe“ von Christian Schneider in EJ 10/2019
- 14) „Tief im Odenwald“ von Steffen Knapp in EJ 12/2019





Der Ort auf der einen Seite des Gleises, der Bahnsteig auf der anderen (oben): Da hilft nur ein Fußgängertunnel! Liegt dieser am Anlagenrand und ist gut einsehbar, kann daraus ein Hingucker mit Überraschungspotential werden (rechts).

Schöner unten durch

Seit der Urzeit der Eisenbahn helfen Unterführungen den Reisenden, gefahrlos zum oder vom Bahnsteig zu gelangen oder Gleisanlagen zu queren. Auf der Modellbahn sind sie meist nur angedeutet. Manchmal ist es jedoch nötig, einen Personentunnel richtig zu gestalten

VON STEFAN HÖRTH

Auf dem ersten Modul meiner geplanten Anlage befindet sich an einer eingleisigen Strecke ein Vorort-Haltepunkt. Wie in der Realität oft der Fall, liegt er erhöht auf einem Bahndamm, sein Bahnsteig auf der dem zugehörigen Ort abgewandten Seite. Zur Verbindung beider dient seit jeher eine Unterführung, die erst vor Kurzem modernisiert und dabei kräftig umgebaut wurde. Sie ist also kein finsternes Gewölbe, das schon bei Tag keiner gerne betritt und in dem nachts





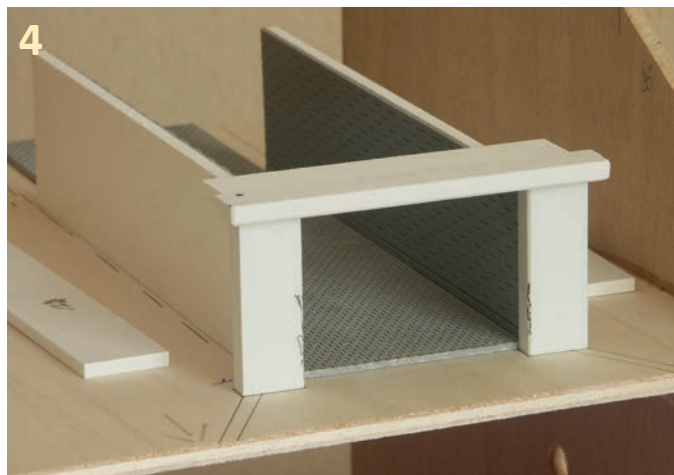
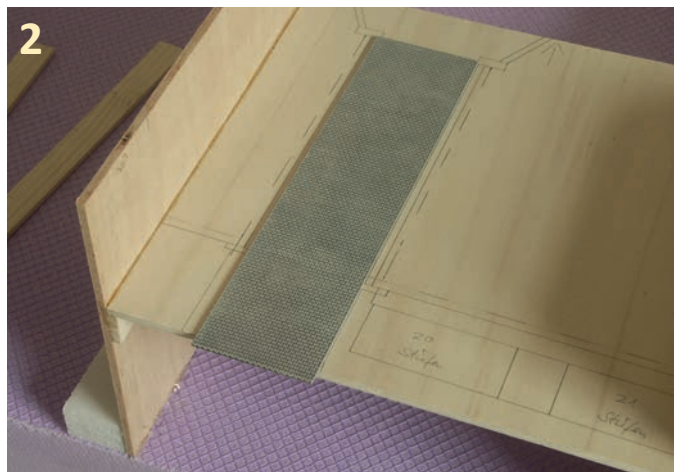
schräge Gestalten aller Art zu befürchten sind, sondern eine gut erleuchtete Röhre, freundlich gefliest, weitgehend sauber und von jedermann angstfrei zu passieren.

Um beim Bau keine lästigen Überraschungen erleben zu müssen, habe ich zunächst eine Maßzeichnung angefertigt. Für eine eingleisige Trasse mit einem Tunnel quer darunter wäre dies eigentlich nicht notwendig. Weil aber noch Treppenanlagen und ein Bahnsteig dazukamen, wollte ich auf Nummer sicher gehen.

Als Erstes habe ich Breite und Höhe der Röhre festgelegt. Sie sollte, wie heute üblich, einen rechteckigen Querschnitt erhalten: 5 mal 3,5 Zentimeter (entsprechend 4,35 mal 3,04 Metern) schienen für einen nicht allzu stark frequentierten Fußgängertunnel ausreichend. Danach wurden die Maße der Portale, der Mauerelemente, der Treppe und des Bahnsteigs ermittelt. Vor allem für das Berechnen der Steigung der Treppe mit ihrem Podest in der Mitte waren die Maßzeichnungen hilfreich.

Die Grundkonstruktion des Moduls besteht aus einem Spantengerüst aus Vier-Millimeter-Sperrholz, das ich auf eine sechs Zentimeter starke Hartschaumplatte gesetzt habe. Deren Originalmaße von 125 mal 60 Zentimeter habe ich beibehalten, um ausreichend Gestaltungsfläche zu haben. In diesem Format lässt sich ein Modul auch noch gut von einer Person tragen.

Der Abstand der Spanten auf der Hartschaumplatte beträgt 25 cm. Zwischen dem zweiten und dritten Spant habe ich zehn



Zentimeter über der Grundplatte ein weiteres Sperrholzbrettchen eingeklebt, auf dem alle wichtigen Markierungen für die Konstruktion eingezeichnet wurden. Es bildet die Bodenplatte der Unterführung. (Bild 1).

Auf dieses Brett wurde eine fünf Zentimeter breite Gehwegplatte mit Betonverbundsteinen von Auhagen (41206) geklebt (Bild 2). Für die gefliesten Seitenwände habe ich ebenfalls Auhagen-Platten verwendet, und zwar den Fußsteig grau (52223). Sie wurden so eingeklebt, dass die Randsteine der Platte die Fußleiste der Wand bilden. Mit 35 Millimetern Höhe verhindern sie nicht nur Anfälle von Platzangst bei dafür empfindlichen H0-Figuren, sondern es kann sich später auch das Licht der LEDs besser verteilen (Bild 3). Anschließend entstand das ortsseitige Portal aus unterschiedlich starken Streifen einer dünnen Hartschaumplatte (Forex). Die inneren Kanten habe ich jeweils leicht abgeschrägt, was gefälliger aussieht (Bild 4). Forex gibt es von diversen Anbietern. Für den Gebäudebau ist es in Weiß zu empfehlen, für Betonmauern in Grau. Wegen ihrer sehr glatten Oberfläche sollten aus Forex geschnittene Teile mit Sandpapier Körnung 80 oder niedriger abgeschliffen und gealtert werden (Bild 5).

Ein wichtiger Bestandteil der Unterführung ist heutzutage ihre farbliche Gestaltung. Sie soll für ein angenehmeres Ambiente sorgen und reicht im Original von farbigen grafischen Mustern bis zu stilisierten Landschaften (Bild 6). Manchmal werden Wände von Fußgängertunneln auch Graffiti-Künstlern zur Verfügung gestellt. Für eine ältere Unterführung hätte ich eine düstere Schmutzelgestaltung gewählt, hier jedoch war eine ansehnlichere Situation zu bevorzugen.

HELL UND SAUBER

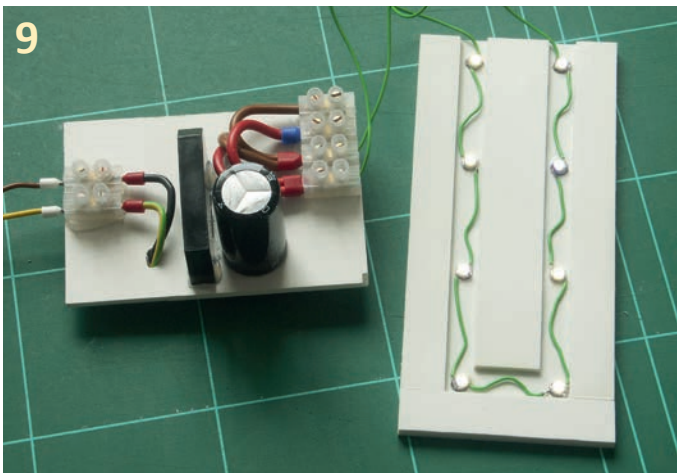
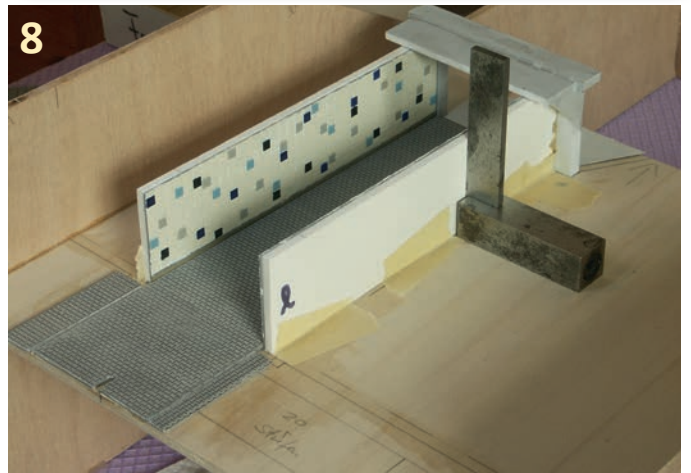
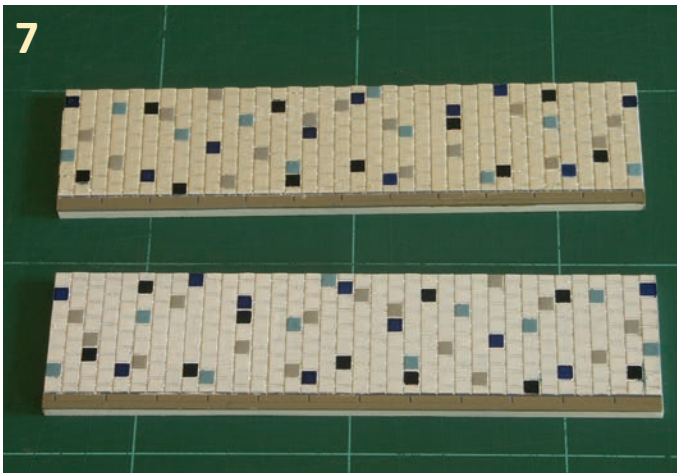
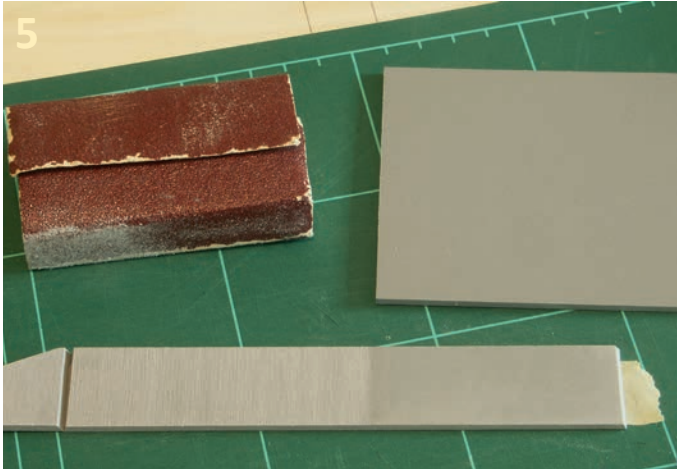
Nach einigen Versuchen mit am Rechner gestalteten und in passender Größe ausgedruckten Mustern entschied ich mich für eine weiße Grundfarbe mit eingesprenkten farbigen Fliesen (Bild 7). Nach dem Trocknen wurden die Seitenwände festgeklebt, für den lotrechten Stand sorgte ein Stahlwinkel (Bild 8). Oben habe ich die Wände mit Kunststoffleisten versehen, um später die Decke leichter ein- und ausschieben zu können. Diese reicht nicht ganz vor zum Portal, weil darüber das Gelände ansteigt. Hinten ist sie bündig mit der tragenden Wand.

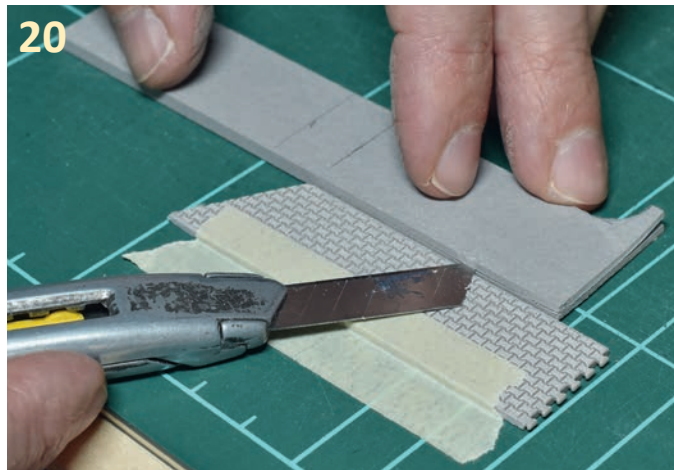
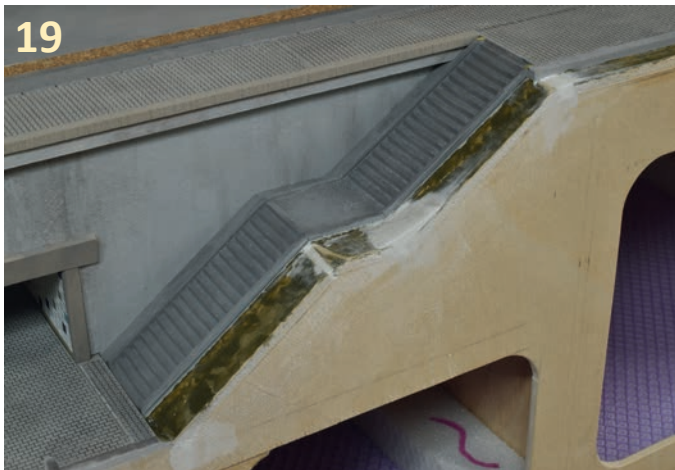
In Vorbild und Modell von großer Bedeutung ist die Beleuchtung eines solchen

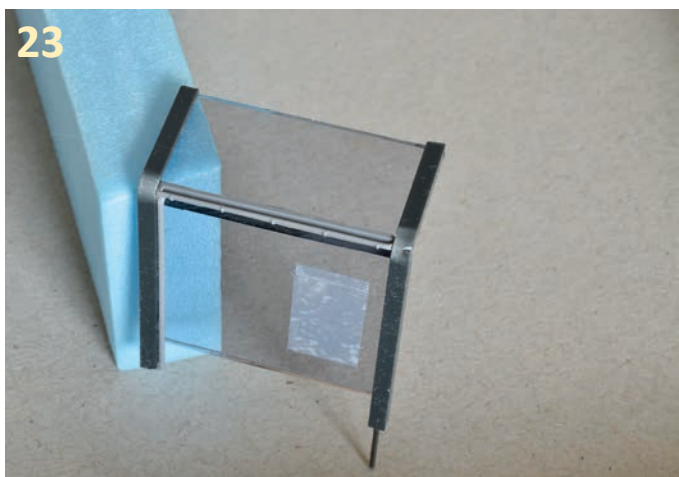
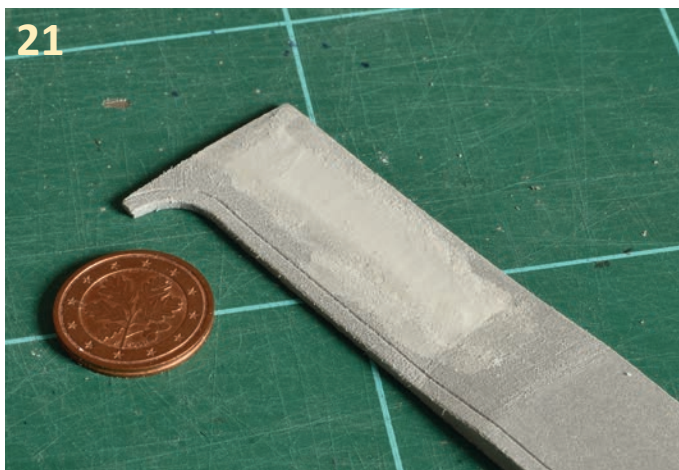
Personentunnels. Stehen beim Original Sicherheitsaspekte im Vordergrund, gilt es im Modell natürlich, die Gestaltung buchstäblich ins rechte Licht zu setzen. Weil mir die handelsüblichen Lampen nicht gefielen, habe ich eigene gebastelt. Das war nicht weiter aufwändig, denn die Decke der Unterführung, an der sie zu befestigen gewesen wären, sollte auf jeden Fall herausnehmbar konstruiert sein. Zwar gelten LEDs als wartungsfrei, aber sicher ist sicher ...

Grundlage der Deckenkonstruktion sind mehrere Polystyrolplatten, in deren Zwischenraum zwecks gleichmäßiger Ausleuchtung acht zuvor auf Funktion getestete LEDs eingeklebt wurden. Weil acht helle LEDs etwas viel sind, wurden sie gedimmt – aber erst nach Abschluss der gesamten Bautätigkeit, weil erst dann festzustellen war, was für ein Widerstand dafür nötig ist.

Ein Gleichrichter aus Teilen von Reichelt-Versand sorgt dafür, dass beim Einsatz eines Wechselstrom-Trafos die LEDs nicht flackern. Verwendet wurde der Gleichrichter B40C 3700/2200 in Verbindung mit einem Kondensator (Elko) 4700µF/35 V. Alternativ hätte es bei Viessmann fertige Module gegeben (5215 für 2 A, 5225 für 5 A), doch sind diese natürlich teurer als die selbst verlöteten (Bilder 9 und 10).







Am hinteren Ausgang der Unterführung wurde die Wand als verputzte Betonwand gestaltet. Sie besteht aus einer Sperrholzplatte, die mit einer dünnen Kunststoffplatte mit Rauputzmuster von Schulz (28-4001052) beklebt wurde. Diese habe ich anschließend mit Betonfarbe 6600 von Heki

gestrichen und nass in nass mit stark verdünnter Schmutzfarbe gealtert (Bild 11). Um das Sperrholz am Verbiegen zu hindern, wurde die Wand mit der Trassenplatte dahinter verklebt (Bild 12).

Die Treppe rechts neben der Unterführung besteht aus Faller-Teilen, die auf eine

Basis aus Sperrholz geleimt wurden. Diese Unterkonstruktion blieb aber einstweilen noch lose und wurde erst nach dem nächsten Bauschritt mit dem Bahndamm verbunden. Eine Treppe von 41 Stufen hätte man beim Vorbild wohl mit zwei Podesten versehen, aber damit wäre sie mir zu lang geraten.

–Anzeige–



... wie im Original

Frühling, Sommer, Herbst und Winter
Der Zauber der vier Jahreszeiten ...



Ob im Frühling beim Rennradfahren, im Sommer beim Wassersport, im Herbst als Alphornbläser oder im Winter auf Schlittschuhen: NOCH Figuren machen das ganze Jahr hindurch eine gute Figur!

Diese und noch viele weitere, originelle Figuren warten darauf, Ihre Modell-Szenen zu beleben – auch in Spur TT und N.

Entdecken Sie die neuen Figuren von NOCH!
Ab sofort bei Ihrem Fachhändler und auf www.noch.de erhältlich.

www.noch.com • YouTube www.noch.de/youtube

NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-88239 Wangen / Allgäu



HO 15481 Passanten € 10,99



HO 15854 Wassersportler € 11,99



HO 15897 Rennradfahrer € 13,99



HO 15579 Alphornbläser € 10,99



HO 15824 Schlittschuhlaufen € 11,99



HO 15927 Christbaumverkauf € 10,99



HO 15616 Holz machen € 12,99



HO 15732 Hirsche € 11,99



Auf der ortszugewandten Seite ist die Unterführung wesentlich weniger auffällig als auf der von hohen Stützmauern geprägten Rückseite.

Am Rand begrenzen zwei Millimeter breite Evergreen-Randleisten die seitlich offenen Faller-Elemente (Bild 13).

Als Nächstes war die Rückseite des Damms an der Reihe. Hier war zunächst für eine Böschung zu sorgen, die teilweise im unteren Abschnitt durch eine kleine Mauer abgefangen ist (Bild 14). Die Böschung entstand aus genau zugeschnittenen Hartschaumstreifen (Bild 15). Zwar ist diese Baumethode etwas umständlich, doch lassen sich später Bäume einfach in die Böschung stecken und halten dort sicher. Für die Stützmauer sowie die am Portal nötigen Flügelmauern habe ich Forex-Platten verwendet.

KOPFPLATTE ALS GRIFF

Wie sein vorderes Gegenstück wurde auch der hintere Eingang des Fußgängertunnels mit Kunststoffstreifen verblendet. Das Kopfstück habe ich an die herausnehmbare Decke der Unterführung geklebt, es dient damit als Griff, um dieses Bauteil herausziehen zu können (Bild 16). Oberhalb davon schließt eine Platte die Öffnung in der Böschung, weil hier keine Hartschaumelemente verwendet werden konnten (Bild 17).

Als Bahnsteigbelag habe ich die gleichen Betonformsteinplatten von Auhagen verlegt wie in der Unterführung und die Kanten des Trassenbretts erhielten als

oberen Abschluss schmale Konsolleisten (Bild 18). Nachdem ich auch die Treppe unten und oben eingepasst und festgeklebt hatte, waren die Rohbauarbeiten am Modul abgeschlossen (Bild 19).

Die Gestaltung begann mit dem Eingipsen der Oberfläche der ortsseitigen Böschung. Sie wurde anschließend mit Acrylfarbe in Umbra grundiert und danach begrünt.

Zum Bau von Gehwegen verwenden viele Modellbahner gekaufte Kunststoff- oder Gipsplatten. Ein wesentlich besser zu bearbeitendes Material sind jedoch zwei oder drei Millimeter starke Forex-Platten. Sie können ganz einfach nach Bedarf zugeschnitten werden. Strukturen lassen sich mit einem spitzen Bleistift oder einer Nadel sehr leicht einprägen. Die Nachbildung von Bordsteinkanten, Gehwegplatten, Fugen oder Rissen ist auf diese Weise überhaupt kein Problem. Auch Absenkungen, wie hier neben dem Kiosk, lassen sich leicht aus dem Material schneiden (Bilder 20 und 21). Auf diese Weise entstanden alle Bürgersteige vor der Unterführung, nur das Pflaster zwischen den Flügelmauern stammt der Abwechslung halber wieder von Auhagen (Bild 22). Hier hätte sich auch ein Regenablaufkanal im Boden gut gemacht, wie er als Ätzteil bei Modellbau-Kaufhaus erhältlich ist (Schlitzrinne 500 037). Leider kam mir die Idee zu spät.

Zur weiteren Ausgestaltung der Unterführung waren nur wenige Details nötig, da es sich ja lediglich um einen kurzen Fußgängertunnel handelt. Zwar könnte man je nach Breite eines solchen Durchgangs auch kleine Läden, Lifte oder sogar Abstellplätze für Fahrräder darin unterbringen, doch müssten sie von vornherein eingeplant und eingebaut werden. In dieser Unterführung gibt es nichts von alledem. Hier reichten Fahrplanaushänge, ein paar Werbeposter, zwei Mülleimer und natürlich Fußgänger.

LEIDER ZU HOCH

Gegenüber der Treppe habe ich noch einen Fahrkartenautomaten aufgestellt und ihm aus zwei Winkeln und etwas blaugrau getöntem Plexiglas ein kleines Dach gebastelt (Bild 23). Leider hatte ich dabei übersehen, dass dieses Dach nicht hätte höher sein dürfen als die herausnehmbare Tunneldecke. Sollte also ein LED-Tausch nötig werden, muss das Dach wieder weichen.

Zur äußeren Beleuchtung des Durchgangs dient hinten eine blaue Bogenleuchte, während vorne eine zweiflammige Leuchte den Eingang illuminiert. Beide stammen aus dem TT-Sortiment von Viessmann, sind aber leider inzwischen daraus verschwunden. In der Umgebung komplettieren Taxistellplätze, eine Bushaltestelle sowie ein Kiosk das Ensemble (Bild 24). □

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



www.system-vitrinen-paape.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**



gebührenfrei auf www.bahnwelt.tv

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

BESCHRIFTUNGEN (HO)



Gaßner
BESCHRIFTUNGEN

Jägerstraße 24
82024 Taufkirchen

www.gassner-beschriftungen.de
email@gassner-beschriftungen.de

Gesamtverzeichnis gegen Rückporto (1,65 €) Bitte Epoche(n) angeben (2 oder 3)!

Airbrush-Kurse für Modellbahner mit Fachbuchautor Mathias Faber

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



JL-Modellbahnbau seit 1986 „Von der Planung bis zur fertigen Anlage!“

Ihre Adresse beim Anlagenbau!

Folgen Sie uns auch auf



www.jl-modellbahnbau.com

Lokschuppen Hagen-Haspe

Exklusive Modelleisenbahnen

und mehr vieles mehr



www.lohag.de

Ausverkauf älterer Großserienbestände
und Zubehör Spur Z, N und HO

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 023 31 / 40 44 53

D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

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

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



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

Gebäudemodelle, Zubehör
www.stengel.pl

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



modellbahn-schildhauer



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

Der Schienenreiniger Für kontaktfreudige Schienen

www.schienenreiniger.de
info@schienenreiniger.de

Baptist-Hoffmann-Str. 19 • 97688 Bad Kissingen
 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





Preußin fürs Pickelgleis

Vor Kurzem hat die Firma pmt ihr Modell der preußischen T 7 ausgeliefert (Test im Eisenbahn-Journal 12/2019). Die Lok ist nur in analoger DC-Ausführung erhältlich, aber für einen Umbau auf Wechselstrom sowie die Ausstattung mit Sound vorbereitet. Wir zeigen, wie es gemacht wird

VON MANFRED GRÜNIG

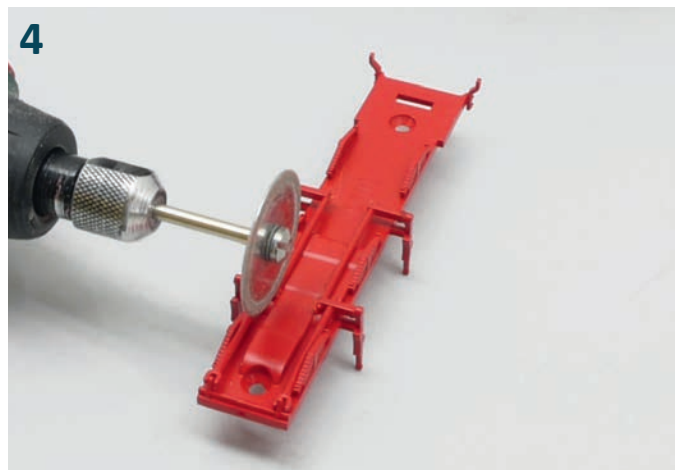
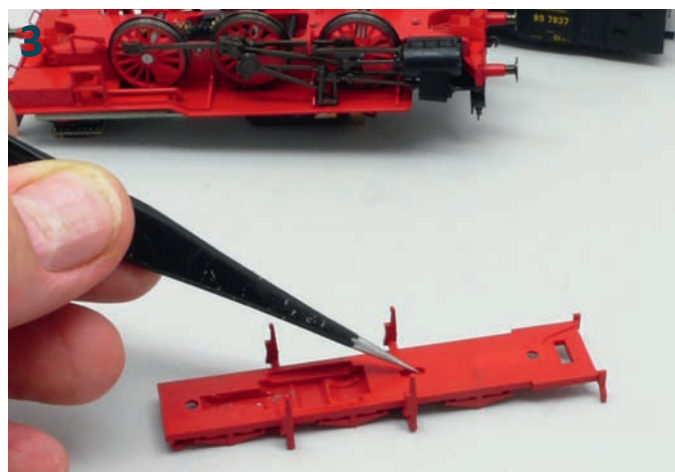
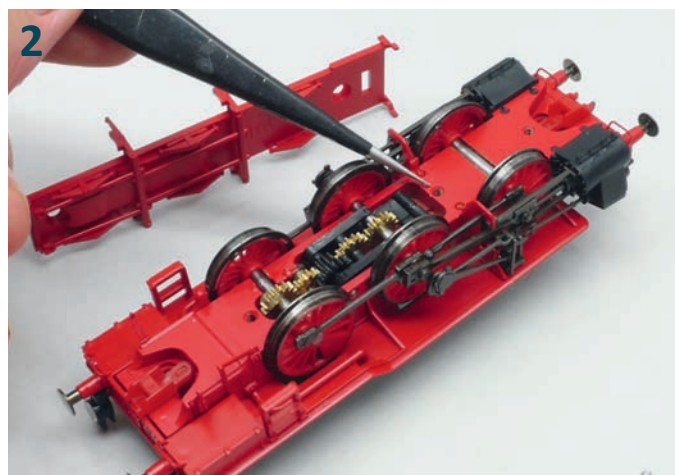
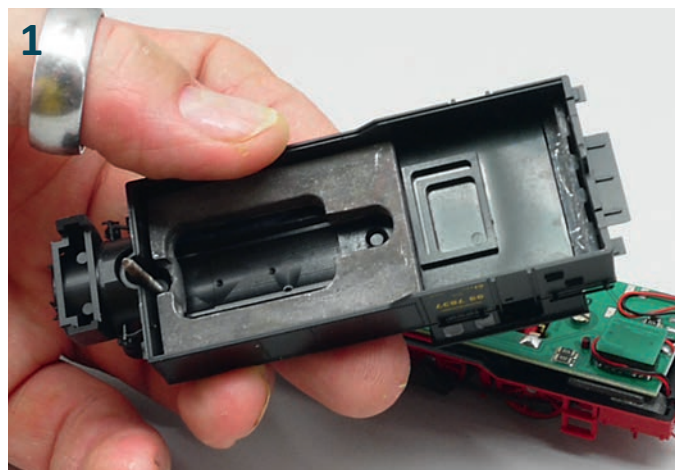


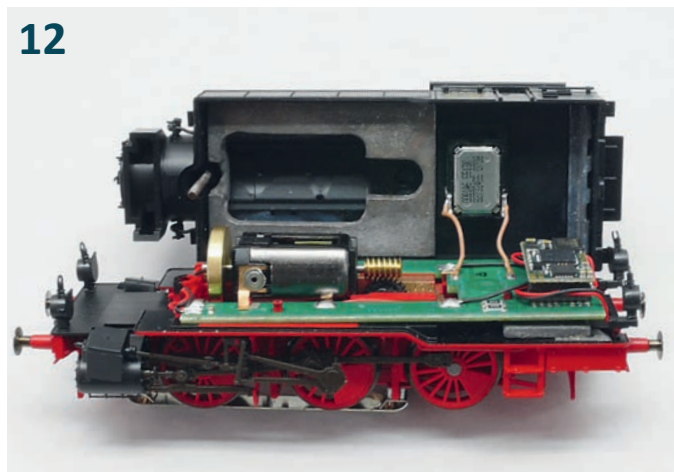
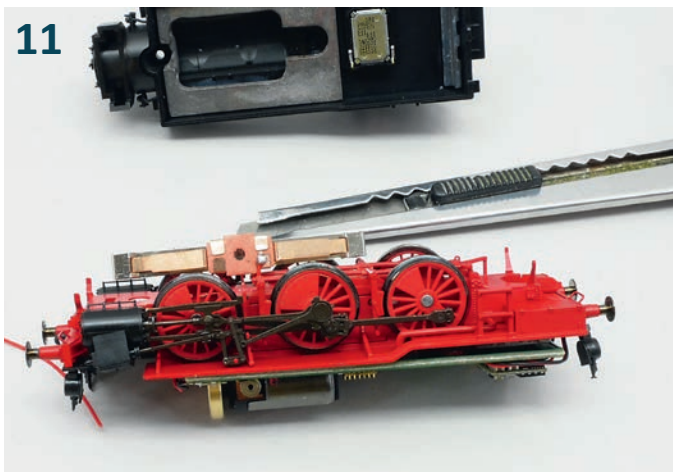
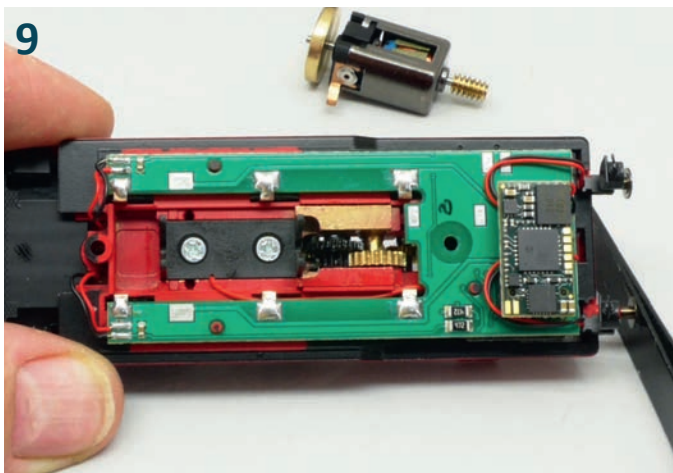
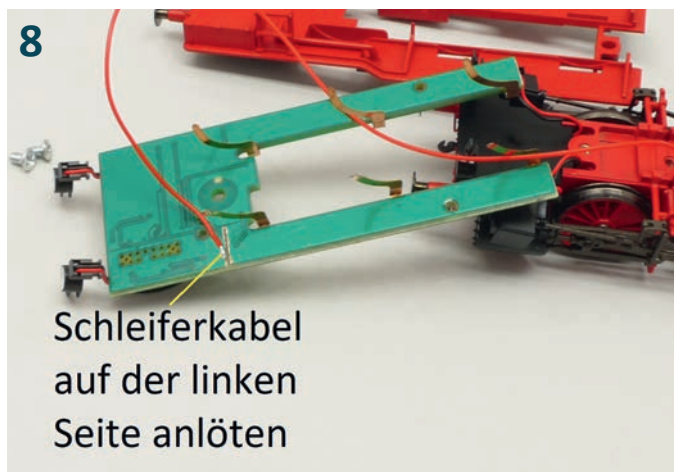
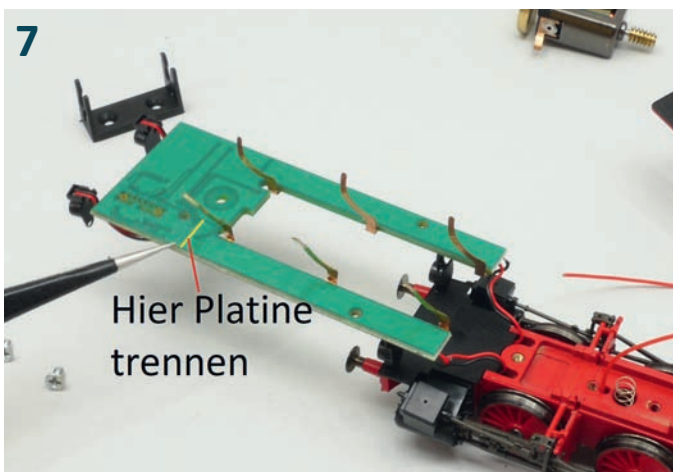
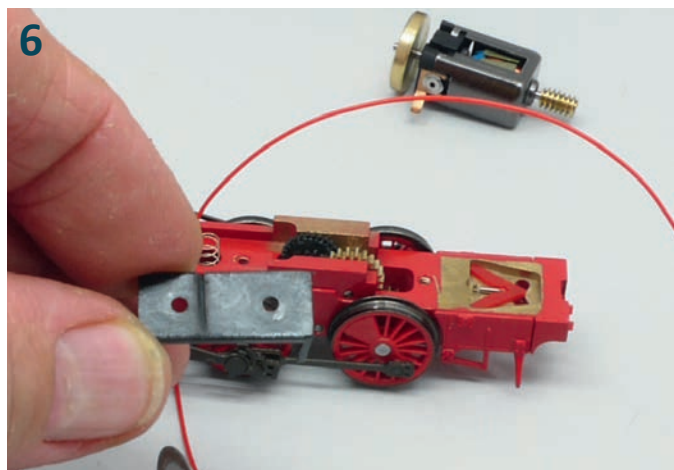
FOTO: CHRISTOPH KUTTER

Außer dem Lokmodell (hier die als erste ausgelieferte DRG-Version 30202) benötigt man für den Umbau einen Mittelschleifer, einen 16-poligen Sounddecoder und einen Lautsprecher. Anders als bei der ex-sächsischen 98.70 (Umbau auf AC im Eisenbahn-Journal 5/2015) hat pmt bei der T 7 schon bei der Konstruktion an die Wechselstromer gedacht. Deshalb sind beim Umbau keine größeren Fräsarbeiten an der Bodenplatte nötig, es gibt eine Gewindebohrung zur Befestigung des Schleifers sowie Kanäle im Getriebeboden für das Schleiferkabel.

Hat man die Lok geöffnet, sind unter dem Führerhausboden Aufnahmen für Lautsprecher in zwei Größen zu sehen (Bild 1). Die Bodenplatte ist durch das Herausdrehen der beiden Schrauben abnehmbar. Vor dem Getriebe liegt nun die Gewindebohrung für den Schleifer offen (Bild 2).

Um den Schleifer befestigen zu können, sind die vorbereiteten Löcher in der Mitte der Bodenplatte zu öffnen (Bild 3). Ein von Hand geführter 2,5-Millimeter-Bohrer reicht dazu aus. Außerdem muss das Bremsgestänge in der Mitte entfernt werden, was am einfachsten mit Hilfe einer Kleinbohrmaschine mit Trennscheibe gelingt (Bild 4). Nach dem Abfeilen einiger Grate ist die Bodenplatte fertig.





Wie bei Umbauten für Dreileiter-Betrieb üblich, sind auch bei der T 7 die beiden Radschleiferseiten zu verbinden und das Schleiferkabel ist an einem der freigeordneten Kontakt anzulöten. Leider ist dies in diesem Fall nicht so einfach, weil diese Arbeitsschritte an der Unterseite der Kontaktplatine erfolgen müssen. Um dort hinzugelangen, muss der Motor ausgeklipst und Platine mit dem Umlaufblech angehoben werden (Bild 5). Hierbei ist Vorsicht geboten, damit die Radschleifer nicht verbogen werden.

Nachdem die Motorhalterung entfernt ist, wird auf ihrer Unterseite auf Höhe der Bohrung für das Schleiferkabel eine ein Millimeter tiefe Nut eingefräst. So liegt die Halterung später wieder plan auf und das Schleiferkabel wird nicht gequetscht (Bild 6). Eine Kleinbohrmaschine mit Trennscheibe ist dafür das richtige Werkzeug.

Auf der Unterseite der Platine wird auf der linken Lokseite in Höhe des Schraublochs eine Seite der Radschleiferkontakte durchtrennt (Bild 7). Dann lötet man hier das Schleiferkabel an (Bild 8). Wieder ist die Kleinbohrmaschine das geeignete Gerät, jedoch mit einem 1,0-Millimeter-Rosenfräser bestückt. Danach können Platine und Umlauf wieder zusammengesetzt und auf dem Lokrahmen positioniert werden. Dabei ist unbedingt darauf zu achten, dass die Radschleifer nicht verbogen werden und sich nicht zwischen den Radspeichen verkeilen. Solange der Motor noch nicht eingebaut ist, lässt sich durch Schieben der Lok der geräuschlose Freilauf überprüfen.

Außerdem darf die Spiralfeder mittig im Fahrwerk nicht verloren gehen: Sie drückt die Treibachse aufs Gleis. Fehlt sie, rührt sich die Lok keinen Millimeter.

Klemmt nichts und gibt es keine auffälligen Geräusche, wird die Motorhalterung verschraubt. Das Schleiferkabel verlegt man

seitlich und zieht es in der gefrästen Nut und durch das Loch zum Getriebeboden (Bild 9). Anschließend klipst man den Motor wieder ein. Letzter Bearbeitungspunkt der Platine ist die Verbindung beider Radschleiferseiten. Dazu wird auf ihrer Oberseite eine Kabelbrücke eingelötet (Bild 10).

Anschließend kann man das Schleiferkabel an eine Kontaktfahne am Schleifer löten (Bild 11). Hat man diesen mit einer 1,5-mal-5,0-Millimeter metrischen Schraube befestigt, sind die Arbeiten am Fahrge- stell abgeschlossen.

Bleibt noch die Montage des Lautsprechers. Leider fehlt in der Bedienungsanleitung eine Angabe, welche bevorzugte Größe dieser haben sollte, damit die auf der Platine vorhandenen Kontaktpunkte verwendet werden können. Mit der von mir gewählten Standardgröße 11 mal 15 Millimeter war dies leider nicht möglich, so dass ich die Kontakte über kurze Kabel herstellen musste. Dank ausreichenden Platzes war dies kein Problem. Besser gewesen wäre freilich ein 13-mal-18-Millimeter-Lautsprecher mit Federkontakten (Bild 12).

Als Sounddecoder habe ich den SD 16 mit PluX-16-Schnittstelle von Doehler & Haas verwendet. Der Sound stammt von einer preußischen T 3, die gegenüber der T 7 zwar etwas kleiner und leichter, aber konstruktiv recht ähnlich ist. Für die Soundprogrammierung und Einstellarbeiten der Funktionsausgänge kam die Software von D&H zum Einsatz.

Bei diesen Arbeiten stellte sich ein weiterer weißer Fleck in der Bedienungsanleitung heraus: Es fehlt ein Hinweis zur Belegung der PluX-16-Schnittstelle. Üblich ist, vordere und hintere Lampen jeweils an einem Ausgang zusammenzufassen. Bei der pmt-Lok ist das nur für die Lampen der rechten Seite der Fall. Für die linke Seite liegt die vordere Lampe auf AUX 1 und die hintere auf AUX 2. Das ist zwar praktisch,

weil sich so einfach eine Rangierbeleuchtung programmieren lässt. Jedoch dürfte jemand, dem die Information fehlt, schnell einen Schaden am Modell vermuten, der nicht vorhanden ist. Zudem sind Nachrüstdecoder nicht vorkonfiguriert, so dass die AUX-Ausgänge nicht automatisch geschaltet werden. Bei künftigen Auflagen der T 7 sollte ein Hinweis darauf ebenso in die Bedienungsanleitung aufgenommen werden wie der auf die ideale Lautsprechergröße. □

Die AC-T 7 im Video:

<https://youtu.be/6rCe0A6Og1Y>

Liste der CV:

<https://www.modellbaum-manufaktur.de/Download/PMT%20T7.zip>

Nötiges Zubehör:

- ♦ SD 16-Sounddecoder PluX 16 von Doehler & Haas mit T 3-Sound
- ♦ Acht-Ohm-Lautsprecher 13 mal 18 Millimeter, z.B. Uhlenbrock 31102 mit Federkontakten
- ♦ dünne Kabellitze schwarz und rot, jeweils maximal zehn Zentimeter
- ♦ Silencio-Schleifer 2225 von Brawa
- ♦ metrische Schraube 1,5 mal 5,0 Millimeter
- ♦ Sekundenkleber

Werkzeug:

- ♦ Kreuzschlitzschraubenzieher Größen zwei und drei
- ♦ Schlitzschraubenzieher Klingenbreite vier Millimeter
- ♦ Kleinbohrmaschine mit Trennscheibe und Rosenfräser 1,0 Millimeter
- ♦ LötKolben mit feiner Lötspitze, Lötzinn
- ♦ Pinzette
- ♦ Seitenschneider

–Anzeigen –



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

www.model-scene.com



Modellflora-Budde

fertige Modellbäume, Bausätze und Rohlinge im Direktvertrieb



handgefertigte Baummodelle, individuell und hochwertig, für die anspruchsvolle Landschaftsgestaltung im Modell in den Baugrößen O = 1:43,5 und HO = 1:87

www.modellflorabudde.de

Der Berliet CBA nach dem Lackieren von der Fahrerseite. Der Schalthebel im Führerhaus ist ergänzt.



Oldtimer gedruckt

Kleine Lkw und Lieferwagen der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg gibt es in 1:87 nur wenige. Dank 3D-Druck erweitert sich nun das Angebot

VON JEAN BUCHMANN

Wer eine Anlage der Epoche I baut, kommt zur Not noch ohne Kraftfahrzeuge auf den Straßen aus. In der Epoche II ist das nicht mehr möglich. Zwar spielte im Nahverkehr immer noch das Fuhrwerk die Hauptrolle, doch je städtischer das Anlagenthema und je tiefer in den 30ern der dargestellte Zeitraum, desto wichtiger werden Autos und Lastkraftwagen.

Für meine im Elsass der 30er Jahre angesiedelte Anlage suchte ich deshalb einen kleinen Lkw – genauer gesagt: nicht irgendeinen Lkw, sondern einen Berliet CBA. Desse Vorbild hat für Frankreich eine ganz besondere Bedeutung, es ist schlichtweg „der“ Lastwagen des Ersten Weltkriegs und ein rollendes nationales Symbol. Berliet produzierte in den 1910er Jahren bereits im Fließbandverfahren und lieferte knapp 15000 CBA an die Armee. So waren es vor allem diese 3,5-Tonner, mit denen auf der „Voie Sacrée“, der einzigen nutzbaren Straße nach Verdun, Nachschub in die hart umkämpfte Festung transportiert wurde. Ohne sie wäre

das Standhalten der Franzosen gegen die deutsche Strategie des „Weißblutens“ kaum möglich gewesen.

1919 verkaufte das Militär Tausende dieser robusten und zuverlässigen Lkw, so dass Berliet CBA bald in jeder Ecke Frankreichs zu finden waren. Insgesamt wurden bis 1932 etwa 40000 Exemplare gebaut. Es ist anzunehmen, dass einige davon auch auf deutschen Straßen liefen. Erstaunlicherweise gibt es aber von diesem Fahrzeug genauso wenig ein H0-Modell wie von seinem deutschen Pendant Regel-Dreitonner sowie den jüngeren Typen Opel Blitz und Ford AA.

Dass ich dennoch zu einem Berliet kam, ist der Firma Shapeways zu verdanken. Die Niederländer nehmen nicht nur Aufträge für 3D-Druck an, sondern bieten auf ihrer Webseite auch von ihnen gedruckte 3D-Objekte ganz unterschiedlicher Art an. So findet man unter <https://www.shapeways.com/marketplace/miniatures/vehicles> nach dem Durchklicken mehrerer Filter einige Lkw der Vorkriegszeit, allerdings keine deutschen. Den Berliet CBA von Axels

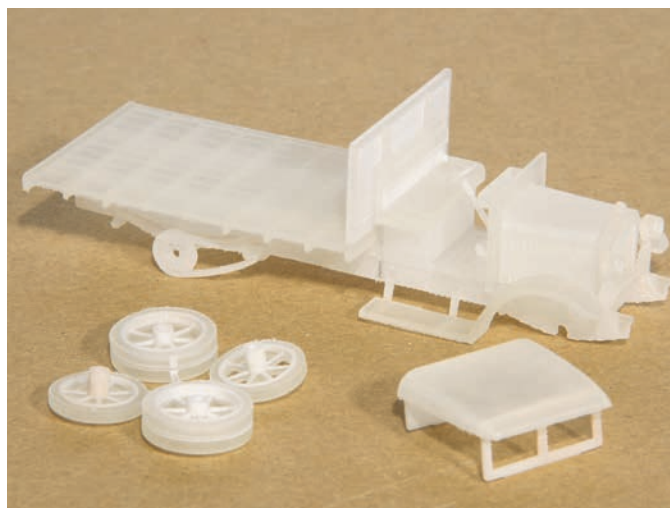


Bazar gibt es sogar in zwei Ausführungen, einer von 1913 sowie einen späten der Baujahre 1928 bis 1932. Der Link <https://www.shapeways.com/product/D6KK3XAN5/berliet-cbac-1928-1932?optionId=105430723&li=marketplace> führt direkt zum Ziel.

Weil der späte Berliet ideal zu meinem Anlagenthema passt, habe ich mir einen Bausatz bestellt. Wobei „Bausatz“ eigentlich schon übertrieben ist, denn der Lkw wird in nur sechs Teilen geliefert: Fahrwerk mit Aufbau, Dach, Räder. Achsen sind keine dabei, dafür wird Ein-Millimeter-Draht benötigt. Auch die Verglasung der Fahrerkabine fehlt. Dafür ist der größte Teil des Fahrzeugs einschließlich des Lenkrads in einem Stück gedruckt, so dass es nicht viel zum Zusammenbauen gibt. Dank der präzi-



Passt genau: der Berliet CBA in elsässischer 30er-Jahre-Umgebung. Ebenso könnte der kleine Lkw auch auf einer DRG-Anlage stehen.



Der Shapeways-Bausatz besteht aus nur sechs Teilen.



Vor dem Lackieren müssen die Bauteile glattgeschliffen werden.



Die Grundierung ist möglichst dünn aufzusprühen.



Die zum Lackieren verwendeten Farben.



Die Windschutzscheibe entsteht aus einer Verglasungsflüssigkeit.



Zuletzt erhält das Fahrzeug eine leicht staubig wirkende Patina.

sen Fertigungstechnik ist kaum Nacharbeit erforderlich. Nur zur Aufnahme des Achsdrachts ist jede Radnabe auf der Rückseite mit einem Loch zu versehen. Außerdem kann man den Schalthebel auf der rechten Seite des Führerhauses ergänzen. Für mein Modell habe ich ein Restteil aus der Bastelkiste umgearbeitet.

Wichtig bei im 3D-Druck entstandenen Modellen ist das Glätten der Oberfläche. Technisch bedingt ist diese ja stets leicht körnig und sollte, wo möglich, geschliffen werden. Vor allem an den Kanten geht das problemlos, auch an glatten Oberflächen ohne vorstehende Details. Die betreffenden Teile meines kleinen Lastwagens habe ich erst mit Schleifpapier der Körnung 240 überarbeitet, dann mit 400er und schließlich 800er. Am Schluss wurden mit einer Fäherbürste alle Staubreste entfernt.

BEHUTSAM LACKIEREN

Die Bauanleitung empfiehlt, das Modell vor dem Schleifen grau zu grundieren, um Unebenheiten besser erkennen zu können. Diesen Schritt habe ich aber weggelassen, damit keine feinen Details von Farbe verschmiert werden. Stattdessen wurde nach

dem Schleifen Sprühgrundierung (Primer) von Mr. Hobby aufgetragen. Mehrere sehr dünne Schichten sind nötig, um die Details zu erhalten und gleichzeitig eine gleichmäßige Grundierung zu erzielen.

Lackiert wurde der Berliet in dezenten Tönen, wie sie zu einem Nutzfahrzeug passen. Als Erstes habe ich das ganze Fahrzeug mit Artilleriegrau von Tamiya (XF-19) per Airbrush lackiert. Der restliche Anstrich erfolgte mit einem feinen Pinsel: messingfarben (Moder Air 067) der Kühler, mattschwarz (Tamiya XF-1) das Fahrgestell, schwarz seidenmatt (Tamiya X-18) die Kotflügel, holzfarben (Tamiya XF-59) der Rahmen der Windschutzscheibe und schließlich lederbraun (Panzer Aces 312) die Sitzbank und die Rückenlehne.

Für die Verglasung der Windschutzscheibe habe ich ein Mittel verwendet, das beim Kunststoffmodellbau inzwischen recht beliebt ist: Micro Kristal Klear von Microscale. Diese weißliche Flüssigkeit wird mit einem Zahnstocher um die Windschutzscheibe herum verteilt. Zieht man sie dann von einer Seite zur anderen, bildet sich eine Membran, die die Öffnung verschließt. Tut sie das nicht, war man zu sparsam und muss noch etwas Flüssigkeit hinzufügen.

Während die Membran trocknet (was einige Stunden dauert), ändert sich ihre Farbe von milchig zu glasklar.

Nach dem Lackieren und Verglasen mussten nur noch die vorbereiteten Achsen eingebaut und ein Fahrer (von Preiser) eingesetzt werden. Die Kennzeichen stammen von SAI. Deutsche der Epoche II bieten mehrere Firmen an, beispielsweise Andreas Nothaft. Nach ein wenig Patinierung mit verdünnten Acrylfarben konnte der Lastwagen seinen Dienst auf meiner Anlage antreten. □

Lesetipp

Die Fortsetzung unseres beliebten Hefts „Autos für die Anlage“ ist da! „Laden und liefern“ präsentiert alles, was wichtig ist, um Güterbahnhofe neben dem Gleis vorbildgerecht zu gestalten. Für nur 15 Euro erhältlich im Handel und bei www.bestellung@vgbahn.de.



DIE MODELLBAHN DER SUPERLATIVE



Das Miniatur Wunderland in Hamburg – alles, was man wissen muss

Deutschlands bekannteste Modellbahn-Anlage in einer fantastischen Sonderausgabe unserer Kollegen vom „Hamburger Abendblatt“. In einzigartigen Bildern und Reportagen stellen sie nicht nur die unterschiedlichen „Welten“ des Miniatur Wunderlands vor. Sie porträtieren die Schöpfer des Wunderlands, die Brüder Frederik und Gerrit Braun, und schauen auf die Menschen und die Technik hinter die Kulissen. Sie zeigen, dass es nicht nur bei der Elbphilharmonie, sondern auch bei deren Bau im Miniaturformat Pleiten, Pech und Pannen gab. Augenzwinkernd werfen Sie einen genauen Blick auf eine „heile Welt“, in der sich Politik in miniature und die Probleme unserer Gesellschaft im Maßstab 1:87 wiederfinden. Schließlich schauen sie in die Zukunft: Welche „Wunderländer“ stehen als nächstes auf dem Programm? Und sie liefern alle wichtigen Infos: Preise, Öffnungszeiten, Pläne – und ganz schön beeindruckende Zahlen!

108 Seiten, Format 21,5 x 28,5 cm, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen

Best.-Nr. 1601 | € 9,-

Miniatur Wunderland

Unser Film aus der Edition Eisenbahn-Romantik entführt Sie in die einmalige Traumwelt im Maßstab 1:87 und zeigt vor allem auch Blicke hinter die Kulissen sowie den Bau des neuesten Italien-Teils – und natürlich in der gewohnten Eisenbahn-Romantik-Qualität.

Laufzeit: 110 Minuten

Best.-Nr. 6442 | € 9,95



www.facebook.de/vgbbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100,
bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de



DREI BAHNEN – EINE ANLAGE. TEIL 4

Fels – Alm – Wald

Auf *Karl Gebeles* neuer Anlage ist der Bau der drei Bahnen abgeschlossen. Nun ist die Landschaftsgestaltung an der Reihe. Erfahren Sie hier, wie man trotz der vielen Felspartien leicht und stabil baut



Jeder, der eine Modellbahnanlage baut, muss sich schon lange, bevor das erste Brett gesägt wird, einigermaßen darüber im Klaren sein, wie die Landschaft später einmal aussehen wird. Bei der Dreibahnen-Anlage gab die Seilbahn das Motiv vor: alpenländisch – und zwar richtig, mit viel Wald, Fels und steilen Hängen. Weil die Anlage auch auf Ausstellungen gezeigt werden soll, war strikt auf geringes Gewicht zu achten. Deshalb entstanden die meisten Felsen aus Bruchstücken unterschiedlicher Hartschaum-Felsplatten von Noch. Diese wurden vor allem im Bereich der Kupfermine, des Sees und der Talstation der Seilbahn mit Heißkleber befestigt. Auch hin-

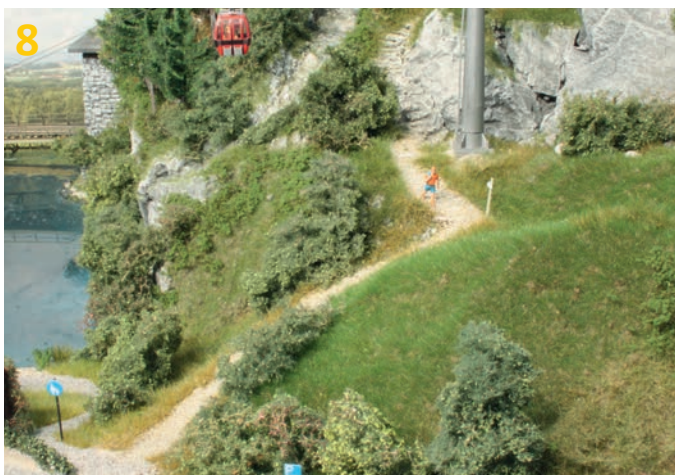
ter der Bergstation kamen solche Platten zum Einsatz.

Bevor das Gelände weiter nach oben wachsen konnte, musste ermittelt werden, wie viel Platz der kleine See in Anlagenmitte benötigen würde. Bei dieser Anlage war dies erst nach dem Bau von Seil- und Grubenbahn sowie der Einrichtung des Vollspurbahn-Haltepunkts abzusehen. Auch ein Zu- und ein Ablauf für den See waren festzulegen, wobei der Zulauf noch etwas warten konnte. Wie der Ablauf entstand, habe ich bereits in der vorangegangenen Folge beschrieben, weil für ihn eine Brücke in der vorhandenen Gleistrasse nötig war. Sie öffnete eine Lücke in der Kulisse, weshalb

beidseitig der Brücke Tunnelportale eingebaut werden mussten. Sie entstanden aus einer Arkadenmauer sowie Mauerplatten.

Den Uferbereich des Sees habe ich mit Sperrholz eingerahmt. Weitergestaltet wurde der See aber erst, als die höheren Anlagenbereiche fertig waren. Dies schützt seine Oberfläche vor Verschmutzung durch Grasfasern, Streumaterial usw. (Bild 1).

Haltepunkt und Bahnsteig wurden mit den flexiblen Bahnsteigkanten von Auhaugen ausgestattet. Dabei entstand ein Höhenunterschied, den ich mit einer Vier-Millimeter-Korkplatte weitgehend ausgleichen konnte. Um der im rechten oberen Eck stehenden Seilbahn-Bergstation eine si-





chere Basis zu bieten, hatte ich schon in der ersten Bauphase eine Anlagenumrandung aus vier Millimeter starkem Sperrholz angefertigt (siehe Folge 1 im Eisenbahn-Journal 12/2019). Diese konnte ich jetzt auch zur Befestigung der Landschaftshülle nutzen. Da die Anlage ein Leichtgewicht werden sollte, habe ich als solche die Landschafts-Modellierfolie 60836 XL von Noch verwendet (Bild 2).

Diese wurde zwecks leichter Verarbeitung zunächst in handliche Streifen geschnitten. Einen nach dem anderen habe ich diese Streifen dann behutsam zerklüftet und, jeweils einige Zentimeter überlappend, mit Heißkleber verklebt. Recht flott entstand so, ausgehend von den Seitenteilen, ein selbsttragendes stabiles Gelände, das ohne zusätzliche Unterkonstruktion auskommt (Bild 3).

Die eigentliche Geländehaut bildet eine dünne Schicht Spachtelmasse, in diesem Fall Felsspachtel von Noch. Die dunklere Variante „Granit“ wurde überwiegend im Bereich der Felsen aufgetragen, die hellere „Sandstein“ dort, wo Wald- und Wiesenflächen geplant waren. Zu einem sämigen Brei angerührt, wird die Spachtelmasse mit einem Pinsel auf die Untergrundfolie gestupft. Dadurch entsteht eine ungleichmä-

ßige Oberfläche, dank der die Landschaft wesentlich lebhafter und natürlicher wirkt (Bild 4).

Die Noch-Modellierfolie ist nicht nur leicht, sondern auch leicht zu bearbeiten. Das kam mir gelegen, als mir während des Verspachtelns einfiel, den Zulauf des Sees als Wasserfall zu gestalten. Dafür zeichnete ich zunächst grob den Verlauf des Wasserfalls auf der Folie an. Mit dem Bastelmesser wurde die Folie dann durchgetrennt und ein Spalt ins Gelände geschnitten (Bild 5). Weil unter Wasserfällen alles Erdrreich weggeschwemmt wird, habe ich diesen mit einem Stück Knitterfels des Typs „Großglockner“ von Noch (60301) ausgekleidet.

Der Streifen Knitterfels musste zunächst gut zerknüllt und damit formbar gemacht werden. Danach konnte er leicht in den Spalt gedrückt und zu einer Rinne für den Bach geformt werden. Fixiert habe ich den Streifen wieder mit Heißkleber. Der Übergang zur restlichen Landschaft wurde wieder durch Aufstupfen von Felsspachtel modelliert (Bild 6). Auf ähnliche Weise habe ich am Berghang rechts der Bahnbrücke ein Stück Fels ergänzt.

Nach dem Durchtrocknen des Spachtelmasse-Überzugs wurden die Fels- und Mauerflächen mit Landschafts-Acrylicspray

von Noch gestaltet. Zuvor mussten sämtliche Gleise, Gebäude usw. mit Malerkrepp abgeklebt werden.

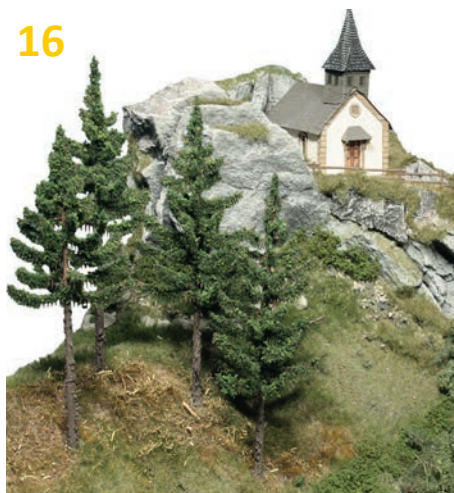
Im ersten Sprühdurchgang wurden Mauerplatten, Felsen und Tunnelportale schwarz eingesprüht. Während die Farbe trocknete (was relativ rasch vor sich geht), habe ich mit Grau darübergesprüht. Wichtig dabei war, dass dieser Sprühdurchgang nicht direkt in das Schwarz hinein erfolgte, sondern leicht von der Seite. So bleibt in Ritzen und anderen Vertiefungen das Schwarz sichtbar. Dieser Arbeitsschritt wurde anschließend mit einer leichten Schicht Elfenbein wiederholt (Bild 7).

Während die Felsen trockneten, widmete ich mich dem Bau von Straßen und Wegen. Begonnen wurde mit dem beschränkten Bahnübergang, dessen Einrichtung ich schon in der EJ-Ausgabe August 2019 beschrieben habe. Von dort führt eine Straße zu Haltepunkt, Talstation und Seeufer. Sie wurde gepflastert mit Struktur-Straßenplatten von Noch (60312 und 60316), einem sehr empfehlenswerten, weil vorbildgetreuen und einfach zu verlegenden Produkt, das es in ähnlicher Form auch als „Steinkunst“ von Vollmer gibt. Mit einer Schere oder einem scharfen Bastelmesser lassen sich die flexiblen Straßenplatten pro-

blemlos zuschneiden. Zum Verkleben eignet sich beispielsweise Weißleim (Bild 8).

Etwas aufwändiger zu gestalten war der Wirtschaftsweg, der rechts quer über den Wiesenhang führt. Sein Unterbau besteht aus Drei-Millimeter-Sperrholz, das dick mit Weißleim bestrichen wurde. Darin habe ich deckend feine Erde gestreut und mit einem alten Traktor Fahrspuren eingedrückt (Bild 9). Anschließend wurde der Belag mit einem Gemisch aus zwei Dritteln Weißleim, einem Drittel Wasser plus einigen Tropfen Spülmittel besprüht und so fixiert. Nach

16



dem Trocknen habe ich die Oberfläche des Wegs noch weiß graniert, was ihn schön vorbildgetreu wirken lässt (Bild 10). Auf gleiche Weise wurde der Wanderweg angelegt, nur dass ich hier zusätzlich grauen Schotter verwendet und mit Elfenbeinfarbe graniert habe, um einen etwas anderen Akzent zu setzen.

Sehr viel Zeit beanspruchte das Begrünen der Landschaft. Neben saftigen Wiesen mussten Waldböden und karge Felspartien gestaltet werden. Zunächst wurden die steileren Abhänge mit einigen größeren Felsbrocken bestückt. Danach wurde die zu begrasende Fläche satt mit Leim eingepinselt, in den ich von oben herab Geröll, weitere Steine und Kies habe hineinrollen lassen (Bild 11). Dem folgte eine erste Schicht kurzes, welkes Gras, das elektrostatisch mit dem Gras-Master in den Leim geschossen wurde. Diese Fasern bestanden aus einem Gemisch aus Wintergras von Heki und mittelgrünen, braunen und goldgelben Fasern von Noch (Bild 12). Weil all diese Arbeitsgänge sehr flott aufeinander folgen müssen, habe ich zuvor die benötigten Materialien griffbereit hergerichtet. Versäumt man dies, ist die Gefahr groß, dass der Leim schon trocken ist, bevor die Grasfasern an der Reihe sind (Bild 13).

In weiteren (je nach Stelle zwei bis vier) Schritten habe ich grüne Wildgrasfasern

Die Anlage nach Abschluss der Begrasung.



der Längen vier bis sechs Millimeter aufgetragen. Zwischen jedem Schritt wurde gewartet, bis der Leim abgebunden hatte, und dann das Restmaterial zwecks Wiederverwendung abgesaugt (Bild 14).

Vom Tal bis hinauf zur Baumgrenze ist Wald noch lange vor Fels und Wiesen das prägende landschaftliche Element der Alpen. Dem wollte ich vor allem im linken Anlagenbereich Rechnung tragen. Weil im Bergwald Fichte vorherrscht und ich ohnehin gerne Hochstammbäume pflanze, war es notwendig, den Waldboden naturgetreu zu gestalten. Dafür habe ich fein gesiebtes braunes Streumaterial und Erde in ein Weißleimbett gestreut und gleichzeitig mit dem Elektrostatisch welches Gras eingeschossen. Entlang des Waldrands wurden längere mittelgrüne Fasern, Grasbüschel sowie diverser Wildwuchs verwendet. Um den Waldboden realistisch mit vertrockneten Ästen, Zweigen und abgestorbenem Buschwerk zu gestalten, habe ich zusätzlich in einer alten Kaffeemühle Reste von Meerscham und Ähnlichem und zerkleinert. Nachdem die

Grundschicht getrocknet war, wurde dieses grobe Streu in sparsam auf den Waldboden gewischten Weißleim gestreut (Bild 15).

Den Wald selbst bilden in erster Linie Fichten von Heki. Sie sind als kostengünstiger Bausatz (1970) erhältlich. Vor allem, wenn man wie hier eine hohe Zahl von Bäumen benötigt (insgesamt über hundert), lohnt sich die Mühe des Selberbastelns, weil „Massenproduktion“ die Arbeit erleichtert. In der September-Ausgabe 2019 des EJ habe ich gezeigt, wie man die Heki-Bausätze verarbeitet (Bild 16).

Im flacheren Gelände, beispielsweise neben dem Haltepunkt, kann man durchaus auch einige Laubbäume setzen. Das eher feuchte Terrain rund um den See kommt zum Beispiel Pappeln und Weiden gelegen. Viel Buschwerk bringt zusätzliches Grün und belebt nicht nur die Berglandschaft. □

Folge 5 beschreibt die Gestaltung von See, Bach und Wasserfall. Sie erscheint in unserer April-Ausgabe.

Lampen wie neu



Immer wieder kommt es vor, dass beim Hantieren mit Modellen eingesteckte Einzelteile das Weite suchen. Auch ein Lampenglas von Rocos „Wendebüchse“ war plötzlich weg ...

VON TOBIAS PÜTZ

Bei unserem Testmodell des Wendezug-Steuerwagens Bif von Roco (74263) war das Glas aus der linken unteren Lampe des Spitzenlichts verschwunden. Es war beim Hantieren in der Redaktion herausgefallen und nicht mehr aufzufinden. Zur Vorbereitung der Reparatur wollte ich den technischen Aufbau des Modells klären: Wo genau wird das Licht erzeugt und wie wird es geleitet? Leider ließ sich der Wagen nicht so öffnen, wie in der beiliegenden Anleitung beschrieben. Im Gegenteil, folgt man ihr, kann man sogar Teile des Wagens beschädigen. Der Wagenkasten ist (da von Fleischmann stammend) nicht unten offen, sondern sitzt als Kasten auf dem Fahrwerk. Dort sind zwei feine Metallstreifen montiert, die den Strom von den Rädern abnehmen. Kurz angelötete Kabel führen von dort zum Decoder im Wagenkasten. Trennt man Wagenkasten und Fahrwerk, besteht die Gefahr, die feinen Kontaktbleche zumindest zu verbiegen, wenn nicht gar ganz herauszureißen. Der Weg „Trennen von Wagenkasten und Boden“ ist definitiv falsch. Korrekt ist es, das Dach abzuziehen.

Der Decoder (ein Zimo MX630) ist auf der Führerstandsseite unter der höhergelegten Inneneinrichtung untergebracht. Warum dort und nicht in der Toilette, wo er problemlos Platz gefunden hätte, erschließt

sich nicht. Den Decoderumzug, den Einbau eines Pufferspeichers und das Tieferlegen des Bodens werden wir in einer der nächsten Ausgaben der DiMo behandeln.

Zurück zur Reparatur des Lampenglasses: Das Licht, das durch die drei Frontlampen abgestrahlt wird, wird mit SMD-LEDs auf einer im Steuerabteil senkrecht stehenden Platine erzeugt und durch Lichtleiter zu den Lampen geleitet. Die eingesetzten Lampengläser sind Teil des Lichtleitsystems, ohne Glas funktioniert eine Lampe nicht mehr richtig.

Damit der Lichtaustritt rechts und links identisch bleibt, verliert nun auch die zweite Lampe ihr eingesetztes Glas. Zieht man sie von ihrem Sockel, kann man das klare Kunststoffteil leicht von hinten herausdrücken. Nun werden die Lampen vorbildgerecht mit glänzender weißer Farbe ausgelegt (http://www.bbbahn.eu/wagen_steuer.htm; Humbrol Enamel 22). Ist die Farbe trocken, kann die Neuverglasung erfolgen. Dazu rührt man ein klein wenig „Uhu plus schnellfest“ an und streicht jeweils eine stecknadelkopfgroße Menge in die vordere Lampenöffnung. Dabei ist darauf zu achten, dass die Scheibenfläche komplett geschlossen wird. Wieder heißt es „trocknen lassen“, bevor die Lampen abschließend auf die Lichtleiter an der Wagenbühne aufgeschoben werden können. □



Ohne Lampenglas funktioniert die vorgesehene Lichtführung nicht mehr.



Damit beide Seiten gleich leuchten, wird auch das zweite Glas entfernt.



Die Lampen werden innen weiß ausgelegt.



Mit Uhu plus schnellfest imitiert man die Lampengläser.



Die reparierten Lampen werden auf ihre Sockel geschoben.

Kenning-Bestseller in Neuauflage:

DIE ULTIMATIVEN BÜCHER ÜBER DIE RÜGENSCHEN SCHMALSPURBAHNEN

Band 1: Die Fahrzeuge seit 1950

Wer heute mit dem „Rasenden Roland“ eine Dampfzugfahrt von Putbus nach Göhren unternimmt, ahnt kaum, wie weitläufig und kleinbahnartig das Schmalspurnetz auf der Insel Rügen einstmalig war. Vielfältig war gleichfalls der Fahrzeugpark, der in diesem Werk ausführlich beschrieben wird - u.a. mit bisher unbekannten seltenen Fotos.

384 Seiten 25/21 cm gebunden, 302 Farb- und 247 SW-Fotos, 59 Tabellen

Best.-Nr. 1512 | € 49,95



Band 2: Strecken und Stationen

In diesem opulenten Band geht es um die Charakteristik der Strecken, die typischen Zugformationen und um die Bedeutungen und baulichen Entwicklungen der Stationen – dokumentiert und garniert mit vielfältigen Szenen aus dem Betriebsalltag, mit fotografischen und zeichnerischen Übersichten der Anlagen sowie mit viel Lokalkolorit.

336 Seiten 25/21 cm gebunden, 212 Farb- und 312 SW-Fotos, 64 Skizzen

Best.-Nr. 1513 | € 49,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



NEU

EINE ENZYKLOPÄDIE ÜBER EUROPÄISCHE ZUGLEGENDEN



„Europäische Eisenbahnen führen ab Sommerfahrplan 1987 ein Eurocity-Qualitätszugnetz ein“ – mit dieser Schlagzeile wurde die Öffentlichkeit ab Herbst 1986 intensiv über das neue Zugangebot informiert. In gewisser Weise hatte das Euro-Konzept etwas Visionäres an sich: Noch vor Inkrafttreten des Schengen-Abkommens, des Europäischen Binnenmarkts und der europäischen Einheitswährung wollten die Bahnen ein Netz hochwertiger europäischer Fernzüge schaffen und weiterentwickeln. Das französisch-deutsche Autorenduo Jean-Pierre Malaspina und Martin Brandt hat diese Erfolgsgeschichte aufgearbeitet. Dabei gehen die Verfasser auch auf die eingesetzten Loks und Wagen ein. Exzellente Bilder und Zeichnungen mit der jeweiligen Zugbildung ergänzen den fundierten Text. Lassen Sie sich von der interessanten geschichtlichen Entwicklung und den wunderschönen Zügen einer vergangenen Zeit faszinieren.

256 Seiten, 198 Fotos, 119 Lok- und 304 Wagen-Zeichnungen,
180 Zugbildungsskizzen und 69 Zuglaufschilder-Abbildungen,
Großformat 29,5 x 28,0 cm, Hardcover mit Schutzumschlag
Best.-Nr. 581925 | € 59,95

Neu ab Juni 2020:

256 Seiten, ca. 200 Fotos, über 100 Lok- und über 300 Wagen-Zeichnungen,
über 150 Zugbildungsskizzen und mehr als 50 Zuglaufschilder-Abbildungen,
Großformat 29,5 x 28,0 cm, Hardcover mit Schutzumschlag
Best.-Nr. 582002 | € 59,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck · Tel. 08141/53481-0
Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.info

Modellbahn-Mannheim günstiger

Bereit zum zweiten Mal lädt die früher in Sinsheim beheimatete Messe „Faszination Modellbahn“ die Fans vom 13. bis 15. März nach Mannheim in die Maimarkthalle. Diese liegt verkehrsgünstig direkt neben dem Autobahnkreuz. Zu sehen sein werden auf der „Faszination Modellbahn“ von Freitag bis Sonntag eine Menge interessanter Anlagen sowie Muster vieler Neuheiten dieses Jahres. Geöffnet ist an allen drei Tagen von 9 bis 17 Uhr.

Leser des Eisenbahn-Journals kommen wieder mit Rabatt zu den Attraktionen der Ausstellung. Nutzen Sie die Gelegenheit, Geld zu sparen! Mit dem Ermäßigungsgutschein zahlen EJ-Leser statt zwölf nur zehn Euro Eintritt. Sie müssen allerdings den Gutschein im Original vorlegen, also entweder im Heft oder ausgeschnitten. Kopien gelten nicht. Ganz gratis kommt in die Halle, wer auf <http://vgbahn.de/termine> an

unserer Verlosung von fünfmal zwei Freikarten teilnimmt und dem die Glücksfee dabei hold ist.

Natürlich finden Sie in Mannheim auch den Stand der VGBahn. Dort präsentieren wir Ihnen das aktuelle und weitgehend vollständige Programm an Zeitschriften,

Videos und Büchern unseres Hauses. Nutzen Sie die Gelegenheit, Ihre Literatur- und Filmbestände zu ergänzen und neue Themen zu entdecken. Sollte der eine oder andere Artikel wider Erwarten doch einmal vergriffen sein, bekommen Sie ihn ohne Aufpreis nach Hause geliefert. **ku**

MODELBAHN MANNHEIM
ERMÄSSIGUNGSGUTSCHEIN*



13.-15. März 2020



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

Name:
Land:
PLZ/Ort:

€ 2,-
GUTSCHEIN

statt € 12,-
€ 10,-

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



JETZT ZUM KENNENLERNEN!

Unsere digitalen Bibliotheken

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



Die perfekte Heimanlage
Best.-Nr. 681601-e
für € 11,99

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

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



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

VGB MEDIATHEK

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

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

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

Unsere Fachhändler (nach Postleitzahlen)



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN** Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft

FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen



22083 Hamburg

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

01187 Dresden

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

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

70176 Stuttgart

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

01445 Radebeul

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

30519 Hannover

TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Hildesheimer Str. 428 b
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

53111 Bonn

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

70180 Stuttgart

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

04159 Leipzig

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

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

71334 Waiblingen

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

10318 Berlin

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

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

10589 Berlin

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

40217 Düsseldorf

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

63654 Büdingen

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

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

10789 Berlin

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

42289 Wuppertal

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

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

12105 Berlin

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

44339 Dortmund

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

67146 Deidesheim

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



14057 Berlin

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

45479 Mülheim

**MODELLBAHNLÄDCHEN EULER
K. EULER**
Grabenstr. 2
Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
modellbahn-euler@aol.com
FH

**Eisenbahn
JOURNAL**

**Erfolgreich werben
und trotzdem sparen**

Mit € 13,- sind Sie dabei!

**Infos: 081 41/53481-153
oder: anzeigen@vgbahn.de**

82110 Germering

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

83352 Altenmarkt/Alz

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

86199 Augsburg

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

94161 Ruderting bei Passau

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

99830 Treffurt

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

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**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

Modell-Anlagen pur!

Viele authentische Details und Anregungen, brillante Bild- und Tonqualität

Die erfolgreiche DVD-Reihe als Spezial

WEITERE FASZINIERENDE MOBA TV-SPEZIAL-AUSGABEN



DVD Best.-Nr. 7700
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7701
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7702
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7704
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7705
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7706
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7707
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7708
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7709
€ 14,80

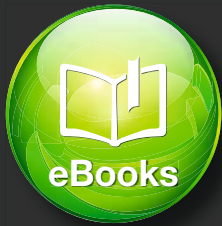
Lassen Sie sich inspirieren vom schönsten Hobby der Welt! Erleben Sie jetzt unglaubliche Vielfalt mit traumhaften Anlagen. Hagen von Ortloff und sein Team zeigen Ihnen sieben ausgewählte Modellbahnen zum Staunen und Genießen.



Moba-TV Spezial 10:
56 Minuten Laufzeit
Best.-Nr. 7710 • € 14,80

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

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



eBOOK-ABO PLUS⁺

12 Monatsausgaben + 2 x Modellbahnschule

Ihr Eisenbahn-Journal ist jetzt auch als eBook-Abo erhältlich.
Sie erhalten jede Ausgabe am Erscheinungstag bequem in
Ihren persönlichen Download-Bereich.



- » Sie sparen **€ 39,-** gegenüber den gedruckten Ausgaben
- » pünktlich am Erscheinungstag in Ihrem Download-Bereich
- » einheitliche Preise im In- und Ausland
- » keine Postlaufwege und Versandzeiten
- » bezahlen Sie bequem per Kreditkarte, auf Rechnung oder mit PayPal
- » Ihre Eisenbahn-Journal-Ausgaben geräteunabhängig, überall und jederzeit verfügbar

nur
€ 79,80

12 x Eisenbahn Journal
+ 2 x Modellbahnschule

UNSERE VGB-MEDIATHEK

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

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

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

**Eisenbahn
JOURNAL**



www.facebook.de/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



08141-53481142



ebookabo@vgbahn.de



www.vgbahn.de/ebookabo



Verkäufe Dies + Das

Verkaufe SSB/Stuttgarter Strassenbahn H0m, Spieth - und Halling-Modelle, Fahrzeuge, Anlage, Zubehör. Bitte Liste anfordern. Günter Marquardt, Rosenstr. 11, 71364 Winnenden. Tel. 07195/942293.

www.lok-doc-wevering.de

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

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

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

Modellbahnen in allen Spurweiten:
www.modellbahn-weber.com
Grosser Lagerabverkauf!
Loks und Wagen bis 30%,
Zubehör bis 50% Rabatt

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

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Vollmer Oberlf. f. Trix (Express), 346 Masten, 310 Drähteckkreuz., Weichen, Trennd., 4 Tragarme. Alles voll funktionsfähig, Preis € 300. Näheres auf Anfrage, Tel.: 04101/514040.

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

www.modelleisenbahn.com

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Verk. Märklin Preuß. P8 Nr. 55381 Digital + Sound dampfsynchron € 1.990. Märklin Spur 1 Abteilwagen Preuß. 1/2. Klasse mit Beleuchtung € 280. KM-1-Set Bay. Lokalbahnwagen: 2 Personen-, 1 Packwagen für € 1.700. M. Schniebs, Tel. 06181/690354.

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

H0-2L-Rollmat. ROCOFLMRÖWA alle RÖWA Super-Reisezugwagen originalverpackt, ungelaufen, alle mit KKK, ROCO-Loks, alles sehr günstig. Liste Bfm. 80ct. Mail: aj.blank@t-online.de, J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg.

www.modellbahnen-berlin.de

Verkaufe zwei Trix Loks Bayr. D XII Gleichstrom, originalverpackt, nachträglich mit FaulhaberMotoren ausgerüstet zum Preis von € 150 pro Lokomotive. Hr. Hollrotter, Tel. 089/987128.

www.mbs-dd.com

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Schmalspur in H0e & H0m, wie Bemo, Egger, Miniput, Techno-model Jouef, Minitrains, siehe auch www.egger-bahn.nl. R. Wittekoek, Sint Martinusstraat 11c, 4715 AG Rucphen, Niederlande. E-Mail: r.wittekoek@gmail.com.

www.suchundfind-stuttgart.de

www.Modellbau-Gloekner.de

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

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

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.moba-tech.de

H0 kompl. Interregio: Roco 69723 AC, 4x Märkl. 4282, 2x 4281, 1x Bistro 4384, Roco Steuerw. 44935, alles 2x Probel. Hochbordwagen H0 Märkl. 3x 4430, 5x 47190, 1x 4726, 1x 47262, Roco 66514, 8x 46611. Mail: lax49@web.de. Tel.: 07191/9073400.

www.augsburger-lokschuppen.de

www.menzels-lokschuppen.de

Verkaufe Umbauten für Trix Express, Flm, Lima, Liliput, Roco, Piko, Gützold, Trix, Märklin, alles fabrikneu oder neuwertig, zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen 80 ct. Porto bei Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

www.jbmodellbahnservice.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Verkaufe wegen Nenngrössenumstieg grosse Dampflok-Sammlung in H0: 105 St. AC + DC analog + digital, teilweise mit Sound, ggf. mit 2 Vitrinen, auch Schienenmaterial und Rollenprüfstand sowie smart-rail im Koffer. Auflistung mit Detailangaben gegen Zusendung Freiumschlag an D. Motsch, Am Obstgarten 2, 39326 Wolmirstedt oder per mail an: d.motsch@googlemail.com.

www.carocar.com

www.modellbahn-kepler.de

www.modellbahn-pietsch.com

Auflösung H0-Anlage: 22 Loks, digital, 136 Waggon, Digitalkomponenten, Rückmelder, Servodecoder mit Herzstückpolarisierung, Magnetartikel dec., Lenz-Steuerung, LZV100, LV101, LV102, Trafos: 52VA, 70VA, 105VA. Liste unter: klausimat@ewetel.net.

www.modelltechnik-ziegler.de

Märklin H0-Anlage mit 4 kompl. Zügen (König Ludwig, Kaiser Wilhelm, schöne Württembergische, etc.), 50 Gebäude, Bel., 50 Fahrzeuge, 400 Preiserlein, kompl. Aufbau, Preis VS. Tel.: 0173/6549131 (Seeheim).

www.modelltom.com



Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

www.puerner.de

www.modellbahn-kepler.de

www.modellbahnservice-dr.de

Verkäufe Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de

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

Verkaufe Eisenbahnjahrbücher 1967/1977/1978/1980/1984/1985 à € 10. Tel. 0176/22831338.

www.modellbahn-kepler.de

Sammlungsaufklärung! Über 800 teils seltene Originalloksbeschreibungen DB/DR/SBB, Eisenbahnfachbücher, Baureihenbeschreibungen EK, Endisch, Transpress, Franckh. Bücher zur Eisenbahngeschichte, BW, AW, Bahnhöfe, Strecken, Eisenbahntechnik, Bahnbau, Fahrzeugunterhaltung, Jahrbücher, Verkehrsgeschichte, Reprints Glasers Annalen, Straßenbahn-, Kleinbahn- und Privatbahnliteratur. Dienstvorschriften DB/ÖBB/DR/SBB, Kursbücher In- und Ausland, Eisenbahnkarten. Gratisliste 36 Seiten bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny.

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

☐ Betrag liegt bar bei

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.

Lokomotivschilder jeder Art und Führerstands-Innenschilder gesucht. Tel. 05721/927985 (abends).

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

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

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG - Ankauf und Verkauf Tel. 07146/2840181, ankauf@henico.de.

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

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



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.

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

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.

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: j.baader@jubamo.de.

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

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

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

Suche 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.

LGB Gartenbahn-Sammlung oder -Anlage sowie Echtdampfmodelle von Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Gerne auch H0-Bahn. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel. 0341/4613285.

Hochwertige Spielzeugeisenbahnen u. Blechspielzeug von 1850-1935 zu Liebhaberpreisen gesucht. Sammlug angenehm. webmaster@toys-antique.com, Tel. 0171/5319589.

Suche neuwertige Spur 0e (Magictrain Loks + Wagen), ebenso: Kontakte 0e. Werner Kamann, 27305 Bruchhausen-Vilsen, Tel. 0160/94698015.

Suche aus der Maxi Spur 1 Märklin Museum Serie „Circus Maximale“ von 2002 Lokomotive, 2005 Planwagen, 2006 Kesselwagen, Neu-OVP! Fleischmann H0 Kranzug Packung 5597 u. Gerätewagen 5351, Neu-OVP! Elastolin-Figuren. Tel. 07522/21852.

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.

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

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

Ankauf - Sammlungen - Geschäftsaufösungen. Modelleisenbahnen Spur Z - H0 europaweit. webmaster@toys-antique.com, Tel. 0171/5319589.

www.modellbahnen-berlin.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-Erfstadt, Tel. 02235/468525, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

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

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

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

Suche: Roco 73494, Elektrolokomotive 1016 020, ÖBB, Spur H0, 2L-Gleichstrom, neuwertig bzw. wenig gespielt, im OK anbieten: Matthias Waack, Neue Wiesenstr. 6, 04746 Hartha, Tel. 0151/52708688.

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

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.

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

bimmelbahn24.de kauft zu Spitzenpreisen gepflegte Sammlungen aller Spurgrößen europaweit an. Seriose Abwicklung und Barzahlung sind garantiert. Winfried Weiland 0173/8384894 oder ankauf@bimmelbahn24.de

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

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriose Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel. 0970/11313.

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

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: j.baader@jubamo.de.

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.

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: zschoeche.nic@web.de – Danke.

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.

HENICO KAUF Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3. Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAH-LUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146/2840181, ankauf@henico.de.

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

Ankauf - Sammlungen - Nachlässe. H0 + N Messingmodelle: Fulgurex - Tenshodo - Lemaco - Metropolitan u.a., europaweit! Angebote bitte an: webmaster@toys-antique.com oder Tel. 0171/5319589.

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

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.

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.

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

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.

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: j.baader@jubamo.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.

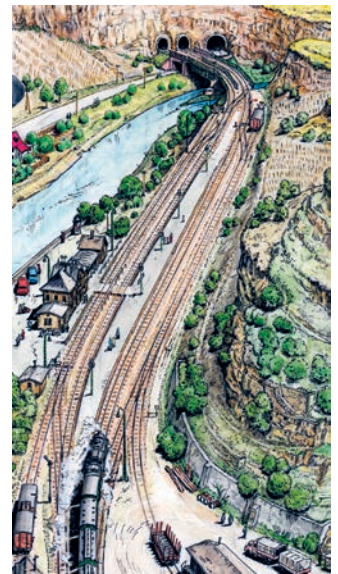
Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur-Z- oder N-Sammlung/Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn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

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com.

www.menzels-lokschuppen.de

Minitrix Ergänzungswagen Art.-Nr. 15549 zum Zug-Set Cisalpino Art.-Nr. 11629. Angebote an E-Mail: anpefo@web.de. Telefon 06151/64684.

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



Gesuche Zubehör aller Baugrößen

Holzhäuser, Holzfiguren, Dioramen 50er J. gesucht. Faller, Neuffen, Flor, RS, Preiser usw. Ital. Eisenbahnen Rivarossi Bakelit. Zahle gut für Spitzenstücke. Ein Kontakt lohnt sich: buitelaar.marco@gmail.com oder Tel. +31 6 11646623.

Suche Spur N Straßenleuchte Harz-Wernigerode, Brawa Art. Nr. 4644. Angebote an Tel. 0345/69150271 oder pescht.h-achim@gmx.de.

Gesuche Literatur, Video, DVD

Suche Modelleisenbahner 5/81 und 1/70. Originalheft oder Kopie. Angebote unter Tel. 038847/59752.

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.

Suche Original-Dias + Negative + Fotos DR Schneeräumfahrzeuge 1945-1990. Weiter Bilder Entgleisung Schneepflug + BR 52 zwischen Schönliesdorf und Dolgeln 17.3.1969. DR-Schneepflug@t-online.de, Tel. 037298/490451.

Liebe Inserenten!

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

Anzeigenschluss

nur für die Kleinanzeigen
(Fließsatztext)

05/2020 = 12. März
Erstverkaufstag 22.04.20

06/2020 = 09. April
Erstverkaufstag 20.05.20

07/2020 = 13. Mai
Erstverkaufstag 17.06.20

08/2020 = 08. Juni
Erstverkaufstag 15.07.20

09/2020 = 13. Juli
Erstverkaufstag 19.08.20

10/2020 = 10. August
Erstverkaufstag 16.09.20

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 –

Modell-Tausch Spur H0e: Biete Diesellok Ns4 199 007-6 (im Original bei der Preßnitztalbahn), schwarz/rot v. Präzisionsmodellbau Heinrich, Art.-Nr. 04 12952 + Zuzahlung € 340. Suche v. technomodel den Zittauer Triebwagen Ep. 2, bordeauxrot, o. Ep. 3, DR-Ausführung. Die Diesellok ist neuwertig, ein Vitrinenmodell. Wer hat Interesse am Tausch? Metzner, Fürstenstr. 156, 09130 Chemnitz.

**Besuchen Sie uns
auf der Messe!**
13.03.–15.03.20

**Faszination
Modellbahn**

**in Mannheim,
Maimarktgelände**

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**FAZINATION
MODELLBAHN**

Urlaub, Reisen, Touristik

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

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

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

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

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

Börsen, Auktionen, Märkte

22.02.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16h, 82383 Hohenpeißenberg, Haus der Vereine, Nordstr. 3. Tel. 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

22.02.: Modellbahn- und Automodellbörse im FEZ Berlin im Rahmen des Modellbau-Wochenendes, 12–17h, Straße zum FEZ 2, 12459 Berlin, Infos: F. Tinius, Tel. 030/53071533, f.tinius@fez-berlin.de.

www.modellbahnboerse-berlin.de
23.02.: 01069 Dresden, Alte Mensa. **Nur 29.02.:** 07381 Pößneck, Shedhalle. **Nur 01.03.:** 12679 Berlin, Freizeit-Forum Marzahn. 15.03.: 08529 Plauen, Festhalle. 21.03.: 08056 Zwickau, Stadthalle. Jeweils von 10–14h. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.
01.03.: Bebra, Traditions Lokschnuppen, Gilfershäuser Str. 12. 07.03.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. 08.03.: Fulda/Petersberg, Propsteihaus, Rathausplatz 1.

14.03.: Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr. 9. 05.04.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10. Jeweils von 10–15h. Tel. 05651/5162, Tel./Fax 05656/923666 (ab 20h), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de.

01.03./04.10./22.11.: Britzer Modellbahn- und Spielzeugbörse in NEU-EN Räumlichkeiten: Trabrennbahn Mariendorf, Mariendorfer Damm 222, 12107 Berlin, von 10–13h. Wichtig: Eingang ist Kruckenbergstr./Ecke Hirtzerweg! Info unter 0179/1080722.

01.03.: 87. Modellbahn- und Modellautobörse mit Reparatur-Café von 10–16h in 64579 Gernsheim, Stadthalle, Georg-Schäfer-Platz, Info-Tel. 06158/7476510 oder unter www.mec-gernsheim.de.

01.03.: MEC Schleswig: 69. Modellbahnboerse von 10–15h im Schleicenter Schleswig, Schwarzer Weg (Einfahrt Parkdeck). Kaufen, tauschen, Treffen Gleichgesinnter, Reparaturen vor Ort. Informationen unter Tel. 04621/305290.

07.03.: Große Modellbahn- und Modellautobörse in 88079 Kressbronn a.B. - Neue Festhalle, 10–15h, Info: B. Allgaier, Tel. 07551/831146 oder spielzeugboerse-radolfzell.de.

07.03.: Modellbahn- u. Modellautobörse in 67245 Lamsheim, TV 1864/04-Halle, Weisenheimer Str. 56, 10.30–16h. Infos unter Tel. 06233/63166 und www.mef-frankenthal.de.

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

07./08.03.: Frühjahrsausstellung mit Mitgliederflohmärkte der Rodgauer Modellbahn Connection e.V., 63110 Rodgau-Jügesheim, Vereinsheim, Eisenbahnstr. 47. Samstag 11–18h, Sonntag 10–17h. Info unter www.rmcev.de.

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

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

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

15.03.: 59. Göttinger Tauschbörse der Eisenbahnfreunde Göttingen e.V. für Modelleisenbahnen, -autos und Zubehör, 10–16h, BBS II Göttingen, Goehardstr. 11, unterer Haupteingang.

21./22.03.: Eisenbahnausstellung und Börse in Überach, 67350 Val de Moder (Elsass), Maison des Loisirs. Sa. von 13.30–19h, So. 9.30–18h. Infos unter 0033/3/88077539 (auf Deutsch) oder train-moder@orange.fr und letrain-delamoder.wifeo.com.

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

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

22.03.: Modellbahn & Modellauto BÖRSE in Görlitz, 10–14h, Wichernhaus, Johannes-Wüsten-Str. 23A. 02826 Görlitz. Info: www.modellbahn-hof.de.

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

28./29.03.: Frühjahrsfest im Lokschnuppen Staßfurt mit Modellbahn- und Sammlerbörse im Ringlokschnuppen. Mehr Informationen unter www.lokschnuppen-stassfurt.de.

29.03.: 48. Heusweiler Modellbahnmarkt, 10–16h, Glück-Auf-Halle, Im Glück-Auf-Weg, 66265 Heusweiler/OT Holz. Info: MEF Heusweiler, Tel./Fax: 06806/83493 G. Ziegler oder 0174/4756561.

EISENBAHN MARKT

10-16Uhr* Kleine Modellautoauswahl
VOGEL CENTER^{Max-Planck-Str.}
SO 15.03. WÜRZBURG
Alpha-marktveranstaltungen@t-online.de
06239-4469, www.apha-team-noll.de

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

VORSCHAU APRIL



VORBILD

- *Elektrisches Wirtschaftswunder*
E-Loks in den 50ern und 60ern
- *Rennsteig-Bullen*
Abschied von der 95.0 vor 40 Jahren
- *Molli – meine Hausstrecke*
Galerie von Stefan Pfütze

MODELL

- *Bahnhof Greding in H0*
Bauen im Josef-Brandl-Stil
- *Graf Bruchstein Juniors Rennstall*
Ein ungewöhnliches Diorama-Motiv
- *110 im „Freimann-Blau“*
Andreas Mock lackiert

EJ 4/20 erscheint am 18. März 2020

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, Udo Kandler, Axel Johansen, Dr. Franz Rittig, Gunther Heck, Axel Witzke, Rudi Nelissen, Gerard Tombroek, Stefan Hörth, Frank Becker, Andreas Stirl, Karl Gebele, Manfred Grünig, Jean Buchmann

Redaktionssekretariat

Claudia Klausnitzer (Tel. 0 81 41/5 34 81-227),
Tanja Baranowski (-202)

Verlagsgruppe Bahn GmbH

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

Geschäftsführung

Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner

Verlagsleitung

Thomas Hilge

Anzeigenleitung

Bettina Wilgermeir (-153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout

Astrid Englbrecht (-152)

Anzeigendisposition

Kerstin Hoettner (-154)

Vertrieb und Auftragsannahme

Petra Schwarzenborfer, Angelika Höfer,
Martina Widmann, Stefanie Huber
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 € 7,90 (D), € 8,70 (A), Sfr 14,80 (CH)
Jahresabo+ (12 Ausgaben + 2 Modellbahn-Schule)
€ 96,00 (D), € 119,60 (A), Sfr 160,00 (CH), € 119,60 (Ausland)
Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit
gekündigt werden.

Bildbearbeitung

Fotolitho Varesco, Südtirol

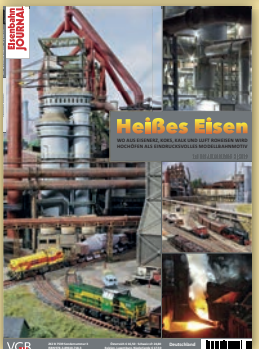
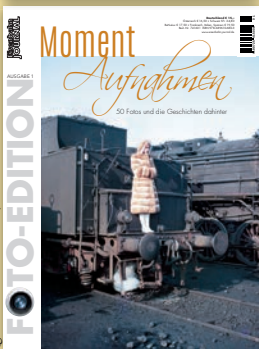
Druck

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 nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck als Leserbrief. Generell stellen Leserbriefe die Meinung der jeweiligen Verfasser da, entsprechen aber nicht zwangsläufig auch der Meinung der Redaktion. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck.

ISSN 0720-051X 46. Jahrgang

AKTUELLE SONDERAUSGABEN



Nürnberg 2020

komplett und kompetent

Prallvoll mit Modellen und Motiven, Menschen und Meinungen: Das ist einmal mehr das MIBA-Messeheft mit seinem einzigartigen, kompletten Überblick über alle Modellbahn- und Zubehörneuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse 2020.

Das MIBA-Team besucht für Sie mehr als 200 Firmen, macht Hunderte von Neuheitenfotos, spricht mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasst für Sie alles zusammen in der heißesten MIBA-Ausgabe des Jahres.

Das erwartet Sie:

- 148 Seiten Umfang
- Mehr als 500 Fotos
- Neuheiten von über 200 Herstellern
- Die schönsten Messeanlagen in tollen Bildern
- Kompetente Meinungen und aktuelle Trends aus der Branche
- Klatsch und Tratsch: über Branchen-Promis und Modellbahn-Profis

148 Seiten im DIN-A4-Format,
mehr als 500 Fotos,
Klebebindung
Best.-Nr. 1402001

€ 12,-

Ab 19.02.20
im Fach- und
Zeitschriften-
handel



Zum Erscheinungstermin
auch als eBook erhältlich

eBooks zum einfachen Download www.vgbahn.de/ebook

www.donnerbuechse.com
info@donnerbuechse.com

- ➔ **Neuware in den Spuren: 1 • G • H0 • H0m • H0e • TT • N • Z**
- ➔ **Ihr TT Spezialist in NRW • Sondermodelle**
- ➔ **Elektrik • Decoder • Digitalzubehör**
- ➔ **Landschaftsbau-Artikel • Fertiggelände**
- ➔ **Revell: Bausätze • 3D-Puzzles • Farben**
- ➔ **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

U S Hansaring

5 eigene Kundenparkplätze

Öffnungszeiten: Montag – Freitag: 10:00 – 18:30 Uhr
Samstag: 10:00 – 16:00 Uhr