

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Bahnhof Greding

H0-Anlage im Josef-Brandl-Stil

Rennsteig-Bullen

Abschied von der 95.0 vor 40 Jahren

Molli – meine Hausstrecke

Galerie von Stefan Pfütze

Elektrisches Wirtschaftswunder

Die E-Traktion der DB in den 50er und 60er Jahren



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

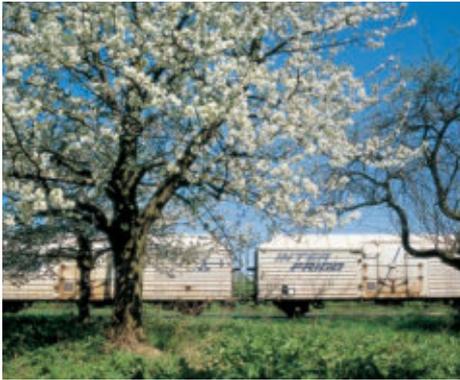


/donnerbuechse.koeln



/donnerbuechsekoeln

VORBILD



12 Das Ende der Eiszeit
Impressionen



16 Elektrisches Wirtschaftswunder
DB-E-Traktion der 50er und 60er



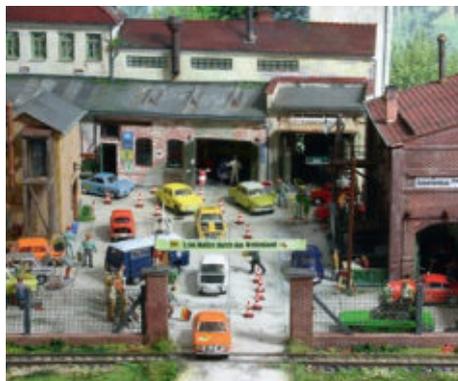
32 Abschied der Rennsteigbullen
DR vor 40 Jahren



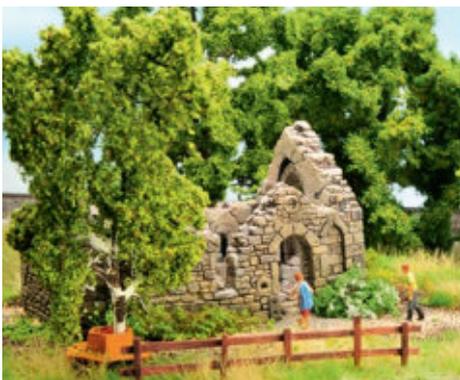
38 Verlorener Ort
Bahnbetriebswerk Aschaffenburg



56 Gredls Ende
H0-Diorama des Bahnhofs Greding



68 Graf Bruchstein Juniors Rennstall
Nachschlag zur H0e-Modulanlage



80 Die Kapelle im Wald
Gestaltung mit dem Noch-Modell



86 Stille Wasser gründen flach
Teil 5 der neuen Gebele-Serie

12 Das Ende der Eiszeit
Impressionen

16 Elektrisches Wirtschaftswunder
E-Traktion der DB in den 50ern und 60ern

30 Rückbau im Jubiläumsjahr
Momente

32 Abschied von den Rennsteigbullen
DR vor 40 Jahren

38 Verlorener Ort
Bahnbetriebswerk Aschaffenburg

45 Molli – meine Hausstrecke
Galerie von Stefan Pfütz

MODELL

56 Gredls Ende
H0-Diorama des Bahnhofs Greding

68 Graf Bruchstein Juniors Rennstall
Nachschlag zur H0e-Modulanlage

74 Freimann-Blau
Andreas Mocks 110er-Farben-Update

80 Die Kapelle im Wald
Anlagengestaltung mit dem Noch-Modell

86 Stille Wasser gründen flach
Teil 5 der neuen Gebele-Serie

92 Leichtbau-Bäume
Anlagengestaltung mit Nadelbäumen

RUBRIKEN

4 Bild des Monats

6 Kurz-Gekuppelt

52 Modell-Neuheiten

97 Messe-Vorschau

98 Fachhändler

101 Mini-Markt & Börse

106 Vorschau und Impressum

TITEL:

Bis Ende 1959 wurden bereits 161 Lokomotiven der Baureihe E 40 in Dienst gestellt – hier E 40 060 mit Güterzug nach Mainz vor Boppard (siehe Beitrag ab Seite 16).

FOTO: REINHOLD PALM



Frankfurt am Main in den frühen 60ern: Eine Limburger P 10 hat soeben den Bahnhof Frankfurt-Höchst verlassen und überquert die Königsteiner Straße auf dem weiteren Weg zum Hauptbahnhof (Februar 1962). Alles über die preußische P 10 bietet die neue EJ-Special Baureihe 39, das jetzt am Kiosk oder direkt im Verlag erhältlich ist.

FOTO: THEODORE SHRADY



TRI übernimmt beim Alex

Zum Planwechsel am 15. Dezember wurde der seit Frühjahr 2019 wegen Personalmangels ruhende Verkehr des Alex zwischen Immenstadt und Oberstdorf wieder aufgenommen. Neu ist der Einsatz eines Wendezuges, gebildet aus einem n-Wagen und einem Steuerwagen der „Tobias Richter Rail Service“ (TRI). Damit entfällt die bisherige Flügelung der Alex-Garnitur in Immenstadt in die Zugteile nach Lindau und Oberstdorf. In Richtung Oberstdorf muss nun in den Pendelzug umgestiegen werden. Gefahren wird diese Leistung weiterhin von der „Stauden-Verkehrsgesellschaft“ (SVG) als Subunternehmerin der DLB (Die Länderbahn GmbH). Deren Lokführer, die während des monatelangen Ersatzverkehrs nach Oberstdorf auf dem Alex-Hauptast München – Lindau zum Einsatz kamen, übernehmen neben dem Pendelzug nach Oberstdorf nun auf dem Hauptlauf zusätzlich noch mindestens einen weiteren Umlauf. Der Verkehr des Alex-Süd läuft nach dem Verlust der Ausschreibung an DB Regio im Dezember 2020 aus. Deshalb hat die Länderbahn schon seit einiger Zeit massive Probleme, neues Personal zu finden.



FOTO: ALEXANDER BAUER

ER 20-013 mit „bodo“-Werbung bespannt am 20. Dezember 2019 bei Fischen den Pendelzug Oberstdorf – Immenstadt. Die früher oft genutzten SVG-eigenen Dieselloks der Reihe 2143 (Ex-ÖBB) können mangels Wendezugsteuerung jedoch nicht mehr eingesetzt werden.



FOTO: UWE MIETHE

IM DEZEMBER 2019 ging mit dem Netz „Breisgau Ost-West“ ein erster Teil des Projekts „Breisgau S-Bahn 2020“ in Betrieb. Seither ersetzen Coradia Continental-Triebzüge der DB AG die bisherigen Doppelstockgarnituren auf der Höllentalbahn zwischen Freiburg und Seeburg. Am 29. Dezember 2019 überquerten zwei Triebzüge der Baureihe 1440 die berühmte Ravennabrücke über die gleichnamige Schlucht bei Breitenau im Südschwarzwald.

FOTO: KLAUS-PETER LORENZ



Am 12. Januar 2020 war von DG 202 der HLB nicht mehr viel zu erkennen.

Ende zweier Exoten

Abschied nehmen hieß es Anfang des Jahres von den beiden Großdieselloks der ehemaligen Kassel-Naumburger Eisenbahn, heute HLB. Als V 166 und V 167 wurden die beiden Deutz-Lokomotiven 1970 und 1977 geliefert. Nach einer Modernisierung bei (Thyssen-) Henschel in Kassel (1985 und 1986) kehrten sie als DG 202 und DG 201 in den Dienst zurück. Nun wurden sie in Baunatal-Großenritte verschrottet.

Ein Kamel kehrt zurück

Nach einer Hauptuntersuchung bei Alstom (ALS) in Stendal kehrte 199 872 der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) kehrte am 7. Februar 2020 in ihre Heimat zurück. Die Überführung erfolgte auf Transportdrehgestellen ohne Achsen. Am Freitagmorgen begann auf dem Gelände der HSB-Fahrzeughalle in der Ilsenburger Straße die Entladung des rund 50 Tonnen schweren „Harz-Kamels“. Mit Hilfe zweier großer Autodrehkrane wurde die Lok vom Straßentiefelader gehoben und auf die beiden Schmalspur-Drehgestelle gesetzt. Anschließend schleppte 199 861 die Schwesterlok 199 872 zur HSB-Werkstatt in Wernigerode Westerntor, wo die Inbetriebnahme der Maschine erfolgte. Damit steht 199 872 weitere acht Jahre für den Einsatz im Harz zur Verfügung.

Die insgesamt zehn Meterspur-Loks der Baureihe 199.8 entstanden zwischen 1988 und 1990 aus Diesellokomotiven der DR-Baureihe V 100. Sechs Loks gehören noch heute der HSB, davon werden drei Maschinen betriebsfähig vorgehalten.

FOTO: JÜRGEN STEIMECKE



Mit vereinten Kräften heben zwei Autokrane 199 872 auf die Drehgestelle.

FOTO: NORMAN GOTTBERG



151 075 trägt am 14. Januar 2020 ihre neuen Farben zur Schau.

Wie wär's mit einer 151?

Sukzessive bietet Railpool seine aufgearbeitete Lokomotiven der Baureihe 151 zum Kauf an. So wirbt nun 151 075 in einer beige-blau/silberfarbenen Mischlackierung mit dem Slogan „Zukunft mit Tradition – jetzt kaufen“ um zahlungskräftige Kunden. Die meisten Maschinen dieser Baureihe hat Railpool indes voraussichtlich noch bis 2024 an die DB AG vermietet.

–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

FOTO: NORMAN GOTTBERG



181 213 zwischen Waßmannsdorf und Berlin Flughafen Schönefeld.

181 ganz privat

Am 8. Februar 2019 war 181 213 der Schlüß Eisenbahnlogistik (SEL) mit dem DGS 95483 Guben – Braunschweig unterwegs. Dabei handelte es sich um eine Überführung fabrikneuer Autotransportwagen für die Firma Milsped AML. Die SEL hat neben 181 213 auch die Schwesterloks 181 204 und 215 im Bestand. Diese sollen mit KV-Zügen zwischen Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen zum Einsatz kommen.

FOTO: MICHAEL GIEGOLD



Neue Farben für die V 60: 365 221 in Railadventure-Grau.

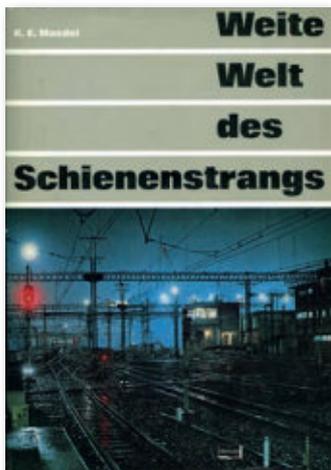
Kleine Dame in Grau

Bereits im Sommer 2019 übernahm der Überführungs-Spezialist Railadventure 365 221 der Blöß Lokdienste aus Wolfenbüttel. Nach einer umfassenden Aufarbeitung in Cottbus präsentiert sich die unverwüsthliche V 60 nun in den modernen Farben des Münchner Unternehmens. Zuvor hatte die 1963 gebaute Maschine noch ihr orientrotes Farbleid aus DB-Zeiten getragen.

LESEN – SEHEN – HÖREN

Die WEITE WELT DES SCHIENENSTRANGS

„Von großen Bahnen, kühnen Bauten, schnellen Zügen und Lokomotiven in aller Welt“ handelt dieses alte Eisenbahnbuch. So jedenfalls verheißt es der Untertitel des erstmals im Jahre 1965 bei der in Sachen Eisenbahn und Technik seinerzeit rührigen Franckh'schen Verlagshandlung in Stuttgart erschienen Kleinods. Über ein halbes Jahrhundert ist dies nun her und es war eine Zeit, in der pro Quartal höchstens zwei Eisenbahnbücher erschienen und diese natürlich sofort auf dem Wunschzettel standen. In der langen Durststrecke dazwischen musste der Eisenbahnfreund sich sein Wissen und die Befriedigung seiner Leidenschaft aus sonstigen Technikbüchern, Fach- und Lehrbüchern, aus den Prospekten und Gazetten der Reichs- oder Bundesbahn oder gar noch aus dem Duden verschaffen.



Mit diesem Buch jedoch legte der unvergessene und mehrheitlich als Dampflokarr bekannte Karl-Ernst Maedel ein Werk vor, das den Horizont des Eisenbahnfreundes deutlich erweiterte. Neben den qualitativen Rössern wurde hier erstmals in kompakter und unterhaltsamer Form auch die Geschichte der Eisenbahn bis zurück zur Erfindung des Rades, die moderne Traktion in Form von Diesel- und Elektrolokomotiven sowie die Ausprägungen der Eisenbahn

in aller Welt behandelt. Dazu lieferte das Buch jede Menge Daten und Fakten, etwa zu den Eröffnungsdaten wichtiger Strecken, zu bedeutenden Eisenbahnbrücken und -tunnels, zu den gebräuchlichen Spurweiten, zu den unterschiedlichen Zuggattungen oder zu Abkürzungen im Eisenbahnwesen. Spätestens mit diesem Buch hatte der Eisenbahnfreund auch die „weite Welt des Schienenstrangs“ erfahren und begriffen, bei so manchen wurden gar internationale Sehnsüchte nach dem „Big Boy“, den modernen französischen Schnellzügen oder den Lokomotiven in Großbritannien, dem Geburtsland der Eisenbahn, geweckt.

Eine zeitgenössische Buchbesprechung der Zeitschrift „moderne eisenbahn“ aus dem Düsseldorfer Alba-Verlag blies in das gleiche Horn: „Der Untertitel verdeutlicht die Absicht des Verlages, eine Art Einführungswerk für Eisenbahnfreunde herauszubringen. Maedel und seinen auch unse-

ren Lesern bekannten Mitarbeitern ist dabei ein lebendiges Buch gelungen, dass in seiner Abwechslung zwischen der Schilderung nüchterner Tatsachen und interessanter Erlebnisberichte niemals langweilig wirkt und auch dem 'fortgeschrittenen' Eisenbahnfreund manches Neue sagt“. Im Jahre 2002 brachte der nunmehr aus der Franckh'schen Verlagshandlung hervorgegangene Kosmos-Verlag dieses Buch als Wiederveröffentlichung auf den nun deutlich reichhaltigeren Markt der Eisenbahn- und Hobbyliteratur. Diese Initiative wurde vom in München ansässigen „Arbeitskreis für Jugendliteratur e. V.“ prompt belohnt, als dessen Jury diesen Titel für den „Deutschen Jugendliteratur-Preis“ nominierte. Völlig zu recht, denn auch ohne Dampflok-Schwerpunkt ist dieses Buch ein Klassiker geworden!

JS

Karl-Ernst Maedel: Weite Welt des Schienenstrangs. Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart 1965. 186 Seiten, Format 19 x 26 cm, gebunden. Erhältlich antiquarisch. Preis: ca. 10 bis 20 Euro.

AUS DER WERKSTATT DES MEISTERS



Oberpfälzer Landschaft

Hauptthema der Anlage ist der Endbahnhof Burglengenfeld in den 1960er-Jahren. Auch zwei markante Orte an der von Maxhütte kommenden Strecke fanden den Weg ins Modell: der Gasthof „Alte Post“ in Ponholz sowie die Wallfahrtskirche Mariä Heimsuchung in Saltendorf. Ein Höhepunkt der Anlage ist die Querung der Naab und des dort ansässigen Flussschwimmbads auf einer eigenwillig strukturierten Blechträgerbrücke. Ihre besondere vorbildgerechte Atmosphäre gewinnt die Anlage aus weiten freien Flächen und raumgreifenden großzügigen landschaftlichen Strukturen. Es ist Brandls Kunst, dies nicht langweilig wirken zu lassen, sondern dem Auge in ganz natürlicher Weise Führung und Halt und auch immer wieder neu zu entdeckende kleine Gestaltungs-Highlights zu bieten.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 662001 | € 15,-

Bauen wie Brandl – Teil 1 + 2 + 3



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



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



Bauen wie Brandl, Teil 3
Gleise · Oberleitung · Straße und Wege
Best.-Nr. 661901
€ 15,-

Außerdem ist von Josef Brandl erschienen:



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



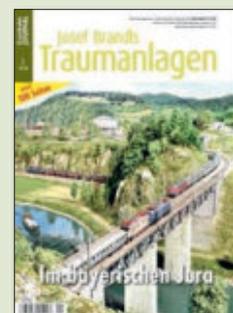
Malerisches Altmühltal
Planung und Entstehung eines HO-Anlagenabschnitts
Best.-Nr. 661402
€ 13,70



Von Freiburg ins Hölleental
und weiter nach Neustadt im Schwarzwald
Best.-Nr. 661601
€ 15,-



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



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



FOTO: SLG. KNIPPING

April 1980: Eine unterspülte Brücke ist der Anfang vom Ende der Bregenzerwaldbahn (Bregenz–Bezau).

April 1960: Das DB-Ausbesserungswerk Osnabrück wird geschlossen +++ Von den zwei verbliebenen Diesel-Aussichtstriebwagen VT 90 (ex DR-VT 137) wird der zuletzt im Bw Köln-Nippes beheimatete VT 90 500 ausgemustert +++ Der bei der Bundesbahndirektion Hamburg tätige und verbeamtete Eisenbahnfotograf Walter Hollnagel (1895-1983) geht in Pension +++ Für rund 300 Dampflokomotiven der Baureihe 52 beschließt das DR-Ausbesserungswerk Stendal statt fälliger Generalreparaturen eine Rekonstruktion u. a. mit Neubaukesseln

April 1970: Die DB stellt das Ergebnis eines Wettbewerbs für das künftige Intercity-Markenzeichen vor +++ In Mainz findet eine große Fahrzeugschau mit den Dampflokomotiven 012 055, 018 323, 023 009, 038 335, 044 670, 052 239, 065 001, 082 004 und 040 sowie 88 7306 statt +++ Auf der Moselstrecke zwischen Koblenz und Trier sowie auf der Saarstrecke zwischen Völklingen und Saarlouis beginnen die Elektrifizierungsarbeiten +++ Zum Dampf-Abschied auf der Teutoburger Wald Eisenbahn (TWE) verkehrt ein Sonderzug mit der 1'C1'-TWE-Lok 223

April 1980: Die Einführung der Sommerzeit um zwei Uhr nachts am 6. des Monats hat auch Auswirkungen auf den Fahrplan der Bahnen +++ Nach fünfjähriger Bauzeit wird das Empfangsgebäude von Hof Hbf wiedereröffnet +++ Vertreter der BRD und der DDR vereinbaren den durchgängigen zweigleisigen Streckenausbau zwischen Helmstedt/Marienborn und Berlin +++ Auf der Bregenzerwaldbahn

der ÖBB wird eine Brücke unterspült. Weitere Unwetterschäden führten 1983 zur Stilllegung der Gesamtstrecke. Seit 1987 gibt es auf dem 5 Kilometer langen Reststück zwischen Bezau und Schwarzenberg einen Museumsbetrieb

April 1990: Zwischen Skandinavien und Hamburg sowie Bremerhaven werden Direktzüge des Kombinierten Verkehrs eingeführt +++ Nach einem Erdbeben und einer Zugentgleisung wird der verbliebene Güterverkehr auf der Strecke Schiltach – Schramberg eingestellt +++ In Berlin wird als zweite autonome und basisdemokratische Eisenbahner-Gewerkschaftsbewegung in der DDR die GDBA-Ost gegründet +++ Auf der Selketalbahn fährt der letzte reguläre Güterzug mit Schmal-

spurfahrzeugen von Harzgerode nach Gernrode; Schmalspur-Güterwagen kommen zukünftig nur noch bei Foto-Sonderfahrten zum Einsatz

April 2000: Die vom Bayerischen Eisenbahnmuseum erworbene E 94 192 (zuletzt beim Bw Nürnberg als 194 192-1) erbringt nach der Aufarbeitung wieder ihre ersten Leistungen +++ Zum Eisenbahnglück von Brühl (6.2.2000) bescheinigt der Bericht des Eisenbahn-Bundesamtes der DB erhebliche Sicherheitsmängel bei technischen Anlagen sowie bei der Ausbildung des betroffenen Lokführers +++ Die „BayernBahn“ in Nördlingen übernimmt die vom DB-Museum im Bw Garmisch hinterstellte E 69 03 als Leihgabe und macht sie für Fahrten rund um Nördlingen wieder betriebsfähig (seit Frühjahr 2008 ist E 69 03 betriebsfähige Museumslokomotive der Außenstelle Koblenz-Lützel des DB-Museums)

April 2010: Mit einem „Dampfspektakel Eifel/Mosel/Saar“ mit historischen Lokomotiven vor rund 100 Regel- und 200 Sonderzügen beginnt die Sonderfahrtsaison zum Jubiläum „175 Jahre deutsche Eisenbahnen“. Dabei wird im Bahnhof Ulmen ein junger Mann von einer Dampflok erfasst und tödlich verletzt +++ Mit einer Sonderfahrt rund um München wird der erste S-Bahn-Zug dieser Region (420 001) verabschiedet +++ Auf der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main verliert ICE 105 eine Tür, die vom entgegenkommenden ICE 612 erfasst wird und den Zug leicht beschädigt, ferner werden durch den Vorfall sechs Reisende durch Glassplitter und Schockzustände verletzt



April 2000: Die „Bayern Bahn“ in Nördlingen übernimmt als Leihgabe die E 69 03 des DB Museums.

BUNDESWEITE GEDENKANKÜNDIGUNG

Rheingold

TASCHENUHR ZU EHREN DES
EINZIGEN DEUTSCHEN LUXUSZUGS



Jede Uhr ein Unikat
– dank individueller
Ausgabennummer



Rückseitengravur
mit historischem
Plakatmotiv

Zum 90-jährigen Jubiläum des
Rheingold Express präsentiert Ihnen
The Bradford Exchange die Taschenuhr
„Von der Nordsee zu den Alpen“.

VON DER NORDSEE ZU DEN ALPEN

Vor 90 Jahren fuhr der „Rheingold“-Express zum ersten Mal von der Nordsee entlang der traumhaften Rheinstrecke zu den Schweizer Alpen. Dank der luxuriösen Waggons und des hohen Reisekomforts wurde der „Rheingold“ schnell zur Legende. Zum **90-jährigen Jubiläum** des berühmtesten aller deutschen Züge, erscheint jetzt diese goldplattierte Taschenuhr exklusiv bei The Bradford Exchange.

NUR BEI THE BRADFORD EXCHANGE

Den Deckel zierte ein detailliertes Relief des „Rheingold“ bei seiner Fahrt durch das Rheintal. Vollfarbige Akzente heben die schwarz-rote Dampflok der Baureihe 18.5 und die violett-beigen Waggons hervor. Dank der **individuellen Ausgabennummer** ist jede Uhr ein wertvolles Unikat. Die Rückseite ist mit einem historischen Plakatmotiv graviert, das den „Rheingold“ auf seiner Reise von der Nordsee zu den Alpen zeigt. Eine edle Präsentationsbox bewahrt Ihre Uhr inklusive des Echtheits-Zertifikats stilvoll auf. **Schwelgen Sie im Glanz einer vergangenen Epoche und bestellen Sie sich Ihre limitierte Taschenuhr „Von der Nordsee zu den Alpen“ am besten noch heute!**

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **90170**

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



Durchmesser: 5,2 cm
Durchmesser inklusive
Krone und Öse: 7,2 cm,
1,5 cm Tiefe
Abbildung vergrößert

Produkt-Nr.: 522-ENC01.01
Produktpreis: € 149,85
(zahlbar auch in 3 Monats-
raten zu je € 49,95)
zzgl. € 8,95 Versand

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 90170
Mit 120-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis 4. Mai 2020

Ja, ich reserviere die Taschenuhr
„Von der Nordsee zu den Alpen“

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):

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

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Unterschrift Telefon (nur für Rückfragen)

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 Kontaktpräferenzen 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.

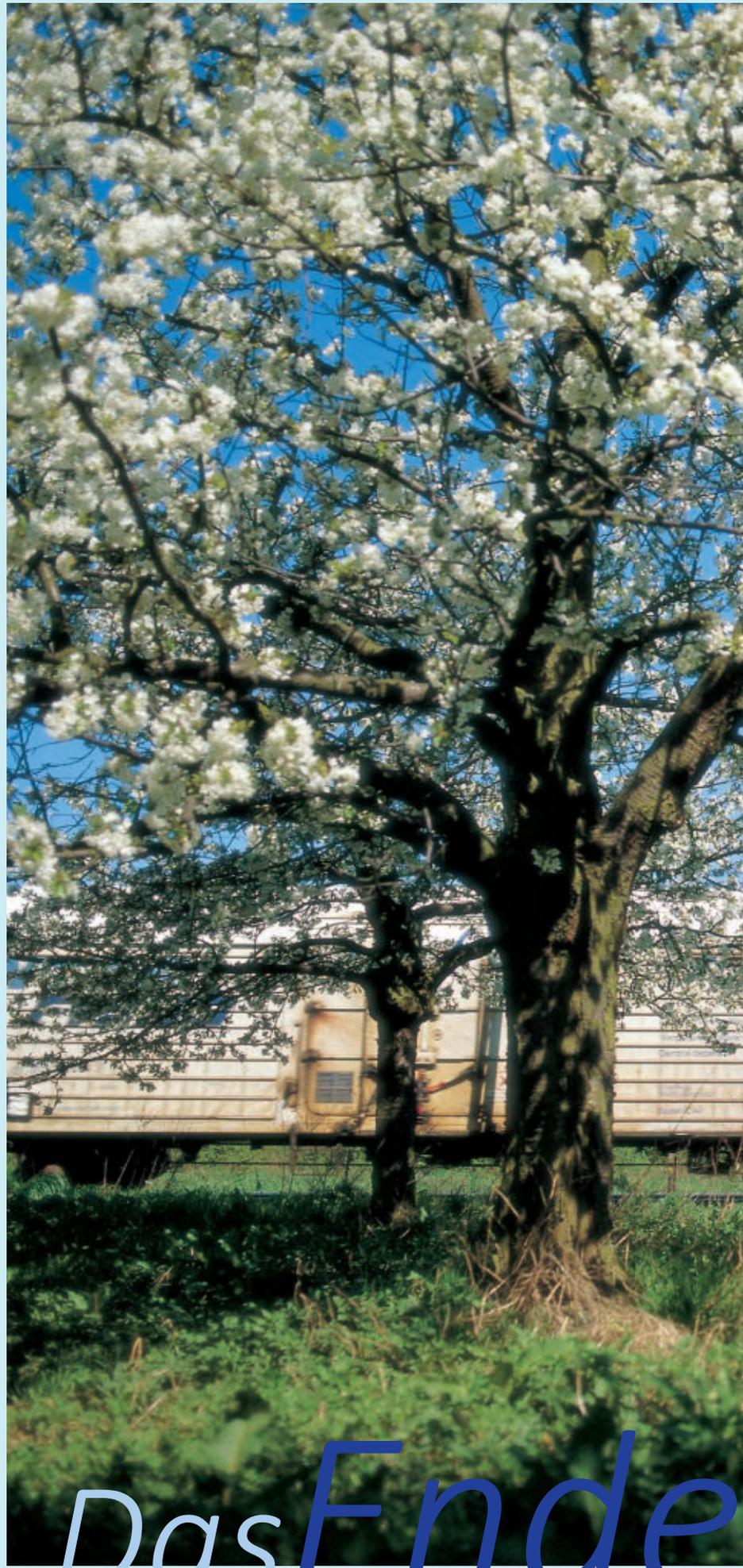
IMPRESSIONEN

TEXT UND FOTOS:
JOACHIM SEYFERTH

Auf einmal waren sie verschwunden. Die Jahrtausendwende muss ihnen den Rest gegeben haben, das unschuldige Weiß der Güterwagen mit den Aufschriften „Transthermos“, „Migros“, „Transfesa“ oder „Interfrigo“ ward nicht mehr gesichtet. Meist waren diese Wagen, von denen es früher freilich noch zusätzlich und sehr zahlreich spezifische Exemplare für Bier oder Bananen gab, in den Schnellgüterzügen eingereiht, die mit der Zeit immer internationalere Laufwege erhielten. Bevorzugt an der Mosel und am Rhein wurden auch die französischen Kühlwagen mit der Aufschrift „stef“ beobachtet. Einer der unter Eisenbahnfreunden bekanntesten Güterzüge mit kühler Fracht hieß „Fischdampfer“, weil dieser des Nachts von Bremerhaven nach Stuttgart verkehrende und größtenteils mit Frischfisch beladene Zug zwischen Würzburg und Heilbronn bis 1975 mit zwei Dampflokomotiven bespannt wurde, die Wagenkette allerdings nicht nur aus Kühlwagen, sondern sogar größtenteils aus „normalen“ Gbs- und Hbis-Wagen bestand. Hierin kühlten dann Trockeneis sowie die Nacht an der langen Nord-Süd-Strecke ...

Aber auch aus den richtigen Kühlwagen, die aufgrund ihres hellen Anstrichs die „gefährliche“ Strahlungswärme der Sonne möglichst optimal zu reflektieren versuchten, tropfte mitunter das Schmelzwasser und erinnerte an die sensible Fracht und ihr Bedürfnis nach Eile. Denn anfangs wurde das Innere der Wagen neben vom Fahrtwind betriebenen Dachlüftern auch mit Wassereisstangen, die über Dachluken eingeschoben wurden, gekühlt. Später wurde auch Trockeneis verwendet, beide Eis-Kühlungen gewährleisteten eine Temperatur zwischen +4 °C und -18 °C. Die allerersten Kühlwagen, meist sogar noch mit Aufbauten aus Holz, wiesen aufgrund von bestimmten Isoliermaterialien jedoch nur eine passive Kühlung auf, welche bei warmer Witterung etwa +5 °C nicht unterschreiten konnte und daher nur bedingt bzw. temporär für den Transport von wärmeempfindlichen Lebensmitteln geeignet waren.

Beklebt heute jede noch so kleinste Speditions-Klitsche ihren Straßen-Fuhrpark mit dem wichtigstuerischen Schriftzug „Logistik“, so wurde genau dieses bei den Kühlwagen bereits kurz nach dem Zweiten Weltkrieg verwirklicht und zumindest in diesem winzigen Bereich versucht, ganz „cool“ ein vereinigtes Europa zu schaffen: Bereits 1949 gründeten die Bahnverwaltungen der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, von den Niederlanden und Großbritannien den internationalen Kühlwagenverband „Interfrigo“, dem sich kurz darauf auch



Das Ende



Vom Verschwinden der Kühlwagen

der *Eiszeit*



Heißes Tempo — kühle Ladung!
 Unser Beitrag zum rationalen Transport von eiliger Kühlfracht.

Dieser neue Wärmeschutzwagen der Waggon Union läßt sich so schneller her- und entladen als Wagen herkömmlicher Bauart. Breite Schiebewände schaffen Platz für das palettierte Frachtgut. Der Kunde wartet — die sind mit ihrer Ware kühler auf dem Markt.

Getränkedienstleistungen brauchen einen vollkommenen Wärmeschutz. Und der ist gewährleistet. Der Kraatz 6305 steht für eine wirkungsvolle Spezial-Isolierung, die ihre Bewährungsprobe im heißen Sommer 1973 bereits bestanden hat.

Wer mit kühler Überlegung kalkuliert, kommt mit diesem Wagen gut zum Zuge: Senkung der Transportkosten bei risikolosem Transport.

Die Waggon Union steht nicht nur Brauereien und Versendern von Mineralwässern mit allen technischen Unterlagen zur Verfügung, sondern auch der Lebensmittel- und Genußmittelindustrie — kurz, allen, die temperaturempfindliche Fracht zu transportieren haben. Prototypen des Wagens stehen zum Probeinsatz zur Verfügung.

Senden Sie uns diesen Coupon — Wir informieren Sie

WAGGON UNION
 5031 Neithaus — Dreis-Tiefenbach
 Postfach 040, Telefon Siegen 02 71 / 703-1
 Telex 08 72843



BILD VORHERGEHENDE DOPPELSEITE

Strahlendes Weiß mit konträren Zielen: Die Blütenpracht des Frühlings lechzt nach warmen Sonnenstrahlen, während die helle Oberfläche einstiger Kühlwagen diese zu reflektieren versuchte. Irgendwann um die Jahrtausendwende verschwanden die Spezialwaggons für verderbliche Waren, Container haben auch ihre Funktion vereinnahmt (Wiesbaden-Schierstein – Niederwalluf, 23. April 1988).

OBEN LINKS

Mit ganzseitigen Anzeigen in Fachzeitschriften warb 1974 die „Waggon Union“ mit damaligem Sitz in Dreis-Tiefenbach bei Netphen für ihren neuen „Wärmeschutzwagen“ für Bier, Mineralwasser, Lebensmittel und Schokoladenerzeugnisse. Eine „coole“ Idee, den Coupon zum Ausschneiden noch nach rund einem halben Jahrhundert einzuschicken?

OBEN RECHTS

Auf kühle Waggons im Schnellgüterzug 40340 von Nürnberg nach Maschen war noch Anfang der Neunziger immer Verlass, hier am höchsten Punkt der Nord-Süd-Strecke (372 m) mit typisch osthesischem Stations-Ambiente (Sterbfritz, 7. Mai 1991).

LINKS

Natürlich waren auch in „gewöhnlichen“ Durchgangsgüterzügen Kühlwagen eingereiht, hier bei Kirch Göns an der Main-Weser-Bahn zwei unterschiedliche Vertreter zwischen einem italienischen „Spitzdachwagen“ und der übrigen illustren Zuggarnitur (17. Mai 1989).

RECHTE SEITE

Pressefotos der Deutschen Bundesbahn aus den 70er Jahren für den schnellen Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern – noch dominierten manuelle und kleinteilige Arbeitsvorgänge.

Deutschland und Dänemark anschlossen. Die Interfrigo entwickelte zunächst den zweiachsigen „UIC Standard 1“-Kühlwagen, der in seinen Hauptabmessungen weitgehend mit dem gedeckten Güterwagen der Gattung Gbs übereinstimmte und den zahlreiche angeschlossene Bahnverwaltungen einsetzten; zusätzlich entwickelten die DB sowie die DR jedoch auch eigene Kühlwagentypen.

Im Jahre 1993 wurde die Interfrigo von dem bereits 1967 gegründeten Unternehmen „Intercontainer“ übernommen, welches ab diesem Zeitpunkt „Intercontainer-Interfrigo“ (ICF) hieß. Dieses Unternehmen mit Sitz in Basel und Brüssel spezialisierte sich fortan auf den Kombinierten Verkehr durch ganz Europa und verfügte über eine Flotte von bis zu 2300 Eisenbahnwaggons, die in wöchentlich bis zu 145 Zügen eingestellt waren. Ende 2010 wurde die Intercontainer-Interfrigo liquidiert, ihre Aufgaben und Verkehre wurden von zahlreichen anderen europäischen Speditions- und „Logistik“-Unternehmen übernommen, die jedoch der Schiene absehbar und zunehmend

untreu wurden und heute überwiegend auf den Fernstraßen unterwegs sind, bei denen trotz Staus und Überlastung die schnell verderbliche Fracht oft immer noch ein wenig schneller am Ziel ist ...

Aus dieser Firmengeschichte ist auch herauszulesen, warum die Kühlwagen verschwunden sind: Ihre Aufgabe haben nach den so genannten „Maschinenkühlwagen“ mit besonderen Kühlaggregaten und Klimaanlage schlicht und einfach ebenso ausgerüstete Container übernommen, die nun vergleichsweise „unauffällig“ mit den übrigen Ladungen der Züge des Kombinierten Verkehrs mitlaufen und allenfalls an den in den Stirnseiten integrierten Kühlaggregaten, die aufgrund technischer Innovation auch immer kleiner und damit unauffälliger geworden sind, zu erkennen sind. Zwar sind die Kühlcontainer immer noch mit hellem Anstrich versehen, doch mit den Aufschriften bekannter internationaler Logistikkonzerne wie etwa „Maersk“ oder „Hanjin“ sind sie von anderen Containern kaum zu unterscheiden. Die Ladelänge eines 40-Fuß-Kühlcontainers ist mit 11,5 Meter dabei rund einen Meter länger als die eines „alten“ zweiachsigen UIC-Kühlwagens, ebenso ist das Verhältnis zwischen dem Eigengewicht des Containers (4,6 Tonnen) und der zulässigen Zuladung von rund 30 Tonnen trotz anteiligem Gewicht des Tragwagens günstiger als beim alten Kühlwagen, dessen Leergewicht mindestens 15,5 Tonnen (vierachsig 31 bis 36 Tonnen) betrug.

So sind die fotogenen Güterwaggons mit den auflackierten Schneeflocken, Eiskristallen, Bananen, Fischen oder Getränkeflaschen sowie den dazugehörigen Schriftzügen, deren Anblick allein schon teilweise Appetit machte, heute allenfalls nur noch in fernen Ländern oder hierzulande auch bei der einen oder anderen Museumsbahn zu erspähen. Auch im zum Kulturzentrum umgewandelten Frankfurter Osthafen steht weithin sichtbar ein leuchtend gelber und jetzt als Lagerplatz für ein benachbartes Restaurant genutzter Bananenwagen am Mainufer (siehe auch Eisenbahn-Journal 9/2014). Wer sich die freundlichen Impressionen von „Interfrigo“, „Migros“ & Co. noch einmal vergegenwärtigen möchte, muss nun allerdings auf alte Fotos und Filme oder auf die Modellbahn zurückgreifen. Bei Letzterer fahren sie noch – unsere ersten Güterwagen aus der Startpackung, schneeweiß und sattgelb und neben Speiseeis, kalter Brause und Ananas auch noch für fast alles, was sonst ebenso lecker ist! □



FOTOS: DEUTSCHE BUNDESBAHN/SAMMLUNG SEYFERTH (2)





Eine E 40 mit Personenzug ist in Bacharach Ende der 1950er Jahre auf der soeben elektrifizierten linken Rheinseite Richtung Süden unterwegs. Der Straßenverkehr wirkt überaus bescheiden.

FOTO: REINHOLD PALM

Das elektrische Wirtschaftswunder

In den ersten beiden Jahrzehnten ihres Bestehens forcierte die Bundesbahn massiv die Elektrifizierung ihres Streckennetzes. Waren Anfang der 50er Jahre gerade einmal rund 1600 Kilometer unter Draht, so konnte knapp 20 Jahre später, Ende der 60er Jahre, bereits auf exakt 8161 Kilometern mit elektrischer Traktion gefahren werden. Schon 1960 verfügte die DB über 1000 Elloks

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Wenngleich zumindest in den 50ern die „schwarze Traktion“ noch führend blieb, schritt schon in dieser Dekade in bedeutendem Ausmaß der Strukturwandel in der Zugförderung voran. Aufschluss darüber geben die berühmten jährlichen Abhandlungen der Amtsräte Josef Klingensteiner und Ernst Ebner in der DB-Hauszeitschrift „Die Bundesbahn“. Bereits in ihrem Bericht über den Zugförderungsdienst im Fahrplanjahr 1952/53 wiesen sie auf die von der „Strukturwandlung – d.h. Umstellung des Dampfbetriebs auf den elektrischen Betrieb und jenen mit Dieseltriebfahrzeugen“ – beeinflussten Änderungen hin. Von nun an fand sich dieser Hinweis stets in den Jahresberichten.

Regelmäßig hoben Klingensteiner/Ebner aber auch die „noch große Bedeutung des Dampfdienstes“ hervor. Obwohl dessen prozentualer Anteil an den Betriebsleistungen fortlaufend abnahm, stieg der Bedarf an Dampflokomotiven aufgrund des Verkehrszuwachses bis 1956 sogar an. Zurück ging er erst infolge der 1957/58 stark ausgeweiteten Streckenelektrifizierung. Trotz des nun beschleunigten Strukturwandels hielt die DB den Dampfbetrieb noch auf lange Sicht für unverzichtbar und war weiterhin bestrebt, dessen Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Dazu gehörte neben konstruktiven Verbesserungen und der Konzentration der Lokunterhaltung auf weniger Bahnbetriebswerke ein möglichst effizienter Einsatz.

Seit 1951 verfolgte die Bundesbahn konsequent die Politik sehr langer Lokomotivdurchläufe. Damit einhergehend steigerte sie auch die durchschnittlichen Tagesleistungen insbesondere im Schnellzugdienst bis an die Grenze des technisch Machbaren. In den kilometerintensivsten Dienstplänen wurde ab 1952 die 800-km-Marke und ab 1954 die 900-km-Grenze überschritten. Auf die daran beteiligten Bw und Baureihen kommen wir zurück. Einmalig hinsichtlich des Tagesdurchschnitts von über 1000 km blieb wohl ein 1955 aufgestellter Laufplan für zwei Dortmunder 03.10, Tagesspitzenwerte von mehr als 1000 km gab es im Dampfbetrieb aber auch danach.

Es klingt paradox: Gerade während des Strukturwandels erreichten Dampflokomotiven der DB leistungsmäßig ihren Zenit! Zunächst kam das Tagespensum der am kilometerintensivsten eingesetzten Elloks und der V 200 kaum über die von Schnellzugdampflok erzielten Bestwerte hinaus, sehr viel höhere Laufleistungen erzielten bis 1957/58 nur Dieselschnelltriebwagen. Das änderte sich signifikant mit Ausdehnung des elektrischen Betriebs von Süddeutschland bis ins Ruhrgebiet im Jahr 1959. Für großräumig eingesetzte E 10 gab es fortan Laufpläne mit im Schnitt über 1000 km pro Tag. In ihrem Jahresbericht 1958/59 schrieben Klingensteiner/Ebner, dass jede Einheits-Ellok des neuen Typenprogramms (E 10, E 40, E 41 und E 50) im Schnitt etwa 1,42 Dampflokomotiven ersetzen werde. Die dadurch eintretende Gesamtersparnis gegenüber dem Dampfbetrieb betrage 30 bis 40 Prozent.

Auch wenn die DB 1959 damit rechnete, dass selbst nach Realisierung der laufenden und jüngst eingeleiteten Beschaffungsprogramme für Elektro- und Dieseltriebfahrzeuge noch viele Jahre über 3000 Dampftröser gebraucht würden, hieß das langfristige Ziel des Strukturwandels: Ende des Dampfbetriebs. Die Abnahme der letzten Neubaudampflok – der 23 105 – im Dezember 1959 war der DB offenbar fast schon peinlich, ihre Kundenzeitschrift „Rad und Schiene“ erwähnte das Ereignis mit keinem Wort.

Im Laufe des Jahrzehnts konnte die Bundesbahn den Anteil der Elektrotraktion an den erbrachten Laufleistungen mehr als verdoppeln, den der Dieseltraktion gegenüber 1950 ums Sechsfache steigern. Eine im August 1959 erhobene Statistik bezifferte den Anteil elektrischer Triebfahrzeuge auf 21,3 Prozent, wobei erst elf Prozent des Streckennetzes elektrifiziert waren. Auf den Dieselbetrieb entfielen vor allem dank der Schienenbusse immerhin bereits 18,4 Prozent der Triebfahrzeugkilometer, auf den Dienst mit Dampflokomotiven noch 60,3 Prozent.

Griffiger werden diese abstrakten Zahlen erst, wenn wir die Elektrifizierungsfortschritte und die Entwicklung der Fahrzeugbestände betrachten. Zuvor noch ein das Ausmaß des Strukturwandels erhellender Blick auf den Energieverbrauch: 1951 wurden 9,4 Millionen Tonnen Kohle in Dampfloks verfeuert, 1959 waren es nurmehr 7,2 Millionen Tonnen. Der Verbrauch an elektrischer Energie verdreifachte sich im gleichen Zeitraum von 526 auf 1550 Millionen Kilowattstunden, der an Dieselmotoren stieg gewaltig von 19 500 auf 120 000 Tonnen. Auf Ölförderung umgestellte Dampflokomotiven verbrauchten 1957 laut DB-Statistik 26 600 Tonnen, zwei Jahre später 115 000 Tonnen schweres Heizöl.

Ende 1949 waren bei der Deutschen Bundesbahn einschließlich des Bereichs der Südwestdeutschen Eisenbahnen lediglich knapp 1600 km oder rund fünf Prozent des Streckennetzes elektrifiziert. Es handelte sich im Wesentlichen um das alte süddeutsche Netz mit den von München ausgehenden Strängen in Richtung Alpen, nach Nürnberg – Falkenstein(-Probstzella DR), Regensburg und Stuttgart. Elektrische Inselbetriebe stellten die Wiesen- und Wehrtalbahn im Raum Basel (47 km), die Höllental- und Dreiseisenbahn im Schwarzwald (50-Hz-Versuchsbetrieb, 46 km) sowie die erst teilweise von 25-Hz-Wechselstrom auf Gleichstrom umgestellte Hamburger S-Bahn (33 km) dar.

Die Neuelektrifizierung nach dem Krieg hatte 1949 im Stuttgarter Raum begonnen, sie umfasste bescheidene zehn Streckenkilometer. Bereits im Jahr 1950 kamen 140 km hinzu, darunter die erste in DB-Regie auf Elektrotraktion umgestellte Fernstrecke Nürnberg – Regensburg und Erweiterungen im Stuttgarter Vorortnetz. Der Stellvertretende Generaldirektor der DB, Adolf Gerteis, hatte damals die Perspektive für ein 6300 km langes elektrisch betriebenes Streckennetz aufgezeigt.

Die Planungen sahen zunächst vor, das süddeutsche Netz zu komplettieren und es via Heidelberg/Mannheim und

Die Neuelektrifizierung hatte 1949 im Stuttgarter Raum begonnen. Geplant war zunächst, das süddeutsche Netz elektrisch zu komplettieren und es gen Nordwesten sukzessive mit dem Ruhrgebiet zu verbinden

DIE ELEKTRIFIZIERUNG DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN

-  Strecken mit elektr. Zugbetrieb
-  Strecken in Umstellung auf elektr. Zugbetrieb
-  Zunächst zur weiteren Elektrifizierung vorgesehen



Im Jahre 1945 hat die DB rund 1.700 km elektrifizierte Strecken übernommen, die allerdings mehr oder weniger stark beschädigt waren und daher samt den Fahrzeugen zunächst wieder instandgesetzt werden mußten. In der Nachkriegszeit hat sie weitere 1.500 Streckenkilometer elektrifiziert und dabei vor allem die Verbindung des süddeutschen elektrischen Streckennetzes mit dem norddeutschen Netz betrieben, weil die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Zugbetriebes in besonders hohem Grad zum Tragen kommt, wenn er über lange Strecken durchgeführt wird.

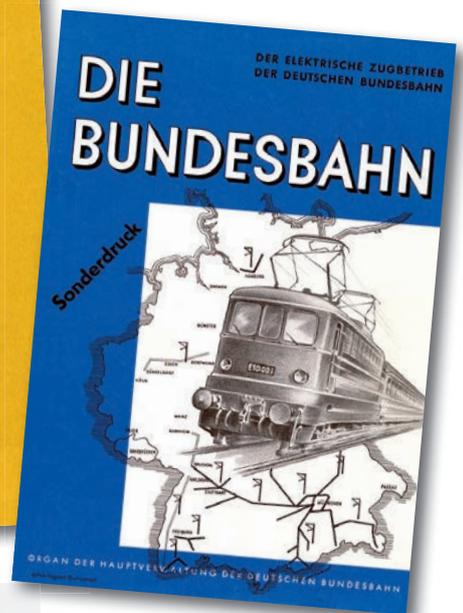
Heute sind z. B. durchgehende Lokomotivläufe von Köln über München bis nach Wien möglich. Auch ist z. B. zwischen Frankfurt a. M. und München ein Ringverkehr durchführbar, der in der einen Richtung über die Strecke Heidelberg - Stuttgart und in der anderen Richtung über Würzburg - Aschaffenburg führt. Die Lokomotiven können bei solchen Ringläufen besonders gut ausgenutzt werden. Im übrigen werden grundsätzlich nur Strecken elektrifiziert, die ein weit über dem Durchschnitt liegendes Verkehrsaufkommen haben, also sehr hohe Zugleistungen erfordern. Mit der Inbetriebnahme immer neuer elektrifizierter Strecken konnten bisher bei einem Gesamtbestand von 12.230 Triebfahrzeugen rund 25 v. H. eingespart werden.

Auf Strecken, die zwar gleichfalls stark belastet sind, bei denen aber nach eingehenden Berechnungen die Elektrifizierung wirtschaftlich nicht zu vertreten wäre, werden mit ebenfalls großem wirtschaftlichen Erfolg Diesellokomotiven verwendet.

auf eigenen Rädern...

GROSSES BILD UND MITTE

Als die DB 1957 diese Karte publizierte, hatte das elektrische Netz eine Ausdehnung von 2640 km erreicht. Die roten Linien markieren geplante Elektrifizierungsprojekte. Im Bahnhof von Wächtersbach wurde am 30. September 1961 aus Anlass der Aufnahme der E-Traktion auf dem ersten Teilstück der Nord-Süd-Strecke zwischen Hanau und Fulda eine Gedenktafel mit dem Hinweis auf den 4000. elektrifizierten Streckenkilometer enthüllt.



RECHTS MITTE UND UNTEN

Die Ausgabe Mai 1954 der Zeitschrift „Die Bundesbahn“ widmete sich ausführlich den Projekten im elektrischen Zugbetrieb, damals noch „Elektrisierung“ genannt. Auf dem Titel ist eine der Vorserien-E 10 abgebildet, die den Weg zum Einheits-Elokomotiv-Programm mit den vier Baureihen E 10, E 40, E 41 und E 50 (Lokparade 1961 im AW Freimann) ebneten.

ABB.: SLG. KANDLER (2);
FOTOS: SLG. GERHARD, SLG. RAMPP



Ein wichtiger elektrischer Lückenschluss vom süddeutschen Netz her erfolgte am 16. April 1959 zwischen Köln-Gereon und Düsseldorf via Hbf. Kurz vorher wurde dort im Schatten des Doms bei letzten Installationsarbeiten an den Fahrleitungen noch eifrig auf der Verdrahtung „balanciert“. FOTO: FISCHER (BDE)

die beiden Rheinstrecken sowie über Würzburg – Frankfurt (Main) – Gießen und die Ruhr-Sieg-Strecke mit dem Ruhrgebiet zu verbinden. Angestrebt war auch die Elektrifizierung der Moselstrecke Koblenz – Trier, der Linie Köln – Aachen und der wichtigsten Strecken im Rhein-Ruhr-Gebiet. Außerdem sollte die Nord-Süd-Strecke von Göttingen bis Gemünden mit Anschlüssen nach Frankfurt (Main) und Würzburg auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Mithin sollte das angepeilte Zielnetz rund 6300 km oder 21 Prozent des Gesamtnetzes der DB umfassen.

Gerteis veranschlagte für die Realisierung des Zukunftsprogramms einen Zeitraum von „vielleicht 30 Jahren“. In der Tat wuchs das Netz zunächst nur langsam. Für den Fernreiseverkehr und die großen Güterverkehrsströme bedeutsame Etappen waren: 1951 Bietigheim – Mühlacker, 1954 Fürth (Bay) – Würzburg – Veitshöchheim und Mühlacker – Bruchsal, 1955 Basel – Freiburg und Bruchsal – Heidelberg sowie 1956 Freiburg – Offenburg.

Offiziell kam am 5. Mai 1955 in Heidelberg der 2000. Streckenkilometer unter Strom. Übrigens war durch die Umstellung von 5 kV 16 2/3 Hz auf 15 kV 16 2/3 Hz am 27. Juni 1954 auch die erste dauerhaft mit Einphasen-Wechselstrom betriebene „Vollbahn“ Deutschlands, die Strecke Murnau – Oberammergau, ins übliche 15-kV-System integriert worden. Im Jahr 1957 schritt die Elektrifizierung durch die Inbetriebnahme von 35 Strecken oder Streckenabschnitten mit zusammen 465 km Länge rasant voran. 1958 wurde diese Rate mit insgesamt 574 km noch deutlich getoppt, nun kamen 46 Strecken bzw. -abschnitte unter Draht. Damit erreichte das Netz eine Ausdehnung von 3200 km. Nachstehend die wichtigsten Etappen jener beiden Jahre: 1957 Offenburg – Rastatt – Karlsruhe, Karlsruhe – Bruchsal, Veitshöchheim – Aschaffenburg, Mannheim – Darmstadt – Mainz-Bischofsheim, Darmstadt – Frankfurt (Main), Düsseldorf – Essen – Hamm, 1958 Aschaffenburg – Frankfurt (Main), Karlsruhe – Graben-Neudorf – Mannheim, Mühlacker – Karlsruhe, Mainz – Koblenz – Köln-Gereon sowie Frankfurt (Main) – Mainz-Bischofsheim.

Abgesehen vom Sonderfall der seit 22. Mai 1955 komplett auf 1200 V Gleichstrom umgestellten Hamburger S-Bahn, gab es jetzt also erstmals einen elektrischen Inselbetrieb nördlich des Mains. Auf der Strecke von Düsseldorf über Duisburg, Essen und Dortmund nach Hamm ging's ab 2. Juni 1957 zwar nur mit neuen Nahverkehrstriebwagen ET 30 elektrisch voran. Aber auf dieser zentralen Ruhrgebietsachse sollte die „moderne Bundesbahn“ bald auch mit von Elloks bespannten Fernzügen präsent sein.

Nach dem Vordringen des Fahrdrachts auf der linken Rheinstrecke bis Köln-Gereon im Herbst 1958 fehlte ja nicht mehr viel bis zum Anschluss der „Insel“ ans große Netz. Am 16. April 1959 war es so weit: Die Elektrifizierung der Strecke Köln-Gereon – Düsseldorf über Köln Hbf und Köln-Deutz ermöglichte die durchgehende Elektrotraktion von Süd-

deutschland bis ins Ruhrgebiet. Mit Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Passau und Obertraubling bei Regensburg erfolgte am 1. Juni 1959 der Anschluss ans elektrifizierte Streckennetz der ÖBB. Die rund 1100 km lange Ost-West-Achse von Wien über Passau – Regensburg – Frankfurt nach dem Ruhrgebiet war nun unter Strom.

Ende 1959 betrieb die DB Strecken mit einer Gesamtlänge von 3462 km elektrisch und verfügte über 942 Elektrolokomotiven, darunter bereits 435 Maschinen des neuen Einheits-Typenprogramms. Der genau zehn Jahre zuvor nur halb so große Gesamtbestand hatte sich aus ca. 340 Loks der ab 1927/28 beschafften Reichsbahn-Bauarten und rund 120 Loks diverser älterer Typen (darunter auch an die DRG noch mit Länderbahnnummern gelieferte Maschinen) zusammengesetzt. Stückzahlmäßig weit vorn lagen 1949 die Baureihen E 44 (ohne E 44.5) mit 115 Maschinen und E 94 mit 70 Exemplaren, davon je zwei E 44 und E 94 erst nach dem Krieg fertig montiert. Deutlich dahinter auf Rang drei folgte die mit 34 Stück vertretene Schnellzugtype E 18.

Bis 1953 kamen drei weitere E 44 und sieben E 94 aus mehr oder minder angearbeiteten Reichsbahn-Aufträgen hinzu. Von 1954 bis 1956 ergänzten noch zwei E 18, vier E 44 und vor allem 43 Exemplare der Baureihe E 94 aus von der DB in Auftrag gegebenen Nachbauserien die Bestände. Nach zwischenzeitlichen Zugängen einiger Maschinen von der Deutschen Reichsbahn in der DDR verfügte die DB nun über 41 E 18, 123 E 44 und 124 E 94. Im Jahr 1956 entfiel mehr als die Hälfte des Ellokbestands auf diese drei Baureihen.

Die Bw Regensburg, Stuttgart, Nürnberg Hbf und München Hbf setzten im Sommer 1956 zusammen 28 E 18 in fünf besonders kilometerintensiven Laufplänen im Schnellzugdienst ein, ihr durchschnittliches Tagespensum betrug zwischen 791 km (Bw Regensburg) und 978 km (Bw München Hbf). Die vier Nürnberger E 19 brachten es auf 813 km/Tag, fünf Augsburgener E 17 erzielten 773 km/Tag. Im Güterzugdienst ragten 52 in zehn Laufplänen eingesetzte E 94 der Bw Nürnberg Rbf, Würzburg, Rosenheim, Kornwestheim, Treuchtlingen, Neu-Ulm, München Ost und Ulm mit Tagesdurchschnittswerten zwischen 445 km (Bw Nürnberg Rbf) und Ulm (608 km) heraus. Außerdem fanden sich sechs 466 km pro Tag „runter-

schrubbende“ Kornwestheimer E 93 in der Spitzengruppe.

Im Schnellzugdienst glänzten aber auch die Prototypen einer künftigen Ellok-Generation mit hohen spezifischen Laufleistungen: Die beim Bw Nürnberg Hbf beheimateten Vorserien-E 10 erzielten 1956 in einem Vier-Tage-Plan täglich 692 km. Im Sommer 1955 hatten sie in einem Fünf-Tage-Plan sogar einen Tagesdurchschnitt von 860 km erreicht und den zweiten Platz in der Statistik der am intensivsten eingesetzten Elektrolokomotiven belegt.

Mit den 1952/53 gelieferten, probenhalber unterschiedlich ausgeführten E 10 001 bis 005 gewann die DB wichtige Erkenntnisse für das bis 1954 erarbeitete Ellok-Typenprogramm. Es umfasste die als Spielarten derselben Grundtype

1959 verfügte die DB über 942 E-Loks, darunter bereits 435 Maschinen des neuen Einheits-Typenprogramms. Auch Nachbauten der Reichsbahn-Typen E 18, E 44 und E 94 ergänzten den seit 1949 verdoppelten Bestand

anzusehenden Baureihen E 10.1 für den Schnellzug- und E 40 für den Güterzugdienst, die E 41 für den leichteren gemischten Dienst und die sechsachsige E 50 für den schweren Güterzugdienst. Als erste Elektrolokomotive der neuen Einheitsbauart wurde am 27. Juni 1956 die E 41 001 ausgeliefert. Ihr folgten bis Ende 1959 weitere 434 Maschinen aller vier Baureihen, so dass aufzuzählen sind: 115 E 10.1, 161 E 40, 118 E 41 und 41 E 50. Bis zum Jahr 1973 beschaffte die DB insgesamt 1934 Einheits-Elektrolokomotiven des Typenprogramms von 1954, eingerechnet die 31 von der E 10.1 abgeleiteten E 10.12 (bzw. 112) für Tempo 160.

Nach Aufnahme des elektrischen Betriebs bis ins Ruhrgebiet und infolge der nun möglichen Umfahrung des Ludwigshafener Kopfbahnhofs absolvierten E 10 des Bw Heidelberg im Sommer 1959 zwischen Basel und Köln/Oberhausen/Dortmund zahlreiche Langläufe von 500 km bis 740 km. Mit einem Tagesdurchschnitt von 1122 km führten sie auch die Statistik der spezifischen Laufleistungen an. Dahinter rangierten Stuttgarter E 10 mit 1045 km/Tag, wiederum Heidelberger E 10 mit 1044 km/Tag und E 10 des Bw Köln-Deutzerfeld mit 1000 km/Tag. Sehr intensiv eingesetzt wurden mit 950 km/Tag aber weiterhin auch Münchner und Regensburger E 18. Den absoluten Bestwert erzielten Heidelberger E 10 an einem Plantag mit 1506 km. Den längsten Durchlauf vor einem Zug absolvierte eine E 10 des Bw Frankfurt 1 im Turnusverkehr mit 897 km zwischen Dortmund und Freilassing. Bei den spezifischen Laufleistungen im Güterzugdienst belegten jetzt Offenburger E 40 mit 675 km/Tag den Spitzenplatz.

Elektrotriebwagen spielten nach dem schon vor dem Fahrplanwechsel am 31. Mai 1959 beendeten, nur knapp eineinhalb Jahre währenden Einsatz der ET 11 als „Münchner Kindl“ in der Relation München – Frankfurt im Fernverkehr keine Rolle mehr. Das Stromliniendesign in Gestalt der „Eierkopfform“ des für den Fernschnellverkehr entwickelten VT 08.5 hatte jedoch auch im Nahverkehr Einzug gehalten. Die sieben 1952 beschafften ET 56 befuhren zum Teil als Eiltriebwagen (Et) überwiegend die Route Tübingen – Stuttgart – Heilbronn. Von den 24 im Jahr 1956 abgenommenen ET 30 liefen 18 weiterhin hauptsächlich im Nahschnellverkehr des Ruhrgebiets, sechs ET 30 waren im Nürnberger Vorortverkehr im Einsatz.

Mit zusammen 31 Einheiten blieb die Anzahl neuer Wechselstromtriebzüge sehr bescheiden. Die Gesamtzahl elektrischer Triebwagen für Stromzufuhr aus der Oberleitung war im Laufe des Jahrzehnts gar von ca. 170 auf 127 gesunken (mehrteilige Einheiten jeweils nur als ein ET gezählt). Das lag zum einen an der 1955 abgeschlossenen Ausmusterung der 62 buchmäßig noch als ET 99 geführten Doppeltriebwagen für die Hamburger Wechselstrom-S-Bahn. Zum anderen schieden etliche meist uralte, teils von der Localbahn Aktiengesellschaft München (LAG) stammende Triebwagen bei süddeutschen Direktionen aus. Der Gesamtbestand an Stromschienen-ET für die Hamburger Gleichstrom-S-Bahn hingegen stieg im Zeitraum von 1950

bis Ende 1959 von 43 auf 89 an, da die DB Triebzüge des Reichsbahn-Typs ET 171 nachbeschaffte und im Jahr 1959 die ersten 16 Triebzüge der Baureihe ET 170.1 in Dienst stellte.

Bleibt noch, die Akkumulatortriebwagen zu erwähnen: Dem Zugang von acht als „Limburger Zigarren“ populär gewordenen ETA 176 in den Jahren 1952 bis 1954 sowie von 90 im Zeitraum 1954 bis 1959 gelieferten ETA 150 stand die Ausmusterung zahlreicher ETA 178 und 180 der Bauart Wittfeld sowie bereits einiger ETA 177 (Bauart Wittfeld) und ETA 179 (Bauart Reichsbahn) gegenüber. Unter dem Strich erhöhte sich der Bestand an Speichertriebwagen im Lauf des Jahrzehnts von 74 auf 138.

Alle elektrischen Triebfahrzeuge zusammen erbrachten im Jahr 1950 eine Laufleistung von 55,8 Millionen km, entsprechend einem Anteil von 8,8 Prozent an den Tfz-Laufleistungen insgesamt. Allein die Elloks legten 35,5 Mio. km zurück, entsprechend einem Anteil von 5,6 Prozent. Für das Jahr 1959 liegen leider keine den exakten Vergleich ermöglichende Zahlen vor. Nochmals genannt sei der für den Monat August 1959 mit 21,3 Prozent bezifferte Anteil der Elektrotraktion an den Tfz-Kilometern. Laut einer DB-Statistik für das Gesamtjahr 1958 erzielten damals allein die Elloks schon eine Laufleistung von 89,8 Mio. km, was 11,7 Prozent der auch insgesamt stark angewachsenen Tfz-Laufleistungen entsprach. Elloks- und Elektrotriebwagen zusammen hatten daran 1958 einen Anteil von 17,1 Prozent. Bezogen auf die in Bruttotonnenkilometern gemessene und ebenfalls stark angestiegene Förderleistung nahmen die Anteile der Elektrotraktion im Zeitraum 1951 bis 1958 von 10,2 Prozent auf 20,2 Prozent zu.

Das komplette ab 1950 langfristige geplante Elektrifizierungsprogramm war nun schon bald erweitert worden, insbesondere um ursprünglich als nicht elektrifizierungswürdig angesehene Strecken im norddeutschen Flachland von Göttingen aus bis Hamburg und Bremen sowie die Rollbahnen Ruhrgebiet – Hamburg und Ruhrgebiet – Hannover. Die neue Zielvorgabe lautete, das elektrisch betriebene Streckennetz bis zum Jahr 1970 auf etwa 8500 km auszudehnen.

Dank finanzieller Hilfe mehrerer Bundesländer nämlich konnte die Elektrifizierung nach 1956 erheblich forciert werden, wodurch das Netz Anfang 1960 einen Umfang von 3462 km erreichte (inklusive 57 km

Gleichstrom-S-Bahn Hamburg). Mit der Verbindung von Würzburg über Frankfurt und die linke Rheinstrecke hatte 1959 der elektrische Inselbetrieb im Ruhrgebiet den Anschluss an das große zusammenhängende Netz im Süden erhalten. Hinzu kamen 1960 weitere 260 km, vor allem im Rhein-Main-Gebiet, zwischen Dachau und Ingolstadt sowie (zunächst als Inselbetrieb) erstmals im Saarland, wo das deutsche Stromsystem 15 kV 16 2/3 Hz bei Stiring-Wendel und Überherrn auf das französische System 25 kV 50 Hz stieß. Bemerkenswert aus dem Jahr 1960 ist noch die am 20. Mai vollzogene Umstellung der Höllental- und Dreiseenbahn Freiburg – Neustadt/Seeburg von 20 kV 50 Hz

Dank finanzieller
Hilfe mehrerer
Bundesländer konnte
die Elektrifizierung
nach 1956 erheblich
forciert werden,
wodurch das
elektrisch betriebene
Netz Anfang 1960
einen Umfang von
3462 Kilometern
erreichte



OBEN

Feierlichkeiten am 29. Mai 1964 im Bahnhof Wuppertal-Elberfeld bei der Ankunft des elektrischen Eröffnungszugs von Hagen nach Düsseldorf.

FOTO: HELMUT SÄUBERLICH (BDE)

MITTE

Bei der Feier zur Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs Oberhausen Hbf – Gelsenkirchen Hbf – Dortmund Hbf hieß es am 27. Mai 1961 auch für kleine Gäste, artig das Fähnchen zu schwingen.

FOTO: WILLI MOROTZ (BDE)

Elektrisierende Kundennähe

Mit einer schönen Regelmäßigkeit vermeldete die Bundesbahn von Fahrplanperiode zu Fahrplanperiode mehr oder minder umfangreiche Streckenelektrifizierungen. Nur allzu bereitwillig präsentierte sie sich damit als modernes und zukunftsorientiertes Staatsbahnunternehmen. Bei großen Ereignissen, zu denen die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs allemal gehörte, zeigte man sich gerne volksnah, Eröffnungszüge waren zur liebge gewordenen Gewohnheit geworden. Dass die Verbundenheit der Bundesbahn zur Bevölkerung keine bloße Floskel war, zeigte sich immer wieder auch bei Veranstaltungen rund um die Einführung des elektrischen Zugbetriebs. Man pflegte noch die unmittelbare Nähe zur potenziellen Kundschaft. Wenn es bei der Bahn etwas zu feiern gab, strömten die Menschen in großer Zahl zu den Bahnhöfen. Eine simple Streckenelektrifizierung erlangte dabei gerne mal Volksfestcharakter. Zur Steigerung des Spaßfaktors brauchte es noch kein bunt schillerndes Rahmenprogramm, der mit geschmückter E-Lok in den Bahnhof einlaufende Sonderzug reichte aus, die Menschen anzulocken und für die Sache zu begeistern. Für eine nette Abwechslung vom Alltag taugten derartige Veranstaltungen in jenen Tagen allemal. Aussagestarke Bilddokumente belegen dies nur zu nachdrücklich. Der Spätgeborene mag sich darüber wundern, wie es sein konnte, dass profane Ereignisse wie die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs in der Öffentlichkeit eine solche Aufmerksamkeit erzeugen konnten. Eine effizientere Kundennähe konnte sich die Bundesbahn jedenfalls kaum wünschen. Der Rückhalt der Eisenbahn in der Bevölkerung war früher ungleich größer, als es die Deutsche Bahn in Zeiten der grenzenlosen Automobilität jemals wieder sein könnte. Die Bundesbahn bewegte in ihren frühen Jahren schlicht noch die Massen. Und das beileibe nicht nur in den Ballungsräumen, sondern im Verbund mit den unzähligen Nebenbahnen nahezu flächendeckend. Waren keine Gleise vorhanden, kam ergänzend der Bahnbus zum Einsatz. Der Bundesbahn gelang es trefflich, in der Öffentlichkeit ein positives Bild zu hinterlassen, und das mit vergleichsweise bescheidenen Mitteln. Um das Interesse an solchen Ereignissen in der Bevölkerung möglichst hoch zu halten, holte die DB für die Bespannung der Eröffnungszüge gerne auch ihre besten Pferde aus dem Stall. Und das konnte aus dem Einheits-E-Lok-Programm nur eine E 10 sein, am besten noch eine der windschnittigen „Bügefalten“-Loks aus dem kleinen, erlauchten Kreis der Unterbaureihe E 10.12. *Udo Kandler*



Am 1. Oktober 1961 wurde mit dem Abschnitt Hanau – Fulda das erste Teilstück der Nord-Süd-Strecke dem elektrischen Betrieb übergeben, hier der Eröffnungszug tags zuvor mit E 10 158 bei der Ausfahrt aus Schlüchtern. FOTO: DR. ROLF BRÜNING

auf 15 kV 16 2/3 Hz. Der Anschluss der Strecken im Saarland ans übrige elektrifizierte Netz erfolgte 1961 von Kaiserslautern aus in Homburg (Saar).

Mit Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Hannover und Fulda, auf dem ersten Teilstück der Nord-Süd-Strecke, wurde 1961 im Bahnhof Wächtersbach von Süden her der 4000. Streckenkilometer erreicht. 1961/62 kam die rechte Rheinstrecke komplett unter Draht, er hing nun von Wiesbaden über Oberlahnstein bis Oberhausen. Einen Meilenschritt schaffte die DB am 26. Mai 1963 mit Eröffnung des elektrischen Zugbetriebs auf der Nord-Süd-Strecke von Bebra bis Hannover. Ab 14. Dezember 1964 war die Fahrleitung von Hannover bis Bremen dauerhaft unter Strom. Einige Monate später, am 6. April 1965, drang die E-Traktion bis Hamburg vor. Nachdem sich bereits am 19. März 1965 die Elektrifizierungslücke zwischen Treuchtlingen und Würzburg geschlossen hatte, konnten Elloks durchgehend die direkte Nord-Süd-Route zwischen München und Hamburg befahren. Am 14. Mai 1965 folgte die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen und der anschließenden Route über Gießen bis Frankfurt (Main).

1965 verzeichnete die DB mit der Neuelektrifizierung von 837 Streckenkilometern einen absoluten Jahresrekord. Die Netzlänge belief sich am 31. Dezember 1965 auf 6473 km. Ausgenommen die BD Münster, beheimateten inzwischen alle Direktionen elektrische Lokomotiven. Bereits im Dezember 1964 hatte die E-Traktion (einschließlich Triebwagen) mit 35,4 Prozent der Kilometerleistungen die Dampflokomotiven (35,2 Prozent) knapp überrundet. Im Jahresdurchschnitt 1965 wurden dann 39 Prozent der Triebfahrzeug-Kilometer sowie erstmals mehr als die Hälfte der Bruttotonnen-Kilometer (52 Prozent) elektrisch gefahren – und dies alles auf nur einem Fünftel des Gesamtnetzes! Entsprechend hoch war der Zuwachs an Elloks: Zum Jahresende 1965 wies die DB-Statistik einen Einsatzbestand von 1914 Maschinen aus.

Trotz gekürzter Investitionsmittel konnten 1966 immerhin weitere 525 km auf elektrischen Betrieb umgestellt werden, unter anderen die Strecken Köln – Aachen, Oberhausen – Emmerich (Grenze zur NS), Bremen – Bremerhaven und Hamm/ Haltern – Osnabrück. Im Jahr 1967 wuchs das elektrifizierte Netz nur um 289 km, als bedeutsamster Schritt ist der Einzug der Elektrotraktion auf der Main-Weser-Bahn zwischen Gießen und Kassel zu nennen.

1968 erzielte die Deutsche Bundesbahn mit der Elektrifizierung von rund 820 km ihren zweitbesten Jahreswert. Bei mehreren durch Abkommen mit den Bundesländern nicht zu finanzierenden Vorhaben war die Bundesregierung in die Bresche gesprungen. So ermöglichte ein Sonderinvestitionsprogramm das Spannen des Fahrdrachts von Osnabrück über Bremen hinaus bis Hamburg. Eine am 24. September 1968 auf dem Bahnhof Buchholz (Kreis Harburg) enthüllte Tafel zeigte an, dass hier der

8000. Streckenkilometer überschritten wurde. Am 26. September erfolgte die Aufnahme des elektrischen Betriebs auch auf der Rollbahn Hamm – Minden – Wunstorf (– Hannover). Mit 8087 km Streckenlänge (= 27 Prozent des Gesamtnetzes) erreichte die Deutsche Bundesbahn Ende 1968 im Wesentlichen vorfristig den für 1970 avisierten Stand der Elektrifizierung. Gleichwohl ließ die Realisierung einiger bereits 1950 ins Auge gefasster Vorhaben auf sich warten. So kamen die Moselstrecke Trier – Koblenz erst 1973 und die Schwarzwaldbahn Offenburg – Konstanz erst 1975/77 unter Draht.

Im Jahr 1969 wuchs das elektrische betriebene Streckennetz nur um bescheidene 74 km, wobei 82 km neu elektrifiziert wurden, jedoch 8 km aufgrund baulicher oder sonstiger Änderungen abgingen. Der Löwenanteil des Zuwachses entfiel auf die bisherige Nebenbahn Minden (Westfalen) – Nienburg (Weser), die zusammen mit der im Vorjahr elektrifizierten Strecke Verden (Aller) – Rotenburg (Wümme) Bedeutung als „Umleiterstrecke“ für den Güterverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und den Nordseehäfen erlangte. Bemerkenswert ist außerdem die am 30. Mai 1969 erfolgte Ausweitung der Hamburger Gleichstrom-S-Bahn auf den Abschnitt Bergedorf – Aumühle, wo bis zum Winterfahrplan 1968/69 noch 78er (preußische T 18) und zuletzt V 100 im Wendezugdienst liefen. Damit erreichte das 1960 lediglich die Strecken Wedel – Poppenbüttel und Berliner Tor – Bergedorf umfassende, mit 1200-V-Stromschienen ausgerüstete Streckennetz nach der etappenweisen Erweiterung um die Strecke Holstenstraße – Pinneberg (1962 bis 1967) eine Länge von rund 81 km. Es floss in die statistischen Angaben der DB mit ein, wonach die Gesamtlänge der elektrisch betriebenen Strecken am 31. Dezember 1969 exakt 8161,28 km betrug.

Die Ellok-Beschaffung hielt mit dem Elektrifizierungstempo nicht immer Schritt. So waren im Güterzugdienst auf der Hansalinie Osnabrück – Bremen – Hamburg noch unter Fahrdracht rund ein Jahr lang ölwie kohlegefeuerte Dampflokomotiven der Baureihen 41 und 44 eingesetzt. Auch reichte das Geld nicht aus, um die Altbau-Elloks in Süddeutschland abzulösen, so dass die Bundesbahn mehr, als ihr lieb war, auf diese angewiesen blieb.

Der zum Jahresende 1959 mit 938 bezifferte Einsatzbestand an Elektrolokomotiven setzte sich aus 23 verschiedenen Baureihen zusammen. Darunter waren 436 Maschinen der seit 1956/57 beschafften Einheitstypen E 10, E 40, E 41 und E 50 sowie fünf E 10.0 der Vorausbauarten. Ergo überwogen die Altbautypen, allen voran die 124 E 94 und die damals 123 E 44.0. Jeweils in zweistelliger Stückzahl gab es die E 16, E 17, E 18, E 32, E 52, E 60, E 75, E 91 und E 93. Der übrige Einsatzbestand verteilte sich auf nur in geringer Zahl vorhandene Baureihen, welche mit ihren Heimat-Bw genannt seien: sechs E 04 (München Hbf), vier E 19 (Nürnberg Hbf), acht E 44.5 (Freilassing), fünf E 244 (Freiburg), acht E 63 (Augsburg, Stuttgart), vier E 69 (Garmisch, Heidelberg) und eine E 80 (München Hbf).

1965 verzeichnete die DB mit der Neuelektrifizierung von 837 Streckenkilometern einen absoluten Jahresrekord. Im Durchschnitt wurden in diesem Jahr dann 39 Prozent der Triebfahrzeug-km mit elektrischer Traktion gefahren



FRANKFURT (MAIN) HBF

E10 161

Die Eröffnung des elektrischen Betriebs in Frankfurt/M war 1957 ein wichtiger Schritt beim Vormarsch der E-Traktion. Hier warten vor der Kulisse des dortigen ebenfalls 1957 fertiggestellten neuen Zentralstellwerks die Vorserienlok E 10 001 und E 10 161 (Aufnahme 1960). FOTO: SLG. BERND SCHWARZ



OBEN E 10 waren Mitte der 60er Jahre das Rückgrat des Schnellzugverkehrs und absolvierten teils Rekordwerte an Tageskilometerleistungen – hier eine „Bügefalten“-E 10 auf der linken Rheinstraße bei Blockstelle Kammereck.
FOTO: WERNER MITTAG/ARCHIV EISENBAHNSTIFTUNG

UNTEN Auch elektrische Güterzugloks, darunter sogar noch Altbau-E-Loks der Baureihe E 94, brachten es zu diesem Zeitpunkt auf stolze Werte – hier E 40 435 auf der 1965 elektrifizierten Ruhr-Sieg-Strecke in Altenhundem.
FOTO: HELMUT SÄUBERLICH



Die für 20 kV 50 Hz ausgelegten „Höllental-Maschinen“ der Baureihe E 244 wechselten nach Umstellung des Stromsystems auf ihrer Stammstrecke im Mai 1960 in den z-Park. Die E 244 01 und 31 wurden 1960/61 ausgemustert, die E 244 11 und 22 hingegen kehrten nach ihrem Umbau im AW München-Freimann als E 44 188 und 189 in den Jahren 1963/65 zum Bw Freiburg zurück, wenngleich nicht mehr ins Höllental. Den Rahmen und die Drehgestelle der 1962 zerlegten E 244 21 sowie die Tandemmotoren der E 244 22 verwendete man zum Bau der ansonsten im Fahrzeugteil den Einheitstypen angeglichenen Zweifrequenzlokomotive E 344 01. Bei der einzigen noch 1960 aktiven E 80 handelte es sich um die 1956/57 modernisierte Rangierlokomotive E 80 01, sie schied im Juni 1961 aus dem Bestand. Davon abgesehen, schied bis 1972 keine Altbau-Ellok-Baureihe mehr vollständig aus.

Angemerkt sei, dass die E 44 501 als von den anderen acht E 44.5 abweichender Einzelgänger bereits seit Juli 1959 z-gestellt war und im November 1960 ausgemustert wurde. In der genannten Stückzahl von 123 E 440 sind auch die 16 E 44W mit noch funktionsfähiger elektrischer Bremse enthalten, erst 1962 ordnete die DB diese seit 1960 auf der Höllental- und Dreiseisenbahn eingesetzten Maschinen in die Unterbaureihe E 44.11 ein. Von den vier E 69 übrigens rangierten die E 69 02 und 03 noch bis Ende Mai 1964 im Heidelberger Hauptbahnhof, erst dann gesellten sie sich wieder zu den E 69 04 und 05 in Garmisch für den Einsatz auf der Strecke Murnau – Oberammergau.

Mit der E 41 149 erhielt die DB 1960 ihre 1000. Ellok. Im gleichen Jahr vergab sie an die Industrie ihren bis dahin größten geschlossenen Auftrag zur Lieferung neuer Elektrolokomotiven; er umfasste 425 Exemplare der Baureihen E 10, E 40, E 41 und E 50. Infolgedessen sowie aufgrund bereits 1959 erteilter und späterer Aufträge kletterte der Bestand an Einheits-Elloks von Anfang 1960 bis Ende 1965 nach den jahresstatistischen Angaben der DB um 976 auf 1412. Hierin waren 31 als E 40.11 eingereihte E 40 mit elektrischer Widerstandsbremse enthalten, ferner die elf 1962/63 speziell für die Rheingold-/Rheinpfil-Züge gelieferten E 10.12, darunter die im Oktober 1963 als 1000. Einheits-Ellok gelieferte E 10 1309. Die windschnittigere Bauform der E 10.12 mit „Bügel-falte“ bekamen auch die E 10.1 ab der Betriebsnummer E 10 288 (inoffiziell Baureihe E 10.3 genannt).

Außerdem gelangten bereits 1960 die Zweifrequenzlokomotiven E 320 01, 11 und 12 für den Verkehr zwischen dem Saarland und Frankreich in den Einsatzbestand. Schließlich lieferte die Industrie 1965 die vier Vorserienloks der völlig neu entwickelten Baureihe E 03 für Tempo 200, von denen die E 03 001, 002 und 004 noch 1965 in Dienst gestellt wurden, die E 03 003 erst nach ihrer Endabnahme im April 1966.

Den Ellok-Gesamtbestand gab die DB per 31. Dezember 1965 mit 1919 an, wovon fünf Maschinen z-gestellt waren. Laut einer hiervon leicht abweichenden Übersicht des

BZA München teilte sich der dort mit 1917 bezifferte Bestand wie folgt auf:

1411 Einheitsloks (289 E 10.1, 11 E 10.12, 552 E 40, 31 E 40.11, 401 E 41 und 127 E 50), 4 Zweifrequenzloks (3 E 320 und die E 344 01), 3 neue Schnellfahrlokomotiven (E 03 001, 002 und 004), 5 Vorserien-E 10 (E 10 001 bis 005)

494 Altbau-Elloks (6 E 04, 19 E 16, 26 E 17, 4 E 19, 41 E 18, 24 E 32, 109 E 44.0, 8 E 44.5, 16 E 44.11, 29 E 52, 14 E 60, 8 E 63, 4 E 69, 21 E 75, 23 E 91, 18 E 93 und 124 E 94)

Nach Abzug von fünf z-gestellten Maschinen ergab sich hiernach ein Einsatzbestand von 1912.

Im Jahresdurchschnitt 1965 legten die Elloks je Betriebstag 410 km zurück, mehr als doppelt so viel wie die im Schnitt 197 km/Tag leistenden Dampflokomotiven. Nachdem der Fahrdrakt lückenlos vom hohen Norden bis nach Süddeutschland reichte, wurden Langläufe in neuen Dimensionen möglich. Rekordhalter waren E 10 des Bw Hamburg-Eidelstedt, die planmäßig bis Berchtesgaden am Zug blieben und damit 1000 km „in einem Rutsch“ zurücklegten. Vor Turnussonderzügen gelangten die blauen Schnellzugloks sogar bis Innsbruck und zum Brenner. Die durchschnittliche Tagesleistung aller 253 Elloks, die im Sommer 1965 planmäßig im Schnellzugdienst eingesetzt waren, lag bei 830 km. Spitzenreiter waren dabei die E 10 und E 10.12 aus Hamburg-Eidelstedt, Heidelberg, München Hbf, Nürnberg Hbf und Stuttgart, allesamt in Plänen mit über 1000 km Tagesleistung.

Auch Güterzugmaschinen brachten es auf stolze Werte. Offenburger und Mainzer E 40 kamen auf durchschnittlich über 800 km pro Tag, und selbst die E 94 aus Augsburg und Kornwestheim erreichten täglich mehr als 600 km. Zwar hat es ähnliche Leistungen durchaus bei einigen Dampflokbaureihen gegeben, nicht jedoch in dem Umfang, wie dies nun im elektrischen Betrieb zur Regel wurde.

1966/67 musste die chronisch an Geldmangel leidende DB die Beschaffung neuer Lokomotiven reduzieren, ohne Sonderinvestitionsprogramme wäre der Auftragsrückgang noch stärker ausgefallen. So kamen bis Ende 1969 lediglich 367 Neubau-Elloks hinzu. Davon entfielen 358 auf die Einheitsbauarten einschließlich der 20 im Jahr 1968 in Dienst gestellten TEE-Lokomotiven der nunmehrigen Baureihe 112 (entsprechend E 10.12). Außerdem wurden 1967/68 vier dem Bw Saarbrücken zugeteilte Zweifrequenzloks der Baureihe E 310 (ab 1968: 181) für die Wechselstromsysteme von DB und SNCF sowie fünf in Köln-Deutzerfeld beheimatete Vier-systemmaschinen der Baureihe E 410 (bzw. 184) für den Einsatz nach Belgien, Frankreich und in die Niederlande

abgenommen. Die somit außer dem Wechselstromteil (15 kV 16 2/3 Hz und 25 kV 50 Hz) auch über einen Gleichstromteil (1,5 und 3 kV) verfügenden E 410 sollten als „Europaloks“ Furore machen, erfüllten die hohen Erwartungen aber nicht.

Nach den bekannten Abnahmedaten gelangten in den 1960er Jahren 1350 Neubau-Elloks in den DB-Bestand: davon 1334 der Einheitsbauarten, vier E 03 und zwölf Mehrsys-

Im Jahresschnitt
1965 legten E-Loks je
Betriebstag 410 km
zurück – mehr als
doppelt so viel wie
die im Schnitt 197 km
pro Tag leistenden
Dampfloks.
Rekordhalter waren
Hamburger E 10 mit
1000-km-Langläufen
bis Berchtesgaden



Mit der E 41 149 erhielt die DB 1960 ihre 1000. Ellok.

FOTO: REINHOLD PALM

temlokomotiven (E 320, E 310, E 410). Eine von den Jahresstatistiken der DB wieder geringfügig abweichende Übersicht des BZA Minden per 31.12.1969 teilte sich in 1786 Neubau-Elloks (eben die 436 schon Ende 1959 vorhandenen und die 1350 Neuzugänge) sowie 473 Altbau-Elloks auf, erfasste also 2259 Maschinen. Zieht man hiervon 26 z-gestellte Altbau-Elloks ab, ergibt sich ein Einsatzbestand von 2233. Nicht mehr dazu gehörte die noch in 183 001 umgezeichnete Zweifrequenzlokomotive E 344 01: Nach kaum siebenjähriger Dienstzeit fiel die glücklose Einzelgängerin im Juli 1969 der Ausmusterung anheim.

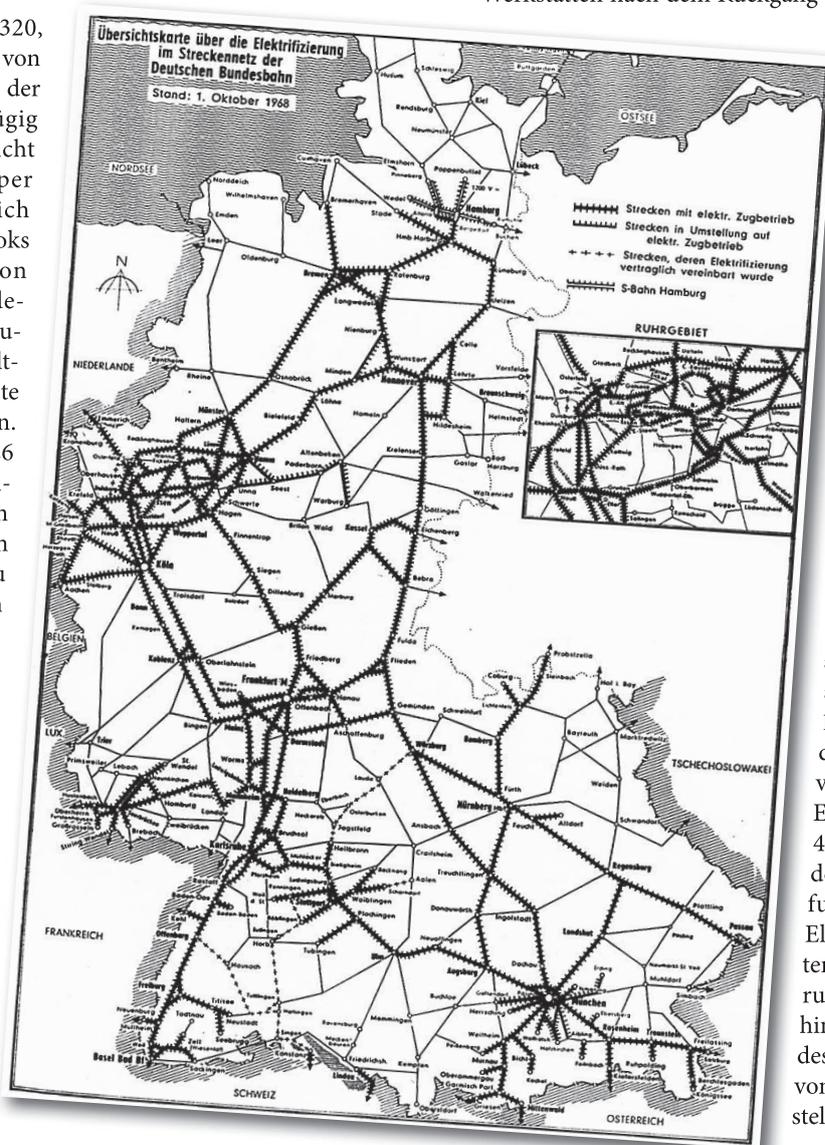
Die fünf Vorserien-E 10 zählten mittlerweile zu den Altbautypen. Außerdem enthielt der Einsatzbestand noch 442 Lokomotiven der seit 1968 in 16 Baureihen aufgeteilten Vorkriegsbauarten. Dabei hatte sich, abgesehen von der 1967 ausgemusterten E 16 12, an den Beständen der Maschinen mit Einzelachsantrieb seit 1965 nichts geändert. Nach dem neuen Nummernschema umfassten sie die Baureihen 104, 116,

117, 118, 119, 144 (inklusive der acht E 44.5), 145 (vormals E 44.11), 169, 193 und 194. Noch von Ausmusterungen verschont blieben bis dato auch die kleinen Rangierloks mit Stangenantrieb: die der Baureihe 160 in Freilassing, Garmisch, Rosenheim und Heidelberg sowie die der Baureihe 163 in Augsburg und Stuttgart. Von den größeren Stangen-Elloks waren hingegen etliche ausgeschieden. Der Einsatzbestand beinhaltete noch acht E 32 (132) in München Hbf, elf E 52 (152) in Kaiserslautern, fünf E 75 (175) in Ingolstadt und 22 E 91 (191) in Freiburg, München Ost und Oberhausen-Osterfeld Süd.

Nachdem es 1967 vorübergehend einen Ellok-Überhang gegeben hatte, trat 1968 aufgrund der Neuelektrifizierungen im Norden ein Engpass auf. Deshalb beheimatete die DB im Frühjahr 1968 erstmals Altbau-Elloks aus Süddeutschland nach Nord- und Westdeutschland um. So kamen die sechs E 04 zum Bw Osnabrück Hbf, die vier E 19 (für zwei Jahre) zum Bw Hagen-Eckesey und etliche E 91 zum Bw Oberhausen-Osterfeld Süd. Freilich geschah dies auch aus beschäftigungspolitischen Gründen, denn dadurch ließen sich die Werkstätten nach dem Rückgang des Dampfbetriebs

besser auslasten als mit der Zuteilung wartungsarmer Neubau-Elloks.

Im Jahresdurchschnitt 1969 stieg der Anteil der Elektrotraktion (inklusive Triebwagen) an den geleisteten Bruttotonnen-Kilometern auf über 71 Prozent und an den Triebfahrzeug-Kilometern auf 53 Prozent an. Mit der am 10. März 1969 abgenommenen 110 510 erhielt die DB die letzte von (einschließlich E 10.12) insgesamt 410 Serien-E 10. Indes ging die Beschaffung der Einheits-Elloks bis 1973 weiter, summa summarum wurden bis dahin 1934 Maschinen des Typenprogramms von 1954 in Dienst gestellt. □



Am 26. September 1968 erreichte das elektrifizierte Streckennetz eine Länge von 8000 km (Karte vom 1. Oktober 1968).

ABB.: DB/SLG. KOSCHINSKI



Photo: R. Auerweck

Kombinierter Verkehr

Angesichts der wachsenden Verkehrsströme in Europa, insbesondere auf der Straße, wurden schon frühzeitig Maßnahmen ergriffen, um umweltfreundliche Verkehrsarten wie den „Kombinierten Verkehr“ zu steigern. Dabei wird nicht das eigentliche Transportgut umgeladen, sondern es sind die Transportbehälter, die während der Transportkette das Transportmittel wechseln: Zwischen Lkw, Bahn und Schiff. Der Containerumschlag auf Flachwagen ist der häufigste Fall des „Kombinierten Verkehrs“. Die sogenannten (Doppel-)Taschenwagen, auf denen sowohl Container als auch Auflieger verladen werden können, sind für den „Kombinierten Verkehr“ ebenfalls unverzichtbar.

ROCO und FLEISCHMANN haben sich auch 2020 wieder dem Thema „Kombinierter Verkehr“ angenommen und bringen im Lauf des Jahres viele neue Modelle auf den Markt. Weitere Infos zu Neuheiten finden Sie auf unseren Websites oder erfahren Sie in den ROCO und FLEISCHMANN Newslettern!

Elektrolokomotive BR 193



Photomontage

739310	=
739390	=

Elektrolokomotive 193 555-0



Photomontage

73104	=
73105	=
79105	~

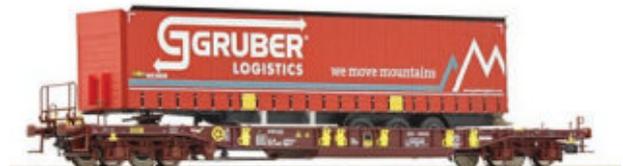
Taschenwagen



Photomontage

825051

Taschenwagen



Photomontage

76231

MOMENTE

Rückbau im Jubiläumsjahr

TEXT UND FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Bahnhof Steinsfurt im badischen Kraichgau, Blick von der Brücke der Pfohlhofstraße ins vormittägliche strukturschaffende Gegenlicht am warmen Frühlingstag des 3. April 1985: Um halb elf „Fahrt frei“ für den durchrauschenden E 3376 von Bad Friedrichshall-Jagstfeld nach Heidelberg, geführt von 212 216. Wie bei einer Spielzeugeisenbahn liegen teils gestapelte Gleisstücke neben den Betriebsgleisen, ganz offensichtlich jedoch nicht zum Einbau, sondern zum Abtransport bestimmt. Die Riesenhand, die sie bewegt, hat in Form eines selbstfahrenden Schiendrehkrans auf einem Nebengleis hinter dem Empfangsgebäude dem durchfahrenden Zug Vorrang eingeräumt und wird mit drohendem Ausleger alsbald wieder ins nun gesperrte durchgehende Hauptgleis zu den wartenden Arbeitern schleichen, um weitere Gleisjoche an den Haken zu nehmen.

Ein verstörender Anblick in der grundsätzlichen Frühlingsidylle entlang der Elsenzalbahn. Und das zu diesem Zeitpunkt, dem Jubiläumsjahr „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“! Gerade wurde nicht weit von hier, zwischen Mannheim und Stuttgart, von Bundesverkehrsminister Dr. Werner Dollinger und Konsorten der Bau einer schnellen Neubaustrecke gefeiert – sah so also die Kehrseite einer seinerzeit ohnehin stilllegungswütigen Verkehrs- und Bahnpolitik aus? Offensichtlich, denn allein in diesem Jubiläumsjahr wurde auf 15 Strecken mit insgesamt 360 Kilometer Streckenlänge der Personenverkehr eingestellt, auf 26 Strecken (211 km) gar der Gesamtbetrieb. Ist also jetzt auch diese Strecke gefährdet, nachdem die hier abzweigende und dreizehn Kilometer lange Nebenbahn nach Eppingen bereits vor zehn Jahren auf der Abschlussliste der Bundesbahn stand und ein Erhalt nur durch das Engagement der Kommunen entlang der Strecke ermöglicht werden konnte?

Ein verspäteter Aprilscherz ist dies jedenfalls nicht, dazu sind die Corpora Delicti zu gewichtig. Die zerstückelten Gleise gehörten zur Infrastruktur des Eisenbahn-Güterverkehrs – ein Gleisanschluss zu einer Firma auch hier, dazu Lade- und Abstell-

gleise. Noch ist unübersehbar die mechanische Signaltechnik vorhanden, ein Fahr diensteleiter- und ein Weichenwärterstellwerk sind hierfür zuständig. Der Bahnhof wurde am 25. Juni 1868 eröffnet, rekordverdächtig ist die Anzahl der zugeteilten Kursbuchnummern für seine rund 45 Kilometer lange Strecke von Neckargemünd nach Bad Friedrichshall-Jagstfeld, angefangen von 261 über 267g, 303a, 321a, 561, 706 bis zur heutigen „665.5/710.41“. Und Steinsfurt, zunächst fast nur landwirtschaftlich, später auch dank der Eisenbahn sowie zunehmendem Straßenbau auch industriell geprägt und mit etwa 2800 Einwohnern seit 1973 ins drei Kilometer entfernte Sinsheim eingemeindet, liegt genau in der Mitte dieser Hauptbahn.

Zum Zeitpunkt der Aufnahme gestaltet sich der Fahrzeugeinsatz auf der Elsenzalbahn sowie der hier abzweigenden Strecke nach Eppingen – heute „Kraichgau-Stromberg-Bahn“ benannt – in typischer Manier der späten Bundesbahn: 211, 212 und 215 sowie auch 798 für die Hauptbahn und fast ausschließlich Schienenbus für die Nebenbahn. Und im dreizehn Kilometer entfernten Meckesheim rangierte an diesem Tag noch die Köf 333 108 mit den Bestandteilen ihrer Übergabe, am Bahnsteig auch ein neuer NE 81-Triebwagen für das damals vielbeachtete ÖPNV-Projekt Meckesheim – Aglasterhausen: Von der DB (natürlich) zur Stilllegung vorgesehen, hatte die landeseigene „Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft“ (SWEG) ab 1982 diese Strecke übernommen, die zum Vorzeigeprojekt im grundsätzlich schienenfreundlichen Bundesland Baden-Württemberg und darüber hinaus wurde.

Was für den Personennahverkehr bis heute im wahrsten Sinne des Wortes durchaus fruchtbare Züge hervorbrachte, gilt allerdings nicht für den Schienengüterverkehr, wie der verstörende Anblick in Steinsfurt belegt: Der Abbau von Infrastruktur für den örtlichen Frachtverkehr hatte nämlich nicht erst seit Gründung der DB AG im Jahre 1994, sondern bereits viel, viel früher eingesetzt und reicht teilweise sogar in die 1960er-Jahre zurück. Die

zunehmende Einflussnahme der Straßenlobby auf die Politik sowie ein nicht förderliches Image der Bundesbahn (Stichwort „Defizit“) überlagerten die Tatsache, dass die Eisenbahn mit Wechselbehältern, Kleincontainern, Gleisanschlüssen und Straßenrollern durchaus taugliche und vor allem vernünftige Verkehrs- und Umschlagetechniken für den Güterverkehr zu bieten hatte. Heute wird versucht, diese Konzepte in neuer und modifizierter Form in eine zumindest beabsichtigte Verkehrswende einzubinden – zu spät für viele Regionen und örtliche Betriebe.

Auch für Steinsfurt? Wahrscheinlich. Aber auch dieser Bahnhof und seine Strecken mitten im Schnittpunkt der Speckgürtel von Mannheim/Heidelberg, Heilbronn, Stuttgart und Karlsruhe zeigen aktuell den Mega-Trend der neueren Bahngeschichte auf: Zwar wurden Infrastruktur und Chancen für den Güterverkehr zerstört (obwohl Güter allein schon wegen ihres Gewichts auf die Schiene gehören), doch der Personenverkehr prosperiert in einst kaum geglaubten Ausmaß: Seit Ende 2009 ist sowohl die Elsenzalbahn als auch die hier abzweigende Kraichgau-Stromberg-Bahn elektrifiziert, tariflich befindet sich der Bahnhof im Übergangsgebiet zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und dem Heilbronner Nahverkehr. Im dichten Taktbetrieb verkehren hier nun die S-Bahnlinie 5 des VRN sowie die Stadtbahnen von Karlsruhe und Heilbronn (S 42), seit Ende 2008 wird der Zugverkehr auch hier von der Betriebszentrale Karlsruhe aus gesteuert. Das Stellwerk 2 in Steinsfurt konnte „museal“ erhalten werden, das sanierte Empfangsgebäude wird heute privat bewohnt. Gleis 1 (auf dem Foto belegt mit E 3376) stellt auch heute das durchgehende Hauptgleis der Elsenzalbahn dar, Gleis 2 ist das abzweigende Hauptgleis der Kraichgau-Stromberg-Bahn nach Eppingen. Und Gleis 3, das im Zuge der ersichtlichen „Rückbaumaßnahmen“ einst abgebaut wurde, musste später als Stumpfgleis zum Abstellen von Fußball-Sonderzügen für die Bundesliga-Heimspiele der „TSG 1899 Hoffenheim“ wieder neu errichtet werden. Abpiff! □



DR VOR 40 JAHREN

Abschied von den Rennsteig-Bullen

Im Jahr 1980 ging ein für Eisenbahnfreunde sehr bedeutsames Reiseziel verloren. Die Reichsbahn der DDR hatte sich entschlossen, die Strecke von Probstzella nach Sonneberg zu verdieseln und die schweren preußischen Tenderloks der Baureihe T 20, später als 95.0 bezeichnet, endgültig aus dem Betrieb zu nehmen

TEXT: HANS-DIETER JAHR • FOTOS: ARCHIV JAHR





Ersetzt wurden die 95.0 durch die in Rumänien gefertigten Dieselloks der Baureihe 119. Letztere bewährten sich zwar im umliegenden Flachland ganz munterlich, hatten aber auf den steilen Streckenabschnitten rund um Ernstthal ernsthafte Probleme, so dass die allerletzte Abschiedsfahrt eines Rennsteig-Bullen erst am 28. Februar 1981 vor einem Sonderzug stattfand. Zuglok war die 1923 von Hanomag unter der Fabriknummer 10185 gelieferte 95 027, die bis heute im Bw Arnstadt bzw. dessen Außenstelle Blankenburg betriebsfähig überlebt hat.

Die „Bergkönigin“, wie die 95er auch genannt wurde, war 1922 speziell für den Steilstreckenbetrieb geschaffen worden und trug die für die Ära des Garbe-Nachfolgers Hinrich Lübken typisch gewordene Belpaire-Feuerbüchse, wie die G 12 und P 10 auch. Ich will nun nicht die Geschichte dieser Baureihe erzählen, denn das haben andere wie Weisbrod, Müller, Bölke und

Brozeit schon getan, sondern Sie viel lieber auf eine kleine fotografische Reise über den Rennsteig einladen.

Doch vorab ein paar Worte zur Streckengeschichte: Sonneberg und Probstzella hatten längst Anschluss an die Bahnwelt gefunden, als in den abgelegenen Dörfern und Städtchen des dazwischen liegenden Rennsteig-Gebietes der Ruf nach einer Anbindung an die Bahn immer lauter wurde. Es gab doch erstaunlich viel Industrie und Gewerbe im Raum. Neben der allseits bekannten Weihnachtsschmuck-Herstellung fanden sich hier Porzellanbetriebe und in Steinach sogar ein Eisenwerk. Erbaut wurde die komplette Bahn in drei Abschnitten. Zunächst eröffnete die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft am 1. Oktober 1886 nach eineinhalbjähriger Bauzeit die Strecke von Sonneberg bis Lauscha. Neben Sonneberg Ost und Nord gab es Bahnstationen in Hüttengrund, Blechhammer und Steinach. Die KPEV hatte 1895 die

OBERN
95 0036 bei Oberlauscha
im Januar 1974.

LINKE SEITE
95 0004 in Ernstthal
im Februar 1975.



OBEN

Eine nicht mit Nummer notierte 95 auf dem Viadukt bei Lichte im April 1975.

RECHTE SEITE

95 0030 als Schublok bei Rauenstein im August 1979.

Werra-Eisenbahn übernommen, und so baute die Direktion Erfurt die Strecke von Probstzella (–Zopten–Gräfenthal–Gebersdorf–Lippelsdorf–Schmiedefeld) nach Lichte-Ost (hieß früher Bock-Wallendorf) und eröffnete sie am 18. Januar 1899. Erst 1911 begann dann der Bau der Verbindung von Lichte Ost bis Lauscha, und am 31. Oktober 1913 war der Lückenschluss endlich geschafft und Lichte, Ernstthal und Oberlauscha erreichbar. Zugleich wurde Neuhaus am Rennsteig über Igelshieb an Ernstthal als Stichstrecke angebunden.

Viele von Ihnen, liebe Leser, haben damals die Strecke noch kennengelernt und wissen um die schwierigen topografischen Verhältnisse einer Rennsteig-Überquerung. Andere haben unsere Strecke erst bei den Plandampfveranstaltungen in den neunziger Jahren besucht, wissen aber auch von daher, welche gewaltige Zugkraft nötig war. Wenn man sich alleine einmal vergegenwärtigt, dass die Ortskerne von Lauscha

und Ernstthal nur etwa 800 Meter auseinander liegen, aber gut sechs Kilometer Bahnstrecke erforderlich waren, um beide zu verbinden, und das bei einer Steigung von bis zu 34,5 Promille, dann ahnt man oder hat es noch vor Augen, wie unsere T 20 gebrüllt hat, wenn sie diese Strecke befuhr. Die „Schiefe Ebene“ hat zum Vergleich eine Maximalsteigung von 25 Promille!

Interessanterweise hat man die Strecke von Anfang an als reine Adhäsionsbahn gebaut. Die Erfahrungen mit den betrieblich doch etwas trägen Zahnradstrecken hat dazu geführt, dass zwischen Sonneberg und Lauscha die pr. T 11 und T 12 eingesetzt wurden. Über den Hauptkamm bei Ernstthal fuhren T 13 (BR 92.5) und die gelenkigen Hagans-T 15. Da Erstere nur vier angetriebene Achsen hatte, die T 15 aber viel zu wartungsintensiv war und bis 1923 ausgemustert wurde, hatte man mit der pr. T 16 eine seit 1906 gebaute Lok, die für den Betrieb auf unserer Strecke sehr gut geeignet war und wie bereits



Wenn man sich alleine einmal vergegenwärtigt, dass die Ortskerne von Lauscha und Ernstthal nur etwa 800 Meter auseinander liegen, aber gut sechs Kilometer Bahnstrecke erforderlich waren, um beide zu verbinden, und das bei einer Steigung von bis zu 34,5 Promille, dann ahnt man oder hat es noch vor Augen, wie unsere T 20 gebrüllt hat, wenn sie diese Strecke befuhr





O BEN
95 0027 in Lauscha im
September 1973.

MITTE
95 014 ebenfalls in Lauscha
im Jahr 1968.

berichtet, zwischen Suhl und Schleusingen auch bis zum Dampfende eingesetzt wurde.

Die Preußen hatten Geschmack am Reibungsbetrieb auf Steilstrecken gefunden und seit Ende 1913 die bayrischen Gt 2x4/4 (BR 96.0) ja täglich in Probstzella vor Augen. Also konzipierte Lübken eine moderne Lok für Steilstrecken und Schiebedienste, die wir alle als 95.0 kennen. So konnten nach und nach mit den T 16 und T 20 alle Zahnradstrecken auf Adhäsionsbetrieb umgestellt werden. Zwar mussten die Strecken zuerst einmal auf die Radsatzmasse der T 20 in Höhe von 19,1 Tonnen ertüchtigt werden, aber dann hatte man eine Lok, die fast genau soviel Reibungsgewicht (95,3 Tonnen) aufbrachte wie eine 44 mit 95,9 Tonnen. Dies als Verdeutlichung der Power, die in unserem Rennsteig-Bullen lauerte.

Eingesetzt wurde die in 45 Exemplaren gebaute, moderne und gegenüber der 96.0 deutlich wartungsärmere Lok auf der Rübeland-Strecke, in Sonneberg, Probstzella, und als Schublok in Neuenmarkt-Wirsberg, auf der

Geislinger Steige und in Suhl. Diese schwierigen Strecken brachten ihr, durchaus berechtigt, den Kosenamen „Bergkönigin“ ein.

So hat die hochbelastete Lok, die immerhin Steigungen bis zu 70 Promille bewältigen konnte, ihre 57 Einsatzjahre verbracht, immer am Rand der Leistungsgrenze und der Triebwerksbelastung. Erstaunlich auch, dass sich die Preußen bei einer Privatbahn die Anregung zum Bau der 95 geholt hatten, denn ihr erklärtes Vorbild war die Tier-Klasse der Rübeland-Bahn, die später als 95.66 in die Reichsbahn eingereiht wurde und deren letztes Exemplar als „Mammut“ bis heute erhalten ist.

Apropos erhalten: Neben der schon erwähnten 95027 sind vier weitere DR-Loks dieser Baureihe erhalten: Die 95009 steht in Sonneberg, die 95016 in Neuenmarkt-Wirsberg, die 95020 im Technikmuseum Speyer, die 95028 in Dahlhausen. Damit sind mehr als zehn Prozent der gesamten Baureihe erhalten. Ich finde, dass die T 20 das auch durchaus verdient hat! □

SPECIAL

1/2020

www.eisenbahn-journal.de

B 10533 F - ISBN 978-3-89610-755-8 - Best.-Nr. 54 20 01

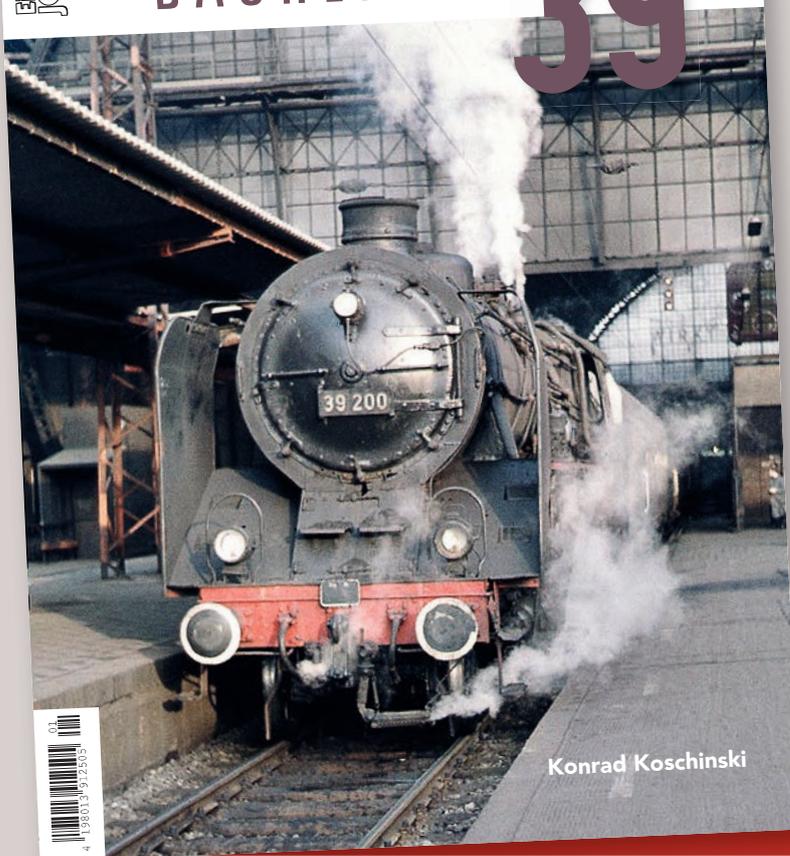
Deutschland € 12,50
 Österreich € 13,79 - Schweiz sfr. 19,80
 Belgien, Luxemburg € 14,40 - Niederlande € 15,85
 Italien, Spanien € 16,25 - Portugal (com.) € 16,25

Eisenbahn
JOURNAL

PREUSSISCHE P 10

BAUREIHE

39



Konrad Koschinski

MITTELGEBIRGS-REN- NER PREUSSISCHE P 10

Von 1922 bis 1927 wurden insgesamt 260 Dampfloks der Baureihe 39 in Dienst gestellt, die auch schwere Schnellzüge befördern sollten. Mit einem Treibraddurchmesser von 1750 mm eigneten sich die vierfach gekuppelten Maschinen besonders für Hauptstrecken im Mittelgebirge.

152 Exemplare gelangten zur DB. Ihre Ausmusterung begann 1958, im Januar 1967 endete der P 10-Einsatz bei der DB. Bei der DR der DDR wuchs der Betriebspark durch Zugänge aus Polen und Aufarbeitung langjährig abgestellter Maschinen bis März 1957 auf 84 Loks. Sie erhielten bis 1962 neue Hochleistungskessel und wurden in 22 001 bis 084 umgezeichnet. Die erste Reko-P 10 quittierte 1966 den Dienst, die letzte im September 1971.

Die neue EJ-Sonderausgabe beschreibt Technik und Einsatz der preußischen P 10. Sie ist umfassend bebildert, teils in Farbe, und enthält mehrere Zeichnungen. Eine Fahrzeugstatistik führt alle Lokomotiven der Baureihen 39 und 22 auf. Erstmals wird von allen Maschinen der Baureihe 22 die unterschiedliche Herkunft von Rahmen und Fahrwerk dokumentiert.

NEU

92 Seiten im DIN-A4-Format,
 Klammerbindung,
 ca. 140 Abbildungen
 Best.-Nr. 542001 | € 12,50

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal

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



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 App-
 Store und bei Google play
 für Android.



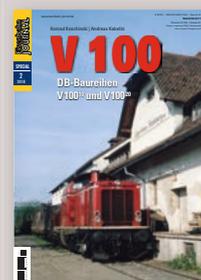
Main-Weser-Bahn
 Best.-Nr. 531902



Baureihe 03
 Best.-Nr. 541901



Eisenbahn am Bodensee
 Best.-Nr. 531901



V 100
 Best.-Nr. 541802



Eisenbahn in Hamburg
 Best.-Nr. 541902



Eisenbahn in der Eifel
 Best.-Nr. 531802



Frankenwaldbahn
 Best.-Nr. 541801



Eisenbahn in Düsseldorf
 Best.-Nr. 532001

Eisenbahn
JOURNAL

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

VGB
 VERLAGSGRUPPE BAHN



www.facebook.de/vgbahn

BAHNBETRIEBSWERK
ASCHAFFENBURG

Verlorener Ort

Hoch im Norden des bereits an Hessen grenzenden Frankenlands befand sich das Bahnbetriebswerk Aschaffenburg, einst unentbehrlich für die Traktion auf den von hier ausgehenden Strecken in Richtung Rhein/Main, Spessart und Odenwald. Ab Anfang der 1980er-Jahre setzte, in diesem Artikel schwerpunktmäßig betrachtet, der lange Niedergang ein, heute wird um den Erhalt der letzten Fragmente eines Ringlokschuppens gekämpft

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH



Die Blicke der Eisenbahnfreunde und zuweilen auch der Lokführer galten bei Bahnhofsausfahrten (und umgekehrt selbstverständlich auch bei der Einfahrt) an mittleren und großen Stationen dem Bahnbetriebswerk, Heimat- und Sammelplatz der begehrten

Lokomotiven und anderer Triebfahrzeuge. So natürlich auch im unterfränkischen Aschaffenburg, wo das große Bahnbetriebswerk mit ehemals zwei Ringlokschuppen und dem mit seinem Walmdach typischen großen Betriebsgebäude am östlichen Bahnhofskopf zwischen den Gleisen der

Spessartstrecke nach Würzburg und dem Güterbahnhof bzw. den Gütergleisen zur Spessartstrecke angesiedelt war. Für Einheimische und ortsansässige Eisenbahner lag es an der Goldbacher Straße und war ein gutes Jahrhundert lang aus dem Stadtbild nicht wegzudenken. Zwischen 1893 und



1896 ersetzte es mit anfangs noch einem Ringlokschuppen das alte, um 1854 erbaute Maschinenhaus nahe des ursprünglichen Empfangsgebäudes.

Auch heute noch wandern die Blicke des Eisenbahnfreundes zu diesem Areal an der Goldbacher Straße, dort, wo gegen-

über auch die Strecke nach Miltenberg und Wertheim abzweigt. Doch wo andernorts auch haben hier einerseits neue städtische Straßenbauvorhaben das Gelände verändert und teilweise sogar untertunnelt, andererseits ist nur noch Verfall und Wildwuchs zu beobachten und man wird gewahr, wie

Jahrzehntelang ein vertrauter Anblick für Zugreisende und Zaungäste an der östlichen Ein- bzw. Ausfahrt von Aschaffenburg Hbf: das Bahnbetriebswerk, hier mit 150 036 mit einem Güterzug von der Spessartstrecke (3. Juli 1985).



schnell die Natur unsere vermeintliche Zivilisation wieder negieren und vereinnahmen kann. Nicht nur für den Leser Georg Henker der regionalen Tageszeitung „Main-Echo“ ein zwiespältiger Anblick: „Immer wenn ich an dem alten Lokschuppen in Aschaffenburg vorbeikomme, blutet mir das Herz. Ich würde mein Haus nie so runterkommen lassen“, schrieb er in einem Leserbrief. Andere fühlen sich von dem morbiden Charme sterbender Industriekultur fast magisch angezogen und haben daraus das fotografische Genre „Lost Places“ entwickelt, stöbern auch in Aschaffenburg zwischen grünem Dschungel, Alteisen und Ruinen herum und versuchen, diesem tatsächlich verlorenen Ort noch Reiz und Existenzberechtigung abzugewinnen.

Die Deutsche Bahn in Gestalt ihrer Bahntochter „DB Immobilien“ hingegen möchte aus diesem Gelände neuen Gewinn generieren und bemüht sich grundsätzlich um neue Vermarktung – neuerdings will sie auf Gelände dieser Art neben Supermärkten und Freizeit-Infrastruktur ja auch eigene Wohnungen für die zuzugsfreudigen Städte errichten lassen. Noch gehört das ehemalige Bw-Gelände in Aschaffenburg der DB und das soll in ihren Augen auch bis zur Neuerrichtung von Straßenbrücken im Umfeld der Gleise bis etwa 2027

so bleiben, denn erst dann verspricht sie sich einen besseren öffentlichen Zugang zu dem alten Gelände. Einige örtliche Politiker wollen diesem Siechtum jedoch nicht tatenlos zusehen und fordern eine baldige Neunutzung, teilweise auch unter musealer Integration noch vorhandener Anlagen wie etwa Teilen eines noch vorhandenen Ringlokschuppens. Die Querelen zwischen Bahn und Stadt haben jedenfalls längst begonnen und laut „Main-Echo“ vom 13. Mai 2019 bezweifelt der Aschaffener Stadtrat Rainer Kunkel nach vielen Bemühungen eine Einigung um die sinnvolle und nutzbare Rekonstruktion der baufälligen Bw-Restinfrastruktur und kommt zu seinem fast ein wenig frustrierenden Fazit: „Dann lieber ein Ende mit Schrecken und alles plattmachen, damit das circa zwei Hektar große Gelände für Gewerbe genutzt werden kann. Was sich jetzt hier abspielt, ist eine verantwortungslose, gezielte Flächenverschwendung im Kernbereich von Aschaffenburg durch die Deutsche Bahn, die wir uns nicht bieten lassen sollten.“

SO WEIT DIE AKTUALITÄTEN ZU BEGINN, doch der Niedergang des Bw Aschaffenburg setzte auch für Außenstehende sichtbar schon ab den 1980er-Jahren ein. Die meisten Fotos in diesem Artikel stammen aus

Lok-Schicksale im Rundschuppen: 220 009 vom Verkehrsmuseum Gemünden vorübergehend hier abgestellt und 194 584 vor ihrer Überführung nach Nürnberg nach Beendigung der 194-Schubeinsätze auf der Spessarttrampe (21. September 1987).

dieser Zeit und dem folgenden Jahrzehnt und dokumentieren diese Epoche – sie entstanden meist bei sonntäglichen Besuchen bei „vollem Haus“, denn an Werktagen waren die meisten Lokomotiven auf Strecke und fotografierende Eisenbahnfreunde im Bw liefen Gefahr, den emsigen Betriebsablauf auf diesem Gelände nur zu stören. Die letzten Dampflokomotiven waren hier seit September 1975 Geschichte und Dieselloks, Schienenbusse sowie im Rahmen ihrer Laufpläne kurzfristig abgestellte Elektrolokomotiven prägten nun das Bild des Bw Aschaffenburg.

Mitte 1982 waren hier neben Bahndienstfahrzeugen, Schienenbussen, Kleinloks und acht Rangierloks der Baureihen 260 und 290 noch fünfzehn Dieselloks der Baureihe 211 und rund zwanzig Maschinen der Baureihe 215 beheimatet. Doch bereits zum Winterfahrplan 1983/84 wurde ne-

ben einigen Schienenbussen die Baureihe 215 nach Ulm abgegeben und mit Beginn des Sommerfahrplans 1986 (1. Juni) verlor das Bw Aschaffenburg sogar seine Eigenständigkeit und wurde eine Außenstelle des Bw Würzburg 1. Einst Heimatort von rund 1000 (!) Eisenbahnern und von über 100 Lokomotiven, darunter die legendäre Baureihe 96 für den Schubdienst auf der Rampe Laufach – Heigenbrücken, die Baureihe 65 für Personenzüge nach Miltenberg und Wertheim oder die E 94 für schwerste Güterzugeinsätze zwischen Nürnberg und Hagen, fungierte das Bw Aschaffenburg ab jetzt wie viele andere Bahnbetriebswerke zu dieser Zeit als ausschließlicher Werkstattbetrieb (z.B. Fristarbeiten, Bremsklotz- oder Radsatztausch, Reinigung) sowie Wendebzw. Abstellplatz für Lokomotiven anderer

Beheimatungen sowie als Zwischenstation für z-gestellte Triebfahrzeuge.

Obwohl nun zu einer Außenstelle degradiert, hinterließ das Bw Aschaffenburg wie überall in Bayern (also auch in Franken) nach wie vor einen gepflegten Eindruck und wies bei den Streifzügen durch die beiden Lokschuppen und ins benachbarte Areal weiterhin eine große Baureihenvielfalt auf: Von einer Laufacher Schublok (194 oder 150) über 141, 211, 212, 215, Köf, 260, Schienenbus, 628 oder 701 (Turmtriebwagen) reichte die Palette, mitunter „verirrte“ sich sogar eine 151 auf eine der Drehscheiben. Nicht zu übersehen war aber der zunehmende Rost an vielen Anlagenteilen und beginnender Wildwuchs an abseits gelegenen Stellen. Der schon 1981 ausgemusterte, hier jahrelang abgestellte und völlig lädierte Triebkopf 601 002, der vorher in Gemünden am Main stand, museal aufgearbeitet werden sollte, aber dann 1999 nach seiner späteren Überführung nach Hamm doch verschrottet wurde, trug auch nicht gerade zur Aufhellung dieser Stimmung bei. Am 21. September 1987 verweilten hier nach Beendigung der 194-Schubeinsätze auf der Laufacher Rampe (Ablösung durch 150) ein letztes Mal die deutschen „Krokodile“

194 584 und 194 585 (beide Bw Nürnberg 2) in einem der Lokschuppen, wenige Tage später wurden sie nach ihrer Überstellung ins Heimat-Bw z-gestellt und zusammen am 18. Dezember des Jahres ausgemustert.

SPÄTESTENS ANFANG DER 1990ER JAHRE begann das Bw Aschaffenburg zu einem verlorenen Ort zu werden, die hier einsetzende Ruhe stand immer mehr im Kontrast zum regem Eisenbahnbetrieb beidseits des Geländes. Zeitweise wurde die Reihe abgestellter Lokomotiven immer länger, so zum Beispiel 1990, als hier rund 15 z-gestellte Diesellokomotiven der Baureihe 211 vor dem Verkauf an ausländische Bahnunternehmen in langer Reihe auf ihre Weiterreise warteten. Noch bis zum 30. Mai 1994 verkehrten Maschinen gleichen Typs vom Bw Würzburg auf der Miltenberg-Wertheimer Strecke (Maintalbahn), die auch noch in der jetzigen Bw-Außenstelle Aschaffenburg gewartet wurden; danach übernahmen fünf Loks der Baureihe 212 diese Aufgaben, die nach Beendigung der Schienenbuseinsätze Mitte 1993 auch zusätzlich und überwiegend von der Baureihe 628.2 gefahren wurden. Diese Triebwageneinsätze, die freilich kaum noch die Dienste eines Bahnbetriebs-

Solch ein Anblick tut weh – Siechtum des Triebkopfes 601 002, der nach seinem Standplatz im Verkehrsmuseum Gemünden zur weiteren Aufarbeitung vorgesehen war, jedoch schließlich 1999 in Hamm verschrottet wurde (9. Mai 1987).





LINKE SEITE OBEN

Die am 25. Januar 1978 in „Ozeanblau/Elfenbein“ umlackierte 211 138 wurde zuletzt von Aschaffenburg aus eingesetzt, am 31.12.1986 ausgemustert und anschließend nach Italien verkauft (3. Juli 1985).

LINKE SEITE UNTEN

Rund zwanzig Maschinen der Baureihe 215 waren bis zum Winterfahrplan 1983/84 im Bw Aschaffenburg beheimatet und wurden hauptsächlich vor Reisezügen auf der Miltenberger Strecke, aber auch für Sonderleistungen (z.B. Militärzüge) eingesetzt (3. Mai 1981).

RECHTS

Rund eineinhalb Jahre vor der Degradierung zu einer Außenstelle des Bw Würzburg entwickelten sich einige Bereiche des Bw Aschaffenburg bereits zu verlorenen Orten. Aktuell sind die letzten verbliebenen Gebäuderelikte zu einem Zankapfel zwischen Stadt und DB geworden (Aufnahme vom 26. Dezember 1984).



werkes benötigten, hielten die nächsten zehn Jahre an, danach übernahmen neue Triebwagen der Baureihe 642 (Desiro) die Leistungen auf der Maintalbahn; zwei dieser Züge hatten sogar die Namen „Aschaffenburg“ und „Miltenberg“ erhalten.

Ab der Jahrtausendwende wurde das Bw Aschaffenburg endgültig zu einem „Lost Place“, denn sichtbar hatten die noch vorhandenen Eisenbahn-Elemente gegen die Natur verloren, an vorderster Stelle wie üblich der Bewuchs mit jungen Birken und wild wachsendem Buschwerk. Die Stadt Aschaffenburg holte ihre Bebauungspläne für eine „Östliche Ringstraße“ aus der Schublade und von Frühjahr 2004 bis Mitte 2005 wurde der Großteil der Gebäude einschließlich des Ringlokschuppens 1 und des Rechteckschuppens abgerissen, der östliche

Ringlokschuppen 2 wurde verschont. Zudem begann im Oktober 2004 der Umbau der Personenverkehrsanlagen, darunter der Umbau der Bahnsteige sowie der Abriss und Neubau des Empfangsgebäudes (Neueröffnung Anfang 2011) einschließlich zweier neuer Parkhäuser. Der westlich des Empfangsgebäudes befindliche Güterschuppen wurde bis auf seinen denkmalgeschützten Mittelteil für den Ausbau des Busbahnhofs abgerissen.

Das „Weichbild“ der Aschaffener Bahnanlagen vermittelt nun wie andernorts einen völlig anderen, weil eher seelenlosen und technokratisch-funktionalen Eindruck. Als beinahe letztes Relikt der klassischen Eisenbahn ist der erwähnte Ringlokschuppen 2 verblieben, der nun als Zankapfel zwischen Stadt und DB herhal-

ten muss und selbst bei seiner Restaurierung für Gewerbe oder Freizeit kaum zu mehr Charme in dem veränderten Stadtviertel beitragen wird. Die Eisenbahn und ihr Umfeld sind auch hier völlig neu erfunden und gestaltet worden, nur das stählerne Rad ist bislang noch rund geblieben. Eine erste Chance zur Erinnerung an alte runde Räder ist in Aschaffenburg übrigens bereits wenige Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg vertan worden, denn eigentlich sollte hier ein ausgemustertes Exemplar der Baureihe 96 als Denkmallok erhalten bleiben. Es wäre bis heute und darüber hinaus ein beeindruckender Blickfang im Umfeld des Bahnhofes, doch letztlich wurde die dafür vorgesehene 96 006 auf „Anweisung von oben“ im Mai 1952 am Aschaffener Hafen verschrottet ... □

-Anzeige -

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

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

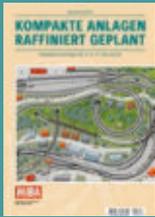
ets@modelleisenbahn.com
www.modelleisenbahn.com
Öffnungszeiten: Mo - Sa von 09:30 - 18:30 Uhr

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

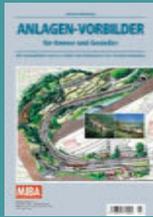
29. März 2020
verkaufsoffener Sonntag
Ostermarkt
von 11:30 - 17:30 Uhr in unserem Haus

0 HOAC Autos HO N TT 1 HO DC HO Tubetur G Z

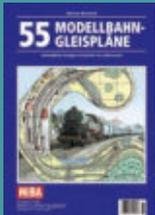
Hiermit planen sie richtig



Kompakte Anlagen raffiniert geplant
Best-Nr. 15087602
100 Seiten · € 12,80



Anlagen-Vorbilder
Best-Nr. 15087604
116 Seiten · € 15,-



55 Modellbahn-Gleispläne
Best-Nr. 15087606
100 Seiten · € 12,80



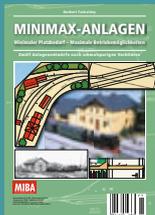
Endbahnhöfe planen + bauen
Best-Nr. 15087607
116 Seiten · € 15,-



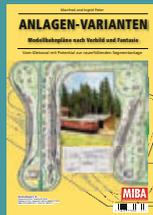
Rolf Knippers schönste Anlagen-Entwürfe
Best-Nr. 15087608
116 Seiten · € 15,-



Betriebsanlagen variabel geplant
Best-Nr. 15087610
116 Seiten · € 15,-



Minimax-Anlagen
Best-Nr. 15087612
100 Seiten · € 12,80



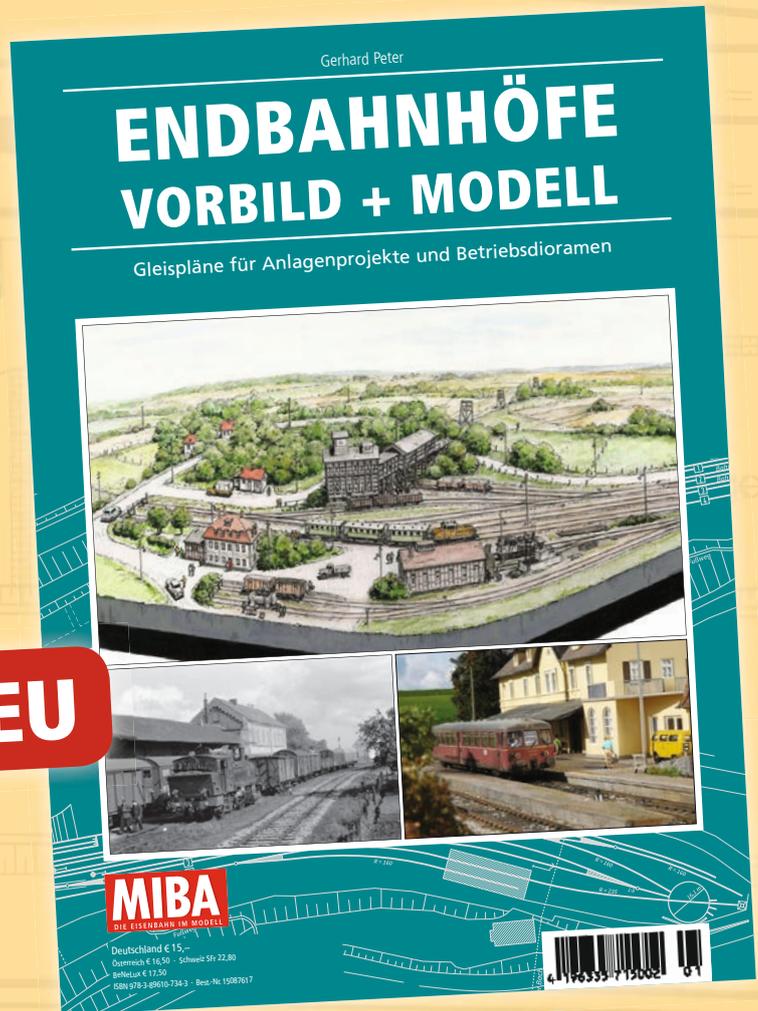
Anlagen-Varianten
Best-Nr. 15087613
100 Seiten · € 15,-



Kleinstanlagen
Best-Nr. 15087614
116 Seiten · € 12,80



Kleine Bahn nach Plan
Best-Nr. 15087616
116 Seiten · € 15,-



Die Nachbildung von Endbahnhöfen hat für Modellbahner immer einen gewissen Reiz, sei es betrieblich durch notwendiges Umsetzen und Rangieren oder wegen des geringen Platzbedarfs. Für diese neue MIBA-Planungshilfe wurden Bahnhöfe der Staatsbahn wie auch solche von kleinen und großen Privatbahnen ausgewählt. Alle Vorbildgleispläne sind neu gezeichnet und bieten zusammen mit umgesetzten Modellvorschlägen in verschiedenen Baugrößen viele Anregungen. Die fantastischen Schaubilder von Reinhold Barkhoff dienen der Visualisierung und bieten detaillierte Umsetzungshinweise für den Nachbau im Modell. Wer vor der Planung oder dem Bau einer Modellbahn-Anlage steht, findet in der neuen MIBA-Planungshilfe eine Fülle von praxisnahen Anregungen, gerade wenn vorbildgerechte Betriebsabläufe bei kompakten Abmessungen gefragt sind.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, 148 Abbildungen, darunter zahlreiche farbige Gleispläne, Zeichnungen und 3D-Ansichten
Best.-Nr. 15087617 | € 15,-

Erscheint im März 2020

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 081 41/534 81 0, Fax 081 41/534 81-100,
bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de

Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn



GALERIE

Stefan Pfütze



FOTO: CHRISTIANE PFÜTZE

Diese Bäderbahn, welche seit der Betriebseröffnung im Jahr 1886 bis zum heutigen Tag planmäßig immer ausschließlich mit Dampfloks betrieben wurde und wird, ist für mich, der in Hamburg zu Hause ist, inzwischen zu einer Art Hausstrecke geworden. Solange es auf normalspurigen europäischen Staatsbahngleisen noch dampfte, stand diese liebenswerte, zu DDR-Zeiten weitsichtig unter Denkmalschutz gestellte Schmalspurbahn lange Zeit nicht wirklich im Fokus meines Interesses.

Inzwischen sieht dies anders aus. Um spontan und kurzfristig in einer Tagestour von meinem Wohnort aus Alltagsdampf erleben zu können, gibt es zum Molli keine Alternative mehr. Wunderbar, dass diese eine Möglichkeit

im Jahr 2019/2020 immer noch besteht! Durch die Lage an der Ostsee und die damit zu allen Jahreszeiten verbundenen touristischen Möglichkeiten ist dieser Küstenabschnitt auch ohne weiteres familientauglich. Bei mehrtägigen Aufenthalten mit Frau und Kind bei entsprechendem Wetter vor dem Frühstück aufstehen, schnell mit dem Fahrrad zum Bf. Kühlungsborn West fahren, um dort den ausfahrenden Frühzug in bester Morgensonne zu knipsen, um 10 Minuten später am Büfett im Hotel zu sitzen. Dies ist immer wieder schön und mit viel Freude verbunden. Das erste Mal besuchte ich diese Bahn im Mai 1982, leider zu einem selten ungünstigen Zeitpunkt. Es herrschten Gleisbauarbeiten, verbunden mit

einem lediglich sehr eingeschränkten Zugverkehr, sodass der Besuch lediglich vier Stunden dauerte. Knappe neun Jahre später, im Februar 1991, fand dann der nächste Besuch statt, der immerhin einen ganzen Tag dauerte, dann auch mit vollem planmäßigem Betrieb. Seit spätestens der Jahrtausendwende besuche ich dieses Bähnchen in der Regel mehrere Male im Jahr. Seit Jahren ist es Tradition, sich dort jedes Jahr zu Silvester zwanglos mit Freunden zu treffen und dort den letzten Tag des Jahres gemeinsam zu verbringen. Möge diese Möglichkeit noch lange erhalten bleiben und der Betrieb in der heutigen Form, trotz augenblicklich stattfindender genereller CO₂-Diskussionen, nicht gefährdet sein.

MOLLI – MEINE HAUSSTRECKE

99 2331-9 dampft am 9. November 1998
mit dem für die fahrgastschwächeren
Wintermonate typisch kurzen P 14625
am Waldsaum des sogenannten Kleinen
Wohld vor Heiligendamm entlang.





99 2331-9



DIESE SEITE

Kurz nach der Wende deutet im Straßenbild von Bad Doberan noch nichts wirklich auf den immer stärker werdenden Einfluss aus dem Westen hin. 99 2321-0 beschleunigt nach dem Halt an der Station Goethestraße ihren P 14149 und quert gleich die Einmündung der Lessingstraße (3. Februar 1991).

RECHTE SEITE

Am letzten Tag des Jahres 2005 herrschte ein Wetter, bei dem man selbst den eigenen Hund nicht vor die Tür schicken mochte! Temperaturen um 0 Grad mit Schneefall, später in Regen übergehend. In der Mollistraße von Bad Doberan hatte der schwere, pappige Schnee für den ersten Zug des Tages fatale Folgen! Die Autos hatten den Schnee in die Rillenschienen so sehr hineingepresst, dass 99 2322-8 mit diversen Lz-Fahrten die Gleise freifahren musste, bevor sie dann zumindest einen Teil des Zuges weiterbefördern konnte. (Dieses ganze Geschehen an diesem 31. Dezember 2005 wurde übrigens in einem Artikel in EJ 1/2017 auf den Seiten 4 bis 7 sehr anschaulich beschrieben.)





LINKE SEITE

Ein Motiv nur für die Kleine! Wegen der Baumabstände im Großen Wohld hinter Heiligendamm Richtung Bad Doberan kann dieses Bild nur bei Einsatz der – im Vergleich zu den großen Loks – kurzen 99 2331-9 umgesetzt werden. Diese gerne in den Wintermonaten wegen der dann kürzeren und damit leichteren Züge eingesetzte Lok war an diesem 17. November 2018 in Betrieb. Ich hatte Glück und auf der vor dem Zug befindlichen Straßenallee kam gerade kein Auto!

DIESE SEITE

Überschwemmte Wiesen in der Niederung des Fulgenbaches auf Höhe des Yachthafens von Kühlungsborn. Am 20. Februar 2012 hatte 99 2331-9 überhaupt keine Mühe, den kurzen Zug die leichte Steigung hinauf in Richtung Steilküste zu ziehen. Zu diesem Zeitpunkt fand Zugbetrieb nur zwischen Kühlungsborn West und dem nach der Wende wieder eingerichteten Bahnhof Rennbahn statt, da die Goethestraße in Bad Doberan wegen Bauarbeiten komplett gesperrt war. Deshalb wurde auch nur mit vier Waggons gefahren.



MODELLNEUHEITEN



FLEISCHMANN

BR 044 der DB. N, Formneuheit, Epoche IV. Filigranes Modell mit DCC-Sounddecoder von Zimo. Digital gesteuert sehr guter Sound, Fahrverhalten fein regelbar. Die beiden äußeren Tenderachsen angetrieben mit Haftreifen, die inneren gefedert. Dadurch sehr gute Zugkraft. Triebwerks- und Führerstandsbeleuchtung schaltbar. Analog ebenfalls mit Fahrgeräusch. UVP: 380 Euro*)



MODELLBAUM MANUFAKTUR GRÜNIG

Robinie. H0, Formneuheit. 20 bis 25 cm hohes Handarbeitsmodell des diesjährigen „Baum des Jahres“, erhältlich auch für N und TT. Preise: 44,40 (H0), 37,20 (TT) bzw. 30 (N) Euro. www.modellbaum-manufaktur.de



BUSCH

Daimler-Lastwagen. H0, Formneuheit, Epoche I. Feines Modell des ersten aller Lkw von 1896. UVP: 35 Euro



ARTITEC

Wärmeschutzwagen CHD der NS. H0, Variante, Epoche IIIa. Modell eines Käsetransportwagens, für das es auch Ladegut (Käselaike) gibt. Türen umsteckbar, sauber detailliert und beschriftet, muss vom Käufer zugerüstet werden. UVP: 44, Ladeguteinsatz 12 Euro



HERPA

Mini Cooper. H0, Variante, ab Epoche III. Sonderserie des einzig wirklichen „Mini“ zum 60. Geburtstag des Vorbilds, auch in British Racing Green erhältlich. UVP: 14 Euro



HEKI

Realistic Flor. H0, Neuentwicklung. Der Begrünungsklassiker Heki Flor mit feiner Laubstruktur, ideal zum Gestalten von Bäumen, Büschen usw. Erhältlich in sechs Grüntönen (28 x 14 cm). UVP: 10 Euro

MÄRKLIN/TRIX

Tenderlok BR 92 der DB. H0, technische Variante, Epoche III. Zweiter „Relaunch“ der noch von Trix/Nürnberg stammenden preußischen T 13, jetzt mit neuem Motor, mfx-Sounddecoder und Figuren von Lokführer und Heizer. Leider blieb das Gehäuse unüberarbeitet. UVP: 350 Euro



MDS-MODELL

G 4/4 II „Glacier Express“ und „Hakone Tozan Railway“ der RhB. N, Varianten, Epoche V. Auf N-Normalspurgleis fahrende Modelle der RhB-Standardlokom im Maßstab 1:150. Filigrane Detaillierung mit vielen Anbauteilen, teilweise aus Metall geätzt.

Lupenreine Bedruckung. Antrieb durch Glockenankermotor. Jeweils erhältlich als Analog- und DCC-Modell sowie mit Zimo-Sounddecoder. UVP: 166 (DC), 200 (DCC) bzw. 252 (Sound) Euro



BUSCH

Citroën DS 19. H0, Variante, Epoche III. Die „Göttin“ in drei neuen Farben mit Mechanik zur Nachahmung der hydro-pneumatischen Federung. UVP: 35 Euro



BRAWA

Wagen 35 und 36 der Tegernseebahn AG. H0, Variante, Epoche IVb. Detailreiches Modell eines B3y-Pärchens 2. Klasse, das die DB 1978 zum Einsatz vor allem in Sonderzügen an die TAG verkauft hatte. UVP: 135 Euro



ROCO

Güterwagen Gabs der FS. H0, Variante, Epoche IV/V. Modell eines auch nördlich des Brenners häufig zu sehenden Wagentyps in Ursprungsausführung. Schiebetüren beweglich. UVP: 40 Euro





LILIPUT

„Schaumstoffwagen“ der Typen Hbbks und Hbks, eingestellt bei der DB. H0, Formneuheit, Epochen III und IV. Privatwagen unterschiedlicher Firmen zum Transport leichter Güter mit großem Volumen wie Schaumstoff, Glas- und Steinwolle. Erhältlich in den Varianten lang (*oben im Zweierset*), mittel (*links*) und kurz (*darunter*), wie beim Original alle mit gleichem Achsstand. Lupenreine Bedruckung nach dokumentierten Vorbildern, angesetzte Griffstangen aus Draht, gefederter Lenkachsen für besseren Kurvenlauf. Angeboten in zwei Bedruckungsvarianten im Zweierset (eines davon *oben*), sonst einzeln. Auch in N erhältlich.

UVP: je 44 Euro, Doppelpack 86



ARTITEC

Audi B 10/28. H0, Formneuheit, ab Epoche I. Erstklassig detailliertes Modell eines von 1911 bis 1914 gebauten Pkw. Filigrane Radspeichen, vorbildgerecht gestaltete Ledersitze, viele angesetzte Details. UVP: 39 Euro



MODELLFLORA BUDDE

Hangbirke. H0, Variante, ohne Epoche. Der Kleinserienhersteller fertigt seine Bäume jetzt auch individuell nach Kundenwunsch, z.B. als 15-cm-Hangbirke. Preis: 23 Euro, Bausatz 15,50 Euro. www.modellflorabudde.de



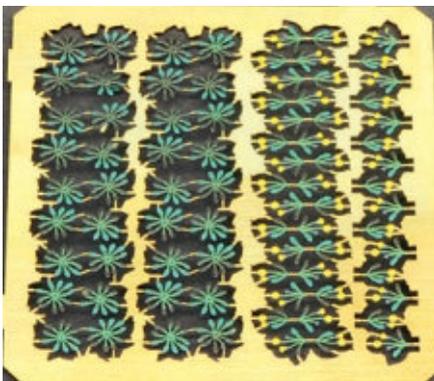
MÄRKLIN

Mitteleinstiegs-Steuerwagen der DB. H0, Formneuheit, Epoche IVb. LED-Innenbeleuchtung und leitende Kurzkupplungsköpfe serienmäßig. Ergänzt die in EJ 2/2010 gezeigten Wagen 1./2. und 2. Klasse und ermöglicht deren Beleuchtung. UVP: 135 Euro



ROCO

Lok 193 839-8 der SETG. H0, Variante, Epoche VI. Aufwändig bedrucktes und detailreiches Modell einer Mehrsystem-Vectron im „Alpenlok“-Design des Vorbilds. Erhältlich in DC mit und ohne Sound, in AC nur mit. UVP: 210 (DC) bzw. 295 (Soundloks) Euro



MODEL SCENE

Löwenzahn. H0, Neuentwicklung. Superfeine Pflanzen, aus Messing geätzt und fertig bedruckt. Preis: 6,20 Euro
www.info@model-scene.com



MÄRKLIN

Lok 218 418 im Touristikzug-Design. H0, Variante, Epoche IVc. Gut bedrucktes Modell einer der zwei so lackierten Maschinen, ausgestattet mit vielen Sound- und anderen Funktionen. Einmalserie der Märklin-Händler-Initiative. UVP: 300 Euro

BRAWA

Güterwagen GGhrs der DR. H0, Variante, Epoche IIIb. Modell mit vielen filigranen Anbauteilen, auch auf dem Dach. UVP: 54 Euro



BUSCH

Benz-Patent-Motorwagen mit Bertha Benz. H0, Variante, Epoche I. Frau Benz auf der ersten Überlandfahrt eines Automobils 1888. Filigranes Modell einer Tat, die die Welt veränderte. UVP: 23 Euro

Modellbahn-Nachrichten

- ♦ **Märklin** schaffte im Geschäftsjahr 2019 (bis 31. März) das zweite Umsatzplus in Folge: Wie Geschäftsführer Florian Sieber bereits vorab bekanntgab, wird der Umsatz des Unternehmens 117 Millionen Euro betragen haben, knapp fünf Millionen mehr als 2018. Bereits damals hatte er sich über ein Wachstum um fast vier Prozent freuen können.
- ♦ Bernd Lenz hat seine Firma **Lenz Elektronik** aus Altersgründen an die MEG Modelleisenbahngesellschaft in Weiden/Oberpfalz verkauft. Dieser gehört bereits Begrünungs- und Baubau-Spezialist **Silhouette**. An Programm und Ausrichtung von Lenz soll sich nichts ändern, Geschäftsführer bleibt Peter Rapp. Bernd Lenz selbst wird im Beirat der MEG tätig sein.
- ♦ Die von **Lenz** geplante BR 44 in 0 ist wegen des Parallelmodells von KM 1 gestrichen.

Eine V 100 ist mit ihrem kurzen Güterzug im Bahnhof eingefahren. Mit seinem Empfangsgebäude im „Würfel“-Stil präsentiert sich dieser auch in der Epoche III als typisch bayerisch.



Gredls Ende

Tausende Autofahrer passieren täglich auf der A 9 Nürnberg – München die Abfahrt Greding. Keiner davon dürfte wissen, dass genau dort einst der Bahnhof des Städtchens lag. *Richard Köstlers* Diorama erinnert an ihn

TEXT: RICHARD KÖSTLER • FOTOS: MARTIN FÜRBRINGER



Um auf meiner Modellbahn Buchenhüll (Vorstellung im November-Journal 2013) den Betrieb noch interessanter zu gestalten, habe ich nach einer Möglichkeit gesucht, die Anlage zu erweitern. Deshalb bekam sie einen Fremo-Anschluss nachgerüstet. Damit konnte die Anlage beliebig erweitert werden. Mit ca. 2,3 Metern Länge war der Platz hinter dem Fremo-Kopfbrett zwar nicht allzu üppig, reichte aber für einen kleinen Lokalbahn-Endbahnhof.

Weil mich schon länger die Aufgabe gereizt hat, Gebäude nach Originalvorbildern selbst zu bauen, war die Frage, ob es ein Phantasiebahnhof werden sollte oder der Nachbau eines konkreten Vorbilds, schnell beantwortet. Im Neuheitenprospekt eines Modellbahnherstellers fand ich ein Bild des ehemaligen Gredinger

Lokalbahnhs, der schon 1974 abgerissen wurde. Dieser Bahnhof mit dem für Bayern typischen „Würfel“ als Empfangsgebäude gefiel mir schon mal sehr gut. Greding liegt auch nicht allzu weit von meinem Wohnort entfernt, was das Zusammentragen von Vorbildinfos vereinfachte.

ELF KILOMETER REST

Schon die ersten Recherchen ergaben, dass sich die Gredinger Gleisanlagen gerade einmal auf eine Länge von 240 Meter erstreckt hatten. In H0 sind das 2,75 Meter – perfekt für mein Vorhaben! Damit ich das Bahnhofsdiorama auch auf Ausstellungen meines Vereins, der Interessengemeinschaft Hallertauer Modelleisenbahner



Auch wenn hier nicht ganz zu sehen, ist der Bahnhof Greding eine recht kompakte Sache. Mit 240 Metern Vorbildlänge benötigt er in H0 nicht einmal drei Meter für einen maßstabsgetreuen Nachbau.







Zwei Doppelweichen, eine hinter den Bahnhofsgleisen (links), die andere vor dem Lokschuppen (oben), helfen, die Gleislängen im Bahnhof zu verkürzen. Bemerkenswert ist die hochdetaillierte Gestaltung des Betriebsdioramas, die sich nicht nur in den maßstäblich und vorbildgetreu nachgebauten Hochbauten und Anlagen zeigt, sondern auch in Kleinigkeiten wie den Grenzzeichen oder dem entlang der Kanten der Laderampe sparsam wachsenden Gras (unten).





Das tatsächliche Ende der „Gredl“: Am Prellbock vor der umsetzenden 64er endet die Strecke. Davor werden auf der Ladestraße mit einem Greifbagger Baumstämme in einen O-Wagen verfrachtet. Der (wie alle) nachträglich ins Bild montierte Himmel zeigt übrigens keine australische Feuersbrunst, sondern wurde am Morgen des 17. Oktobers vorigen Jahres nicht allzu weit von Greding entfernt aufgenommen.

(IHMB), oder zusammen mit der Vereinsanlage einsetzen kann, entstand er in Modulbauweise.

Greding war Endbahnhof einer am 1. Juni 1888 eröffneten und 39,2 Kilometer langen Lokalbahn. Sie zweigte in Roth von der Hauptstrecke Nürnberg – Treuchtlingen ab. Stillgelegt hat man die im Volksmund „Gredl“ genannte Bahn in mehreren Abschnitten, obwohl sie bis zum Schluss schwarze Zahlen geschrieben hat: Zuerst war am 28. Mai 1972 zwischen Thalmässing und dem Endbahnhof Schluss. Schon kurz darauf lagen dort keine Gleise mehr. Zwischen Roth und Thalmässing wurde der Personenverkehr noch zwei Jahre aufrechterhalten, danach fuhren bis zum 1.1.1998 nur noch Güterzüge. Bald darauf wurden zwischen Hilpoltstein und Thalmässing die Gleise gegen einen Radweg getauscht. Heute existiert noch ein elf Kilometer langes Reststück bis Hilpoltstein, das ausschließlich für den Personenverkehr genutzt wird.

Vor Beginn des Nachbaus wurden erst einmal alle Infos zusammengetragen, die es noch über den Bahnhof gab. Im Stadtarchiv des mittelfränkischen Städtchens waren ein paar Bilder zu finden, weitere Infos und Fotos stammen aus der Literatur zur Geschichte dieser Lokalbahn. Über das Archiv des Nürnberger DB-Museums kam ich an einen alten Plan des Bahnhofsgeländes. Keinen Erfolg brachte die Suche nach Relikten an Ort und Stelle, alles war unter der Autobahnausfahrt verschwunden. Am Ende lag die Ausbeute bei gerade mal 26 Bildern, die mir alle notwendigen Informationen für einen Nachbau liefern mussten – keine allzu vielversprechende Ausgangsbasis.

Auf drei Modulen von zusammen 2,26 Metern Länge entstand der Modellbahnhof. Zur Verwendung kam Tillig-Gleismaterial, nur die beiden Doppelweichen sind Roco-Produkte. Vom polnischen Anbieter Kluba stammen die beleuchteten Weichenlaternen.



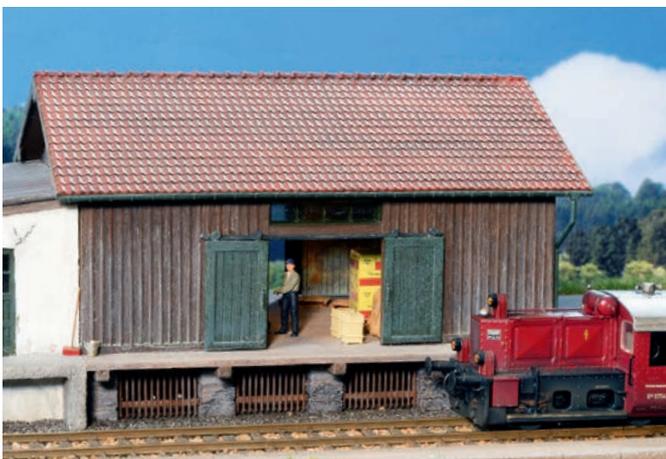
Das Holzverladungs-Motiv von oben. Wieder fällt die sehr vorbildgetreue Gestaltung der Gleisanlagen auf, bei der auch der sparsame Bewuchs nicht vergessen wurde.



Neben dem Güterschuppen liegt der Gemüsegarten des Bahnhofsvorstehers. Detaillierung, Pflanzenwahl und farbliche Gestaltung dieses kleinen Areals sind kaum noch zu übertreffen.



So sahen die Gredinger ihren Bahnhof von der Straßenseite.



Der kleine Güterschuppen entstand auf Basis eines Bausatzes von Faller, was aber kaum noch zu erkennen ist. Sein Fundament wurde vorbildent-sprechend neu gebaut, auch die Lattung der Wände ist verändert.

Die straßenseitige Ladeszene von oben: Ein Bauer holt mit seinem Traktor ein paar vor Kurzem für ihn eingetroffene Waren ab. Sparsam gestaltet, aber was soll an einem solchen Landgüterschuppen schon los sein?



Alle Gebäude mussten selbst gebaut werden. Da mir nur die Grundflächenmaße der Vorbilder aus dem Plan des DB-Museums bekannt waren, habe ich alle anderen Gebäudemaße aus den Fotos erschließen und umrechnen müssen. Sehr hilfreich war da natürlich, dass es vom Empfangsgebäude noch sehr schöne Frontal-bilder gibt. Auf dieser Basis konnte ich es maßstäblich nachbauen. Die Außenmauern des Gebäudes entstanden aus Polystyrolplatten, die beim Original aus Naturstein gemauerten Ecklisenen, Türeinfas-sungen sowie der Sockel aus aufgeklebten Heki-Dur-Platten. Aus Papier gelasert wurden die Fensterrahmen, während die Läden aus zugeschnittenen Kabelbindern entstanden sind. Die Türen so-wie das Dach samt Dachrinnen und Fallrohren fanden sich entwe-der im Kitbashing-Sortiment von Auhagen oder in der Restekiste.

SÄULENFUNDAMENT

Nach der Fertigstellung des Empfangsgebäudes ging es an den Nach-bau des hölzernen Güterschuppens. Seine Hauptelemente stammen aus einem Faller-Bausatz, mussten aber bezüglich der Grundflä-chenmaße und der Höhe angepasst werden. Zur Auflattung der Au-ßenwände habe ich 0,5-mal-0,5-Millimeter-Profile von Evergreen verwendet, die im passenden Abstand einzeln und exakt parallel aufgelegt werden mussten. Das Fundament des Schuppens bestand



Als Endbahnhof besaß Greding nicht nur eine Bekohlungsanlage, sondern auch einen Lokschuppen. Auf dem zum rechten Schuppenstand führenden Gleis ruht sich eine der letzten bayerischen Lokalbahnloks aus. Für die moderneren Traktionsmittel gibt es eine Dieseltankstelle. Der Kibri-Bausatz wurde um einen zweiten Tank erweitert.





Auch auf der Gredl lösten Schienenbusse die lokbespannten Personenzüge ab. Hinter dem VT 98 ist das Toilettengebäude zu sehen, für das zwei Bausätze von Faller dem Original angepasst wurden.

beim Original aus Granitquadersäulen, die Öffnungen dazwischen waren durch Gitter geschlossen. Außerdem waren noch zwei kleine verputzte Nebenbauten samt Rampenverlängerung vorhanden, die erst nachträglich an den Schuppen gebaut worden waren. Sie sind im Modell aus Polystyrolplatten und Hartschaum entstanden.

Auch das zweite Nebengebäude, das unter anderem die Toiletten beherbergt, ist aus zwei kleineren Faller-Bausätzen entstanden. Hier wurden nicht nur die Grundfläche, sondern auch alle Türen und Fenster dem Originalbau maßstäblich angepasst.

Für das Modell des zweistöckigen Lokschuppens konnte ich auf einen Kibri-Bausatz zurückgreifen, der lediglich etwas verkürzt werden musste. Die dabei anfallenden Mauerteile ließen sich gleich für den kleinen Werkstattanbau neben dem rechten Schuppentor verwenden. Auch die Schuppentore des Bausatzes konnte ich übernehmen, sie mussten nur in der oberen Torhälfte ausgeschnitten und mit Fenstern versehen werden. Dagegen war der Wohnanbau, der bei bayerischen Lokstationen üblich war und zur Übernachtung des Lokpersonals diente, weitgehend selbst zu bauen. Nur Fenster, Türen und Dach sind Auhagen-Teile.

Als Nächstes folgte der Nachbau der Bekohlungsanlage. Auf alten Bildern ist zu sehen, dass zwischen dem betonierten Bansen mit Drehkran und dem Lokschuppen noch eine hölzerne Bekohlungsfläche stand. Diese kleine Bühne entstand aus einem Laser-cut-Bausatz in Echtholz. Den Rest der Bekohlungsanlage habe ich bis auf den Kran wieder selbst angefertigt. Interessanterweise gab es in Greding keinen Wasserkran. Ihren Wasservorrat konnten die Lokbahnmaschinen im Lokschuppen ergänzen, wo sich unter dem Dach ein Wasserbehälter befand. Er wurde vermutlich durch Brunnenwasser befüllt.

Seit den 60er-Jahren war Greding mit einer Dieseltankstelle ausgestattet, die aus zwei Tanks versorgt wurde! Auch sie habe ich auf Basis eines Kibri-Bausatzes originalgetreu nachgebaut, wobei der größere der beiden Tanks von einem alten Waggon stammt. Leider gaben die Bilder keinen Aufschluss darüber, ob Tankstelle und Bekohlungsanlage eine Zeit lang nebeneinander existierten. Ich entschied mich trotz fehlendem Nachweis dafür.

Das Pflaster des Ladehofs habe ich nicht wie vielfach üblich in Gips geritzt, sondern eine sehr stabile Hartschaumplatte aus dem Prototypenbau der Automobilindustrie dafür verwendet. Solche Platten lassen sich ähnlich wie Gips verarbeiten, sind aber wesentlich robuster und neigen nicht so leicht zu Abbrüchen. Aus demselben Material entstanden auch die Bahnsteige mitsamt Kanten, die Verladerampe und die Straße zum Empfangsgebäude.

Das Begrünungsmaterial und die kleineren Büsche sind Produkte von MiniNatur. Für die beiden markanten Bäume neben dem Empfangsgebäude wollte ich auf keinen Fall auf „Stangenware“ zurückgreifen. Sie sollten so originalgetreu wie möglich werden. Deshalb bekam die Modellbaum-Manufaktur Grünig den Auftrag, die Bäume nach einem Originalfoto zu bauen. Manfred Grünig lieferte prompt und zu meiner vollsten Zufriedenheit. □



Wer das 1:87-Modell des im Original spurlos verschwundenen Gredinger Bahnhofs besichtigen will, hat dazu vor allem bei den Ausstellungen der Interessengemeinschaft Hallertauer Modellbahner Gelegenheit. Demnächst wird es beim Frühlingsmarkt in Greding am 26. April zusammen mit vielen anderen Fremo-Modulen zu sehen sein.

Vorbildgerecht umgesetzt

Big - Bigger - Big Boy

Die „4014“ der Union Pacific ist die größte betriebsfähige Dampflok der Welt. Ihre erste große Reise nach der Wiederaufarbeitung geriet zu einer Triumphfahrt durch den gesamten Mittleren Westen.



Vorbild: Der aktuelle Big Boy der Union Pacific Railroad (U.P.) perfekt umgesetzt von Märklin und Trix.

Highlights:

- **Insgesamt 14 Änderungen vorbildgerecht umgesetzt, wie beispielsweise ...**
- Tender auf Ölbefuerung komplett angepasst.
- „Big Boy“ Schriftzug an der Rauchkammertür.
- Mit angesetztem Zugsicherungskasten an der rechten Tenderseite.
- **Vorbildgerecht ohne Aschekasten.**
- Zwei Lichtmaschinen auf dem Kessel.
- Stehkesselnrückwand vorbildgerecht für Ölbefuerung geändert.
- **Mit dem Wappen der U.P. im Führerhaus.**



märklin
HO

Wechselstrom



37997 Dampflokomotive Reihe 4000

€ 970,- *



Gleichstrom



22014 Dampflokomotive Reihe 4000

TRIX
HO



€ 970,- *

Ihr Vorteil als Märklin Insider und Trix-Clubmitglied!

Erhalten Sie beim Kauf des Big Boys einen Clubvorteil von 70,- EUR.

Fragen Sie Ihren Fachhändler vor Ort oder informieren sich unter www.maerklin.de/bigboy.



Los geht's! Über die Gleise der Schmalspurbahn hinweg gehen die Rallye-Wagen auf die Strecke. Jeder einzelne wurde aufwändig zugerüstet und beschriftet.



Graf Bruchstein Juniors Rennstall

An und für sich war Uwe Bilans HOe-Modulanlage rund um die fiktive Feldbahn des Grafen Bruchstein abgeschlossen, als ihn drei EJ-Artikel über das Supern von Modellautos auf neue Ideen brachten. Flugs erwuchs dem adeligen Haus ein etwas aus der Art geschlagener Spross

VON
UWE BILAN

Nachdem im Dezember-Journal 2016 der Ausbau des Gräflich Bruchstein'schen Feldbahnnetzes in meinem Bücherregal eigentlich mangels weiterem Platz für beendet erklärt worden war, kam mir die Idee, Tauschmodule zu bauen. Als erstes sollte eine Ziegelei entstehen. Leider musste ich, als die Planung abgeschlossen und das erste Gebäude fertig war, feststellen, dass der Platz dafür auch bei starker Einschränkung nicht reichte. Bei der Suche nach einem neuen Thema stieß ich im EJ-Jahrgang 2012 auf den Dreiteiler „Tuning fürs heilige Blechle“ (Ausgaben Juni bis August) und fühlte mich sofort angesprochen. Allerdings: Hier musste doch mehr gehen! Warum sollten sich an H0-Autos nicht Türen, Motorhauben und Kofferraumklappen öffnen, Innen- und Motorräume nicht feiner detaillieren lassen? Auch Zusatzscheinwerfer sowie Felgen und Räder boten sich für eine Superrung an.

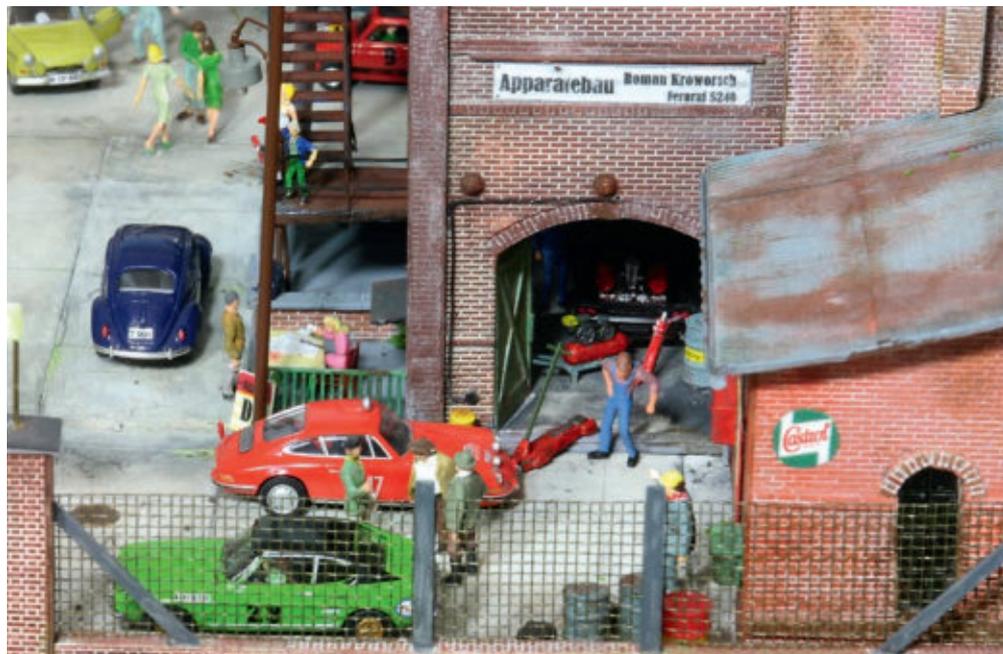
Bei den Herstellern von Automodellen in 1:87 ist die Auswahl an zu öffnenden Türen und Hauben arg begrenzt. Nur dann und wann finden sich ein Supersportwagen oder eine Luxuslimousine, bei denen dies möglich ist. Bewegliche Türen besaßen auch die BMW Isetta und das Karmann-Ghia-Cabriolet und -Coupé von I.M.U., doch leider gibt es diese Firma nicht mehr. Nur im Internet sind noch Reste ihres Programms zu finden. Also blieb nur der Selbstbau.

Zuerst habe ich mir ein Sortiment von Modellautos diverser Hersteller zusammengekauft. Wichtig war, dass es sich um Pkws aus den 60er- und 70er-Jahren handelte, die auch im Motorsport (Rallye) eingesetzt wurden.

DER KÜCHENKREPP-TRICK

Zum „Frisieren“ der Autos mussten die Modelle zunächst zerlegt werden. Manchmal geht das durch Abziehen der Stoßstangen, meist jedoch musste das Skalpell in Aktion treten, weil das Modell fest zusammengesteckt oder geklebt war. Im Innenraum habe ich die Hebel für Handbremse und Gangschaltung ergänzt. Alle Hebel, das Lenkrad und die Auspuffe wurden farblich betont. Den Figuren für Fahrer und Beifahrer wurden nach Bedarf die Köpfe zurechtgefeilt, die Arme gebogen, die Beine abgetrennt und der Po beschnitten. Dann habe ich sie auf die Sitze geklebt und bemalt. Nach dem Trocknen der Farben bekamen sie noch Sicherheitsgurte aus Klebeband angepasst und der Beifahrer seinen Fahrauftrag („Gebetbuch“) in die Hand gedrückt.

An den Karosserien habe ich deutlich mehr verändert, als in den „Tuning“-Folgen





OBEIN UND LINKS

Dank einer abnehmbaren Vorderwand ist das gestaltete Innere der gräflichen Autowerkstatt betrachtbar. Auch die Insassen der Rallyeautos davor verdienen Beachtung: Alle tragen deutlich sichtbar Gurt. Auch wer keine Rallye auf seiner Anlage darstellen will: Ein Reifenwechsel am Straßenrand ist stets ein Hingucker – zumindest im Modell.

LINKE SEITE OBEIN

Auch wenn das Gewusel auf dem Hof ablenkt, sich doch auch die Gebäude darum herum einen Blick wert. Sie sind, wie auf allen Graf-Bruchstein-Modulen, nach realen Vorbildern entstanden.

LINKE SEITE UNTEN

Details, wohin man blickt: Auch die Werkstatt im Gebäude der Apparatebaufirma ist eingerichtet.

beschrieben worden war. Bei Autos, die am Rallyestart stehen sollten, wurden zusätzliche Scheinwerfer (Herpa) angebracht, dazu Räder und Felgen getauscht. Manche wurden auch umlackiert. Zum Abschluss bekamen alle Fahrzeuge Werbe- und Rallye-Decals aufgebracht.

Problematischer war es, wenn eine Tür oder die Motorhaube geöffnet dargestellt werden sollte. Dann habe ich die Karosserie des zerlegten Fahrzeugs zunächst mit einem angefeuchteten Papierküchentuch ausgestopft. Dies stabilisiert die Karosserie, wenn beim Schneiden Druck auf sie ausgeübt wird. Auch außen wurden die Karosserien mit mehreren Lagen Papiertuchstreifen umwickelt, um sie besser festhalten zu können.

NICHTS FÜR HEKTIKER

Ganz vorsichtig habe ich immer zuerst die Querfuge unter der Windschutzscheibe mit einem Skalpell aufgeschnitten, dann folgten die übrigen Fugen. Für diese Arbeit ist sehr viel Geduld nötig, weil man nur geringen Druck ausüben darf. Besonders an den Ecken war es wichtig, dass die Fugen völlig durchgetrennt waren.

Die so ausgelösten Motorhauben wurden danach an den Kanten dünn gefeilt. Zwei angeklebte kleine Scharniere aus Kunststoff halfen später beim Einkleben und Justieren der Haube. Gab die offene Haube den Blick in den Motorraum frei, musste dieser natürlich ausgekleidet werden, um Räder und Achsen zu verdecken. Motoren und Zusatzaggregate kann man selber aus Bausatzresten basteln, Fotos findet man im Internet.

Geöffnete Türen entstehen auf die gleiche Weise wie offene Motorhauben, nur dass man da noch ein Fenster aus Klarstichkunststoff ausschneiden und einfügen muss. So habe ich zwei DKW, drei NSU TT, einen Fiat 600 und einen VW-Bus verändert. Bei den Karmann-Ghia von I.M.U. wurden nur die zu dicken Scharniere von Türen und Hauben entfernt und diese neu eingeklebt.

Nachdem der Fuhrpark fertig war, entstand das Drumherum. Als Motiv habe ich mir den Start einer Rallye in einem Industriegebiet mit Hinterhof-Autowerkstätten vorgestellt. Es sollte mit meinem in EJ 9/2010 gezeigten Steinbruch-Modul tauschbar sein. Deshalb beträgt seine Grundfläche wie bei allen „Graf Bruchstein“-Modulen 41 cm in der Breite und 40 cm in der Tiefe und an der Vorderkante verläuft das Streckgleis der Schmalspurbahn.

Der Unterbau besteht aus 10 mm starkem Sperrholz, das schon im Baumarkt zugeschnitten wurde. Daraus wurde ein Kas-

ten mit 7 cm Seitenhöhe gebaut. Die obere Platte habe ich mit einer 10 mm starken Schicht aus kartonkaschiertem Hartschaum beklebt.

OHNE LANDSCHAFT

Eine landschaftliche Gestaltung war nicht erforderlich, da das Motiv einen geschlossenen und mit Betonplatten ausgelegten Industriebereich darstellt. Wie immer habe ich die Vorbilder für die Gebäude selbst fotografiert. Anhand der Bilder entstanden Skizzen, deren Maße abgeschätzt oder errechnet wurden. Am Computer sind dann die Bauzeichnungen entstanden, wobei Abmessungen angepasst und Längen nach Bedarf verändert wurden.

Das Maschinenhaus ist ein 100-prozentiger Nachbau eines Ziegeleigebäudes, die Autowerkstatt hat als Vorbild eine Elektrofabrik, die ich nachempfunden habe. Nur das Gebäude des Apparatebaus ist selbst entworfen.

Alle Häuser sind aus 1,5 mm starken Kunststoffplatten entstanden, die mit Mauerfolien im Maßstab 1:100 aus dem Architekturbedarf beklebt sind. Dächer, Fenster

und Türen gibt es bei Auhagen. Die flächigen Putzreste an der Autowerkstatt des Grafen Bruchstein Junior habe ich von einem Foto kopiert und aufgeklebt. Alle Gebäude sind beleuchtet und eingerichtet. Die Inneneinrichtungen habe ich teilweise selbst gebaut, teilweise stammen sie auch von Noch und Preiser.

Bei der Autowerkstatt ist die Frontseite abnehmbar, damit die sehr aufwendige Innengestaltung zu sehen ist. Dort sieht man im Hintergrund einen gelben NSU TT, der meinen ersten Bastelversuch nicht überstanden hat. Erst nach diesem Missgeschick, bei dem auch mein Finger in Mitleidenschaft gezogen wurde, bin ich auf die Idee mit dem nassen Papiertuch gekommen.

Die Figuren stammen von Preiser oder Noch, wurden aber teilweise verändert und neu bemalt. Einige bekamen einen Schal umgelegt oder ein Halstuch aus einem Wollfaden. Andere Kopfbedeckungen und auch eine neue Oberbekleidung aus Papiertaschentüchern wurden ebenfalls angepasst. Mir hat das Basteln sehr viel Spaß gemacht, weil ich mir solche Fummelerei nicht zugeutraut habe. □

UNTEN

Die Starterschlange zwischen den Gebäuden. In den Kennzeichen spiegelt sich der internationale Ruf der Rallye wider: Der Käfer ist extra dafür aus Salzburg ins Welfenland gekommen.

RECHTE SEITE

Die gekonnt gestaltete Startszene vermittelt hervorragend die Spannung des Moments vor dem Heben der Fahne.





WEITERE AUTO-THEMEN GEFÄLLIG?

Die VGBahn liefert Ihnen vielfältiges Wissen über die Schnittstellen von Eisenbahn- und Straßenverkehr in Vorbild und Modell. Rare Originalfotos, informative Texte und reich bebilderte Bauanleitungen warten auf Sie! Komplettieren Sie Ihre Bibliothek auf www.bestellung@vgbahn.de.



Während der 60er- und 70er-Jahre war Stahlblau RAL 5011 die Regelfarbe für Loks der Reihe 110. Das Ausbesserungswerk München-Freimann verwendete bei Neuanstrichen jedoch einen helleren Ton, unter Fans „Freimann-Blau“ genannt. In Süddeutschland beheimatete 110er waren damit sofort zu erkennen



Freimann-Blau

VON ANDREAS MOCK

Vorbild für diesen Gestaltungsvorschlag ist ein Foto von Ulrich Budde (rechte Seite), das auf seiner Homepage www.bundesbahnzeit.de zu finden ist. Es zeigt die 110 106 am 9. September 1977, also mitten in der Modellbahn-Epoche IV. Damals hatte die Lok bereits ihre umlaufende Regenrinne verloren und besaß nur über den Türen kur-

ze Regenschutzleisten. Außerdem war sie neu lackiert worden – eben in „Freimann-Blau“. Beim Vergleich mit anderen 110er-Fotos der Homepage ist der Unterschied deutlich zu erkennen.

Weil die 110 106 damals noch ihre großen Ursprungslampen besaß, dient das Modell einer Kasten-E 10 mit großen Laternen und Dachrinne von Piko (Artikelnummern

51730 und 51731) als Basis dieser Bastelei (Bild 1). Es gibt die Lok im Auslieferungszustand der Epoche III wieder und muss daher erst einmal etwas verändert werden.

Im ersten Schritt wird das Gehäuse abgenommen, dann baut man Führerstände und Lichtleiter aus. Leider sind, wie bei mittlerweile praktisch allen Modellen aus Fernost-Produktion, die Fenster ins Gehäu-



Das Original: 110 106-2
am 9. September
1977 mit E 2753 bei
Königsbach in Baden.
FOTO: ULRICH BUDDÉ



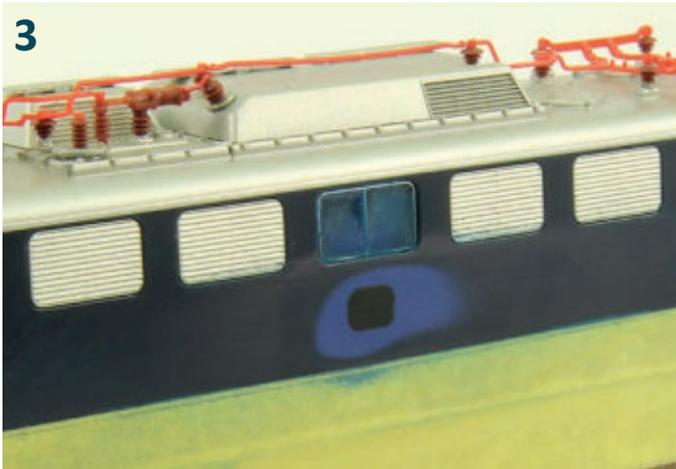
1



2



3



4



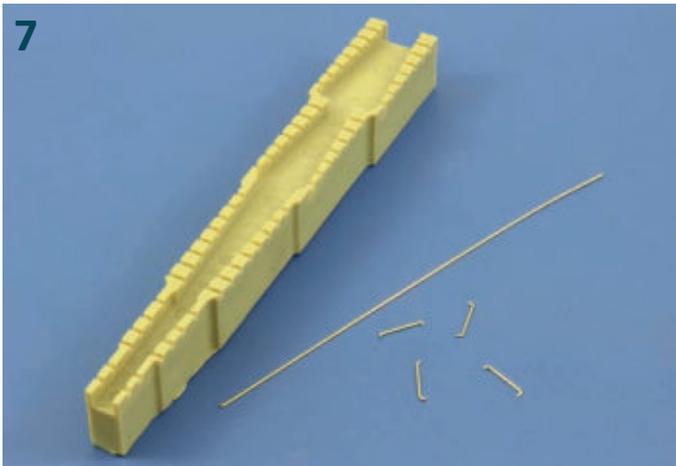
5



6



7



8





se geklebt und lassen sich nicht entnehmen. Um die Scheiben vor Farbe zu schützen, müssen sie abgedeckt werden. Am einfachsten verwendet man dafür Maskierfilm, den man mit einem kleinen Holzspieß aufträgt, der vorne leicht abgerundet wurde (Bild 2).

Die Pufferbohle der Piko-Lok ist nicht für eine Zurüstung mit Kupplungsimitationen vorbereitet. Deshalb muss die angespritzte Kupplungsattrappe mit einem Messer entfernt werden. Anschließend bohrt man ein Ein-Millimeter-Loch, das später die Schraubkupplung aufnimmt. Brems- und Heizkupplungen finden bei dieser Lok unterhalb der Pufferbohle Platz.

Weil der größte Teil der Rahmenbeschriftung übernommen werden kann, wird der Rahmen vor der weiteren Bearbeitung mit Maskierband abgeklebt. Anschließend schleift man die erhabenen mitgespritzten seitlichen DB-Schilder ab (Bild 3).

Ebenfalls abgeschliffen werden muss die Regenrinne. Bevor man sich darüber hermacht, sollte man am Modell die Lüfter mit Abdeckband schützen. Es empfiehlt sich für diesen Bauschritt Schleifpapier feiner Körnung zu verwenden. Wählt man zu grobes, entstehen Kratzer auf dem Modell, die verspachtelt werden müssen (Bild 4).

Ist die Dachkante rundum schön glatt, wird das gesamte Dach mit Tamiya XF-83 „Medium Sea Gray“ lackiert. Anschließend werden Isolatoren und Leitungen wieder braun beziehungsweise rot gestrichen (Bild 5). Sobald alles trocken ist, wird das Dach mit Maskierband in der passenden Form abgeklebt (Bild 6).

Bevor es ans Blaulackieren des Lokkastens geht, müssen die kurzen Regenrinnen über den Türen nachgebildet werden. Dazu verwendet man 0,3-Millimeter-Messingdraht, der – beispielsweise mit Hilfe einer kleinen Lehre aus dem Militärmodellbau – auf die richtige Länge gebracht und rechtwinklig abgebogen wird (Bild 7). Die entstandenen Leisten befestigt man mit

Sekundenkleber auf ihrem Platz über den Türen. Eine Regenrinne über den Stirnfenstern hatte die Vorbild-110 106 im Jahre 1977 nicht.

Das eigentliche „Freimann-Blau“ entsteht aus den Tamiya-Farben XF-8 „Flat Blue“ und XF-2 „Flat White“. Als Mischungsverhältnis habe ich hier 80 Prozent Blau zu 20 Prozent Weiß gewählt. Man sollte die Mischung etwas heller ansetzen, als

die Lok später werden soll, weil der Farbton durch das Patinieren noch leicht abgedunkelt wird. Empfehlenswert ist auch, vor dem Lackieren der Lok eine kleine Farbprobe zu sprühen. So kann man den Farbton genau auf das gewünschte Blau einstellen, da es beim Vorbild natürlich sehr unterschiedliche Erhaltungszustände gab. Mit der gemischten Farbe wird der Lokkasten deckend lackiert (Bild 8).

–Anzeige –

miniNatur®

IHR LINK ZUR
NATUR

SILHOUETTE
MODELLBAU
GMBH

WWW.MININATUR.DE

Silhouette

BUSCHINGSTR. 5 | D-82216 GERNLINDEN | 08142/6526611
SILHOUETTE@MININATUR.DE | WWW.MININATUR.DE

10



11



12



Wer die Lok gerne etwas stärker gebraucht darstellen möchte, hellt die Lackierung in einem zweiten Durchgang auf, bei dem etwa fünf Prozent mehr Weiß zugesetzt ist. Damit lassen sich von Regenwasser und Sonne ausgebleichte Stellen schon bei der Lackierung darstellen. Ist alles getrocknet, wird eine Schicht Klarlack Tamiya XF-86 „Flat Clear“ darübergesprüht (Bild 9).

Im nächsten Arbeitsschritt nimmt man alle Maskierungen ab, anschließend ent-

fernt man die Betriebsnummern. Danach wird die Pufferbohle zugestrichen.

Bevor man den schwarzen Teil des Gehäuses lackiert, muss alles oberhalb davon abgeklebt werden. Danach spritzt man den Rahmen mit XF-69 „Nato Black“ und legt die Anschriften mit Spiritus wieder frei (Bild 10).

Sobald die Abklebebänder entfernt sind, können das DB-Emblem, die Betriebsnummern sowie der weiße Zierstreifen

angebracht werden. Sie alle sind Decals (Nassschiebebilder) von Andreas Nothafft (Bild 11).

Im letzten Arbeitsgang werden mit einem feinen Pinsel Details wie Lüfter und Bremshebel bemalt. Abschließend wird, um alles zu schützen, nochmals Tamiya XF-86 „Flat Clear“ darübergesprüht (Bild 12).

Die Drehgestelle und Radsätze lackiert man in der gleichen Farbe (Schwarz) wie den unteren Teil des Gehäuses. Die vorher ausgebauten Achsen werden dabei mit einer Kreisschablone aus dem Zeichenbedarf abgedeckt, damit beim Lackieren nur die Radscheibe und nicht die Lauffläche Lack abbekommt.

Im zweiten Arbeitsgang wird auf den unteren Lokkasten und die Drehgestelle eine Mischung aus den Farben UA714 und UA715 für Airbrush von Lifecolor verdünnt und leicht lasierend aufgetragen. Dabei sollte man sehr behutsam sprühen, weil nur Staub und Flugrostablagerung dargestellt werden sollen. Wer möchte, kann zum weiteren Kontrast noch ein schwarzes Washing auftragen, das sich in allen Vertiefungen der Drehgestelle absetzt (Bild 13). □

13



Die Blütezeit der Bundesbahn

Die faszinierende Geschichte der Culemeyer-Schwertransporter

Erscheint März 2020



Im Mittelpunkt des zweiten Bandes stehen die Schwerlasttransporte, die in ihrer ganzen Vielfalt anhand von beeindruckendem, unveröffentlichtem Bildmaterial vorgestellt und dokumentiert werden. Seien es schwere Maschinen, Kessel, Rohre, Transformatoren, ja sogar Schiffe und Flugzeuge, es gab kaum ein Transportgut, das die DB nicht auf dem Straßenweg beförderte. Ein besonderes Kapitel befasst sich mit der Trajektierung von Lokomotiven aller Bauarten, weiteren Triebfahrzeugen, Reisezug- und Güterwagen sowie Stadt- und Straßenbahnen mittels Schwerlast-Straßenfahrzeugen. Damit schließt das Buch eine weitere Lücke in der eisenbahngeschichtlichen Dokumentation.

272 Seiten, Großformat 29,4 x 24,4 cm, Hardcover,
420 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 582004 | € 59,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
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



www.facebook.de/vgbahn

WIR FAHREN IMMER!

NEU



160 Seiten, Format 29,5 x 28,0 cm, Hardcover-
Einband mit Schutzumschlag, 250 Farb- und
S/W-Fotos sowie Plakate, Grafiken etc.

Best.-Nr. 582008 | € 39,95

Wie war sie eigentlich, die Winterzeit bei der seit über einem Vierteljahrhundert nicht mehr existenten Deutschen Bundesbahn? Bestimmt war sie maßgebend vom unbedingten Willen der Eisenbahner, unter allen Umständen auch im Winter bei Eis und Schnee den Zugbetrieb uneingeschränkt aufrecht zu halten. Dass dabei die Schneeräumkräfte mitunter in Mannschaftsstärke ausrücken mussten, ist nur einer von vielen Aspekten. Tauchen Sie ab in eine längst vergangene Eisenbahnwelt mit ihren Menschen im steten Kampf gegen Eis und Schnee. Der überwiegende Teil der Winterfotos stammt von den Direktionsfotografen oder sonstigen Berufsfotografen, genauso wie von namhaften Amateurfotografen. Abgerundet wird das Bild durch allerlei Faksimileabdrucke. Eine würdige Reminiszenz auf die Bundesbahn im Wintereinsatz.



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
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



www.facebook.de/vgbahn

1



Die Kapelle im Wald

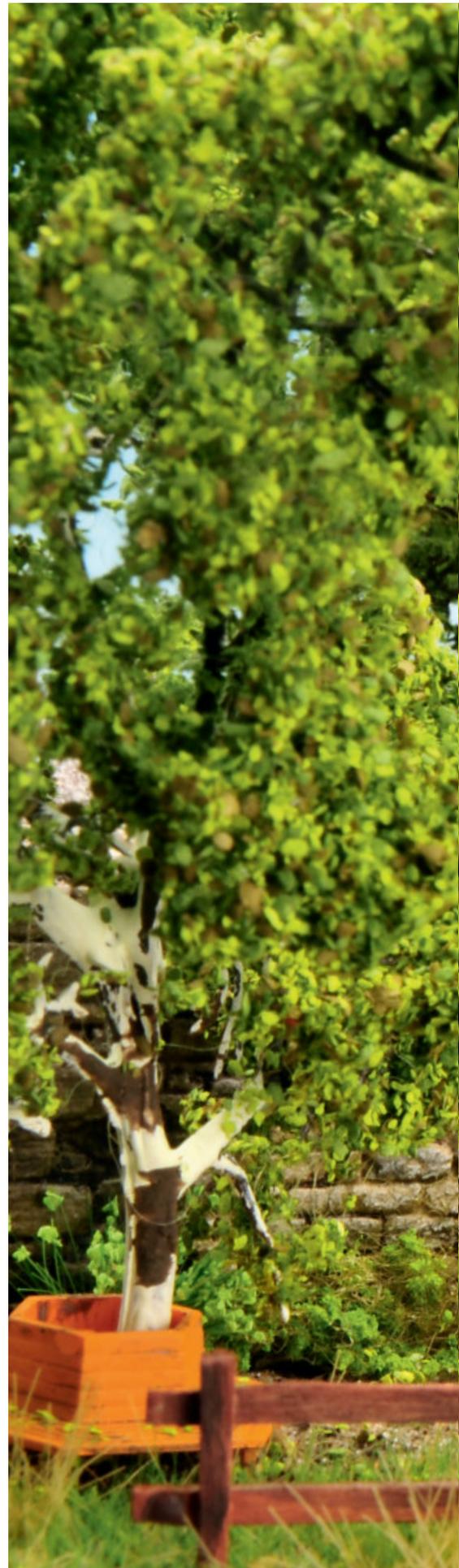
Nach einigen Burgen hat die Firma Noch eine Kapellenruine vorgestellt. Das Urmodell des aus Hartschaum bestehenden Bauwerks schuf wieder Gipsschnitz-Meister Manfred Luft. Es ist ideale Basis für weitere Detailgestaltung

VON CHRISTOPH KUTTER

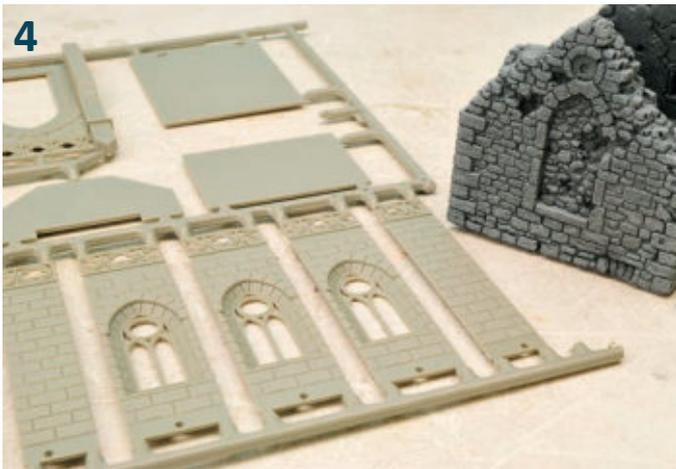
Wie immer bei Modellen von Manfred Luft ist die Darstellung des Mauerwerks aus behauenen Feldsteinen äußerst detailreich und realistisch. Selbst die Innenseite der Türlaibung ist gestaltet – ein Aufwand, der für Luft typisch ist. Auch im eigentlich leeren Inneren der Kapelle finden sich bei genauem Hinschauen viele Details, beispielsweise unterschiedlich gepflasterte Bodenbeläge, Putzreste an den Wänden, ein steinernes Becken. Durch Bemalung lassen sich all diese Details sichtbar machen, als es im dunkelgrauen Hartschaummaterial der Fall ist.

Ein kleines Manko des Noch-Modells 58611 (UVP 17,99 Euro), das hier leider zunächst übersehen wurde, weil es erst im Zuge der Farbgestaltung so richtig zutage trat, sind durch Luftblasen in der Form entstandene Löcher. Vor allem entlang des Giebels sind sie deutlich zu erkennen. Man sollte sie vor der Bemalung mit einer Skalpellspitze Spachtelmasse stopfen.

Architektonisch präsentiert sich die Kapelle als schlichter Bau ohne besonderen Zierrat. Der einen Giebelwand sowie beiden Seitenwänden fehlen bereits Steine, der altarseitige Giebel ist noch in voller Höhe erhalten. Die Fenster sind mit einer Ausnah-









me zugemauert dargestellt. Der Ausnahme fehlt der obere Teil des Spitzbogens, einziger Wanddurchbruch ist die Tür (Bild 1).

Für die Ausgestaltung der Kapelle gibt es drei Möglichkeiten: Man lässt sie, wie sie ist, und bearbeitet sie lediglich mit Farbe. Das Ergebnis ist ein schönes und aufwandsarmes Modell, für das sich auf praktisch jeder Anlage ein Platz finden lassen dürfte. Die zweite Möglichkeit ist, zusätzlich einen Teil der Fensteröffnungen auszuschneiden. Dadurch wirkt vor allem die hohe Giebelwand deutlich weniger wuchtig. Bei der dritten Bearbeitungsvariante wird das zugemauerte große Fenster der Altarwand geöffnet und durch ein gotisches Fenster von Vollmer ersetzt.

Die kleinen schlitzförmigen Fenster zu öffnen, ist einfach: Mit einem Skalpell wird die Wand entlang der Laibung durchstoßen und -schnitten, dann die jetzt lose Ausmauerung herausgeschoben (Bild 2). Mit einer kleinen Flachfeile glättet man die Wand. Weil Manfred Luft sauber gearbeitet hat, passen die Laibungssteine innen und außen exakt, so dass kein Nacharbeiten erforderlich ist.

Will man auch das große Fenster in der Altarwand öffnen (dessen Ausmauerung, ebenso wie die der Schlitzfenster, ohne-

hin nur durch eine zeitweilige Nutzung der Kapelle als Lagerraum oder Ähnliches erklärbar ist), geht man genauso vor. Soll das Fenster lediglich geöffnet dargestellt werden, schneidet man nur die Füllung heraus (Bild 3). Möchte man, wie hier gezeigt, ein ganz neues Fenster einsetzen, ist auch die Laibung zu entfernen.

AUS DEM KLOSTER IN DIE KAPELLE

Wie es der Zufall will, passen nämlich die großen Spitzbogenfenster des Vollmer-Klosters 43860 beziehungsweise des Bahnhofs Bad Wimpfen 43508 exakt auf die Laibung der Kapelle. Sie werden aus ihren Spritzguss-Wandteilen ausgeschnitten und falls nötig nachgefeilt (Bilder 4 bis 6). Ratsam ist es, vorsichtig und schrittweise vorzugehen, um nicht zu viel Mauermaterial abzutragen. Grobe Schnitzer lassen sich mit etwas Revell-Spachtel oder Ähnlichem ausbessern.

Hat man ordentlich gearbeitet, passt man das Vollmer-Fenster mit leichtem Druck von außen ein. Ein zweites Fenster von innen folgt (Bilder 7 und 8). Sitzen beide exakt übereinander, werden sie verklebt. Weil die Stärke des Fensterelements etwas geringer ist als die der Wand, muss schon

beim Eindringen beachtet werden, aus welcher Richtung die Kapelle später zu sehen sein wird. Je nachdem ist auf einen sauberen Übergang zur Innen- beziehungsweise Außenwand zu achten. Sind beide Seiten einsehbar, muss man gegebenenfalls nacharbeiten. Damit sind die Veränderungen an der Kapelle abgeschlossen.

Der grundierende Anstrich erfolgt mit einer hellen „Gesteinsfarbe“, also entweder Grau oder Sandsteinfarben. Hier wurde die vorzüglich deckende Grundfarbe Granit 7102 von Heki verwendet. Sie erscheint zunächst zu hell, doch sorgen die folgenden Patinierungsschritte für einen realistischen Ton. Bemalt zu werden brauchen nur die offenen Mauern, die Putzflächen im Inneren können einstweilen farblos bleiben (Bild 9).

Im nächsten Schritt bekommen einzelne Steine und Steingruppen eine dunklere Färbung. Hier wurden die Noch-Straßenfarben Asphalt Anthrazit und Grau (60826 und 60825) verwendet, doch sind ähnliche Farben anderer Hersteller ebenso gut geeignet (Bild 10). Wichtig ist ein relativ kräftiger Kontrast zur Grundfarbe, weil schon der nächste Gestaltungsschritt für eine deutliche Angleichung sorgt.

In diesem wird das ganze Gebäude mit Heki-Lasurfarbe 7103 oder einer ähnlichen





Ein Wanderweg führt hinauf zur Ruine. Festes Schuhwerk ist aber anzuraten.

Links: Die Ruine aus Besucherperspektive. Im Vergleich zu den Fotos der Baustufen wird der durch die Bemalung erzielte Gewinn an Realismus deutlich.

Etwas Bewuchs macht sich auch im Inneren gut.



dunklen Brühe eingestrichen. Damit diese sich gut verteilt, müssen die Mauern zuvor mit Fließverbesserer oder Spülmittel benetzt werden. Dieser Patinierungsschritt ist unerlässlich, da er all die feinen Gravuren des Mauerwerks erst so richtig zur Geltung bringt. Mit einem Küchentuch tupft man überschüssige Farbe ab, ohne jedoch die Lasur aus den Fugen zu saugen (Bild 11).

Ist alles trocken, wird der Mauerbewuchs mit Flechten, Algen usw. nachgeahmt. Das kann mit grün- und dunkelbeigen Lasuren geschehen oder wie hier mit Sprühfarben von ModelMates (erhältlich über Weinert). Bei der Verteilung ist darauf zu achten, dass die unteren Mauerpartien und Winkel mehr Grün abbekommen als die oberen, weil sich hier mehr Feuchtigkeit niederschlägt bzw. hält (Bild 12).

Granieren mit Weiß ist bei der Nachbildung von Stein obligatorisch. Zieht man einen gut auf einem Stück Karton ausgestrichenen breiten Pinsel mit fast trockener Farbe über Kanten und Oberflächen der Steine, treten diese optisch hervor. Das Mauerwerk wirkt noch plastischer, noch detailreicher.

Ebenfalls mit Weiß, nun aber mit Beige, Umbra und ähnlichen Farben in unterschiedlichen Stärken abgetönt, streicht man die Putzreste an den Innenwänden (Bild 13). Danach ist der sehr detailreich

gestaltete Fußboden an der Reihe. Hier wurden die teilweise aufgerissen dargestellten Streifen an den Seiten und im Altarraum mit allerlei Grau- und Brauntönen eingefärbt. Die Steinplatten des besser erhaltenen Quer- und Mittelgangs bekamen des Kontrasts halber einen Anstrich mit Sandsteinfarbe 7101 von Heki (Bild 14). Weitere Patinierungen mit dunkler Schmutzbrühe und grünen Washes folgten.

DAS DRUMRUM

Der kleine Hügel, auf dem die Kapelle steht, wurde aus Hartschaumplatten geformt (Bild 15). Grasmatten von Noch (Wiese Sommer 07403), diverses Streumaterial von Asoa sowie fein gesiebte Gartenerde und aus einem Urlaub mitgebrachter Strandsand bildeten die Oberfläche. Aus Foliage von Heki und Sträuchern von Model Scene entstand der Niederbewuchs. Die wenigen aus dem Grün herausschauenden Felsen sind entweder Streifen aus einem Bogen „Knitterfels“ von Modellbau-Atelier Dietrich oder wurden direkt in den Hartschaum geschnitzt und mit Heki-Farben bemalt. Ein Geländer aus Holzstreifen sowie zwei Bäume von Noch (21842 „Baum mit Ruhebänk“ und 21780 „Linde“) rahmen die Kapelle ein (Bilder 16 und 17). □



DREI BAHNEN – EINE ANLAGE. TEIL 5

Stille Wasser gründen flach

... zumindest auf der Modellbahn. Warum das so ist, zeigt diese Folge von *Karl Gebeles* Anlagebau-Serie. Außerdem erfahren Sie, warum gerade sprudelnde Bäche eine zähe Angelegenheit sein müssen



Wasserimitate gibt es von vielen Zubehörfirmen. Sie erleichtern das Gestalten von Wasserläufen und -flächen im Modell und sind mittlerweile so ausgereift, dass eigentlich keine Wünsche mehr offen bleiben. Ein gutes Ergebnis hängt aber auch vom Wissen um ihre Anwendung ab.

Wenn man einen See darstellen möchte, beginnt man mit dem Uferbereich. Es wird mit Geröll, Felsgestein, Erde usw. vollständig gestaltet. Zu beachten ist bereits jetzt, dass das gesamte Ufer inklusive eventuell der Anlagenkante sorgfältig abgedichtet wird. Löcher, Ritzen oder Spalten, durch die später das Wasserimitat-Gießharz rinnen kann, darf es nicht geben!

Anschließend folgt der Anstrich des Gewässerbodens mit Acrylfarben. Was-

Im Windschutz der Felswände ist die Wasseroberfläche des Sees so ruhig, dass sich der vorbeifahrende Schienenbus darin spiegelt. Umso wilder stürzt rechts daneben der Bergbach zu Tal.





sertiefe wird im Modell nicht real dargestellt, sondern nur mit Farbe vorge-täuscht. Das ist nicht nur einfacher und kostengünstiger, sondern wirkt auch besser.

Bei dem Bergsee habe ich zunächst entlang des Ufers eine Pinselbreite dun-kelgrüne Acrylfarbe aufgestrichen, dann

nass in nass braune Farbe dazugegeben. Die Restfläche wurde blau bemalt, wobei ich allen Farben, um Tiefe vorzutäuschen, etwas Schwarz beigemischt habe. Damit es keine sichtbaren Übergänge gibt, habe ich die Farben mit dem Pinsel aufgetupft. So entstand gleichzeitig ein leicht rauher, na-

türlich wirkender Untergrund für den See (Bilder 1 bis 3).

Dass ich zur Seegestaltung Blau ver-wendet habe, ist übrigens nicht selbstver-ständlich. Teiche und Seen wirken hierzu-lande je nach Witterung eher grünschwarz oder grau, manchmal auch hellbraun. Nur

-Anzeige -

Die preisgekrönte Innovation
in der Modellbahnwelt –
ab sofort auch für Wechselstrom-Anlagen!



55060 PIKO H0 Messwagen, AC, Ep. V-VI 209,99 €*

Highlights: Neu jetzt speziell für 3-Leiter Wechselstrom-Anlagen mit DCC-Gleissignal | Anzeige der zurückgelegten Wegstrecke, der Geschwindigkeit, der Steigung und Gleisspannung | Onboard-Speicher zur Erfassung der Messdaten | Umrechnung der Messwerte auf den H0-Maßstab | Eingebautes OLED-Display | Integriertes WLAN zur Koppelung mit Smartphone (iOS & Android) oder PC |



PIKO



EXPERT
PLUS

* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

www.piko.de



wenn, wie auf dieser Anlage, ein klares Gewässer das Blau des Himmels widerspiegeln kann, ist auch eine blaue Färbung angebracht.

Nachdem Ufer und Untergrund auf die beschriebene Weise vorbereitet waren, musste nur noch eine geringe Menge Wasserimitat aufgebracht werden. Zentimetertiefe Gießharzschichten, wie früher üblich, sind unnötig: Eine Stärke von etwa fünf Millimetern reicht. Die Handhabung der diversen Wasserimitat-Produkte auf Zwei-Komponenten-Basis ist bei allen ungefähr gleich. Hier wurde das 2K Wasser-Gel von Noch (60870) verwendet.

In einem Becher wurden Härter und Harz im Verhältnis 1:1 gemischt, bis keine Bläschen mehr sichtbar waren. Danach

habe ich das angerührte Harz auf die Seefläche fließen lassen (Bilder 4 und 5). Bezüglich der Abdichtung von Ufer und Anlagenkante war dies die Stunde der Wahrheit – hätte ich geschlampt, wäre die klebrige Brühe in kürzester Zeit auf dem Fußboden gelandet. Doch das Ufer hielt wie erwünscht dicht, so dass ich nur mit einem kleinen Pinsel das Harz auf der Seefläche sowie entlang des Uferbereichs verteilen musste (Bild 6). Nach einem guten halben Tag Aushärtezeit erfreute der See mit einer glatten klaren Wasseroberfläche (Bild 7).

In der Natur ist ein See allerdings selten spiegelglatt. Irgendeinen Windhauch gibt es auch an ruhigen Tagen, durch den sich die Wasseroberfläche kräuselt. Auch Boote oder Wasservögel bewirken leichte Unruhe.

Dieses nur minimal bewegte Wasser kann man schön durch Auftupfen von etwas „Riffefeileffekt“ CW4515 von Woodland Scenics nachbilden. Hier wurde er am Einlauf des Baches in den See verwendet (Bild 8).

STEIFES GETOSE

Zur Gestaltung eines Bachs, also eines Fließgewässers, muss man anders vorgehen. Hier ist Gießharz fehl am Platz, weil sich damit weder Gefälle noch Strömung darstellen lässt. Für den Wasserzulauf des Sees, der über einen steil fallenden Bergbach erfolgt, wurden deshalb die zähflüssigen Wasserprodukte von Woodland Scenics eingesetzt.

Den Wasserfall im oberen Bereich des Bachs habe ich auf dem Basteltisch mit „Wassereffekt“ (C1212) gestaltet. Auf einem Rest klarer Seefolie wurde die milchige Paste aufgetragen, mit einem Pinsel verteilt und modelliert. Durch Einstechen und gleichzeitiges Anheben der zähen Flüssigkeit mit einem Vorstecher ließ sich bewegtes Wasser schön nachbilden (Bild 9).

Nach etwa zwölf Stunden Ruhe war die weiße Paste zwar immer noch milchig trüb, aber fast getrocknet. So konnte sie vorsichtig von der Folie abgezogen und in die Bachrinne geklebt werden. Ebenfalls mit „Wassereffekt“ wurden die weniger steilen Abschnitte des Bachlaufs gefüllt (Bilder 10 bis 12).

Als nach gut drei Tagen das milchige Wasser glasklar getrocknet war, zeigte sich, dass der Bergbach zwar bereits Substanz und Struktur hatte, für Kaskaden und einen Wasserfall aber viel zu „brav“ wirkte (Bild 13). Das musste sich ändern, solch ein Bach muss sichtbar tosen!

„Wellengangeffekt“ CW4516, ebenfalls von Woodland, ist dafür das richtige Produkt. Das glasklare Gel wurde zunächst dick auf den Bachstrang gespachtelt, dann mit einem harten Pinsel verteilt und mit einem spitzen Spachtel zu wild strömendem Wasser modelliert (Bilder 14 bis 15). Nacharbeiten waren nicht erforderlich, denn einmal aufgetragen und in Form gebracht, bleibt diese Paste auch so. Allerdings brauchte es ein paar Tage Geduld, bis sich der Bergbach samt Wasserfall in voller Schönheit präsentierte (Bild 16). □

Die Folgen 1 bis 4 befassten sich mit dem Bau der Seilbahn, der Grubenbahn und der H0-Strecke sowie mit der Landschaftsgestaltung und Begrünung. Sie erschienen in den EJ-Ausgaben der vorangegangenen Monate.

In Folge 6 liegt der Schwerpunkt auf der Detailgestaltung. Sie erscheint in unserer Mai-Ausgabe.

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

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

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



**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

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

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
 und mehr vieles mehr
 seit 1977 www.lohag.de Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und HO
 Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53
 D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

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

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

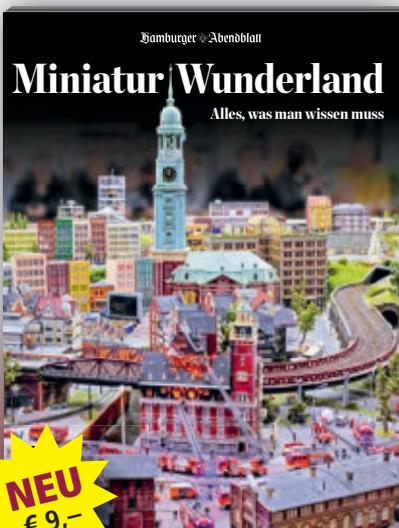
www.Beckert-Modellbau.de
 Geberggrundblick 16, 01728 Gastritz b. Dresden Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
 eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
 Nach Wunsch in allen Spurweiten!
 Farblich bereits fertig
 Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)
BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV

Gebäudemodelle, Zubehör
www.strobel.de

30 Jahre ASOA
www.asoa.de

DIE Buchhandlung mit Gleisanschluss
LUDWIG www.ludwig-lb.de
 Hof • 50667 Köln • Tel.: 0221 / 18872-0
 Besuchen Sie unsere sehr gut sortierte Fachabteilung für Eisenbahnfreunde im 1. Stock

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



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



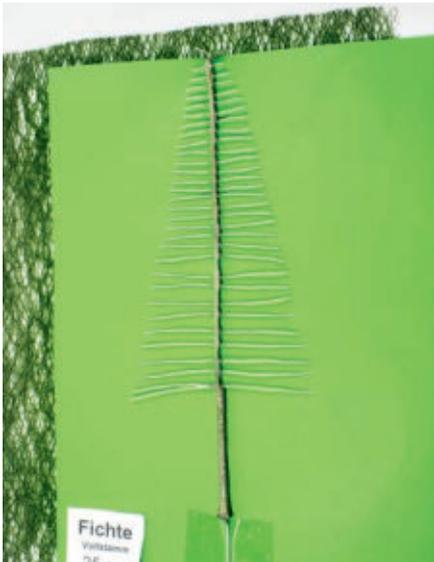
Naturgetreue Modell-Nadelbäume zu bauen, ist aus verschiedenen Gründen aufwändiger als der Bau von Laubbäumen. Viele Modellbahner schrecken davor zurück und verwenden stattdessen Fertigware. Das muss nicht sein, denn auch mit Bausätzen lassen sich professionelle Ergebnisse erzielen

Leichtbau-Bäume

VON ARNOLD HUMER

Nachdem ich für diverse Projekte schon mehrfach Laubbaum-Rohlinge von Modellflora Budde (www.modellflorabudde.de) verwendet hatte, wollte ich mich auch einmal an Nadelbäumen versuchen. Außer Fertigmodellen vertreibt Jürgen Budde auch Bausätze und Rohlinge, die nur aus Stamm und Ästen bestehen. Beide bieten den Vorteil, nicht erst aus Draht und Spachtelmasse einen Baum formen zu müssen, sondern sich gleich über die Gestaltung des Gewächses hermachen zu können. Beim Bausatz wird das Begrünungsmaterial mitgeliefert, bei Rohlingen kann man selbst entscheiden, welches Produkt auf dem Markt man wählt. Hier habe ich zwei Nadelbäume gestaltet, einen mit original Budde-Material, den anderen mit Produkten anderer Hersteller und einer völlig unterschiedlichen Technik.

Bei Modellflora Budde sind Baumbausätze in unterschiedlichen Größen erhältlich. Weil ein Modellbaum außer einer naturgetreuen Wuchsform und Farbe auch



Baumbauesätze von Modellflora Budde enthalten einen flachen Baumrohling und Belaubungsvlies.



In einen Schraubstock gespannt, lassen sich die Rohlinge gut in Form biegen.



Alleskleber aus Nadelfläschchen dient zum Befestigen der vorbereiteten Vliesstücke.

Linke Seite: Zwei H0-Fichten, die aus Baumbauesätzen entstanden. Der Gewinn an natürlichem Aussehen gegenüber auch hochpreisigen Industriemodellen ist offensichtlich.

einigermaßen die richtige Höhe aufweisen sollte, habe ich Bausätze für Fichten mit 20 und 25 Zentimeter Stammhöhe gewählt (17,4 bzw. 21,7 Meter). Echte Fichten können zwar locker die doppelte Höhe erreichen, doch würden solch hohe Bäume auf einer Anlage oder einem Diorama unproportioniert wirken. Zu kaufen gibt es sie, allerdings für Spur 0.

Den Bausätzen liegt eine sehr ausführliche bebilderte Anleitung bei, mit der man kaum Fehler machen kann. Als Erstes sind die Äste in Form zu biegen, wozu man den Rohling am besten in einen Schraubstock einspannt. Der fixiert den Baumstamm, so dass man in Ruhe daran arbeiten und ihn immer wieder prüfend betrachten kann.

Benadelt – oder besser: behängt – wird eine Budde-Fichte mit dem beiliegenden Vlies. Es lässt sich gut mit Alleskleber an den Ästen befestigen, wobei es hilfreich ist, den Klebstoff zur besseren Dosierung in eine kleine Nadelflasche zu füllen. Diese gibt es beispielsweise auf Ebay zu kaufen.

Wie in der Anleitung beschrieben, schneidet man sich von der Begrümmungsmatte kleine Streifen ab. In Form geschnitten werden diese sinnvollerweise jedoch erst am Baum, weil man so bei der Gestaltung der einzelnen Äste flexibler bleibt. Zum Befestigen bestreicht man die Oberseite der Äste mit Klebstoff, dann legt man die Vliesstreifen darüber. Damit sie nach unten hängen, sollte man die Stücke mit kleinen Haarklammern fixieren, die es bei-



Mit Haarklammern erreicht man, dass das Vlies von den Ästen nach unten hängt.



Ist der Kleber trocken, wird das Vlies am Ast in Form geschnitten.



Braunes Belaubungsvlies dient zur Darstellung abgestorbener Zweige.



Vor allem an den unteren Ästen wirkt Totholz sehr natürlich – siehe auch das große Bild links.



Mit dem Elektrostat aufgetragene Grasfasern verhalten diesem H0-Baum zu einer auf andere Weise nicht nachbildbar feinen Aststruktur.



Zur „Begrasung“ eines Baumes benötigt man lange Fasern sowie langsam trocknenden Kleber.



Überlackieren mit Braun gibt Ästen und Zweigen die natürliche Färbung.



Feiner Turf imitiert die Nadeln und verwandelt den kahlen Baum in einen lebendigen grünen.

spielsweise im Frisörbedarf zu kaufen gibt. Gearbeitet wird den Baum aufwärts, also von unten nach oben.

Ist der Baum fertig behängt, geht es ans „Feintuning“, das sich aber in recht engen Grenzen bewegt. Als Erstes ist zu kontrollieren, ob beim Blick von oben nicht die weißliche Grundierung der Drahtäste durchschimmert. Wo dies der Fall ist, sollte man sie mit mattgrüner Farbe abdecken. Sie wird von oben mit einem dünnen Pinsel aufgetragen, bis von dem hellen Astuntergrund nichts mehr zu sehen ist.

Ein zweiter Schritt ist das Hinzufügen vertrockneter brauner Zweige. Wer eine Fichte in natura betrachtet, wird feststellen, dass im Grün der Nadeln immer wieder tote Ästchen zu sehen sind, vor allem im unteren Bereich. Nachbilden lässt sich das mit braunem Vlies, das man zwar dazukaufen muss, das aber für einen ganzen Wald reicht, weil man pro Baum ja nur sehr wenig davon braucht. Ein paar Schnipsel unters Grün gemischt oder an sonst kahle Äste im unteren Bereich geklebt, lassen das Fichtenmodell gleich noch natürlicher wirken.

KEINE EINZELNADEL-BENADELUNG

Eine Alternativmethode zur beschriebenen Begrünung mit Vliesstücken ist das „Begrasen“ eines Baumes mit dem Elektrostat. Diese Technik ist immer wieder mit oft hervorragenden Ergebnissen in Internetforen zu sehen, auch von industriellen Herstellern wie Noch wird sie mittlerweile angewandt. Man sollte allerdings nicht versuchen, eine „Einzelnadel-Benadelung“ durchzuführen, das kann im H0-Massstab einfach nicht gelingen. Der große Vorteil dieser Vorgehens-

weise ist vielmehr, dass sich damit eine sehr dichte Ast- und Zweigstruktur darstellen lässt, die sogar die von Vliesen übertrifft.

Hat man den Baumrohling zurechtgebogen, werden zwölf Millimeter lange braune Grasfasern ins Geäst geschossen, hier solche von Model Scene (www.modelscene.com). Zuvor müssen die Äste auf der Unterseite mit einem gut haftenden Dispersionskleber bestrichen werden, beispielsweise dem Mattkleber von Langmesser-Modellwelt (www.langmesser-modellwelt.de), der sich auch zum „Rasenmachen“ und Einschottern bestens eignet. Eile mit dem Begrasen ist nicht geboten, der Dispersionskleber bindet erst nach sechs Stunden ab und auch eine fasernbremsende Haut entsteht erst nach einer Weile.

Zum Befasern hängt man den leimbestrichenen Baumrohling mit der Spitze nach unten frei in den Raum, so dass man von allen Seiten gut mit dem Begrasungsgerät herankommt. Die Masseklemme des Elektrostaten befestigt man am Draht im Baumfuß.

Sobald die erste Faserlage aufgeschossen ist, nimmt man den Baum ab und bläst mit dem Föhn die Fasern von der Baumspitze nach unten. Auf diese Weise verhindert man einen „Igeeffekt“, bei dem später die Fasern wild in alle Richtung abstehen.

Nach dem Trocknen des Klebstoffs folgt die zweite Faserschicht. Sie besteht aus etwa sechs Millimeter langen Fasern (hier wieder von Model Scene), entweder in Braun oder einem „Spätherbst“-Ton.

Für diesen Durchgang benötigt man einen deutlich dünnflüssigeren Klebstoff als den Langmesser-Kleber. Geradezu optimal ist der Belaubungskleber von Modellbaum-Manufaktur Grünig ([\[manufaktur.de\]\(http://www.manufaktur.de\)\), den es in einer Sprühflasche zu kaufen gibt. Beim Aufsprühen des Klebstoffs ist der Stamm auszusparen. Ein Stück Karton als Maske kann hier gute Dienste leisten.](http://www.modellbaum-</p></div><div data-bbox=)

Beim Sechs-Millimeter-Durchgang geht man genauso vor wie beim ersten. Allerdings muss es deutlich schneller gehen, weil der Grünig-Kleber nur etwa zehn Minuten offen bleibt.

Ist der Klebstoff nach 24 Stunden richtig durchgetrocknet, werden die Äste endgültig in Form gebracht und die Fasern mit einer Zahnbürste nach unten durchgekämmt. Danach schneidet man die Fasern mit einer kleinen Schere in Form. Auf den Astrücken entfernt man sie mit einem elektrischen Rasierapparat. Anschließend werden Fasern und Äste – aber nicht der Stamm! – mit dem Airbrush mattbraun gespritzt. Hier wurde XF-64 von Tamiya verwendet.

Als Abschluss folgt nun die Begrünung. Dabei geht man genauso vor wie bei den ersten beiden Durchgängen, allerdings ohne Fasern und ohne Elektrostat: Der Baum wird mit der Spitze nach unten aufgehängt, mit Belaubungskleber besprüht und dann durch ein Sieb mit Woodland Fine Turf T 1346 beflocht. Sollte der Baum nach der ersten Runde noch leere Stellen aufweisen, kann man den Vorgang beliebig oft wiederholen.

Egal welche der beiden beschriebenen Techniken man anwendet, führen beide zu Ergebnissen, die teuren Profi-Bäumen sehr nahe kommen, im Preis aber wesentlich günstiger liegen. Industriemodelle sind mit solchen Fast-Eigenbauten nicht zu vergleichen. □

-Anzeige -

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

Ab 389,90 €*



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

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 Stechkesselrückwand ausgestattet ist. Die Digitalversionen für Gleich- und Wechselstrom warten zusätzlich mit Feuerflackern, einer Triebwerksbeleuchtung, Rauchgenerator und Sound auf. Wir wünschen Ihnen viel Fahrspaß!

WWW.BRAWA.DE

Best.-Nr.
40920 - 40923



LIEFERTERMIN:
3. QUARTAL 2020



Abb. zeigt Illustration

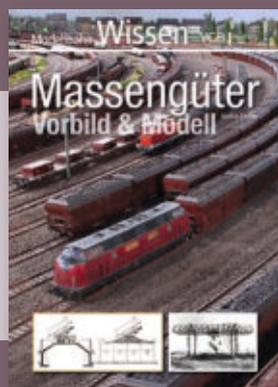
*Unverbindliche Preisempfehlung

Modellbahn-Wissen:

FASZINIERENDE SPUR N

In dieser opulent bebilderten Ausgabe der beliebten Reihe werden nicht nur prächtige Anlagen vorgestellt, sondern auch viele Aspekte der Baugröße N beleuchtet. Zahlreiche Tipps führen zu einem schönen Landschaftsbau oder zeigen, wie man Fahrzeuge mit einfachen Mitteln aufhübschen kann. Aber auch der Gebäudebau kommt nicht zu kurz. Alles in allem ein Kompendium, das für alle N-Freunde, und die, die es werden wollen, eine Fundgrube voller Ideen darstellt. Die Autoren haben allesamt langjährige Erfahrungen im Maßstab 1:160 sammeln können.

**240 Seiten im DIN-A4-Großformat,
Softcover-Einband
Best.-Nr. 582005 | € 19,95**



Massengüter

240 Seiten im DIN-A4-Großformat, Softcover-Einband, über 500 Abbildungen
Best.-Nr. 581729 | € 19,95



Bahnhöfe

240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband, ca. 440 Farb- und Schwarzweiß-Bilder
Best.-Nr. 581636 | € 19,95



Güterumschlag

240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband, über 500 Abbildungen
Best.-Nr. 581728 | € 19,95

MESSE VORSCHAU

Dortmund 2020: EJ-Leser sparen!

Nach dem frühen Termin im vergangenen Jahr findet die Intermodellbau in Dortmund heuer wieder wie gewohnt Ende April statt: Von Donnerstag 23. bis Sonntag 26. April, kann man vier Tage lang in den Messehallen 4 und 7 jede Menge Anlagen bewundern, die Neuheiten großer und kleiner Hersteller begutachten und sie oft auch gleich kaufen. Betrachten und erstehen können Sie in Dortmund natürlich auch die Produkte der Verlagsgruppe Bahn, darunter alle lieferbaren Sonderhefte des Eisenbahn-Journals. An unserem Stand in Halle 4 finden Sie praktisch das komplette VGBahn-Sortiment an Zeitschriften, Videos und Büchern inklusive Sonderangebote und Restposten. Gast am VGBahn-Stand ist auch in diesem Jahr TV-Moderator Hagen von Ortloff, der täglich um 12.15 Uhr Autogrammstunde abhält.

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

IB2020VGB

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

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



Auch 2020 am bekannten Platz in Halle 4: der VGB-Stand in Dortmund

FOTO: KU

Feder hat sein Päckchen zu tragen...

...besonders gerne vom BREKINA-Stand auf der **Intermodellbau 2020 in Dortmund** (vom 23.-26. April in Halle 4, Stand A2)

Schnäppchenpakete mit jeweils 20 hochwertigen Ricko- oder Starmada-Modellen für nur je 100€

BREKINA AUTOMODELLE

			
	20 x Ricko-Modelle nach italienischen Vorbildern		20 x Mercedes-Benz-Modelle von Starmada
	20 x Ricko-Modelle nach Vorbildern aus den 20er-/30er-jahren		20 x Modelle nach amerik. Vorbildern von Ricko
	20 x Mercedes-Modelle (Ricko- und Starmada gemischt)		20 x Sportwagen von Ricko aus Italien, USA, Deutschland und Japan

Händlerverzeichnis unter: www.brekina.de BREKINA-Modellspielwaren GmbH

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
 geschaeft@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
STUTTARTER
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
 Raust. 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

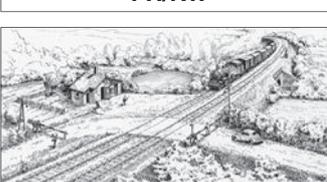
12105 Berlin
MODELLBAHN PIETSCH GMBH
 Prühßtr. 34
 Tel./Fax: 030 / 7067777
 www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

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



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 Steckermaier
 Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
 www.steckermaier.de
 steckermaier@steckermaier.de
FH/RW EUROTRAIN®

93455 Traitsching-Siedling
MARGARETE V. JORDAN
 Inh. Neudert Lina
 Am Berg 12
 Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256
 www.jordan-modellbau.de
FH

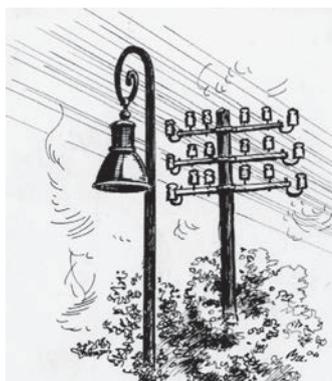
97070 Würzburg
ZIEGLER MODELLTECHNIK
 Textor Str. 9
 Tel.: 0931 / 573691
 www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN®

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 GbR
 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

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 Anlagenzenen.



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

NEU

Eisenbahn JOURNAL

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

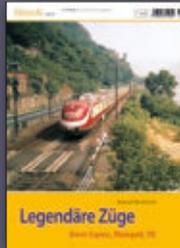


Die Eisenbahn im XL-Format

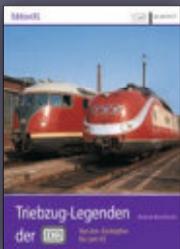
Weitere Bände aus der Edition XL



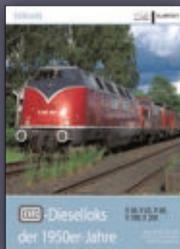
Erz, Stahl und Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legenden der DB
Best.-Nr. 601603



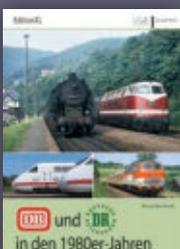
DB-Dieselloks der 1950er-Jahre
Best.-Nr. 601701



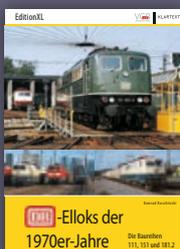
Die letzten Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702



Kult-Dieselloks der DR
Best.-Nr. 601801



DB und DR in den 1980er-Jahren
Best.-Nr. 601901



DB-Elloks der 1970er-Jahre
Best.-Nr. 601902

EditionXL

NEU






Baureihen

41, 43, 44 und 45

Güterzug-Dampflokomotiven mit Schleptender der DRG, DB und DR

Konrad Koschinski
Horst J. Obermayer

Das endgültige Typenprogramm der Deutschen Reichsbahn von 1925 sah für den schweren Güterzugdienst auf Hauptbahnen vor allem im Mittelgebirge eine Lokomotive der Bauart 1' E h3 vor, also eine Dreizylinderlok. 1926 wurden zehn Baumuster der Baureihe 44 in Dienst gestellt und ein Jahr später zu Vergleichszwecken zehn Zwillingeloks der Baureihe 43. Die Dreizylinderlokomotive überzeugte im hohen Leistungsbereich und wurde deshalb ab 1937 in hohen Stückzahlen beschafft. Die ab 1936 in Dienst gestellte 90 km/h schnelle Baureihe 41 (Bauart 1' D 1' h2) sorgte für eine Beschleunigung der Güterzüge. Wenig später folgte die erheblich stärkere Baureihe 45 (Bauart 1' E 1' h3), von der nur 28 Exemplare gefertigt wurden. Dieser Sammelband aus den Sonderausgaben des „Eisenbahn-Journal“, dokumentiert Technik und Einsatz der vier Baureihen.

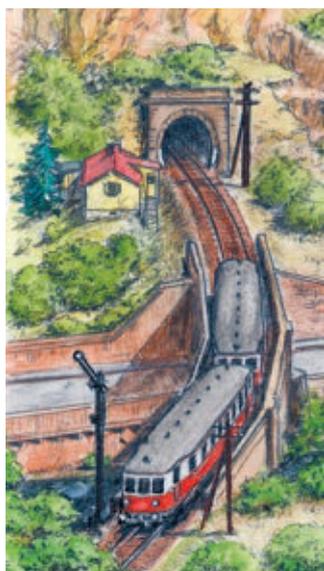
Best.-Nr. 602001

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

je nur
€ 19,95



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



Verkäufe Dies + Das

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

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

www.modelleisenbahn.com

LGB-Loks, Waggonen 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.

LGB-Aster 2901 Frank-S Livesteam mit RC € 750; LGB 20181 Franzb. (neuwertig) € 350; Pola Fertigmodell Schrankenwärter + Schranke (motorisiert + kontaktgesteuert) € 300; Segmentdrehzscheibe (Eigenbau) € 60. Tel. 02922/5171.

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Verkaufe div. skandinavische Güterwagen: NSB: Märkl. 4560 3St., 4779 1St., Roco 46285 1St., 46028 1St., 46013 1St., ges. € 80. SJ: Märkl. 4483 1St., 4531 1St., 4566 3St., 4408 1St., 4673 1St., 4729 1St., ges. € 95. DSB: Märkl. 4536 2St., 4565 2St., ges. € 28. Rarität: Märkl. ged. Güterwagen Anthon Berg, weiß mit rosa Aufschr. € 40. Mail: lax49@web.de.

www.modellbahnen-berlin.de

www.mbs-dd.com

Westmodell Umbausatz pr. G8 (ohne Tender) € 75. Dazu GFN WS-Fahrwerk BR 55 € 40, kpl. € 110. M+F orig. BS kpl. mit Zurüstteilen + Beschriftung, BR 41 + BR 42 (Kriegslok) je € 250, zus. € 470. Modelloco FM DB 45010, ladenneu, € 450 oder Gebot. Lemke, SoSerie DB 62, OVP, € 250 oder Gebot. Märklin TT 800 bespielt, neuer Umschalter, Original liegt bei, gg. Gebot ab € 250. Röwa 1:100 POP-Wagen, WS-Achsen, teilweise OVP, leicht bespielt, 12St. nur € 150. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

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

Roco DB 12 Erzwagen, leichte Schächden (nahezu unsichtbar), WS-Achsen, OVP, nur € 120. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln. Bei Abnahme vorherige Absprache!

Schmalspur in H0e & H0m, wie Bemo, Egger-Bahn, Liliput, 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.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.suchundfind-stuttgart.de

www.jbmodellbahnservice.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.

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Trix Int. DB VT 75 Metall 2tlg. OVP, ladenneu € 80. Piko BR 66 OVP € 35, GFN SoSerie 944156 DRG 56. 20 Tender 2'2'T21, 5 € 130. Liliput DB Museumszug Schürzenwagen. OVP, ladenneu € 100. Roco EC 11 Mimara 1:100 7 Wagen, OVP WS-Achsen, ladenneu nur € 105. Roco DB 232 (Ludmilla), WS, OVP, neuwertig € 70. Liliput DB Blauer Enzian 5-tlg., o. Verp., neuwertig, nur € 100. Piko 16 Zementsilowagen DR, o. Verp., nur € 100. Roco 9 VTG-Kesselwagen 4a, OVP, WS-Achsen, fast neuwertig, € 110. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.modelltechnik-ziegler.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

Verkaufe: Roco 73495 „Umweltlok“ neu, digital, mit Sound, limitiert, € 320 zuzüglich Versand. Tel.: 05662/931451.

www.augsburger-lokschuppen.de

www.menzels-lokschuppen.de

www.carocar.com

www.modellbahn-kepler.de



Märklin Loks, C-Gleise, K-Gleise
Digital BR 03 € 80, BR 86 Telex € 85, BR 012 Sound € 120, Brekina Esslinger Triebwagen neuw. € 110, C-Gleise, Weichen mit Antrieb und Decoder € 16, Gleise ab 70ct., Autom. Bahnübergang 74920 € 29, K-Gleise Dreiwegweiche € 18, Weiche elektrisch € 10, Gleise ab 60ct., Schaltgleise z.B. 2299 je € 2, Fleischmann Trafo 14V/3A € 30, Oberleitung Vollmer, Märklin Gebäude, Bäume, Figuren. Liste gegen Rückporto 80ct. bei L. Schmidt, Hardenberg 14, 58540 Meinerzhagen, Tel.: 02358/7467.

www.modellbahn-pietsch.com

Geschichte der Eisenbahnen in Deutschland. Vom Adler bis zum ICE. Ausserordentliche Sammlung von H0 GL-Modellen, analog, von 20 Herstellern, aus 1960 – 2010. 100 Dampfloks, 50 E-Loks, 50 Dieselloks, 70 Triebwagenteile, 1000 Personen- und Güterwagen, Kurswagen von ganz Europa. Ausführliche Dokumentation! Länge aller Modelle: 250 Meter! Geeignet für Aufbau und Erweiterung in technischen Museen. Nur komplett zu verkaufen. Keine OVP, alles in gesonderten Kisten. Persönliche Besichtigung nach Vereinbarung bei Rainer Kolb, Cottbus, Tel. 0355/722192.

www.modelltom.com

Anzeigenschluss

**für Kleinanzeigen
(Fließsatztext)**

06/2020 = 09. April
Erstverkaufstag 20.05.2020

07/2020 = 13. Mai
Erstverkaufstag 17.06.2020

08/2020 = 08. Juni
Erstverkaufstag 15.07.2020

09/2020 = 13. Juli
Erstverkaufstag 19.08.2020

10/2020 = 10. August
Erstverkaufstag 16.09.2020

11/2020 = 08. September
Erstverkaufstag 21.10.2020

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

1:220 Zubehör: Klingenhoefer.com

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

modellbauvoth

www.puerner.de

www.modellbahn-keppler.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

www.modellbahn-keppler.de

Straßenbahnmagazin 1-100, sehr guter Zustand gegen Gebot (ab € 500) abzugeben. Achtung: hohes Gewicht, hohes Porto! Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

Modelleisenbahner Jahrgang 1952/53 nicht komplett, 1954–2018 komplett in Klemm-Mappe bzw. Ordernern abzugeben. VB € 12 pro Jahrgang. Selbstabholung in Leipzig. Tel. 0151/56251622 (ab 18h).

Liebe Inserenten!

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

Danke
Ihre
Anzeigenabteilung

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.

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

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.

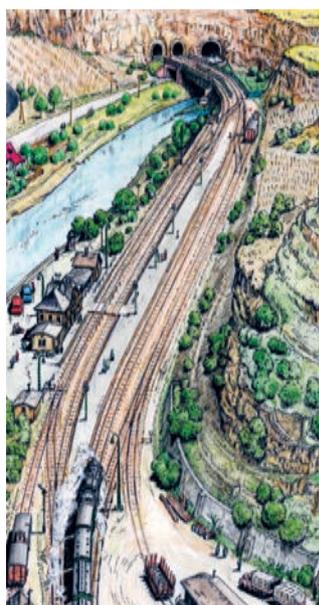
Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

www.vgbahn.de

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

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

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



Suche: Spur H0-Modelleisenbahnanlage, Gleichstrom, für analogen Betrieb, in Segment- bzw. Modulbauweise. Zur Verfügung stehender Raum: 6m x 3m. Angebote: 0175/2866001.

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@modellbahnerftstadt.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.

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.

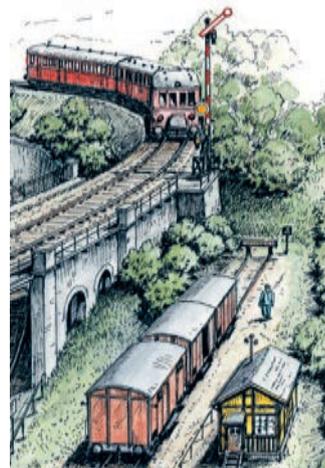
LGB Gartenbahn-Sammlung oder -Anlage sowie Echtdampfmodelle von Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Gerne auch H0-Bahn. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel. 0341/4613285.

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.

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.

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.

www.modellbahnen-berlin.de

Suche: Roco 73494, Elektrolokomotive 1016 020, ÖBB, Spur H0, 2L-Gleichstrom, neuwertig bzw. wenig bespielt, 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.

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

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.

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. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel. 097011313.

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.

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.

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

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

HENICO KAUFT 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.

Suche Roco 43709 BR 243 001 DR, weiße Lady, nur neuere Ware anbieten. Tel. 07258/7303 (abends).

Suche H0 LS-Models Sets 46041 und 46042 DB Metropolitan H0. Tel. 07031/271537.

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.

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

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

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



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.

www.puerner.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.

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

www.menzels-lokschuppen.de

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.

Gesuche Fotos + Bilder

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

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

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

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

Sonstiges

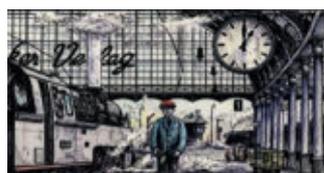
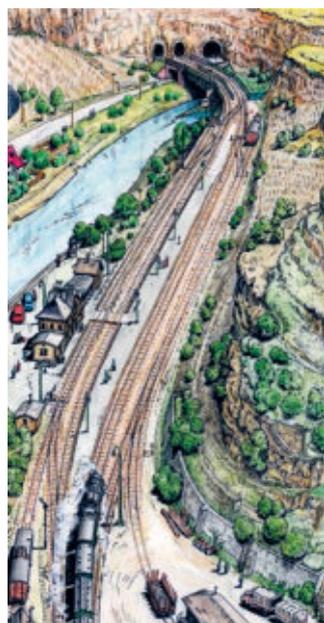
www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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/gayebahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de.

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

Suche Modellbahn-Elektriker für Verkabelung / Elektrifizierung einer Anlage (digital): TT-Anlage, 180 x 120 cm. Standort Magdeburg, kann jedoch zum Interessenten geliefert werden. Weitere Infos direkt an potentielle Interessenten. Rückfragen per Mail an boa@jeutes.de.

Hier gibt's das volle Programm 2020!
Besuchen Sie den VGB-Shop in
82256 Fürstenfeldbruck,
Am Fohlenhof 9a.



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.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 26,-/Pers., Speisen von € 6,50 bis € 10,-. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUT“ für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ab € 45,-/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Börsen, Auktionen, Märkte

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

www.modellbahnboerse-berlin.de
15.03.: 08529 Plauen, Festhalle.
21.03.: 08056 Zwickau, Stadthalle.
05.04.: 01069 Dresden, Alte Mensa. SA, 18.04.: 09009 Chemnitz, Stadthalle. 19.04.: 12679 Berlin, Freizeit-Forum Marzahn. Jeweils von 10–14h. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

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 Rode-wisch, Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32. Tel. 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

22.03.: CAM Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 10–15h, 25548 Kellinghusen, Wiesengrund-halle, Wiesengrund 30. Info-Tel.: 040/6482273.

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

28.03.: 80. Naumburger Modellbahn-Tauschmarkt von 8–13h in der Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfeller Straße, 06618 Naumburg. Info: NMC e.V., Klaus Wunschick, Poststr. 40, Tel.: 03445/201826, E-Mail: kwunschick@arcor.de.

28./29.03.: Frühjahrsfest im Lokschuppen Staßfurt mit Modellbahn- und Sammlerbörse im Ringlokschuppen. Mehr Informationen unter www.lokschuppen-stassfurt.de.

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

04.04.: Große Modellbahn- und Spielzeugbörse in 78315 Radolfzell a.B., Milchwerk, von 10–15h. Info: B. Allgaier, Tel. 07551/831146 oder www.spielzeugboerse-radolfzell.de.

04.04.: Große Modellbahn-börse des Thüringer Eisenbahnvereins e.V. in der Alten Parteischule Erfurt, Werner-Seelenbinder-Str. 14, von 9–14h. Info: Tel. 0162/6605660.

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

05.04.: CAM Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16h, 26603 Aurich, Familienzentrum, Jahnstr. 2. Info-Tel. 04941/80983.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.
05.04.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10. 02.05.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. Jeweils von 10–15h. Tel. 05651/5162, Tel. 05656/923666 (ab 20h), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de.

19.04.: CAM Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–15.30h, 24768 Rendsburg, Nordmark-halle, Willy-Brandt-Platz 1. Info-Tel.: 040/6482273.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

25.04.: Modellbahn-börse, 10–16h, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de. Erster Öffnungstag im Jahr 2020.

26.04.: CAM Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–15h, 21423 Winsen/L., Autohaus Wol-perding, Schloßring 48. Info-Tel.: 040/6482273.

02./03.05.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17h, 16792 Zehdenik, Ziegeleipark Mildenberg, Ziegelei 10. Tel. 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

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



Besuchen Sie uns auf der Messe:

23.04. – 26.04.2020

INTERMODELLBAU

44139 Dortmund, Messegelände

VORSCHAU MAI

Mit DVD!



VORBILD

- *Power im Rangierbahnhof*
Porträt V 90
- *Von Basel bis Königsberg*
Einsatz der Baureihe 01 bis 1945
- *Block Wasserscheide*
Momente an der Main-Weser-Bahn

MODELL

- *Das Tor zur Welt*
Anhalter Bahnhof in den 30ern
- *Licht für den Zugführer*
Innenbeleuchtung für Pwgs
- *Das Goldene Gleis*
Die Sieger 2019

EJ 5/20 erscheint am 22. April 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, Konrad Koschinski, Hans-Dieter Jahr, Stefan Pfütze, Richard Köstler, Martin Fürbringer, Uwe Bilan, Andreas Mock, Karl Gebele, Arnold Humer

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 Hoettler (-154)

Vertrieb und Auftragsannahme

Petra Schwarzenadorfer, 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

Fotolito Varesco, Südtirol

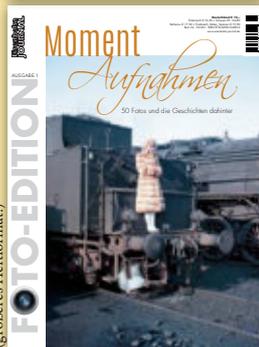
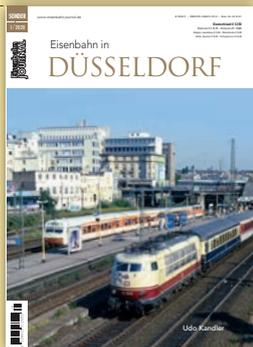
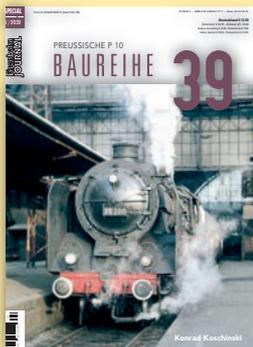
Druck

Vogel-Druck, 97204 Höchberg

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. Zgt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck.

ISSN 0720-051X 46. Jahrgang

AKTUELLE SONDERAUSGABEN



DONNERBÜCHSE

KÖLN Modellbahnen

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 • DVDs**
- ➔ **Versandkostenfrei ab € 49,- innerh. Deutschland**
- ➔ **Wöchentlich neue Aktionen im Onlineshop**



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

3 Minuten Fußweg von

US Hansaring

5 eigene Kundenparkplätze

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



WELTGRÖSSTE MESSE FÜR
MODELLBAU UND MODELLSPORT
23.-26.04.2020
MESSE DORTMUND

DAS IST DEINE WELT.



Entdecke deine Welt des Eisenbahnmodellbaus –
und vieles mehr:

- ▶ Traditionelle H0-Eisenbahnen
- ▶ Mehr als 30 Showanlagen
- ▶ Aktionsfläche mit Expertenforum

www.intermodellbau.de



**INTER
MODELL
BAU**