

Eisenbahn
JOURNAL

Oktober
2020

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Bahnknoten Gemünden

Vielfältiger Betrieb von der
Bundesbahnzeit bis heute



Urgestein – Ruhrgestein
Erinnerungen an den ET 30

Vorbild Gräfenberg
Fränkische H0-Anlage

Im Zug zur Kur
Anlage mit Heilbad-Motiv

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 I like Leig
Als das Expressgut verschwand



18 Bahnknoten Gemünden
Betriebsvielfalt einst und jetzt



32 Urgestein – Ruhrgebiet
Erinnerungen an den ET 30



46 Bebra um 1970
Galerie-Bilder



58 Rund ums Stahlwerk
H0-Anlage mit Schwerindustrie



70 Im Zug zur Kur
13. Modellbauwettbewerb/8



82 G 10-Recycling
Motiv zur Anlagengestaltung



90 Vorbild Gräfenberg
Anlage mit fränkischem Stil

12 I like Leig

Als das Expressgut verschwand

18 Bahnknoten Gemünden

Betriebsvielfalt von DB-Zeiten bis heute

30 Holsteiner Filmkulisse

Momente

32 Urgestein – Ruhrgebiet

Erinnerungen an den ET 30

38 Bunte Marschbahn

Alte und neue Dieselveielfalt im Norden

40 Dampfloks der BD Kassel

Bundesbahn-Dampf pur

46 Bebra um 1970

Galerie-Bilder

MODELL

58 Rund ums Stahlwerk

H0-Anlage mit Thema Schwerindustrie

70 Im Zug zur Kur

13. Modellbauwettbewerb/Folge 8

76 Nordwärts

13. Modellbauwettbewerb/Folge 9

82 G 10-Recycling

Motiv für die Anlagengestaltung

88 Filigranes Nadelkissen

Tipp zur Anlagenbegründung

90 Vorbild Gräfenberg

Anlage mit fränkischem Stil

RUBRIKEN

4 Bild des Monats

6 Kurz-Gekuppelt

54 Modell-Neuheiten

98 Fachhändler

101 Mini-Markt & Börse

106 Vorschau und Impressum

TITEL:

Den klassischen Fotoblick auf Gemünden kennt jeder. Der Bahnknoten mit dem vielseitigen Betrieb hat aber noch viele andere Motive zu bieten – ab Seite 18.

FOTO: GEORG WAGNER





BADISCHE VIC IM KREBSBACHTAL. Für Filmaufnahmen im Krebsbachtal war am 24. und 25. Juli 2020 die 75 1118 der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. gebucht. Gedreht wurden Szenen für die Serie „Little America“ (mit Regisseur Dror Zahavi), die 2021 in der ARD ausgestrahlt werden soll. Am folgenden Sonntag, 26. Juli, ergriffen die UEF die Gelegenheit, zwischen Neckarbischofsheim Stadt und Hüffenhardt öffentliche Fahrten durchzuführen, ein Angebot, welches rege vom Publikum genutzt wurde. Aufnahme bei Obergimpeln. FOTO: GUNTHER HECK

Ein Triebzug für die Zukunft

Zusammen mit fünf Projektpartnern arbeitet die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) unter dem Arbeitstitel „VDV Tram Train“ an der Regionalstadtbahn der Zukunft. Nun startet das Projekt mit dem Beginn der Fahrzeugausschreibung in die nächste Phase. Gemeinsam möchten die sechs Projektpartner (die Verkehrsbetriebe Karlsruhe VBK, die AVG, die Saarbahn, die Schiene Oberösterreich, das Land Salzburg und der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb) 504 Regionalstadtbahnen beschaffen. Die Ausschreibung umfasst neben der Fahrzeugentwicklung, -produktion und -zulassung auch einen auf bis zu 32 Jahre angelegten anschließenden Instandhaltungsvertrag mit dem Hersteller. Insgesamt ist der Bau von fünf Varianten geplant, um die betreiberspezifischen Anforderungen an die unterschiedlichen Einstiegshöhen und Stromsysteme der beteiligten Verkehrsbetriebe zu erfüllen.

So benötigen die VBK etwa ein Einsystem-Einrichtungsfahrzeug für den Innenstadt-Tram-Verkehr und das Land Salzburg für die Salzburger Lokalbahn eine Version für 750 V/1000 V Gleichstrom. Weiterhin werden die über die Schienenfahrzeuggesellschaft Baden-Württemberg (SFBW) beschafften Fahrzeuge mit Toiletten versehen, die nach den Vorgaben der Schiene Oberösterreich wiederum nicht in allen Fahrzeugen vorhanden sein müssen. Die ersten Fahrzeuge sollen im Juli 2024 an die Saarbahn geliefert werden. Das Gesamtprojekt hat ein Volumen von rund vier Milliarden Euro.



FOTOS (2): AVG



Oben: So stellen sich die Projektpartner des „VDV Tram Train“ die neuen Regionalstadtbahnen vor.

Links: Die großen Fenster bieten eine weit bessere Aussicht als so mancher ICE der DB AG.



FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) versieht ihre in den Diensten der Metronom Eisenbahngesellschaft eingesetzten Doppelstockwagen sowie die dazu passenden Elloks der Baureihe 146 mit neuen Farben. Frisch lackiert war 146 503 am 21. Juli 2020 bei Poppenburg auf dem Weg nach Göttingen. Hinter der Lok boten zwei Wagen im geradlinigen neuen Design einen direkten Vergleich zu den schwungvolleren alten Farben.

Aus zwei mach eins

Die Elba-Logistik aus Backnang an der Murr ist ebenso wie die NeSA (Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb) aus Rottweil für klassische Bundesbahn-Diesel vor Bauzügen, Schwertransporten und Sonderzügen bekannt. Künftig werden die Transporte der beiden Unternehmen jedoch einheitlich unter dem Dach der NeSA abgewickelt. Die Elba-Logistik wird bereits seit Jahresanfang schrittweise in die NeSA aus Rottweil integriert. Die Verschmelzung der beiden Unternehmen soll noch im Laufe des Jahres vollzogen werden. Der

FOTO: ANDREAS GERBER



218 399 der Elba mit dem DGS 50690 am 4. Juli 2017 bei Sulzbach (Murr).



FOTO: MAIK KOPKE

218 105 der NeSA brachte am 30. Juni 2020 den Buffetwagen der EFZ aus Rottweil zur Hauptuntersuchung nach Crailsheim, hier bei Oppenweiler.

bisherige Hauptsitz der Elba-Logistik in Backnang sowie die Abstellanlagen in Bietigheim-Bissingen werden zu Betriebsstätten der NeSA, der Hauptsitz des neuen Unternehmens bleibt dagegen in Rottweil.

Der entscheidende Grund für den Zusammenschluss sei der wachsende Verwaltungsaufwand gewesen, verrät Elba-Geschäftsführer Dan Radloff auf Anfrage: „Wir müssen uns als kleines Unternehmen nicht etwa gegen die Großen, sondern gegen die Bürokratie behaupten. Durch diese Zusammenlegung der Ressourcen erwarten wir, dass wir deutlich besser für die Zukunft gerüstet sind.“

Spenden für die Nummer 1

Bis 1942 war die 1913 bei der SLM in Winterthur gebaute HG 3/4 Nr. 1 auf der Furka-Bergstrecke zwischen Realp und Oberwald im Einsatz. Nach vier Jahrzehnten in Vietnam holte der Verein Furka-Bergstrecke die Exilantin 1990 zurück in die Schweiz, drei Jahre später ging die Lok wieder in ihrem angestammten Revier für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) in Dienst. Nach drei Jahrzehnten steht 2022 eine Hauptrevision an, um die Lok auch weiterhin betriebsfähig zu erhalten. Seit diesem Sommer wirbt die Matterhorn Gotthard Bahn auf ihrer El-Lok HGe 4/4 II Nr. 101 um Spenden für das ambitionierte Projekt. Weitere Infos gibt es unter: www.furka1.ch.

FOTO: DFB



Eine Delegation der Dampflokkreunde Furka-Bergstrecke und der DFB-Dampflokkwerkstatt Uzwil begleiteten das Rollout der Werbeträgerin HGe 4/4 II 101 in Brig-Glis (v.l.n.r.): Andreas Huwiler, Hans Siegwart, Anton Scheiwiler sowie Projektleiter Markus Staubli.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Zu besseren Zeiten wartete DE 13 im März 2011 auf ihren nächsten Einsatz.

Abschied von den Diesel-Exoten

Im August 2020 trennte sich die Rhein Cargo von ihren beiden Diesel-Exoten des Typs DE 1024. Die bereits seit 2008 wegen eines Brandschadens in Brühl abgestellte DE 11 (240 001) wurde gemeinsam mit ihrer Schwesterlok DE 13 (240 003) verschrottet. Das letzte verbliebene Exemplar der aus nur drei Maschinen bestehenden, 1989 von MaK, Krupp und ABB gelieferten Serie der modernen dieselelektrischen Vierachser ist damit DE 12 (240 002) der Voith Turbo GmbH. Die Maschine ist in desolatem Zustand im Kieler Nordhafen abgestellt.



FOTO: FELIX SERAPHIN

140 808 und 855 am 13. August 2020 in Chemnitz-Hilbersdorf.

140 im Ost-Gewand

Die Flotte der Triangula-Logistik erhält Zuwachs durch zwei DB-Einheits-Elloks: Das Unternehmen aus Gelenau im Erzgebirge übernahm im Sommer 140 808 und 855 aus den Beständen der DB Fahrwegdienste. Derzeit erhalten die Maschinen auf dem Gelände des Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf eine Hauptuntersuchung. Bislang hatte die Triangula-Flotte ausschließlich aus früheren DR-Maschinen der Baureihen 155, 203 und 232 bestanden.



FOTO: NORMAN GOTTBERG

155 219 mit 155 183 am 16. August 2020 bei Ludwigsfelde.

Zuwachs für Maik Ampft

Nach ihrer erfolgreich absolvierten Hauptuntersuchung erweitert 155 219 nun die Flotte der Maik Ampft Eisenbahndienstleistungen (MAED) aus Limbach-Oberfrohna. Die etwas gewöhnungsbedürftige Lackierung der Maschine verweist sowohl auf die historischen DR- als auch späteren DB AG-Farben. Auch 155 183, die zweite 155 in Diensten der MAED, ist mit einer Mischlackierung unterwegs, die Elemente früherer DR- und DB-Lackierungen vereint.



FOTO: EDUARD SASSMANN

Bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) naht der Abschied von den Ellok-Veteraninnen der Reihe 1142: Mit den Umläufen REX 4408/REX 4409 und REX 4414/REX 3437 verloren die Loks ihre letzten planmäßigen Regionalzug-Leistungen. Die Reihe 1142 (modernisierte 1042 / erstes Baujahr 1963) ist derzeit die älteste noch in Betrieb befindliche Ellok-Baureihe der ÖBB. 1142 688 bespannte am 13. Juli 2020 ihren letzten REX 4414 von Linz nach Stainach-Irdning.



159 207 war am 12. August 2020 bei Raizhain unterwegs.

Weißer Riese bei den SBW

Anders als die Schwestermaschine 159 208 ist die Stadler Euro Dual 159 207 der European Loc Pool (ELP) aus dem schweizerischen Frauenfeld in einer schlichten weißen Lackierung unterwegs. Derzeit absolviert die sechssachsige Zweikraftlokomotive Probeeinsätze im Netz der Starkenberger Baustoffwerke (SBW). Am 12. August 2020 beförderte die Lok im Dieselmotus einen 2970 Tonnen schweren Zug von Schmirchau nach Gößnitz.



193 318 am 4. August 2020 im Rangierbahnhof Gremberg in Köln.

Rückgrat Schiene

Auch während der Ausgangsbeschränkungen im März und April 2020 waren die Züge der DB AG wie gewohnt unterwegs. Die DB Cargo betont mit einem neuen Werbeträger die Rolle der Bahn bei der Sicherung der Wertschöpfungsketten während der Corona-Krise. Unmissverständlich macht 193 318 mit dem Slogan „I am the backbone of the economy“ deutlich, dass der Eisenbahn-Güterverkehr gerade in Krisenzeiten das Rückgrat der Wirtschaft bildet.



Die **Buchenbachtalbrücke** an der Strecke Backnang – Ludwigsburg wird im Sommer 2020 durch einen Neubau ersetzt. Wegen der schwer zugänglichen Lage der Baustelle in einem Naturschutzgebiet kam – wie bereits beim Bau einer Behelfsbrücke im Sommer 2018 – ein großer Raupenkrane zum Einsatz. Zunächst wurden am 03. August 2020 die Teile der Behelfsbrücke aus den Widerlagern gehoben, bis September wird im nächsten Schritt die neue Brücke eingebaut.

FOTO: BZA MÜNCHEN/SLG, ASMUS



Oktober 1960: Die DB stellt die drei E 320-Zwei-Frequenz-Loks in Dienst.

Oktober 1960: Die Deutsche Reichsbahn setzt erstmals Städteschnellverkehrszüge zwischen Berlin und den Bezirksstädten Dresden, Karl-Marx-Stadt, Erfurt, Halle, Leipzig, Magdeburg sowie Rostock ein + + + In Braunschweig wird der neue Hauptbahnhof eröffnet + + + Für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Saarland und Frankreich werden mit der Baureihe E 320 bei der DB drei neue Zwei-Frequenz-Lokomotiven in Betrieb genommen + + + Mitte Oktober erreicht der Bedarf an Güterwagen bei der DB mit rund 75.000 Waggons täglich einen neuen Nachkriegsrekord + + + Im Rahmen der Feiern „125 Jahre deutsche Eisenbahnen“ veranstaltet die DB in Köln eine Fahrzeugausstellung u. a. mit 03 252 und E 10 123

Oktober 1970: Das Bw Paderborn gibt seinen Bestand an Dampflokomotiven der BR 01 an das Bw Ehrang ab + + + Die erste Vorauslokomotive der Diesellok-Baureihe 210 mit 2500-PS-Dieselmotor sowie einer Gasturbine mit weiteren 1150 PS wird an die DB ausgeliefert + + + Krauss-Maffei stellt in München das Konzept für eine bis zu 500 km/h schnelle Magnetbahn „Transrapid“ vor + + + Zwischen Paris und Köln wird eine Containerzug-Verbindung eingeführt + + + Nach nur neun-einhalb Jahren Dienstzeit wird mit 023 098 die „kurzlebigste“ 23er der DB in Kart-haus zerlegt + + + Zwischen Düsseldorf und Sondern am Biggensee befährt eine „TEE-Sonderfahrt“ mit einem Diesellok-zug der BR 601 mehrere oberbergische Eisenbahnstrecken

Oktober 1980: Die 220 001 (Indienststellung am 20.6.1953) wird beim Bw Oldenburg (Oldb) ausgemustert und zur Ersatzteilgewinnung ins AW Nürnberg überführt + + + Die DB und die Bremer Straßenbahn AG vereinbaren einen gemeinsamen Tarif für die Verkehrsregion Bremen + + + Anlässlich des Jubiläums

„100 Jahre Eisenbahn Lommatzsch – Nossen“ führen die DR und der Modelleisenbahnverband der DDR mehr-tägige Festveranstaltungen durch + + + Wegen Gleisbauarbeiten zwischen Bad Schwartau und Neustadt (Holst) werden alle Fernreisezüge der Vogelfluglinie drei Wochen lang über Eutin umgeleitet + + + In Duisburg scheitern

Hausbesitzer mit dem Versuch, den Bahnhof Duisburg-Neumühl (an der ehemaligen Strecke Duisburg-Ruhrort – Dortmund) der DB zu mieten, in Folge wird er „instand besetzt“

Oktober 1990: Gemäß dem Einigungsvertrag zwischen der DDR und der BRD treten auch zahlreiche Regelungen für das zunächst gemeinsame Eisenbahnwesen zwischen den beiden Staatsbahnen DR und DB in Kraft, u. a. werden die Defizite beider Bahnen vom Bund übernommen + + + Bei der DB wird die Tourenkarte für Touristen, eine preiswerte Netzkarte analog den Bezirkskarten, abgeschafft + + + Der ehemalige Kanzler- und Salonwagen „10 205“ der DB wird Exponat des noch im Rohbau befindlichen Hauses der Geschichte in Bonn + + + Das polnische Bahnbetriebswerk Gniezno (Gnesen) setzt drei Dampflokomotiven des Typs Ty 2 (ex BR 52) auf den Strecken nach Naklo und Janowiec ein

Oktober 2000: Die DB verpflichtet sich, 1500 km Haupt- und 10.000 km Neben-

strecken mit „punktförmiger Zugbeeinflussung“ (PZB) auszurüsten + + + Auf der Hellertalbahn Betzdorf – Haiger wird der Güterverkehr von der Siegener Kreisbahn GmbH (SK) übernommen + + + Nach der 218 418 verliert auch die 218 416 ihre Lackierung in den Farben des DB-Touristikzuges + + + Im Rahmen des 125-jährigen Jubiläums der Queichtalbahn Pirmasens Nord – Landau wird die 01 519 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn vor Planzügen eingesetzt + + + Der so genannte „Kleber-Express“ zwischen München und Freiburg wird zum letzten Mal mit Speisen des Saulgauer Hoteliers Andreas Kleber versorgt

Oktober 2010: Ein ICE passiert erstmals den Eurotunnel zwischen Dover und Calais + + + Von Bombardier und Alstom wird der letzte von 84 Triebzügen der S-Bahn-Baureihe 422/432 an die DB übergeben +



FOTO: D. BEHRENDT

Oktober 2000: Im „Kleber-Express“ München – Freiburg werden zum letzten Mal Speisen des namensgebenden Hoteliers Kleber serviert.

+ + Mit dem Zugtyp der Serie 380A fährt der aktuell schnellste Serienzug der Welt in China und erreicht dabei im Jangtse-Delta bis zu 420 km/h + + + Die Sanierung sowie das 120-jährige Jubiläum der Burgwaldbahn Warburg – Sarnau wird mit einem „Burgwaldbahnfest“ gefeiert



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Oktober 2010: Die DB AG übernimmt den letzten von 84 S-Bahn-Triebzügen der Baureihe 422.

Modellbahn-Kalender

Meisterfotos von Anlagen der Spitzenklasse

2021



Modellbahn-Impressionen 2021

Ausgewählt von der MIBA-Redaktion

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



12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 49,0 x 34,0 cm
Best.-Nr. 552000 | € 12,95



12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt auf hochwertigem Bilderdruckpapier, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 49,0 x 34,0 cm
Best.-Nr. 552010 | € 16,95



Modellbahn-Träume 2021

Meisterwerke von Josef Brandl

Wenn eine Modellbahn-Anlage von Josef Brandl gebaut wird, hat sie den Status eines Gesamtkunstwerks. Von der Streckenführung mit ihren Brücken und Kunstbauten über die Landschaftsgestaltung und die individuell gefertigten Gebäude bis hin zur liebevollen Detaillausstattung – alles trägt die unverwechselbare Handschrift des bekanntesten deutschen Modellbahn-Anlagenbauers. Einige der schönsten Motive und Szenen finden sich in diesem exklusiven Monatskalender, der Modellbahn-Träume wahr werden lässt.

I like Leig

Expressgüter – das waren einstmals Sendungen, die auf der Schiene besonders schnell vom Versender zum Empfänger gelangen sollten. Dazu waren eigene, dem Personenverkehr gleichgestellte Zuggattungen eingerichtet und spezielle Waggon beschafft worden. Schon in den 1970er Jahren geriet der einst ebenso ausgeklügelte wie eingespielte Expressgutdienst mit der Aufgabe zahlreicher Annahme- und Auslieferungspunkte ins Abseits. Im westlichen Teil des Sauerlandes und im Oberbergischen konnte man bis in die 1980er Jahre den allmählichen Niedergang des Expressguttransports erleben

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN



Der Begriff „Expressgut“ stand bei der Deutschen Reichsbahn und später bei der Bundesbahn für die schnelle Beförderung von Gepäckstücken und anderen Stückgütern, die bestimmte Anforderungen hinsichtlich Größe, Gewicht und Beschaffenheit erfüllen mussten. Im Gegensatz zum Transport von normalen, in Güterzügen relativ langsam transportierten Stückgütern sollte der Expressguttransport schnell, zuverlässig und planbar sein. Das ließ sich nur durch schnelle Expresszüge, die in den Abfertigungsprioritäten wie Reisezüge behandelt wurden, sowie durch besondere Waggon bewerkstelligen. Der Transport solcher Güter in Reisezügen war in dieses System mit eingezogen, ebenso wie Annahme und Ausgabe von Expressgütern durch die Gepäckschalter der Bahnhöfe, bei kleinen Stationen auch durch die Fahrkartenausgaben.

Da die Deutsche Bundesbahn in den 1970er Jahren zu drastischen Rationalisierungsmaßnahmen gezwungen war und eine Viel-

zahl von Strecken und Bahnhöfen stillgelegt bzw. geschlossen wurden, geriet das weitverzweigte, engmaschige System mehr und mehr unter Druck. Die Einrichtung von großen, zentralen Expressgutabfertigungen und die Feinverteilung per Lkw konnten nur eine vorübergehende Lösung sein, denn durch den zunehmenden Wegfall von Gepäckwagen in Reisezügen wurden die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb immer schwieriger. Als zunehmend problematisch erwies sich auch die Notwendigkeit relativ langer Aufenthalte der Reisezüge an den einzelnen Bahnhöfen, wenn Expressgut ein- oder ausgeladen werden musste. Die Vorhaltung von entsprechendem Personal verursachte überdies so hohe Kosten, so dass Mitte der 1970er Jahre von den noch 3000 im Bereich der DB vorhandenen Expressgut-Abfertigungsstellen zwei Drittel stillgelegt wurden. Komplette wurde der Transport von Expressgütern in Reisezügen mit Ablauf des Jahresfahrplans 1989/90 eingestellt; Expressgutzüge stellte die DB AG 1998 endgültig ein.

Wunderschön hergerichtet hatte die Bundesbahn die Leigereinheit 218 318/218 319 (Gllmhs52) zum hundertjährigen Jubiläum 1985. Auf der großen Ausstellung in Bochum-Dahlhausen durfte sie natürlich nicht fehlen, denn der Expressgutdienst hatte früher große Bedeutung.



Dieringhausen ist der zentrale Eisenbahnknoten im Oberbergischen Land. Als Stadtteil von Gummersbach ist Dieringhausen in kommunaler Hinsicht zwar nur von untergeordneter Bedeutung, aber hinsichtlich des Eisenbahn- und auch des Postbetriebes überragte der Ortsteil die eigentliche Kreisstadt Gummersbach deutlich. Ein Blick auf die Streckenkarte unterstreicht das noch. Heute ist zwar von den einstmaligen vier Bahnsteiggleisen in Dieringhausen nur noch die unbedingt betriebsnotwendige Hälfte vorhanden, aber die Ausdehnung der Bahnhofsanlagen mit repräsentativem Empfangsgebäude, großer Ortsgüteranlage, Rangierbahnhof mit Ablaufberg für Zugbildungsaufgaben, Abstellanlage für Reisezüge sowie Bahnbetriebswerk mit allen notwendigen Nebenanlagen und Betriebsgebäuden lässt sich noch heute gut nachvollziehen – auch wenn manches abgerissen, „fremdgenutzt“ oder verfallen ist.

Um 1980 wurde Dieringhausen mit Expressgut sowohl aus Richtung Köln wie auch aus Hagen bedient. Dabei war die Relati-

on nach Köln wesentlich bedeutsamer. Aber auch von Hagen kamen an Werktagen noch Expressgutwagen in überschaubarer Zahl. Von den Eisenbahnfreunden damals noch nicht wirklich als Raritäten wahrgenommen wurden dabei die Leig-Einheiten: paarweise kurzgekuppelte zweiachsige, mit Gummiwulst-Übergängen ausgestattete Güterwaggons – einer davon mit Rangiererbühne –, die in Expressgut-Umlaufkursen liefen und die Expressgut-Umschlagbahnhöfe direkt anliefen. Das Kürzel „Leig“ stand für „Leichtgüter“.

Im Oberbergischen lief das damals so ab: Von Brügge/W. nahm der morgendliche Früh-Nahverkehrszug zwei Leig-Einheiten am Zugende mit und brachte sie bis Marienheide. Der Unterwegsbahnhof Meinerzhagen wurde von diesem Zug nicht mit Expressgut bedient, sondern für Meinerzhagen brachte der wenig später verkehrende Güterzug nach Krummenerl einen Expressgutwaggon mit. Dabei handelte es sich meistens um einen Behelfspackwagen vom Typ MDi, gelegentlich aber auch um eine Leig-Einheit.

In Marienheide herrschte nach der Ankunft des Nahverkehrszuges aus Brügge Hochbetrieb, denn neben dem Zug aus Brügge/W. trafen in kurzer Zeit weitere Nahverkehrszüge aus Dieringhausen und Remscheid-Lennep ein, beide mit 211 bespannt. Unverzüglich bewegte sich eine der 211 ins Einfahrtgleis aus Richtung Lennep und wartete die Einfahrt des Zuges aus Meinerzhagen dort ab, um gleich nach dem Eintreffen die beiden in Windeseile abgekuppelten Leig-Einheiten zu übernehmen und abzuziehen. Der jetzt nur noch aus n-Wagen bestehende Zug aus Meinerzhagen setzte seine Fahrt in Richtung Dieringhausen dann nach kurzem Aufenthalt fort. Die 211 setzte, nachdem die Bahnsteiggleise wieder frei waren, ans andere Ende der Leig-Einheiten um und verteilte die Leig-Waggons dann zu den Expressgutabfertigungen in Gummersbach und Dieringhausen.

Hatte der morgendliche „Meinerzhagener“ bei der Ankunft in Marienheide Verspätung, setzte die V100 zwar an den Zugschluss hinter die Leig-Einheiten, zog diese aber nicht ab, sondern kuppelte an und ließ sich bis Gummersbach als Schlusslok samt den beiden Leig-Einheiten mitnehmen. Die für die Kreisstadt bestimmte Leig-Einheit wurde hier ausrangiert, der andere, für Dieringhausen bestimmte Doppelwagen wurde anschließend dort an der Expressgutabfertigung zugestellt.

Während in Marienheide zu diesem Zeitpunkt bereits kein Expressgut mehr abgefertigt wurde, war das in Meinerzhagen noch der Fall. Je nach dem saisonbedingt stark schwankenden Aufkommen an Schottwagen aus Krummenerl bzw. der Zustellung von Leerwaggons dort kamen teilweise kuriose Zugzusammenstellungen vor. Von Brügge/W. machte sich teilweise ein Doppelgespann 212 mit lediglich einem einzelnen MDi auf den Weg nach Meinerzhagen und stellte den Behelfsackwaren dort zu. Anschließend fuhren die beiden Maschinen Lz nach Krummenerl und beförderten einen schweren Schotterzug von dort zurück nach Brügge; die beiden vor dem Solo-MDi reichlich übermotorisiert wirkenden Loks hatten also durchaus ihre Berechtigung, denn die Rückleistungen von Krummenerl aus hatten es meist in sich.

Gelegentlich kam es auch vor, dass für Gummersbach und Dieringhausen anstatt der seltenen Leig-Einheiten MDi-Wagen verwendet wurden – wie auch für die Bedienung von Meinerzhagen gelegentlich Leig-Einheiten benutzt wurden. In den späten 1970er Jahren waren diese durch ihre Fachwerkkonstruktion auffälligen MDi-Vierachser noch recht weit verbreitet. Von Dieringhausen wurde ein solcher MDi dann an Werktagen zusammen mit anderen Waggons mit einer Köf 3 über Derschlag nach Bergneustadt mitgenommen. An beiden Bahnhöfen fand noch Expressgutabfertigung statt. In Derschlag war eigens für die schnelle Abfertigung

der Expressgutzüge, die in den 1950er Jahren mit P 8 vom Bw Dieringhausen verkehrten, eine ausziehbare, auf Schienen gelagerte Rollrampe gebaut worden, die passgenau an die Ladetüren der Leig- oder MDi-Wagen gezogen werden konnte. Mit Hilfe eines Übergangsblechs ließen sich die in Rollwagen verlasteten Expressgüter dann schnell und einfach ein- oder ausladen. Am Nachmittag wiederholte sich das Spektakel dann in umgekehrter Richtung wieder, bevor der Waggon am Abend Dieringhausen in Richtung Köln oder auch Hagen wieder verließ.

Wegen der räumlich von den Bahnsteiggleisen weit entfernten Expressgutabfertigung in Dieringhausen war es notwendig, die nachmittäglichen Expressgutwagen frühzeitig von der Abfertigung abzuziehen und am Bahnsteig bereitzustellen. Dort bestand dann noch die intensiv genutzte Möglichkeit, über die Gepäckwagen der Reisezüge herangebrachten Güter und im Empfangsgebäude selbst aufgegebene Gepäckstücke umzuladen. Dazu stand oft eine ganze Reihe von Gepäckkarren hoch beladen am Bahnsteig bereit. Die dortigen Gepäckaufzüge, die unkonventionell auf dem „kleinen Dienstweg“ und durch Mitarbeiter begleitet auch für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer genutzt wurden, hatten jedenfalls reichlich zu tun.



Innerhalb der letzten Jahre des Expressgutdienstes änderten sich die Rückleistungen in Richtung Hagen/W. verschiedentlich. Nahezu ohne Veränderungen verhielt es sich bei der Rückleistung des überwiegend aus einem MDi bestehenden Expressgutwagens in Meinerzhagen. Nachdem er den Tag an der Ladestraße verbracht hatte, wurde er entweder von einer Lz verkehrenden 212 abgeholt, wenn kein Transport ab Krummenerl anfiel. Häufig mussten aber Leerwaggons nach Krummenerl zugestellt und/oder von dort auch wieder beladene Schotterwaggons abtransportiert werden, so dass auf der Rückfahrt die Zuglok(s) den MDi auf- und mitnahm(en).

Variantenreich waren die Rückleistungen von Dieringhausen in Richtung Hagen. Dazu musste zunächst die in Gummersbach an der Expressgutabfertigung wartende Einheit nach Dieringhausen geholt und mit der dortigen Einheit zusammengekuppelt werden. In den späten 1970er Jahren wurden die beiden Einheiten – damals noch meist MDi – einem der zeitlich passend verkehrenden Pen-



LINKS

Hochbetrieb im Bahnhof Marienheide: Die beiden Leig-Einheiten müssen hier ausgesetzt werden. Eine 211 übernimmt gleich das Abziehen der Expressgutwaggons. Anschließend übernimmt sie die Verteilung auf die Entladestellen in Gummersbach und Dieringhausen.

LINKE SEITE

Zwei Loks – ein Waggon! 212 254 und 212 255 haben den MDi im Oktober 1984 solo von Meinerzhagen nach Brügge gebracht und rangieren ihn gerade an die Abfertigungsrampe. Anschließend ist eine Leerfahrt nach Krummenerl und als Rückleistung von dort ein schwerer Schotterzug vorgesehen.

UNTEN

Zeitweise wurden die Expressgutwagen spätnachmittags auch einem Nahverkehrszug nach Brügge beigegeben. Eine solche kuriose Zugzusammenstellung ist hier bei der Einfahrt in Marienheide zu sehen.





LINKS OBEN

Auch nach Meinerzhagen kam immer mal wieder eine Leig-Einheit anstelle des üblichen MDi. 212 290 und ihre Schwesterlok 212 299 haben daneben auch leere Schotterwaggons für Krummenerl mit am Haken. Man beachte auch die sehenswerte Ansammlung heute schon historisch anmutender Straßenfahrzeuge.



OBEN

Mit der Einführung der City-Bahn 1984 verschwanden Leig-Einheiten und MDi-Waggons aus dem Oberbergischen. Der Expressgutverkehr wurde nur noch über Köln abgewickelt, für die City-Bahn wurden sogar zwei Waggons in deren Farbgebung umlackiert.

DARUNTER

Aus und vorbei: Expressgutwaggons und -züge sind Geschichte. Heerscharen von Paketdiensten erledigen das Geschäft heute, die Bahn hat ein ganzes Geschäftsfeld der Straßenkonkurrenz überlassen. Das Bild entstand am 28. Mai 1976 in Derschlag (Strecke Dieringhausen – Olpe).

LINKE SEITE UNTEN

Mit dem abendlichen Schotterzug und dem MDi-Expressgutwagen aus Meinerzhagen rollt die Hagener 218 149 durchs Volmetal bei Sankel.

delzüge Dieringhausen – Brügge/W., die in der Regel aus n-Wagen und einer 211 bestanden, beigegeben, nach meinen Beobachtungen direkt hinter der Zuglok. In den 1980er Jahren wurde dann eher die folgende Variante angewendet: Eine 211 nahm die in Dieringhausen an der Expressgutabfertigung oder an der Ladestraße stehende Einheit auf, stellte sie zunächst am Bahnsteig für weitere Umladungen zu. Anschließend machte sich die Fuhre auf nach Gummersbach,

wo die seit dem Vormittag dort stehende zweite Einheit aufgenommen wurde. Dem nächstmöglichen Nahverkehrszug wurden die beiden Waggons dann am Schluss beigegeben, während die 211 Lz nach Dieringhausen zurückkehrte.

Zeitweise brachte die 211 die beiden Leigs oder auch MDi aber auch gleich bis nach Brügge/W. Besonders kurios war eine dritte Variante: Die 211 brachte die Dieringhausener Leig-Einheit nach Gummersbach und stellte sie am Nachmittag an der dortigen Expressgutabfertigung ab; anschließend kehrte sie Lz nach Dieringhausen zurück. Am frühen Abend kam dann ein geschobener Wendezug mit 212 von Dieringhausen nach Gummersbach. Mitsamt ihren n-Wagen rangierte die 211 an die Gepäckabfertigung, nahm am Zugschluss die Expressgutwaggons auf und rangierte anschließend wieder zurück an den Bahnsteig. Das Prozedere nahm mindestens 10 Minuten in Anspruch und die Fahrgäste werden sich über den zwischenzeitlichen „Ausflug“ zu den Nebengleisen sicher gewundert haben. Als Eisenbahnfreund konnte man derartigen Manövern durchaus etwas Positives abgewinnen.

Langweilige Zugeinheiten hab es jedenfalls seinerzeit – im Gegensatz zu heute – nicht. Die geschilderten Betriebssituationen beruhen auf Beobachtungen, die sich ab 1981 über mehrere Jahre hinzogen und deshalb als Sammlung von Einzelfällen zu werten sind. Es mag damals durchaus noch weitere Varianten der Betriebsabwicklung gegeben haben, die mehr oder weniger zufällig nicht beobachtet wurden. Zugzusammenstellungen veränderten sich teilweise häufig und in kurzer Folge. So ist zum Beispiel belegt, dass die Rückleistung nach Brügge nicht immer ein Wendezug war. Fiel der Steuerwagen aus, musste die Zuglok an den Kopf des Zuges wechseln. Stand keine Maschine mit Wendzugsteuerung zur Verfügung, wurde eine greifbare Maschine verwendet, die dann ebenfalls an den Endbahnhöfen

den Wagenpark „umfahren“ musste und jeweils den Zug führte.

Mit der Einführung der City-Bahn zwischen Köln und Gummersbach bzw. Meinerzhagen ab 1984 fanden die schönen Expressgut-Wagenzusammenstellungen bald ein Ende. Der Expressguttransport erfolgte fortan nur noch von Köln her unter Verwendung zweier in City-Bahn-Farben lackierten und umgestalteten ehemaligen Postwagen, die über den Tag verteilt in Dieringhausen und Gummersbach zugestellt und abgeholt wurden. Sie wurden von einer 211 oder 212 in Gummersbach am Schluss an einen CB-Zug nach Köln angehängt – hinter dem am Schluss laufenden Steuerwagen. Auch dieses Verfahren war recht aufwändig, musste doch zeitweise einer der City-Bahn-Reisezugwagen wegen Überlänge des Gesamtzuges in Gummersbach ausrangiert und dann solo nach Dieringhausen transportiert werden, wo nachts der alte Zugverband dieser Einheit wieder vervollständigt werden musste. □

Fünf Strecken, drei Flüsse

Es gibt mehrere Gemünden in Deutschland, doch nur eines ist ein wirklicher Bahnknoten: **Gemünden am Main**. In der Drei-Flüsse-Stadt vereinen sich gleich fünf Bahnstrecken und eine Schnellfahrstrecke liegt noch in Sichtweite. Die viel fotografierte Ortskulisse mit der Scherenburg ist jedem Eisenbahnfreund bekannt und der Zugbetrieb ist trotz Wegfall der Fernreisezüge so dicht wie eh und je

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH

Gemünden am Main, hier Gemünden am Main. Ihre nächsten Anschlüsse: Nahverkehrszug nach Bad Kissingen über Gräfendorf und Hammelburg, Abfahrt 13.08 Uhr auf Gleis 2; Nahverkehrszug nach Lohr, Abfahrt 13.10 Uhr auf Gleis 7; Straßenbus nach Harrbach über Kleinwernfeld, Abfahrt 13.05 am Bahnhofsvorplatz; Straßenbus nach Schweinfurt über Arnstein und Werneck, Abfahrt 13.06 Uhr am Bahnhofsvorplatz; Straßenbus nach Burgsinn, Abfahrt 13.16 Uhr am Bahnhofsvorplatz; Straßenbus nach Jossa über Rieneck, Burgsinn, Abfahrt 13.28 Uhr am Bahnhofsvorplatz und Straßenbus nach Aura über Burgsinn, Abfahrt 13.28 ebenfalls am Bahnhofsvorplatz. Gemünden am Main, hier Gemünden am Main.“

So oder fast ähnlich schallte es über den Bahnsteig während des Winterfahrplans 1976/77 an einem Werktag um genau 12.44 Uhr. Eine Minute vorher war der D 586 von München nach Bremerhaven-Lehe mit quietschenden Klotzbremsen pünktlich zum Stehen gekommen, meist mit Koffern und Taschen gepackte Reisende stiegen aus und ein. Der klassische Schnellzug einschließlich seines Speisewagens führte einen Kurswagen von Bad Steben mit und bekam während seinem achtminütigen Aufenthalt hier in Gemünden sogar noch einen weiteren Kurswagen aus dem E 2586 von Bad Kissingen angehängt. Bereits fahrplanmäßig um 12.10 Uhr hatte E 2586 Gemünden erreicht und die meist aus zurückrei-

senden Kurgästen zusammengewürfelten Fahrgäste im Kurswagen hatten die halbstündige Prozedur aus Rangieren und Wartezeit jetzt überstanden und wurden mitten in Deutschland diesem klassischen D-Zug einverleibt, der um 9.03 Uhr im Münchner Hbf gestartet war, als E 586 (ab Hannover Hbf) um 19.28 Uhr in Bremerhaven-Lehe ankommen sollte und einen Großteil seiner Fahrt auf der ebenso klassischen Nord-Süd-Strecke zurücklegte.

Um 12.51 Uhr gellte der Achtungspfiff der Aufsicht über den Bahnsteig und D 586 rollte wieder an. Zwischenzeitlich war auf einem der Nachbargleise eine 194 mit einem langen Durchgangsgüterzug allmählich zum Stehen gekommen – entweder lag er ebenfalls aus Würzburg kommend hinter dem D 586 oder kam von der Werntalbahn aus Richtung Schweinfurt und war ebenfalls für die Nord-Süd-Strecke bestimmt.

In der Gegenrichtung dröhnte eine 150 mit einem E-Wagen-Ganzzug durch den Bahnhof – dichter Normalbetrieb in Gemünden! Denn das breite und langgezogene Bahnhofsareal war und ist der unvermeidliche Schnittpunkt der beiden Hauptabfuhrlinien Nord-Süd-Strecke und Spessartstrecke, hinzu kommen die ebenfalls seit 1971 elektrifizierte, aber eingleisige Werntalbahn von Waigolshausen (die zusammen mit der Weiterführung über Schweinfurt und Bamberg hauptsächlich als Entlastungsstrecke für den Abschnitt Gemünden – Würzburg – Nürnberg dient) sowie die hier beginnende eingleisige und nichtelektrifizier-

te Hauptbahn nach Bad Kissingen, wegen ihres überwiegenden Verlaufs entlang der Fränkischen Saale auch als „Saaletalbahn“ benannt (nicht zu verwechseln mit der thüringischen „Saalbahn“ zwischen Großheringen und Saalfeld). Verständlich, dass es hier in Gemünden früher auch noch die übliche Eisenbahn-Infrastruktur in Form von mehreren Stellwerken, einem Bahnbetriebswerk sowie Rangierbahnhof gab.

All dies entwickelte sich allmählich ab dem Jahre 1854, als Gemünden im Zuge der „Ludwigs-West-Bahn“ als zweite Hauptbahn der Bayerischen Staatseisenbahnen (Bamberg – Schweinfurt – Würzburg – Aschaffenburg – Hanau) von der Schiene erreicht wurde. Bis dahin dominierte hier beim überregionalen Verkehr die „Birkenhainer Landstraße“, die als Teil der mittelalterlichen Verbindung Wien – Amsterdam ein wichtiger Heer- und Handelsweg zwischen Rheinfranken und Ostfranken war und „zu finsternen Zeiten“ immer wieder als Tatort von Überfällen der Spessarträuber auf die beschwerlichen Handelstransporte erhalten musste. Weitere Transporte fanden auf den Flüssen Main, Fränkische Saale und Sinn statt, weshalb Gemünden auch traditionell als „Drei-Flüsse-Stadt“ bezeichnet wird.

Als am 1. Oktober 1954 mit 105,7 Kilometer das längste Teilstück der Ludwigs-West-Bahn zwischen Würzburg und der bayerisch/hessischen Landesgrenze bei Kahl am Main eröffnet wurde, lag Gemünden mitten an dieser Strecke und erfuhr na-

Die Fränkische Saale führt
Hochwasser und eine
194 erreichte mit einem
Militärzug von
Aschaffenburg kommt
die typische Ortskulisse
mit Scherenburg und
Hexenturm (14. März
1981).





Nahezu versteckt liegen die insgesamt vier Streckengleise nach Fulda und Aschaffenburg selbst beim Blick von der Scherenburg. Zwischen Altstadt und Main beschleunigt eine 150 mit ihrem Durchgangsgüterzug gen Aschaffenburg (22. August 1981).

Das bekannteste Eisenbahnmotiv in Gemünden ist freilich der Blick von der Straßenbrücke über den Main. Inzwischen werden auf der Scherenburg sommerliche Festspiele veranstaltet und auf der Schiene hat die aktuelle Bahn Einzug gehalten (15. August 2013).



türlich einen weiteren wirtschaftlichen Aufschwung, zahlreiche Transporte verlagerten sich vom nahen Wasserweg auf die Schiene. Lediglich Richtung Norden durch das Sinnatal sowie nach Osten durch das Saale-tal hatten Fuhrwerke und Postkutsche noch die Oberhand. Ihre Funktion als wichtiger Trennungsbahnhof erhielt die Station ab 1872, als die Strecke nach Elm eröffnet wurde und damit der wichtige Lückenschluss einer durchgehenden Nord-Süd-Verbindung von Niedersachsen über Hessen nach Bayern entstand. Sieben Jahre später kam quasi als Abkürzung in Richtung Schweinfurt die am 15. Mai 1879 eröffnete Werntalbahn nach Waigolshausen hinzu, die dort wieder auf die Ludwigs-West-Bahn traf.

Derweil hatten auch Planungen für eine durchgehende Linie in Richtung Osten von Gemünden nach Meiningen über Bad Kissingen Gestalt angenommen, wegen verschiedener Querelen kam es jedoch nur zu „Stückwerk“ in Gestalt der entlang der Fränkischen Saale am 1. Juli 1884 zwischen Gemünden und Hammelburg eröffneten Saalealbahn, die erst vierzig Jahre später am 15. April 1924 bis zur Kurstadt Bad Kissingen weitergeführt werden konnte.

Da Gemünden, gelegen am Südrand des Spessarts und zwischen den engen Talhängen seiner Flüsse, aber nicht nur geografisch, sondern auch in der Historie politisch in einer Grenzlage zwischen dem Fürstbistum Würzburg und dem Hochstift Mainz lag, hatte es zu Beginn der Schienenanbindung sogar zwei Bahnhöfe: Der mit der Eröffnung der Ludwigs-West-Bahn (1854) errichtete „Preußische Bahnhof“ lag etwa 300 Meter nördlich des erst 1870 in jetziger Lage errichteten „Bayerischen Bahnhofs“, beide Bahnhöfe waren bis nach dem Ersten Weltkrieg in Betrieb und es ist überliefert, dass „durchfahrende“ Fahrgäste hier umsteigen und vom bayerischen zum preußischen Bahnhof oder umgekehrt laufen und sogar noch eine neue Fahrkarte erwerben mussten! Als 1920 die bayerischen und die preußischen Staatseisenbahnen zusammen mit sechs weiteren Länderbahnen in die neu gegründete Deutsche Reichsbahn überführt wurden, wurde der nördlich gelegene preußische Bahnhof aufgegeben.

Der insgesamt stark anwachsende Eisenbahnverkehr überlagerte dieses anfängliche Manko jedoch und führte zum Aufschwung Gemündens einschließlich des Ausbaus von Verkehrswegen und Gewerbe. Wegen des Verhält-

nisses von beschäftigten Eisenbahnern zur relativ geringen Einwohnerzahl von etwa 2300 wurde Gemünden bald zur „Eisenbahnerstadt“, nicht zuletzt auch wegen der 1884 von der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn errichteten und zunächst der Betriebswerkstätte Würzburg zugeordneten Lokstation, die sukzessive zu einem richtigen Bahnbetriebswerk mit einem elfständigen Ringlokschuppen ausgebaut wurde.

Ein Sonderkapitel dieses Bw stellt übrigens auch die Vorkriegs-Beheimatung von fünf „Maybach-Triebwagen“ dar (VT 137 017–021), die samt Gemündener Eisenbahnern nach ihren unschuldigen Reisezeugs-Einsätzen in den Krieg ziehen mussten. Denn diese Triebwagen schienen geeignet, nach entsprechenden Umbauten und Verstärkungen in „Doppelbespannung“ schwere Eisenbahngeschütze transportieren zu können. Nach ihrer „Aufrüstung“ im Ausbesserungswerk Nürnberg wurden sie ab Ende 1939 zusammen mit einem weiteren VT 137 (012 vom Bw Coburg) zum Einsatz an die Westfront gefahren, ihre frevelhafte „Ladung“ bestand u.a. aus einem „Langer Bruno“ benannten Geschütz, dessen Rohrlänge beachtliche 12,7 Meter sowie ein Kaliber von 283 Millimeter aufwies. Eine Rückkehr ins Bw Gemünden ist nicht mehr überliefert, denn die meisten zweckentfremdeten Fahrzeuge dieser Baureihe wurden im Krieg verschlissen bzw. zerstört.

Wenig besser erging es der Drei-Flüsse-Stadt im Allgemeinen: Während des Zweiten Weltkrieges war dieser überaus wichtige Eisenbahnknoten leider auch Ziel und

lich getroffen worden. Das Stellwerk Ost fiel den Bomben ganz zum Opfer; die Eisenbahnbrücke über die Saale war gesprengt worden. Viele Jahre mußte der Bahnhof mit Behelfsbetrieb auskommen. Zunächst

wurde die Saalebrücke instand gesetzt. 1947 erfolgte die Neuerrichtung des Wärter-Stellwerks Ost. 1950 wurde es im Zusammenhang mit der Erneuerung des Fahrdienstleiter-Stellwerks auf elektrischen Betrieb umgestellt. Zwei Jahre später waren der Bahnhof erweitert und ein neues Güterzuggleis angelegt worden. 1954 baute man einen Fußgängersteg über den Bahnkörper und den

kriegszerstörten „Roten Bau“ um – als Unterkunft für den Betriebsarzt, für die sozialen Einrichtungen und die neugegründete Signalmeisterei.“

Von den Kriegszerstörungen weitgehend verschont blieb das am südlichen Bahnhofskopf gen Mainufer gelegene Bahnbetriebswerk, dessen Verwaltungsgebäude direkt neben dem Rundschuppen schon fast den Eindruck eines repräsentativen Empfangsgebäudes vermittelte. Hatte es zur Reichsbahnzeit u.a. die Baureihen 57.10, 64, 78, 80 und 86 beheimatet, kamen später noch die Baureihen 44 und 50 hinzu. Kurz nach der Elektrifizierung der Strecke zwischen Würzburg und Aschaffenburg (ab Winterfahrplan 1957/58) beheimatete das Bw Gemünden mit Stichtag vom 31.12.1958 noch elf Maschinen der Baureihe 44, drei 50er, sechs 64er, zwei 80er sowie vier 86er. Zwei Jahre nach der Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke von Gemünden in Richtung Bebra (ab Sommerfahrplan 1963) wurden die BR 50, 64 und 86 an das Bw Schweinfurt umstationiert, die letzten Gemündener 44 waren schon 1959 dorthin abgegeben worden.

In der Hoch-Zeit des Personalbestandes des Bahnhofs Gemünden während des ersten Jahrzehntes nach dem Zweiten Weltkrieg war allein hier im Bw mit rund 400 Eisenbahnern (Lokpersonale, Bw-Beschäftigte für Betrieb und Verwaltung) die Hälfte der Eisenbahner der Hauptdienststelle „Bahnhof Gemünden“ beschäftigt. Die andere Hälfte war dem Verkehrsdienst (Aufsicht, Gepäck- und Fahrkartenausgabe, Güterabfertigung etc.), der Bahn- und Signalmeisterei sowie dem noch bis Mitte der



Schon zur Dampfzeit bedeutender Bahnknoten

Spessart-Bahn“ zitiert:

„Am 26. März 1945 war die Stadt nahezu vollkommen zerstört; der Bahnhof war schon zuvor wegen seiner Verkehrsbedeutung mehrfach angegriffen und empfind-



LINKS OBEN **Noch ist es lange hin bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebs, als sich im Bw Gemünden 42er und 64er tummeln (um 1950).**

FOTO: BELLINGRODT/ARCHIV EJ

LINKS UNTEN **78 161 steht im Bahnhof Gemünden mit einem Personenzug nach Schweinfurt bereit.**

FOTO: ARCHIV JAHR

UNTEN **Eröffnung des elektrischen Betriebs am 26. September 1957.**

FOTO: BD NÜRNBERG/ARCHIV EJ



1960er-Jahre hier befindlichen Betriebsamt zugehörig; beispielsweise im Jahre 1954 hatte der Bahnhof Gemünden somit einen Gesamt-Personalbestand von 776 Eisenbahnern.

Nach dem Abzug der Dampflokomotiven Mitte der 1960er-Jahre verblieben dem Bw Gemünden neben zweimotorigen Schienenbussen sowie mehreren V 60 als wohl „bekannteste Vertreter“ jetzt noch die beiden dieselelektrischen Doppelloks V 188 001 und 002, die neben zwei weiteren Maschinen ursprünglich als Wehrmachtsloks (D 311) speziell für den Transport von schweren Eisenbahngeschützen entwickelt worden waren. Nach den Kriegswirren wurden sie zunächst als Schubloks zwischen Laufach und Heigenbrücken sowie für Güterzüge zwischen Aschaffenburg und Dillenburg eingesetzt, danach von Dezember 1958 bis Juni 1968 vor Güterzügen nach Bebra und Lichtenfels. Beim Bw Gemünden waren sie nach zu-
voriger Nachkriegs-Beheimatung im Bw Aschaffenburg von 1957 bis 1968 beheimatet und wurden von den dortigen Eisenbahnern schon beinahe liebevoll „Bello“ genannt. Danach kamen sie noch für kurze Zeit zum Bw Bamberg, die Maschinen wurden dort bereits Mitte 1969 (V 188 001, nicht mehr in 288 001 umgezeichnet) bzw. Ende 1971 (288 002) z-gestellt und jeweils kurz darauf verschrottet.

Unter Draht kommt die zweite Blütezeit

1973 zählte das Bw Gemünden noch rund 200 Mitarbeiter, doch im Mai 1974 verlor es mit Abgabe der verbliebenen Schienenbusse an andere Bahnbetriebswerke seine Selbstständigkeit und wurde Einsatzstelle des Bw Würzburg. Der Traktionswandel in der Zugförderung sowie allgemeine Rationalisierung und Straffung der Dienststellen-Organisation hatten auch hier in Gemünden voll durchgeschlagen und mit den seit Winterfahrplan 1971/72 hier ständig vorbeieilenden 1.-Klasse-Intercitys der beiden IC-Linien 2 (Hannover – Köln – München) und 4 (Bremen – Fulda – München) hatte auch optisch eine neue Zeit begonnen. Bereits um 1966 waren hier in Gemünden das Betriebsamt und die Signalmeisterei aufgelöst und ebenfalls vom Bahnhof Würzburg übernommen worden, die Bahnmeisterei konnte sich noch bis Ende April 1979 halten. Währenddessen war längst das neue Zentralstellwerk in Bau, mit seiner Inbetriebnahme am 20. Januar 1980 fielen weitere 50 Arbeitsplätze weg. Die zunehmend ungenutzten Restanlagen des Bahnbetriebswerks wurden bis 1985 beseitigt; die Gesamtzahl der in Gemünden und
inzwischen organisatorisch angegliederten Nachbarbahnhöfen beschäftigten Eisenbahnern lag mit rund 180 jetzt um 600 Mitarbeiter niedriger als beim oben erwähnten Nachkriegs-Höchststand.

Zurückversetzt zu unserer anfänglichen Bahnsteigszene während des Winterfahrplans 1976/77 stellen wir bei der Lektüre des Gemündener Abfahrtsplans verwundert fest, dass zur Reise auf der Werntalbahn nicht mehr Züge, sondern nur noch ein Bus-Symbol bittet – wir hatten es bei der Lautsprecher-Durchsage des 13.06-Uhr-Anschlusses schon befürchtet: Nur noch vier Bus-Angebote bilden hier den „Schienen-Ersatzverkehr“ zwischen Gemünden und Schweinfurt. Gerade war der Personenverkehr zum Beginn des Sommerfahrplans 1976 eingestellt worden, eine vorherige Fahrplantabelle dieser Kursbuchnummer 811 wies jedoch beispielsweise im Winterfahrplan 1974/75 auch nur noch insgesamt fünf Züge auf. In der „Fläche“ hatte hier der Rückgang also bereits früh begonnen, während die ständig vorbeiratternden Güterzüge an beiden Seiten unseres Bahnsteiges freilich einen anderen Eindruck hinterließen und die Werntalbahn nun wohl offensichtlich ausschließlich für sie vorgesehen war. Zwanzig Jahre zuvor wies im Sommerfahrplan 1956 die damalige Fahrplantabelle „418 b“ noch zehn Zugpaare auf der Werntalbahn auf, und dies zu einer „breiten“ Tageszeit zwischen 4.34 Uhr und 22.40 Uhr! Eine kleine Reisezug-Renaissance auf dieser Strecke stellen aktuell nur zwei Ausflugs-Zugpaare des „FreizeitExpress Frankenland“ zwischen Frankfurt am Main und Bamberg an Wochenenden und Feiertagen dar, die ab/bis Gemünden ohne Halt direkt nach und von Schweinfurt fahren.

Doch der kleine Wermutstropfen der Werntalbahn vermochte die zweite Blüte-



GEMÜNDEN (MAIN)

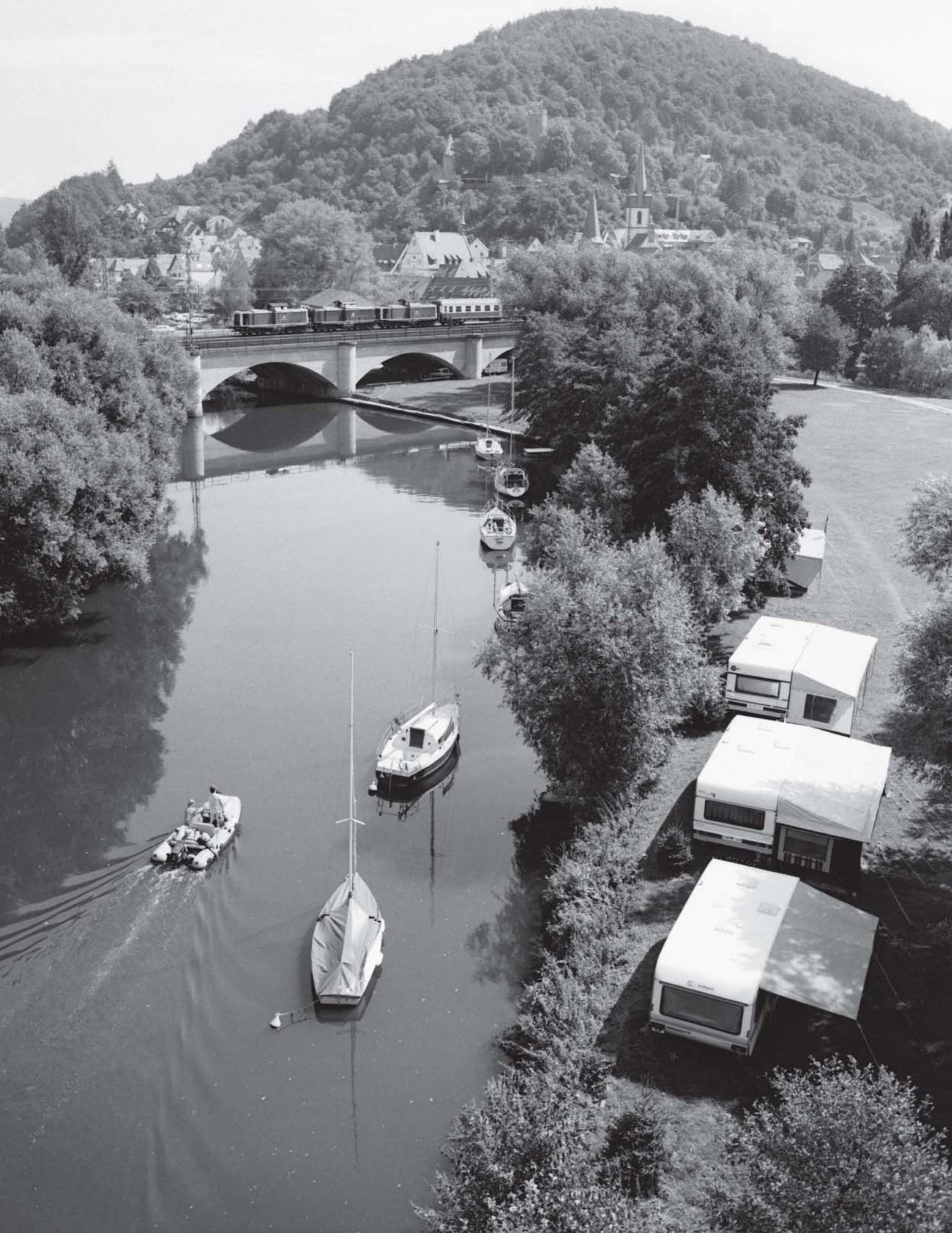
DB

211 021-1

BD Nürnberg
Der Würzburg

621 P 651
G 571

Das inzwischen längst
verschwundene Bahnsteig-
Interieur des Kofferkuli
neben der 211 021 deutet
an, dass Gemünden am
Main lange Zeit Umsteige-
station für Kurgäste nach
Bad Kissingen und Bad
Brückenau war (8. April
1986).



zeit des Bahnhofs Gemünden – nach der ersten zur Vorkriegs- und Dampflokzeit – in keinsten Weise zu beeinträchtigen: Die zulaufenden Strecken sorgten insbesondere nach der Elektrifizierung für einen pausenlosen Betrieb mit bis zu 600 Zug- und Rangierfahrten am Tag; Gemünden hatte nach wie vor den Rang eines Eisenbahnknotens, der durchaus mit Treuchtlingen, Bebra oder Altenbecken vergleichbar war. Die meisten Schnellzüge hielten und auch dank ihrer Kurswagen konnte man von Gemünden aus durchgehend fast alle größeren deutschen und europäischen Destinationen erreichen. Zu den Reisenden aller Züge in Gemünden ist für Mitte der 1960er-Jahre eine jährliche Frequenz von rund 250.000 Personen überliefert, dabei wurden hier rund 180.000 Fahrkarten mit bis zu 400.000 DM Jahresumsatz verkauft und „nebenbei“ wurden jährlich noch etwa 14.000 Stück Expressgut sowie 2000 Stück Reisegepäck abgefertigt. Etwa zwanzig Tonnen Stückgut wurden täglich umgeschlagen, im Rangierbahnhof am Südkopf wurden Wagenladungen auch aus den umliegenden Bahnhöfen zusammengestellt.

Trotz des dichten Zugverkehrs und der überaus vielfältigen Fahrzeugvielfalt – insbesondere ab den 1970er-Jahren – waren Eisenbahnfreunde zu dieser Zeit in Gemünden kaum anzutreffen, denn die tummelten sich dann doch lieber in den letzten Dampflok-Hochburgen oder an den noch zahlreich vorhandenen Nebenstrecken. Dabei fuhr hier auf engstem Raum alles, was später nur noch mühsam oder gar vergeblich „gejagt“ werden konnte: Angefangen bei den 1.-Klasse-Kurzzügen des neuen zweistündlichen IC-Systems mit der dank Frontschürze noch bulligen 103, den futuristischen IC-Triebzug der ersten „403“-Generation, die ab 1974 frisch im Einsatz befindlichen Maschinen der Baureihe 151, dazu neben den ganzen Einheits-Elloks von der 110 bis zur 140 die sechssachsigen 150er und natürlich die ganze Riege der noch üppig verkehrenden Altbau-Elloks: 118, 144 und 194. Dazu Diesel in Form von 211 und 212, 215, 614 sowie 798, und dies nicht nur auf der nicht-elektrifizierten Saaletalbahn, sondern auch gen Aschaffenburg. Auf dem viergleisigen Abschnitt am Nordkopf des Bahnhofs, der die Verkehre der Spessart- und Nord-Süd-Strecke sowie der Saaletalbahn zusammenfasst und zuerst von der Bundesbahn als Werbemotiv, später dann von den Ei-

senbahnfreunden zunehmend „inflationär“ entdeckt wurde, waren insbesondere zur späteren Bundesbahnzeit oft zwei oder drei Züge gleichzeitig zu beobachten. Auch nur wenige Minuten in Gemünden ohne das Rauschen oder Rattern eines Zuges – kaum vorstellbar!

Doch schon spätestens ab dem 10. August 1973 deuteten sich Veränderungen an: An diesem Tag begann im fernen Laatzen in Niedersachsen der erste Rammschlag für die schon lange projektierte Neubaustrecke Hannover – Würzburg. Ursprüngliche Planungen, die Neubaustrecke in Gemünden enden zu lassen und auf der bestehenden Trasse bis Würzburg zu führen, hatten sich zerschlagen – und damit auch die Hoffnungen der Eisenbahner in Gemünden. Die konnten zwischen 1980 und 1985 in ihrer Freizeit ganz in der Nähe die Baustelle einer neuen Eisenbahnbrücke über den Main besichtigen, auf der künftig 250 km/h schnelle Züge das breite Fluss-

tal in nur wenigen Sekunden überqueren und sogleich wieder im Berg verschwinden würden. Das Mammutprojekt polarisierte, denn auf der anderen Seite standen auch Streckenstilllegungen in der Region: Die 37 Kilometer lange Strecke zwischen Lohr und Wertheim war im Personenverkehr bereits Mitte 1976 und der Güterverkehr abschnittsweise zwischen 1979 und 1991 eingestellt worden. Auch die 31 Kilometer lange Sinntalbahn zwischen Jossa und Wildflecken lag während des Baus der Neubaustrecke buchstäblich schon in ihren letzten Zügen – ihr Schienenpersonenverkehr wurde Mitte 1988 relativ zeitnah mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Hannover – Würzburg eingestellt, hier verblieb bis 2002 nur noch Güter- und Militärverkehr, der auch über Gemünden abgewickelt wurde.

Gemünden wurde sogar kurzzeitig Schauplatz des örtlichen Widerstandes gegen die „neue Bahn“: Am 11. Februar 1977 skandierten Sprechchöre von rund 300 Demonstranten vor dem Gemündener Rathaus „Schnellbahn weg“ und eine Gruppe von etwa 60 Personen stürmte gar dasselbe und erzwang eine „Unterhaltung“ mit dem Bundesbahn-Dezernenten Helmut Maak,

In den 70er-Jahren erste Anzeichen für Veränderung



OBEN In den 1970er- und 1980er-Jahren pendelten die schmucken Diesellokomotiven der Reihe 614 auf der Fränkischen Saaletalbahn zwischen Gemünden und Bad Kissingen, hier der vormittägliche N 7075 am 11. April 1981 am Hausbahnsteig des stattlichen Empfangsgebäudes.

LINKE SEITE Während Freizeitaktivitäten das Motiv von der Straßenbrücke dominieren, brummen am 3. August 1992 drei V 100 mit ihrem Militärzug nach Wildflecken über die Fränkische Saale; mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte am Endpunkt der Sinntalbahn im Jahre 1994 wurden diese Verkehre bedeutend spärlicher.



Betriebsalltag anno 1965: E 94 mit langem Güterzug am südlichen Gemündener Bahnhofskopf. Der Zug rattert nun langsam durch die über drei Kilometer langen Bahnhofsanlagen. FOTO: ARCHIV JAHR

Zwei Mal am Tag wurde die Ortsszene mit Fränkischer Saale und Hexenturm schon zu Bundesbahnzeiten mit österreichischem Besuch bereichert: Eine 1044 rauscht mit E 251 Frankfurt – Prag durch die Drei-Flüsse-Stadt (22. August 1981).



der als Bauingenieur den Bau des Südabschnitts der Neubaustrecke Hannover – Würzburg leitete und hier in Gemünden eigentlich für ein Gespräch mit dem Stadtrat in die Gemeinde gekommen war. Noch im gleichen Jahr wurden 7000 Unterschriften gegen die Strecke gesammelt und die Stadt Gemünden weigerte sich zunächst sogar, benötigtes Gelände für den Bau zur Verfügung zu stellen, da mehrere 300 Jahre alte Eichen gefällt werden sollten. Der Protest hatte immerhin erwirken können, dass statt der Stahlfachwerkbrücke nun eine leisere Betonbrücke konzipiert war, die gegenüber den ursprünglichen Entwürfen letztlich sogar rund sieben Millionen Mark einsparte. Und am 4. Februar 1982 wurde nach 184 Tagen Bauzeit der Einmalberg-Tunnel bei Gemünden durchschlagen; der Würzburger Dekan Martin Elze hatte sich bereits am 22. Mai 1981 beim Anschlag der 1141 Meter langen Röhre geweigert, das Bauwerk zu segnen, und begründete dies damit, dass die evangelische Kirche sich nicht mit einem Vorhaben identifizieren dürfe, das derartige Eingriffe in Natur und Umwelt im Bereich des Maintals mit sich brächte.

Inzwischen war zum Sommerfahrplan 1982 auf der Saaletalbahn eine Wochenend-Betriebsruhe im Schienenpersonenverkehr eingeführt worden, zeitgleich fiel der Kurswagen zwischen Gemünden und Bad Kissingen weg. Ein jahrelanger Rückgang der Fahrgastzahlen auch während der Woche war die Folge. Wurde mit dem Kurswagen auch Gemünden abgehängt? Bei hochwertigen Fernreisezügen der Nord-Süd-Strecke, die Gemünden aber meist ohnehin durchfahren, war dies ohne Zweifel der Fall, denn am 29. Mai 1988 wurde der Betrieb auf der Neubaustrecke eröffnet, zunächst noch mit lokbespannten IC-Zügen, ab 2. Juni 1991 dann mit dem ICE 1. Und nach Fertigstellung der „Nantenbacher Kurve“ bei Lohr verschwanden in Gemünden ab Sommerfahrplan 1994 auch die IC-Züge der Spessartstrecke. Damit nicht genug: Nachts stan-

den diese beiden Neubauten jetzt auch dem hochwertigen Güterverkehr zur Verfügung, auch zu dieser Tageszeit wurde es im Städtchen ein wenig ruhiger.

Aber nur ein wenig: Bei den fast unverändert vielen Güterzügen der Nord-Süd- und Spessartstrecke fiel der Wegfall der IC- und auch zahlreicher D-Züge gar nicht auf. 1992 war die Mitarbeiterzahl der Hauptdienststelle

Gemünden, der nach wie vor viele benachbarte Bahnhöfe und Haltepunkte sowie Abzweig-, Überleit- und Ausweichanschlussstellen angegliedert waren, freilich auf 175 Eisenbahner geschrumpft. Sorgenkind wurde jetzt die Saaletalbahn, deren Nahverkehrszüge mit bis zu nur einem Silberling immer kürzer wurden und nach den 215-, 614- und Schienenbus-Einsätzen in den Achtzigern nun fest in der Hand der V 100 waren. Für den Abschnitt zwischen Ham-

Heute dominieren in Gemünden Regionalzüge



Aktuell wird der Personenverkehr nach Bad Kissingen von der „Erfurter Bahn“ betrieben, offensichtlich ist das Platzangebot in den Zügen des „Unterfranken-Shuttle“ gegenüber früheren lokbespannten Zügen oder dem 614 deutlich gesunken (15. August 2013).



Normalerweise führen die 151er in Gemünden zig Mal am Tag nur mit Güterzügen durch, doch temporär wurde N 5127 nach Würzburg auch mit dieser Baureihe bespannt und Reisende kamen in den Genuss S-Bahn-ähnlicher Beschleunigung (11. Juni 1991).

melburg und Bad Kissingen wurde sogar das Stilllegungsverfahren für den Personenverkehr eingeleitet, was im Zuge der späteren Länderverantwortung für den ÖPNV gottlob abgewendet werden konnte. Wenige Jahre nach der so genannten „Bahnreform“ fand hier beispielsweise 1999 wieder ein angenäherter Stundentakt mit 14 Zugpaaren am Tag statt, nach vorübergehendem Einsatz u.a. der Triebwagen-Baureihe 642 ist die Saaletalbahn seit 12. Dezember 2004 fest in der Hand des grün-weißen „Regio-Shuttle RS1“ (BR 650) der Erfurter Bahn, die für die Bayerische Eisenbahngesellschaft seitdem hier den ÖPNV nach Ausschreibung übernommen hat.

Ein Blick ins ab 26. September 1999 gültige Kursbuch zeigt, dass auch der Eisenbahnknoten Gemünden nun – abgesehen von den Güterzügen – von RE- und RB-Zügen dominiert wird, sowohl Richtung Jossa als auch nach Aschaffenburg zum kundenfreundlichen Stundentakt mit weiteren Zwischenleistungen ausgebaut. Fernverkehr zum Zu- bzw. Aussteigen boten nur noch ein Interregio-Zugpaar 2781/2782 München – Frankfurt in Tagesrandlage sowie das nächtliche D-Zug-Paar 352/353 Prag – Dortmund. Danach bekam Gemünden zwar wieder ein paar IC-Halte in Tagesrandlage (was teilweise an die bis 1992/1993 stattfindenden FD-Halte erinnerte), die aber bis 2014 wieder sukzessive ausliefen. Als letzter kleiner Höhepunkt wurden hier zwischen 2012 und 2014 die „EuroNight“-Züge Wien – Hamburg und Wien – Düsseldorf geteilt und vereinigt, danach endete der planmäßige Halt von Fernreisezügen in Gemünden. Und der Güterverkehr hatte sich traktionsseitig schon längst von der 151 oder gar den 140/150 auf die neuen Drehstromloks der Baureihen 152 und 185 verlagert, „garniert“ mit den zunehmend bunten Loks privater Bahngesellschaften.

Letzteres ist heute kaum anders und insbesondere die Maintalbahn zwischen Gemünden und Würzburg ist beliebtes Ziel neuzeitlicher Eisenbahnfotografen, „weil hier so viel fährt!“ Mit neun Bahnsteiggleisen (davon Gleis 1 als Stumpfgleis, Gleis 2 befindet sich am Hausbahnsteig) erscheint der Bahnhof Gemünden immer noch großzügig, im imposanten Empfangsgebäude typisch fränkischen Baustils hat an Werktagen sogar noch ein Fahrkartenschalter in Form einer „DB-Verkaufsagentur“ geöff-

net. Die Grundsteine für einen aktuell nötigen und erneuten Ausbau des Schienenverkehrs (einschließlich Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Werntalbahn) sind also durchaus vorhanden. Und dass die Drei-Flüsse-Stadt auch abseits der Eisenbahn wegen ihrer attraktiven Lage an der Schnittstelle zwischen Spessart, Rhön und dem schönen Frankenland immer einen Besuch wert ist, dürfte – wie auch die Anreise mit der Bahn – eine Selbstverständlichkeit sein! □

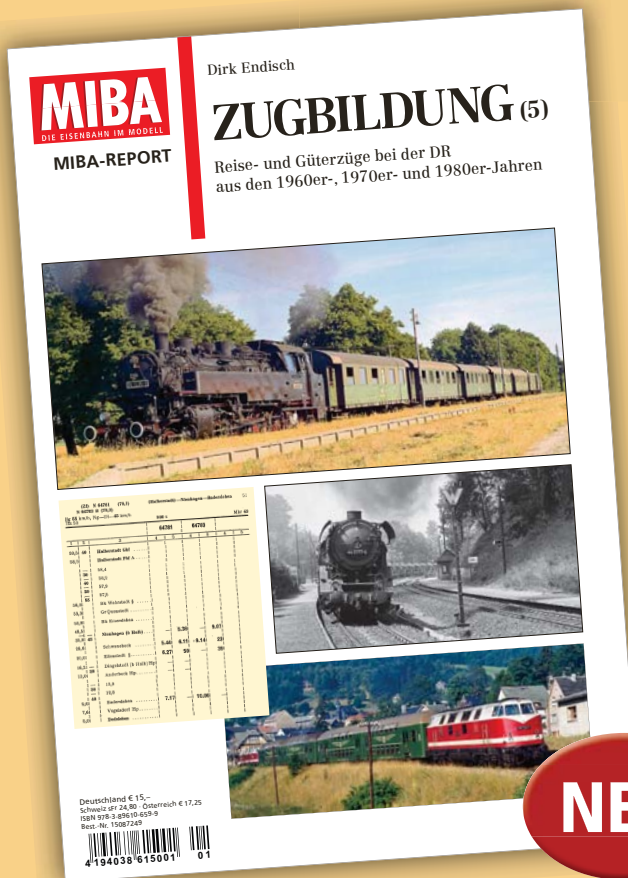
Verkehrsmuseum Gemünden: Eine kurze Geschichte

Da sich für einen Eisenbahnknoten ein Verkehrsmuseum geradezu anbietet, wurde am 1. Juli 1988 im barocken Huttenschlösschen nahe der Altstadt das „Unterfränkische Verkehrsmuseum Gemünden“ eröffnet. Neben Exponaten zur Mainschiffahrt und Mainfischerei waren hier anfangs auch die Lokomotiven 44 424, V 200 009, E 18 024, die Kleinlok 322 172 sowie die Motor-„Draisine“ Klv 11-4144 untergebracht. Auch der Triebkopf 601 002, der für dieses Museum jahrelang im Bw Aschaffenburg hinterstellt war, sollte hier eine letzte Heimat finden, wurde dann aber doch verschrottet.

Eigentlich nicht viel besser erging es dem Museum selbst, denn die parallele Restaurierung des Huttenschlosses sowie Aufbau und Pflege der Exponate wuchsen der Stadt Gemünden trotz hoher Staatszuschüsse fiskalisch über den Kopf, aus Kostengründen entfielen auch zwei weitere geplante Bauabschnitte. Rund zehn Jahre nach der Eröffnung entschloss sich die Stadt zur Aufgabe des Museums, dessen Teil-Areal nun der „Film-, Photo- und Ton-Museumsverein“ bezog.

Alle Loks, bislang Wind und Wetter ausgesetzt und daher nun meist in zunehmend schlechtem Zustand, wurden veräußert: Die 44 424 ging zur „Industriefördergesellschaft Ingolstadt GmbH“ (IFG) und sollte dort Denkmallok werden, doch aus Kostengründen wurde die Maschine wiederum an die „Stiftung Historische Bahnbauten“ (SHB) nach Altenbeken verkauft, wo sie Mitte November 2014 eintraf und heute Ausstellungslok ist. Die V 200 009 wurde 1999 an die Firma „OnRail“ in Mettmann verkauft, jedoch bereits ein Jahr später an die „Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft mbH Binz-Prora“ auf Rügen weiterveräußert, wo sie beim nunmehrigen „Oldtimer Museum Rügen“ (OMR) ausgestellt ist. Die E 18 024 (übrigens zuletzt Bw Würzburg) wurde ebenfalls 1999 vom Thüringischen Eisenbahnverein übernommen und wird seither auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks Weimar einschließlich ihrer ursprünglichen Farbgebung in „Reichsbahn-Grün“ rollfähig aufgearbeitet. Die Kleinlok 322 172 kam für 2000 Euro zum Dampflok-Museum Hermeskeil.

Katze, Gipser und Ölbomber



In dem lange ersehnten MIBA-Report-Band stellt der bekannte Eisenbahnhistoriker Dirk Endisch typische Züge der DDR-Reichsbahn der 1960er- und 1970er-Jahre vor. Vier Kapitel, ausgestattet mit bisher unveröffentlichten Fotos und Buchfahrplänen, lassen Städteexpress-Züge, Interzonenzüge und DR-typische Urlauberschnellzüge (zeitweilig auf Nebenbahnen!) ebenso Revue passieren wie die „Sputniks“ auf dem Berliner Außenring und nostalgische Zwei-Wagen-Züge, wie sie mit Loks der Baureihe 64 durch die Altmark klapperten. Ein eigenes Kapitel bilden die Schwerlastgüterzüge der DR, die mit ölhauptgefeuerten Loks der Baureihe 44 nicht selten über 2.000 t schwer waren. Beiträge über die vielen gemischten Züge (Pmg und Gmp) runden dieses neue Standardwerk ab.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
mehr als 250 Abbildungen

Best.-Nr. 15087249 | € 15,-

NEU

Kennen Sie schon diese MIBA-Report-Ausgaben?



Gedekte Wagen
EUROP, UIC-Standard,
besondere Bauarten
Best.-Nr. 150 87250
€ 18,-



Mineralöl-Kesselwagen
Einsteller, Farbgebung,
Modell-Bauanleitungen
Best.-Nr. 150 87247
€ 18,-



Mechanische Stellwerke 1
Hebel, Drähte, Rollen
Best.-Nr. 150 87233
€ 15,-



Mechanische Stellwerke 2
Modelle, Platzierung,
Selbstbauprojekte
Best.-Nr. 150 87234
€ 15,-



Elektrische
Fahrleitungen
In Vorbild und Modell
Best.-Nr. 150 87243
€ 15,-



Signale, Band 1
Vom optischen Tele-
graphen zum Ks-Signal
Best.-Nr. 150 87240
€ 18,-



Signale, Band 2
Haupt- und
Vorsignale,
Signalverbindungen
Best.-Nr. 150 87241
€ 18,-



Signale, Band 3
Zusatz-, Sperr- und
Langsamfahrsignale,
Kennzeichen, Neben-
signale, Läute- und
Pfeiftafeln
Best.-Nr. 150 87242
€ 18,-



Signale, Band 4
Signale und Tafeln im
Modell: Standorte,
Einbau, Anschluss,
Antriebe und Schal-
tungen
Best.-Nr. 150 87244
€ 15,-



Güterzug-Gepäckwagen
Betrieb, Verwendung,
Modell-Bauanleitungen
Best.-Nr. 150 87246
€ 18,-



**Jetzt als eBook
verfügbar!**



Zugbildung 3
Best.-Nr.
15087237-e



Zugbildung 4
Best.-Nr.
15087239-e

Je eBook € 9,99

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



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
MIBA-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



MOMENTE

Von preußischer Sparsamkeit und Holsteiner Filmkulisse

TEXT UND FOTO: STEFAN PFÜTZE

ANFANG DER SIEBZIGER JAHRE des letzten Jahrhunderts gab es im deutschen Fernsehen eine wöchentliche Vorabendserie mit dem Titel „Kleinstadtbahnhof“. Diese kam beim geneigten Publikum seinerzeit offenbar recht gut an, denn man entschloss sich an verantwortlicher Stelle, nach dem Auslaufen der ersten Serienstaffel nach kurzer Pause eine weitere Staffel abzdrehen, diesmal unter dem Titel „Neues vom Kleinstadtbahnhof“. Wie einfallsreich!

Meine Eltern erlaubten ihrem Sohn damals, diese Serie im Fernsehen zu sehen, sodass ich noch rudimentäre Kindheitserinnerungen daran habe. Heidi Kabel und Gustav Knuth als Hauptdarsteller spielten das Ehepaar Henning, das die Gastronomie im Bahnhof der fiktiven Kleinstadt Lüttin betrieb. Gustav Henning alias Gustav Knuth war der Koch, der früher einmal bei der Bahn im Speisewagen seinem Beruf nachgegangen war und immer wieder gerne Anekdoten aus dieser Berufszeit zum Besten gab. Und es gab natürlich immer wieder Bahnhof- und Eisenbahnscenen in den einzelnen Folgen zu sehen.

Im wirklichen Leben hieß und heißt diese Kleinstadt nicht Lüttin, sondern Plön. Wunderbar gelegen und eingebettet in der Holsteinischen Schweiz. Hübscher, historischer Kleinstadtkern mit über der Stadt thronendem Schloss, südlich begrenzt durch das Ufer des großen Plöner Sees. Direkt an diesem Ufer befindet sich der zur Stadt zentral gelegene Personenbahnhof mit dem Empfangsgebäude, in dem sich das Restaurant des Ehepaares Henning befand und das auch als Kulisse für viele Filmszenen herhielt.

Auch ich kann mich noch gut an Besuche genau in dieser Lokalität erinnern. So kehrten wir dort ein, als wir Fahrgäste eines im Rahmen des DB-Dampfzug-Nostalgieprogramms angebotenen Sonderzugs in den Neunziger Jahren waren, der als Ziel von Hamburg aus genau dieses Plön hatte. Heute schon lange unvorstellbar. Aber auch ein Jahrzehnt früher war ich Gast in dieser Bahnhofsgaststätte mit herrlichen Fensterausichten – sowohl auf die beiden vorhandenen Bahnsteiggleise und den darauf

stattfindenden Zugverkehr als auch auf den dahinter liegenden See. Bei schönem Spätherbstwetter war ich am 2. November 1984 in der Holsteinischen Schweiz im Rahmen eines Tagesausflugs mit meiner Kamera auch in Plön am Bahnhof unterwegs und fotografierte mittags den hier abgebildeten E 3170 bei der Ausfahrt aus Gleis 2 Richtung Kiel, bespannt mit 218 334. Die schöne Signalbrücke in der Westausfahrt war vier Jahre nach dieser Aufnahme bereits Geschichte, als die drei mechanischen Stellwerke in Plön durch ein elektronisches Zentralstellwerk ersetzt worden waren. Im Bildhintergrund ist auch das Empfangsgebäude zu erkennen, in dem sich die besagte Gaststätte befand. Ebenfalls gut zu erkennen ist die hölzerne Bahnsteigüberdachung am Gleis 1, mit der es etwas Besonderes auf sich hat.

Zu Zeiten des deutschen Kaiserreichs befand sich in dem Plöner Schloss eine preußische Kadetten-Ausbildungsanstalt. Der letzte deutsche Kaiser, Wilhelm II., schickte seine Söhne dorthin, auf dass sie ganz in kaiserlich-preußischer Tradition erzogen würden. Wenn der Kaiser mit dem Zug zum Marinehafen Kiel unterwegs war und auf dem Weg dorthin seine Söhne in Plön besuchen wollte, baute man dafür extra einen separaten Haltepunkt direkt unterhalb des Schlosses, etwa 500 Meter von dem eigentlichen Stadtbahnhof in Richtung Kiel entfernt. Schließlich sollte der Kaiser bei einem dortigen Besuch nicht zusammen mit dem gemeinen Volk aus dem Zug steigen müssen. Diesen Haltepunkt nannte man den Prinzenbahnhof von Plön. Gegen Regen und Wind errichtete man hier auch eine Bahnsteigüberdachung und ein festes Wartehaus.

Nachdem der Kaiser 1918 abdanken musste, bestand für diesen Haltepunkt kein wirklicher Bedarf mehr, sodass dieser wenig später auch aufgelöst wurde. Die hölzerne Überdachung wurde demontiert und am Empfangsgebäude des nahe gelegenen Stadtbahnhofes am Gleis 1 wieder aufgebaut – und steht bis zum heutigen Tag.

Das ist doch wahre preußische Sparsamkeit! □



RUHR-Gestein der 50er

Wäre in den 1970er Jahren nicht die Anziehungskraft der Dampfloks aus Gelsenkirchen-Bismarck, Oberhausen-Osterfeld, Hamm und Duisburg-Wedau gewesen, hätten sich wohl nur wenige Eisenbahnfans zum Fotografieren ins eher graue Ruhrgebiet aufgemacht. Dabei hatte der „Pott“ damals mit den „Eierköpfen“ der **Baureihe ET 30**, später 430, interessante Elektrotriebwagen zu bieten, die äußerlich mit dem Charme der 1950er Jahre aufwarten konnten

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN





OBERN Tour de Ruhr: Essen Hbf – Gelsenkirchen Hbf – Recklinghausen Hbf lautete der Fahrweg von 430 123 am 26. Juni 1979 als N 7533. In Essen-Kray lagen damals noch die Gleise der Rheinischen Eisenbahnstrecke von Mülheim/R.-Heißen über Essen Nord nach Bochum Nord.

LINKS Aus Hamm/W. kommend, nähert sich 430 105 am 19. Juni 1979 als N 5244 seinem Ziel Essen-Hbf. In Frillendorf treffen die S-Bahn- und Fernstrecken aus Bochum Hbf über Kray Süd oder Wattenscheid-Höntrop, aus Hattingen und Wuppertal-Vohwinkel zusammen.

Was für die stilistische Prägung bundesdeutscher Wohnungseinrichtungen in den 1950er Jahren der Nierentisch und für die Bauform der Autos der „Gelsenkirchener Barock“ des Ford 17 M waren, das brachte die Formgebung des ET 30 für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn auf den Punkt: Hier vereinten sich eine zeittypisch-elegante Kopfform, zeitgemäße Elektro- und Antriebstechnik sowie moderner Waggonbau mit Details wie den damals topaktuellen, aus dem Omnibusbau bereits bekannten Falttüren zu einem attraktiven und schnellen Nahverkehrstriebwagen, der sich bei Fahrgästen und Personal großer Beliebtheit erfreute. 24 Triebwagen, bestehend aus je zwei Triebköpfen mit neu entwickel-

ten, leistungsstarken Wechselstrom-Reihenschlussmotoren in Tatzlagerbauart und einem motorlosen Mittelwagen, hatte die noch junge Deutsche Bundesbahn 1953/54 bei den Elektrokonzernen AEG, BBC und SSW sowie – für den wagenbaulichen Teil – bei Fuchs/Heidelberg, Düwag/Krefeld, Westwaggon/Köln sowie Waggon- und Maschinenbau Donauwörth in Auftrag gegeben; für den Bau der Drehgestelle zeichnete Wegmann/Kassel verantwortlich. Lieferung und Abnahme erfolgten zwischen März 1956 und dem Jahresende.

Im Ruhrgebiet gerieten die ET 30

erst nach dem Ende des Dampflokbetriebes 1977 vermehrt in den Fokus der Eisenbahnfreunde. Da waren die besten Jahre dieser schön anzusehenden Triebwagen allerdings fast schon vorbei. Und auch in diesen Jahren standen sie stets etwas im Schatten der 216-Prototypen („Lollo“) und der Baureihe 221, die sich ebenfalls „formbedingt“ großer Beliebtheit und außerdem attraktiver Einsatzgebiete

wie zum Beispiel im landschaftlich schönen Angertal erfreuten. Dabei waren die ET 30 – vielmehr als Vorserien-216 und 221 – von Anfang an im „Ruhrpott“ heimisch und kon-

**Erst ab Mitte
der 70er im
Fokus der
Fotografen**

zentriert unterwegs gewesen, denn schon Anfang 1957 gelangten die ersten Neuauslieferungen zum Bwv Dortmund Bbf. Eingesetzt wurden die Fahrzeuge damals im Inselbetrieb auf der ersten hier elektrifizierten Strecke von Düsseldorf über Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund nach Hamm in Westfalen. Dem Einsatzgebiet an Rhein und Ruhr waren die Fahrzeuge gewissermaßen „auf den Leib geschnitten“, sollte mit ihnen doch der Nahverkehr in diesem Ballungsgebiet beschleunigt und attraktiver gestaltet werden. Verwendung fanden die Züge sowohl im Eilzugdienst wie auch im Nahverkehr, wobei sie auch für die Überwindung größerer Distanzen konzipiert und bestens geeignet waren.

Die ET 30 bestanden aus zwei motorisierten Endwagen (ETa und ETb, Achsfolge Bo'2' und 2'Bo') und einem motorlosen Mittelwagen EM (2'2') von jeweils 19,0 m Länge (gemessen ohne Berücksichtigung der beiden Faltenbalg-Übergänge). Während der Mittelwagen über einen Großraum 2. Klasse mit 44 Sitzplätzen und Toilette sowie zwei

UNTEN Auf seinem Fahrweg von Witten Hbf nach Dortmund Hbf kreuzt 430 105 am 23. Mai 1979 die in Witten-Sonnenschein über den Viadukt führende Strecke Bochum-Langendreer – Dortmund-Löttringhausen („Rheinischer Esel“).





O BEN 430 124 fährt am 11. April 1979 als N 8138 von Hamm/W. schwungvoll in den Zielbahnhof Essen Hbf ein.

LINKS 430 102 in Ozeanblau-Beige wartet am 11. Juli 1977 als N 8138 nach Bielefeld die Ankunft des roten 430 120 ab, der als N 7715 von Hagen Hbf in Essen Hbf einfährt.

weitere Großräume mit 12 bzw. 18 Plätzen 1. Klasse verfügte, wiesen die Motorwagen abgesehen von den Führerräumen nur Räume der 2. Klasse auf: im ETa ein Abteil mit 16 Plätzen sowie zwei Großräume mit 24 bzw. 28 Sitzplätzen, außerdem eine Toilette. In diesem Triebwagenteil war in unmittelbarer Nachbarschaft zum Führerraum ein Gepäckraum abgeordnet. Im b-Motorwagen waren zwei Großräume mit 28 und ein weiterer mit 24 Plätzen vorhanden, dazu eine weitere Toilette. Die Sitzanordnung war in der 2. Klasse 2+2 mit Mittelgang, in der 1. Klasse 2+1. Zwischen den Einstiegsräumen mit ihren elektrisch gesteuerten, druckluftbetriebenen Zwillings-Doppelfalttüren und den Fahrgasträumen waren Schiebetüren angeordnet. Durch die zahlreichen, bewusst sehr breit ausgelegten Falttüren wurde ein schneller Fahrgastwechsel ermöglicht, wie er vor allem im Berufsverkehr wichtig ist.

Nach und nach wurden die Elektrifizierungsarbeiten auf vielen weiteren Strecken im Ballungsgebiet an Rhein und Ruhr abgeschlossen, so dass sich die Einsatzbereiche stark ausweiteten. 18 Triebzüge waren in Dortmund über viele Jahre hinweg stationiert, wovon 16 planmäßig benötigt wurden. Ende 1967 erfolgte die Umstationie-

rung aller Dortmunder Fahrzeuge zum Bw Hamm/W., wenig später die Umzeichnung von ET 30a + EM + ET 30b in 430.1 + 830.0 + 430.4. Abgesehen von den Anfangsjahren, in denen es vereinzelt auch Abweichungen ab, verkehrten alle Triebwagen stets in den nummernmäßig zusammengehörigen Kombinationen, also z.B. ET 30 015a + EM 30 015 + ET 30 015b bzw. später 430 115 + 830 015 + 430 415.

In der Anfangszeit wurden auch bei den Bw Freilassing und München Hbf mehrere ET 30 stationiert, um sie zwischen der bayerischen Landeshauptstadt und Salzburg sowie Freilassing und Berchtesgaden im Eilzug- und Nahverkehr zu erproben. Daneben gelangten ab 1956 auch mehrere Einheiten zum Bw Nürnberg Hbf. In diesem Ballungsraum versprach man sich kürzere Wendezeiten im Nürnberger Hauptbahnhof, der an seine Kapazitätsgrenzen gelangt war. Hier wie auch andernorts bewährten sich die Fahrzeuge gut, ihr Einsatz auf den Hauptbahnen nach Bamberg, Neustadt/Aisch, Treucht-

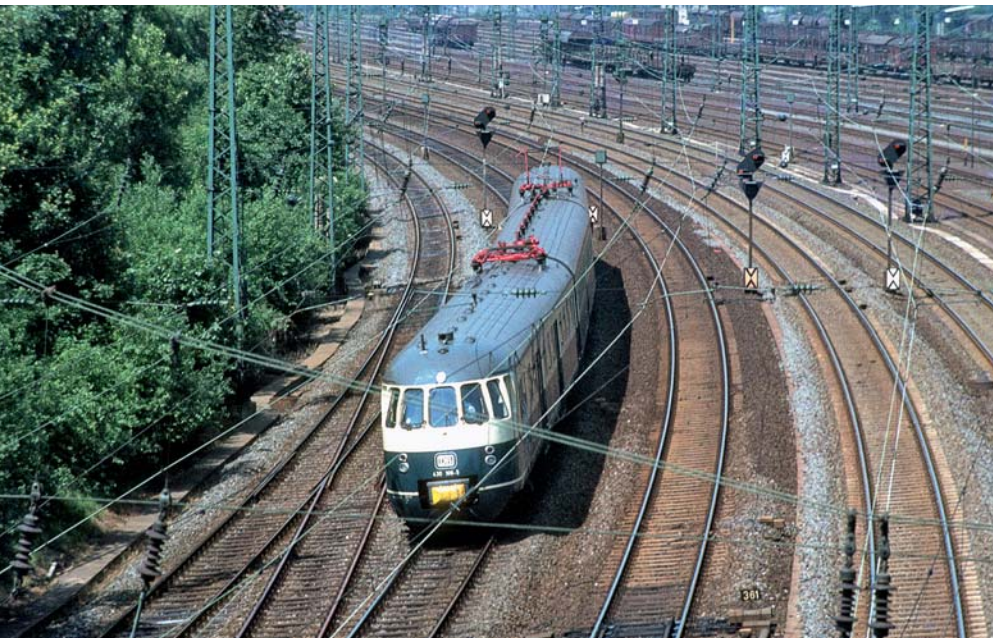
lingen, Burgthann, zwischen Treuchtlingen und Würzburg/Veitshöchheim sowie im Pendelverkehr Nürnberg – Schwabach dauerte bis 1972.

Ab September 1972 schließlich waren alle ET 30, inzwischen in 430 umgezeichnet, beim Bw Hamm stationiert. Zu den wichtigsten Wendebahnhöfen gehörten – zumindest zeitweise – Hamm, Herford, Bielefeld, Rheine, Münster, Dortmund, Duisburg, Oberhausen, Mülheim/Ruhr, Haltern, Recklinghausen, Hagen, Mönchengladbach, Löhne, Warburg, Emmerich, Altenbeken und Soest.

Bei einem Besuch des Nürnberger Hauptbahnhofes im Frühjahr 1972 waren mir die 430 erstmals aufgefallen. Da seinerzeit aber noch Dampfloks für mich absolute Priorität besaßen, entstand dort seinerzeit leider kein Foto. Erst in meinen „Esse-

ner Jahren“ zwischen 1976 und 1981 kam es dann zu vermehrten „Blickkontakten“, denn die flotten Triebwagen gefielen nicht nur durch ihr herausstechendes 50er-Jahre-Design, sondern begleiteten

Fast auf allen wichtigen Linien im Pott präsent



LINKS

430 106 hat am **19. Juni 1979** als **N 5237** nach **Dortmund Hbf** den **Hbf Essen** verlassen und passiert gerade im Stadtteil **Frillendorf** den **Essener Güterbahnhof**.

UNTEN

Nur noch wenige Monate wird der Nahverkehr mit den „Eierköpfen“ der Baureihe **430** dauern, als **430 123** am **20. November 1983** die **Brückenbaustelle** für die neue **S-Bahn S 4** unweit des noch nicht in Betrieb befindlichen Haltepunkts **Dortmund West** passiert.

Nach rund 25 Einsatzjahren stark vom Rost angegriffen



einen auf nahezu allen wichtigen Strecken im Ruhrgebiet. So entstand eine ganze Reihe von Bildern, die – ich gebe es zu – zum Teil auch dem so empfundenen Druck entsprangen, dass möglicherweise bald alle Exemplare in der damals als wenig attraktiv empfundenen Farbgebung Ozeanblau-Beige daherkommen würden. Diese Einschätzung erwies sich zwar im Nachhinein als übertrieben, aber immerhin wurde mehr als die Hälfte aller 430 in Ozeanblau-Beige umlackiert, nämlich 430 102, 103, 106, 108 – 110, 112 – 115, 119, 121 und 122 sowie die entsprechenden 430.4 und 830.0. Bis zum Schluss standen aber auch noch Fahrzeuge in roter Farbgebung im Einsatzdienst.

Dennoch war es damals richtig, so viele wie möglich von den 430 zu fotografieren, denn schon ab 1978 zeichnete sich ab, dass ihnen kein langes Leben mehr beschieden sein würde. Die DB spendierte den einstigen Vorzeige-Nahverkehrszügen nur noch Auslaufuntersuchungen und mit 430 107 + 830 007 + 430 407 schied 1980 die erste Einheit aus dem Betriebsbestand aus.

Es war weder die trotz des Alters der Fahrzeuge unbestrittene Attraktivität der 430 noch die Technik, die dem Unterhaltungswerk Hamm Sorgen bereitete. Vielmehr machten die Bauweise und deren technischer Zustand mehr und mehr Probleme. Genau wie der noch etwas ältere, ganz ähnlich aussehende ET 56/456, war der wagenbauliche Teil als selbsttragende Konstruktion aus einer geschweißten, verwindungssteifen Röhre in kombinierter Spanten- und Schalenbauweise mit geschlossener Bodenwanne – zum Schutz vor Verschmutzungen und Witterungseinflüssen – ausgeführt. Diese weitgehend geschlossene Bauweise hatte den Nachteil, dass sie empfindlich gegen korrosive Einflüsse war.

Im Ergebnis waren die Wagenkästen nach rund 25 Jahren so stark vom Rostbefall angegriffen, dass die Tragfähigkeit darunter zu leiden begann. Aus diesem Grund beschloss die Deutsche Bundesbahn, keine finanziellen Mittel mehr in die grundlegende Aufarbeitung zu stecken. Wegen der vermehrt auftretenden Schäden bzw. we-

gen Fristablauf wurden demzufolge 1982 und 1983 jeweils 6 und 1984 11 Exemplare ausgemustert. Als letzte wurden 430 108, 109, 111, 113, 115, 119, 120 und 123 im Sommer 1984 außer Dienst gestellt und am 31.07.1984 ausgemustert. Für Eisenbahnfreunde war das Ruhrgebiet damit um eine weitere, leider viel zu selten gewürdigte Attraktion ärmer geworden.

Zum Jubiläum „125 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ 1985 entschloss sich die Deutsche Bundesbahn, auch einen 430 betriebsfähig aufzuarbeiten und auszustellen. Dazu wurde, um eine wirtschaftlich vertretbar große Anzahl von Fahrgästen transportieren zu können, eine vierteilige Museums-Einheit aus 430 114, 830 014, 830 012 sowie 430 414 zusammengestellt, die auch im Sonderzug- und Charterverkehr eingesetzt werden konnte. Leider wurde der Zug wegen Fristablauf 1997 abgestellt. Nach Zwischenstationen gelangte er zur Eisenbahn-Erlebniswelt Horb am Neckar, wo er zusammen mit anderen interessanten Triebwagen in der Ausstellungshalle gezeigt wird. □



Digitale Modellbahn

www.vgbahn.de/dimo

www.dimo-dvd.vgbahn.de

TITELTHEMA:

SO FUNKTIONIERT ANALOGES SCHALTEN IM DIGITALBETRIEB

- +++ **Modellbahn-Mechatronik:**
Roco vollbeweglicher H0-Digitaltalan
- +++ **Lichtsignale mit Arduino steuern:**
Neue ARCOMORA-Komponente
- +++ **Erfinder der Intelli-Produkte:**
Rüdiger Uhlenbrock im Interview

Bei der **analogen Modellbahn** war es ganz einfach, einen **Weichenantrieb** mit einem Schalter zu versehen. Soll die Weiche aber auch **digital ansprechbar** sein, wird es schwierig. Wir zeigen verschiedene Wege, wie analoge Schalter in ein Digitalsystem eingebunden werden können. Das geht entweder elegant mit **speziellen Encodern** wie z.B. dem Tastenmodul von Lenz oder dem neuen ActionMann von CdB oder aber man bringt die **Schaltinformation per Rückmelder** ins Digitalsystem und programmiert dort eine **passende Weiterverarbeitung**. Wie das geht, zeigen wir am Beispiel von **s88 und CS2/CS3**. Mit all diesen Lösungen ist es möglich, **lokale Schalt- und Eingabelemente** aufzubauen, sei es ein kleines **Gleisplanstellpult**, sei es ein Auslösetaster für eine **Animation/Aktion auf der Anlage**. Auch der Nachbau eines Schweizer **Drucktastenstellwerks**, den wir vorstellen, ist mit der Schalt-Thematik nah verwandt. Ein **Highlight** des Hefts ist sicherlich der Einstieg in den **Selbstbau** eines komfortablen **Handreglers** aus vorkonfigurierten Komponenten: **Es ist einfacher, als man glaubt!** Weitere Themen: Hausbeleuchtungen von Austromodell, Piko-Gartenbahn-V2o digitalisiert, Achszähler mit binärer Anzeige, Roco-Neuheit Digitaltalan, Interview mit Rüdiger Uhlenbrock u.v.m.



€ 38,-

4 x Digitale Modellbahn



1 x MIBA Extra Digital



Archiv-CD: 10 Jahre komplett zum Nachschlagen;
Alle bisherigen DIMO-Ausgaben ab 2010 inkl. VGB-SmartCat



H0-Modell des Klv 12

Das große Digital-Abo plus

* Bei vielen Eisenbahnfreunden gilt der Klv 12 der DB als DIE klassische Bahnmeisterdraisine überhaupt. Brekina hat das H0-Modell auf die Schienen gestellt. Die Lampen, das Signalhorn, die durchbrochenen Trittstufen und vier kleine Stoßbügel am zierlich konstruierten Fahrwerk sind separat angesetzt. Die Modellversion ohne Antrieb können wir Ihnen für eine begrenzte Zeit als Prämie für das große DiMo-Digital-Abo anbieten.

Informieren Sie sich einfach: www.vgbahn.de/dimo | Telefon 08141 / 53 48 10 | <https://shop.vgbahn.info/digitale-modellbahn/service/abobestellung>



Bunte Marschbahn

Niebüll und die Marschbahn erlebten in letzter Zeit einen Ansturm an Eisenbahnfreunden. Grund hierfür sind die große Anzahl und die bunte Vielfalt der eingesetzten **Mietloks beim Werk Niebüll**

TEXT UND FOTOS: OLIVER WINNER

Dies war einerseits dem Fahrzeugmangel geschuldet, aber auch dem Schadbestand der Baureihe 218. Es ging sogar soweit, dass die eigentlich nur für Fristarbeiten nach Niebüll überführte 218 832 nach dem Ausfall der 218 319 zum Einsatz kam. Hinzu kommt noch, dass drei Loks der Baureihe 245 vermietet bzw. abgegeben wurden und damit bei der Bespannung der Shuttlezüge nach Sylt fehlten. Eine dieser drei Niebüller 245 fuhr aktuell für DB Regio zwischen Hamburg und Westerland, um dort den Verkehr am Laufen zu halten, da es immer noch Prob-



leme mit den 245.2 gibt. Die anderen beiden Maschinen waren beim Werk Erfurt im Einsatz, wo sie die IC-Züge zwischen Gera und Gotha bespannten. Dies wurde notwendig, weil die dafür vorgesehenen Loks noch nicht abgenommen worden waren. Grund hierfür war die fehlende Abnahme des ETCS-Systems, das aber zwingend benötigt wird, da die Loks zeitgleich neben den ICs noch als Abschlepploks für die Schnellfahrstrecke genutzt werden sollen.

Zusätzlich wurden für die Bespannung der IC-Züge nach Puttgarden und für den am Wochenende verkehrenden Strand-Express weitere zwei Maschinen der Baureihe 218 benötigt. Aus all diesen Gründen wurden schon länger Loks der Baureihe 218 der Firma RP angemietet. Da dies aber nicht mehr ausreichte, hatte man zusätzlich noch zwei weitere Loks der Pressnitztalbahn angemietet.

Während ich an der Marschbahn war, konnte ich folgende Mietloks antreffen: die ozeanblau-beige 218 466, die sich durch ein gelbes Dreieck am Schneepflug hervorhebt; die 218 480 und 490, die meist als Pärchen vor IC-Zügen angetroffen wurden; außerdem noch die orientrot mit Lätzchen la-

218-Pärchen von Privat-Bahnen und DB AG in allen Farben, Baureihe 245 und DE 2700 teilen sich die Arbeit

kierten 218 319 und 402. Die Loks von RP wurden auch mit DB-218 zusammen eingesetzt und waren auch mal vor einem Autozug im Einsatz. Exoten stellten die im typischen Verkehrsblau der Pressnitztalbahn lackierten 218 054 und 055 alias 448 und 458 dar; sie bespannten konsequent das IC-Paar 2310/2311. Planmäßig werden alle IC-Züge von und nach Westerland mit 218 im Doppelpack gefahren, während sich der Einsatz am Autozug fast täglich änderte – meistens aufgrund eines Schadens oder umlaufbedingt infolge von Verspätungen. Man konnte aber davon ausgehen, dass immer zwei 218-Pärchen im Autozugverkehr mitfahren und eine willkommene Abwechslung zu den sonst eingesetzten 245 darstellen.

Der Einsatz der alten Loks in allen möglichen Farbvarianten und im noch dazu passenden Umfeld dank Flügelsignalen etc. lockte jede Menge Eisenbahnfreunde und Fotografen nach Schleswig-Holstein, egal ob aus den Nachbarländern oder aus Mittel- und Süddeutschland. Trotz der Vielzahl an Fotografen herrschte doch immer gute Laune unter allen Beteiligten – frei nach dem Motto: Mit Anstand und Abstand kommt am Ende jeder auf seine Kosten. □



LINKS OBEN Die 218 466 von Railsystem RP zieht zusammen mit der DB-218 389 einen Syltshuttle von Niebüll nach Westerland, hier bei Klanxbüll in der Steigung zum Hintenburgdamm.

LINKS UNTEN Autozug Sylt, der Konkurrent zum Syltshuttle, setzt meist neue Vectron DE ein. Wenn allerdings eine dieser Loks in der Werkstatt ist, kommt auch mal wieder eine DE 2700 (ex NOB) zum Einsatz – hier DE 2700-02 bei Lehnshallig in Richtung Niebüll.

OBEN LINKS 218 054 und 055 der Pressnitztalbahn passieren mit dem IC 2310 aus Frankfurt am Main Stedesande und werden ihr Ziel Westerland bald erreichen.

OBEN RECHTS In Niebüll werden alle Auto- bzw. Shuttlezüge nach Westerland be- und entladen. 218 385 zieht zusammen mit 218 473 den gerade frisch beladen Zug aus der Verladeanlage.

RECHTS Die seit vielen Jahren für die Marschbahn typischen Marierd-Paer-Wagen werden zusammen mit den Paribus-245 durch die NAH.SH eingesetzt.



Dampfloks der BD Kassel

Teil 2: Das legendäre **Bw Bebra** fuhr mit seinen 01.10 und 44 „aus der Mitte heraus“, insbesondere mit Zügen auf der Nord-Süd-Strecke. 1957 begann die Zuweisung von Maschinen mit Ölhauptfeuerung, deren Bestand in der Folgezeit stetig anstieg. Auch 10 001 und 002 gehörten dazu. P 8, G 8¹ und 50er kamen im Nahbereich zum Einsatz

TEXT: FRITZ WOLFF

Mit genau 100 betriebsfähigen Dampfloks am 1. Januar 1959 liegt das dem Maschinenamt Fulda unterstellte Bw Bebra bestandsmäßig nahezu gleichauf mit dem Bw Kassel. An einer der wichtigsten Verkehrsadern Deutschlands, der Nord-Süd-Strecke, gelegen, dabei in laufplantechnisch günstiger Lage, die durch zwei abzweigende Hauptbahnen (nach Kassel und Erfurt) eine zusätzliche Aufwertung erfährt, erklärt sich seine überragende Bedeutung unter den Dampfloks-Heimorten der DB fast von selbst.

Die 14 hier beheimateten ölgefeuerten 01¹⁰ laufen im schweren Schnellzugdienst auf der topografisch anspruchsvollen Nord-Süd-Strecke zwischen Hamburg im Norden sowie Würzburg und Frankfurt im Süden, fahren während längerer Stillstandszeiten in Würzburg von dort aus auch Füllleistungen nach Bamberg und Stuttgart. Darüber hinaus sind sie in geringem Umfang auf der Main-Weser-Bahn vertreten, und zwar mit einem Eilzug (E 570) von Kassel über Gießen nach Frankfurt und einem Schnellzug (D 183) in Gegenrichtung.

Daneben finden sich auch zwei kohle-gefeuerte 01¹⁰ in Bebra (01 1070 und 1072), für die es keinen eigenen Umlaufplan gibt, die vielmehr ihre ölgefeuerten Schwestern

als „Springer“ unterstützen. Und dann sind da auch noch die beiden „Stars“ 10 001 und 002, Erstere zu Jahresbeginn 1959 noch kohlegefeuert (mit Ölzusatzfeuerung), Letztere ölgefeuert. Gemeinsam mit der 01¹⁰ Öl werden sie in einem dreitägigen Laufplan eingesetzt, wegen ihrer hohen Achslast von 22 t wohlweislich in einem Plan, der Füllleistungen ab Würzburg nach Bamberg und Stuttgart nicht enthält.

Auch die preußische P 8 (Baureihe 38¹⁰) ist noch beim Bw Bebra anzutreffen, allerdings nur noch mit einem gegenüber früher schon arg dezimierten Bestand von sechs Maschinen. Einige Personenzugleistungen nach Fulda, Göttingen und Kassel sind ihr verblieben.

Von der Baureihe 44 hingegen finden wir eine ganze Flotte vor: 46 Exemplare nennt das Bw Bebra sein eigen, die im pausenlosen Einsatz auf der Nord-Süd-Strecke stehen, d.h. über Göttingen nach Hannover (vorwiegend Seelze und Lehrte) sowie über Fulda – Gemünden (Main) nach Würzburg fahren. Alternativ zu Würzburg wird ab Gemünden (Main) über die Werntalbahn der Wendebahnhof Schweinfurt erreicht. Natürlich steht auch Frankfurt (Main) auf dem Programm und zweimal täglich geht es über Hönebach nach Gerstungen (DDR). Zwei Maschinen, 44 1131 und 1264, haben

**17. August 1958
zwölf Uhr mittags:
01 1101 vom Bw Bebra
passiert mit D 383
(München – Hamburg)
das Einfahrtsignal von
Sterbfritz, noch immer
auf anstrengender
Bergfahrt. Die aber
wird gleich vorüber sein
und dann geht es mit
geschlossenem Regler
hinunter bis Elm.**
FOTO: DR. ROLF BRÜNING

– als Prototypen – bereits Ölfeuerung, eine weitere, 44 475, hat Kohlefeuerung mit Ölzusatzfeuerung.

Auch die allgegenwärtige Baureihe 50 ist in Bebra vertreten, zu Jahresbeginn 1959 mit sieben Einheiten. Schwerer Güterzugdienst im Mittelgebirge ist ihre Domäne bekanntlich nicht, doch Bebra hat andere Aufgaben für sie: Sie leistet Schiebedienst auf den Rampen Bebra – Cornberg und Bebra – Hönebach und befördert Personenzüge im Nahbereich von Bebra sowie bis Göttingen und Kassel. Ihre Fähigkeit zu forscher





Beschleunigung ist dabei, insbesondere im Hauptbahndienst, sehr gefragt und gleicht den Nachteil ihrer vergleichsweise geringen Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) mehr als aus. Mit einer Leistung täglich ist sie auch am Kaliverkehr nach Heringen (Werra) und Heimboldshausen beteiligt, einem Transitverkehr durch die DDR mit Kopfmachen in Gerstungen.

Immerhin mit 13 Exemplaren ist auch die preußische G 8¹, Baureihe 55²⁵, noch in Bebra präsent, Tendenz allerdings bereits leicht fallend. Streckendienst versehen sie

kaum noch, sind vielmehr weitestgehend beschäftigt im (keineswegs anspruchsvollen) Verschub auf dem großen Güterbahnhof Bebra, auch am Ablaufberg, leisten Rangierdienst im Personenbahnhof Bebra sowie in Bebra U (= Umladebahnhof) und werden auch zu Arbeitszug-Aufgaben für die Bahnmeisterei herangezogen.

Größer ist der Aktionsradius der neun in Bebra beheimateten 56² (preußische G 8¹ mit Vorlaufachse, umgebaut aus Baureihe 55²⁵). Auch sie leisten Schiebedienst auf den Rampen und in ganz erheblichem Umfang

sind sie im Kaliverkehr nach Heringen und Heimboldshausen tätig. Ihr origineller Einsatz als Zugloks einer mobilen Tankstelle für in Bebra kurz zwischenhaltende 01¹⁰ Öl ist zu Beginn des Jahres 1959 bereits vorbei.

Auch in Bebra gibt es einen „Hofhund“, hier ist es eine bayerische R 3/3 mit der Betriebsnummer 89 860. Auch hier ist der Bw-Verschub ihre Hauptaufgabe.

Noch im Januar 1959 und auch darüber hinaus gehen dem Bw Bebra weitere 50er zu. Dadurch können bisher von der P 8 erbrachte Personenzugleistungen auf die

Baureihe 50 übergehen, so dass am 5. Februar 1959 zwei P 8 (38 2344 und 3716) an die BD Hannover abgegeben werden. Die verbliebenen vier P 8 (38 2299, 2725, 3378, 3757) werden bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1959 bezirksintern zum Bw Fulda umgesetzt.

Aufgrund des Zustroms an 50ern gibt es ab 22. Februar 1959 beim Bw Bebra einen speziellen Umlaufplan, der den Einsatz von sechs dort beheimateten 50ern durch das Bw Fulda (mit Fuldaer Personal) vorsieht. Überwiegend leisten die Maschinen Schiebedienst auf der Rampe von Elm über Vollmerz nach Sterbfritz.

Zur Verstärkung des Bebraer 01¹⁰-Bestandes, dessen Auslastung an seine Grenzen stößt, werden am 30. Mai 1959 vier kohlegefeuerte 01¹⁰ – 01 1053, 1093, 1094 und 1099 – von Kassel nach Bebra verlegt. Im Juli 1959 kehrt 10 001 aus dem AW Braunschweig nach Bebra zurück, jetzt als (vollständige) Öl-Lok.

Am 4. Oktober 1959, dem ersten Tag des Winterfahrplans, bekommt Bebra sieben weitere Exemplare der Baureihe 56². Sie kommen vom Bw Eschwege West, das damit die Dampflokbbeheimatung (= Dampflokuunterhaltung) aufgibt und im Übrigen auch rein einsatzmäßig die Baureihe 56²

weitgehend dem Bw Bebra überlässt. Zu einem Mehr an Umlauf Tagen führt das Mehr an Loks freilich nicht, zumal eine langsame Bestandsreduzierung durch Abstellungen auf z (mit anschließender Ausmusterung) auch bei der 56² einsetzt.

Am 17. März 1960 erscheint mit der 44 431 die erste Öl-44 der Serienbauart in Bebra. Bis Juli 1960 sollen ihr weite-

Ölgefeuerte 01¹⁰ mit Leistungen bis 1000 Tageskilometer

re 29 Maschinen, darunter die zuvor nur mit Ölzusatzfeuerung ausgerüstete 44 475, folgen. Letzte ist am 21. Juli 1960 44 1681, womit von diesem Tag an Bebra über insgesamt 32 Öl-44er verfügt. Eine nennenswerte Aufstockung des Gesamtbestandes an 44ern geht damit allerdings nicht einher, denn für fast jede frisch umgebaut aus dem AW Braunschweig eintreffende Öl-44, soweit „von auswärts“ kommend, geht eine kohlegefeuerte Bebraer 44 an das Abgabebw (so etwa 44 473 an das Bw Lehrte für die umgebaute 44 100 vom Bw Lehrte). Die

Auslastung der „Öler“ ist beeindruckend. Der bisherige Bespannungsabschnitt Bebra – Schweinfurt wird auf Bebra – Bamberg/Hallstadt (b. Bamberg) erweitert.

Auch die Auslastung der ölgefeuerten 01¹⁰ nimmt grenzwertige Ausmaße an, was sich nicht zuletzt in ihren Kilometerleistungen niederschlägt. So leistet beispielsweise 01 1052 im Juli 1960 insgesamt 26 294 km, fast 1000 km pro Betriebstag!

Wegen Elektrifizierung der Strecke Heilbronn – Stuttgart sind die Füllleistungen Würzburg – Stuttgart weggefallen, dafür fährt man jetzt Würzburg – Heidelberg. Abschied von der Schiene nimmt hingegen in der zweiten Jahreshälfte 1960 der „Hofhund“ 89 860.

Unterdessen sinkt der Bestand an 55²⁵ weiter, was zum vermehrten Einsatz von V 60 und 56² führt, wobei Letztere im Streckendienst (einschließlich Schiebedienst) immer mehr von nach Bebra umgesetzten 50ern ersetzt wird.

Obwohl die beginnenden Elektrifizierungsarbeiten zwischen Hannover und Würzburg der Laufplangestaltung bei der Baureihe 01¹⁰ gewisse Beeinträchtigungen auferlegen (Bespannung der Tagesschnellzüge weitgehend mit V 200), glänzt die 01¹⁰ auch im Sommerfahrplan 1961 wieder mit

17. August 1958 vier Uhr nachmittags: 01 020 vom Bw Würzburg rollt talwärts mit D 373 (München – Osnabrück) vorbei an der Burg Brandenstein auf Elm zu. FOTO: DR. ROLF BRÜNING





Die große Dampflokomotivzeit ist 1965 in Bebra bereits vorbei, aber noch immer ist die Baureihe 44 präsent: Hier die Kasselaner Wendelok 44 1572 auf der Drehscheibe des Bw Bebra Ostseite, während im Schuppen weitere, zumindest überwiegend eigene 44er auf neue Aufgaben warten.

FOTO: J. R. BROUGHTON/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



Ständig auf der Rampe und doch nie im Rampenlicht: die weitgehend im Schiebedienst tätigen Bebraer 50er. Wir sehen 50 1690, erkennbar für den Schiebedienst mit Mühlhausen-Kupplung ausgerüstet, beim Restaurieren im Bw Bebra Westseite, Frühjahr 1963.

FOTO: ROBIN FELL/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



Wenige Jahre vorher waren auch und gerade die in die Jahre gekommenen 56² des Bw Bebra noch fleißig am Schieben. Hier 56 534 im Juli 1958 zwischen Bebra und Cornberg im Druckdienst am F 211 „Italien-Skandinavien-Express“. FOTO: CARL BELLINGRODT/SAMMLUNG HELMUT BITTNER

immensen Kilometerleistungen. Die ölgefeuerten 01 1104 etwa leistet im Juli 1961 27 503 km!

Leistungseinbußen für 01¹⁰ und 44 bringt der Winterfahrplan 1961/62 mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes Fulda–Frankfurt am 1. Oktober 1961. Andererseits stehen diesen Einbußen Mehrleistungen in Form zusätzlicher Leistungen zwischen Bebra und Fulda gegenüber, so dass sich das Leistungsvolumen der Bebraer Maschinen quantitativ nur wenig ändert. Für die Dauer des Winterfahrplans 1961/62 werden die ölgefeuerten 01 1077 und 1100 des Bw Bebra mit den kohlegefeuerten 01 1090 und 1098 des Bw Kassel getauscht. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1962 werden – ohne zeitliche Begrenzung – die ölgefeuerten 44 469, 606, 1133 und 1652 des Bw Bebra mit den kohlegefeuerten 44 477, 494, 1263 und 1424 des Bw Kassel getauscht.

Hohe Kilometerleistungen der ölgefeuerten 01¹⁰ sind nach wie vor an der Tagesordnung. Im Juli 1962 leistet 01 1077 26 180 km! Auch bedeutende Langläufe absolvieren die Maschinen noch immer. So befördern sie etwa den (schweren) D 89 „Kärnten-Express“ von Treuchtlingen mit Öltanken am Bahnsteig in Bebra bis Hamburg (684 km).

Bei der Baureihe 55²⁵ ist der Bestand per Stichtag 25. Oktober 1962 auf zwei Loks (55 3195 und 3631) abgesunken, bei der Baureihe 56² auf elf Loks (56 244, 284, 400, 444, 488, 534, 651, 684, 685, 767 und 864). An 50ern dagegen gibt es mittlerweile 20 Exemplare. Im Kaliverkehr nach Heringen (Werra) und Heimboldshausen sind sie zu „Alleinherrscherinnen“ geworden. Darüber hinaus verrichten sie nach wie vor die bekannten Personenzug- und Schiebedienste.

01 1100, 1101 und 1102 sowie 10 001 und 002, allesamt ölgefeuert, sind am ersten Tag des Winterfahrplans 1962/63, am 30. September 1962, „im Vorgriff“ auf die für Mai 1963 geplante Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Nord-Süd-Strecke nach Kassel umgesetzt worden. Am 8. März 1963 wird der elektrische Betrieb auf dem Teilstück Bebra – Fulda der Nord-Süd-Strecke aufgenommen, zeitgleich beginnt die Umsetzung der in Bebra verbliebenen elf 01¹⁰ Öl (01 1052, 1061, 1071, 1077, 1081, 1082, 1084, 1085, 1103, 1104 und 1105), gleichfalls nach Kassel. Letzte ist am 26. Mai 1963, zwei Tage nach Eröffnung des elektrischen Betriebs auf der Gesamtstrecke Hannover – Würzburg, die 01 1061.

Von den sechs kohlegefeuerten Bebraer 01¹⁰ verabschiedet sich 01 1053 am 26. April 1963 in Richtung AW Braunschweig. Sie wird nicht zurückkehren, sondern – nach einer L2-Zwischenuntersuchung – eine

neue Heimat in Osnabrück finden. Die übrigen fünf Loks (01 1070, 1072, 1093, 1094 und 1099) gehen am 26., 27. und 28. Mai 1963 geschlossen nach Kassel.

Auch bei den Güterzugloks findet elektrifizierungsbedingt ein Aderlass statt. Dieser ist lediglich deshalb etwas weniger abrupt als bei den Schnellzugmaschinen, weil es während einer kurzen Übergangszeit im Güterzugdienst noch einen Mangel an El-loks gibt und, das betrifft die Bespannungen nördlich von Bebra, die Elektrifizierungsarbeiten auf den Güterbahnhöfen Seelze und Lehrte noch nicht abgeschlossen sind.

Acht weitere Öl-44er (44 094, 336, 552, 636, 665, 1121, 1264 und 1681) gehen Ende Mai 1963 nach Kassel, gleichzeitig vier Kohle-44er (44 1178, 1263, 1424, 1678) nach Würzburg. Am 4. Juli 1963 wird, fast unbemerkt, als letzte Bebraer G 8' 55 3631 auf z abgestellt.

Unterdessen geht die Abwanderung der öl- und kohlegefeuerten 44er weiter. Die kohlegefeuerten werden verstreut in alle Winde, die „Öler“ gehen ausschließlich nach Kassel. Die letzten kohlegefeuerten Maschinen verlassen Bebra im Februar 1964. Von den „Ölern“ ist zu diesem Zeitpunkt noch ein „Rumpfbestand“ von

immerhin 16 Loks in Bebra vorhanden, der sich auch noch – bei deutlich gesunkenen Kilometerleistungen der Maschinen – wenige Jahre halten wird. Auf der Nord-Süd-Strecke gibt es zwar nichts mehr für sie zu fahren, aber sie haben sich des Kaliverkehrs nach Heringen und Heimboldshausen „bemächtigt“, fahren nach Gerstungen und Kassel (und darüber hinaus sogar neuerdings bis Soest),

Rumpfbestand an Öl-44ern hält sich im Kaliverkehr

erbringen Schiebeleistungen nach Hönnebach und haben schließlich zwei Dg-Leistungen über Malsfeld nach Treysa auf dem Programm.

Etwa zeitgleich mit der Abgabe der letzten Kohle-44er beginnt die Abwanderung der 50er. Diese haben zwar durch die Elektrifizierung unmittelbar nur einen Teil ihrer Leistungen verloren, sind aber mittelbar aufgrund der Übernahme der ihnen verbliebenen Leistungen durch frei gewor-

dene Öl-44er auch von der Elektrifizierung betroffen. Und so werden auch die 50er in alle Winde verstreut. Als letzte geht die 50 1561 am 1. Juni 1964 zum Bw Fulda. Zusammen mit dieser werden auch die letzten beiden Loks der Baureihe 56², 56 684 und 685, nach Fulda umgesetzt.

Der Bebraer Dampflokbestand, der noch im Oktober 1962 bei 103 Lokomotiven gelegen hatte, ist damit auf ganze 16 Maschinen, allesamt Öl-44er, zusammengeschmolzen. 14 davon sind auch zu Beginn des Sommerfahrplans 1966, am 22. Mai 1966, in Bebra zu finden. Doch das Ende naht: Für den Beginn des Winterfahrplans 1966/67, den 25. September 1966, steht die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke nach Kassel an und im Juni 1966 beginnt die Zuweisung fabrikneuer V 160 zum Bw Kassel. Diesen ist (u.a.) zugeordnet, vom Einsatz-Bw Bebra aus den grenzüberschreitenden Kaliverkehr ins Revier Heringen/Heimboldshausen zu übernehmen. So setzt dann im späten Frühjahr 1966 der Abzug auch der letzten Dampfloks aus Bebra ein, der mit der Umbeheimatung der Lokomotiven 44 087, 326 und 1167 von Bebra nach Kassel im Januar 1967 seinen Abschluss findet. □

38 3432 vom Bw Hanau hat sich gerade mit N 1836 in Elm auf den Weg über Schlüchtern nach Hanau gemacht, während im Hintergrund zwei frisch auf Ölfeuerung umgebaute Bebraer 44er auf dem Weg von Würzburg nach Bebra vorbeiziehen, 30. Juli 1960. FOTO: KARL-ERNST MAEDEL



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

Unser Streaming-Angebot für Eisenbahnfreunde

**MODELLBAHN
UMSCHAU**



gebührenfrei auf www.bahnwelt.tv

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



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



**Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen**
und mehr vieles mehr

seit
1977

www.lohag.de

Ausverkauf älterer Großserienbestände
und Zubehör Spur Z, N und HO

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 02331/404453

D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

www.Beckert-Modellbau.de

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

Ätzschilder

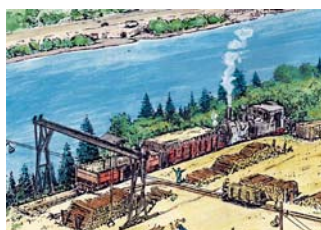
Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig



Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV



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

Z-fm Spur Z feiner Modellbau

- Lasercut Gebäude
und Zubehör

- Lokverfeinerung

- Vorbild Selbstbaugleis



Decoder von **VELMO**

www.z-fm.de

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

Ihre VGB-Vertriebspartner in

Mannheim

- Bahnhofsbuchhandlung, im Hbf
- Berton Modelleisenbahnen, Schulstr. 87
- Modellbahntreff König, Dürkheimer Str. 20

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Spielwarenfachgeschäft WERST

www.werst.de • e-mail: werst@werst.de

Schillerstr. 3 • 67071 Ludwigshafen-Oggersheim

Tel.: 0621/682474 • Fax: 0621/684615

Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi

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

**SYSTEM-
Vitrinen**
Ideen mit Profil

www.system-vitrinen-paape.de



www.modellbahn-schildhauer.de

**Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT GmbH**

„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn,
denn – Eisenbahn sind WIR!“

Biegelwiesenstrasse 31 | 71334 Waiblingen | E-Mail: ets@modelleisenbahn.com
Öffnungszeiten: Montag bis Samstag von 10:00 bis 18:30 Uhr | www.modelleisenbahn.com



Herzklopfen am Bahndamm:
Schon lange ist der D 1099
hinter 01 532 von Frankfurt am
Main nach Stralsund zu hören,
als er am 20. September 1969
mitten in der Steigung zum
Hönebacher Tunnel donnernd
das Örtchen Ronshausen
passiert. Aber auch im Zug,
denn bis Gerstungen ist es
nicht mehr weit. Und wer
ist damals schon ohne eine
gewisse Anspannung „nach
drüben“ gefahren?

Mit dem Fortschreiten der
Sechziger Jahre wurde es für
uns Eisenbahnfreunde immer
schwieriger, wenn man auf
die Schwarzen fixiert war und
die Vertreter der modernen Traktion
eher beiläufig zur Kenntnis genommen
wurden. Je mehr die Überhandnahmen,
destomehr fielen sie sogar der Verachtung

oder gar dem Zorn der Fans zum Opfer.
Leider aber nicht realiter.

Zu Anfang der Sechziger gab es noch
eine unglaubliche Vielfalt an Dampflok-
Baureihen, die aber aus drei Gründen
mehr und mehr aus dem Betriebsdienst
ausschieden und, wenn überhaupt, nur
noch auf Schrottgleisen Schienen unter
dem Fahrwerk hatten. Dadurch wurden

Bebra um 1970

TEXT UND FOTOS:
HANS-DIETER JAHR



viele Dampfloks von den Abstellgleisen geholt und bei dem gewachsenen Transportbedarf wieder ausgebessert und eingesetzt.

Das waren aber nur noch wenige Baureihen wie die 44 und 50, Schnellzugdampf im Westen wurde immer rarer, und so boten sich nur noch wenige Reiseziele für einschlägige Erlebnisse an. Eines davon war Bebra, wo die Deutsche Reichsbahn bis Frühsommer 1973 noch mit den schönen Reko-Loks der Baureihe 01.5 vom Bw Erfurt die Grenze bei Obersuhl passierte und in Bebra wendete. Die Rückleistung nach Erfurt erforderte dann die Fahrt über die Rampe zum Tunnel, was gerade in den Feiertagszeiten mit den schweren Zügen doch gewaltige Anstrengungen der Loks mit entsprechendem Sound ergab.

Kein Wunder also, dass die Strecke in dieser Zeit von Fotografen belagert war, denn es gab ja nur noch Hof und Rheine als Alternativen, und Hof hat seine 01 sogar zum gleichen Zeitpunkt aus dem (West-)Betrieb genommen. Gewarnt, sich nun beeilen zu müssen, war man auch durch die rote Karte, die die „Stinkdiesel“ beider Staatsbahnen den Dampfloks quasi wie beim Fußball immer öfter durch ihr Outfit zeigten.

Noch zehn Jahre zuvor war das ganz anders. Wenige Fernzüge berührten Bebra mit V200 und VT 11.5, ein paar V 60 gingen im Bahnhof ihrer Beschäftigung nach. Daneben gab es noch jede Menge DB- und DR-Dampfloks in hochwertigen Diensten.

Und irgendwann tauchte die 1962 aufgenommene 01 184 zehn Jahre später als völlig veränderte 01 522 in Bebra auf. Aber dies ist dann eine Geschichte, die ein anderes Mal erzählt werden soll. Heute machen wir erst einmal einen Spaziergang durch die farbige Bebra-Welt um 1970 rund um die Rampe nach Hönebach, dort, wo nicht weit dahinter bei Obersuhl die visafreie Welt zu Ende war. □

aber diese Schrottgleise zunehmend interessant, weil es dort oft richtige Exoten zu bestaunen gab.

Da haben wir zuerst natürlich die Verdieselung, die gerade in Rangierbahnhöfen und auf Nebenstrecken in Form der V 60, V 100 und der Schienenbusse so manche kleinere, alte Lok vertrieb. Zweitens wurde natürlich auf Hauptstrecken die

Elektrifizierung immer weiter vorangetrieben, was nun auch den großen Schleptenderloks die Arbeit abnahm. Und dann auch noch die Wirtschaftskrise Mitte bis Ende der Sechziger, die zum massenhaften Abstellen und Abwracken von Dampfloks führte. Gut, um 1970 herum, die wirtschaftliche Situation hatte sich deutlich gebessert, wurden wieder





Sommer 1973: Es waren die letzten Tage der 01.5 in Bebra

LINKE SEITE OBEN

Beginn und Ende der Reise mit den DR-Dampflok war das Bw Bebra. Hier konnten sie Wasser nehmen, das Lokpersonal sich ausruhen und das mitgebrachte Essen verzehren. Für die Kantine hat es monetär nicht gereicht, auch wenn so mancher Westeisenbahner gelegentlich eine Bockwurst spendiert hat. Ende auch in einem weiteren Sinne: Das waren die letzten Tage der 01.5 in Bebra (26. Juni 1973).

LINKE SEITE UNTEN

Die Ausfädelung der Strecke nach Gerstungen nennt man „Abzweig Weiterode“ nach dem Ortsteil südöstlich von Bebra. Den Abzweig hat unser Zug gerade passiert und die Aufnahme vom 12. August 1972 (von der Oststraße aus aufgenommen) lässt einen schönen Blick über das Eisenbahnerdorf zu. Der D 217 Paris – Berlin ist keine große Last und lässt eine gemütliche Fahrt erwarten.

OBEN

Es wird Zeit, den Zug zu bespannen, und so rangiert 01 5333 am 12. August 1972 durch den Bahnhof – hier ebenfalls von der Oststraße aus gesehen, die bis Weiterode immer an der Bahn entlangführt.





Taigatrommel, 218 & Co.: Die „rote Karte“ für Dampflokfans

OBEN

Damit Sie wissen, was der Dampflokfans so fürchtete, zeigen wir Ihnen nun die „rote Karte“, liebe Leser. Zurück am Abzweig Weiterode kommt der DVz 207 Frankfurt – Warschau mit der Eisenacher 120 234 am 12. August 1972 angefahren. Welch eine Enttäuschung, aber wenigstens hat sie laut gebrummt und gesirrt.

RECHTE SEITE OBEN

Nach der DR-120er, die wenigstens „Krach“ machte, kam es kurz darauf noch schlimmer, als die 218 092 bei Ronshausen den Berg herabkullerte und dabei eigentlich nur die Geräusche der Kalk-Selbstentladewagen zu hören waren.

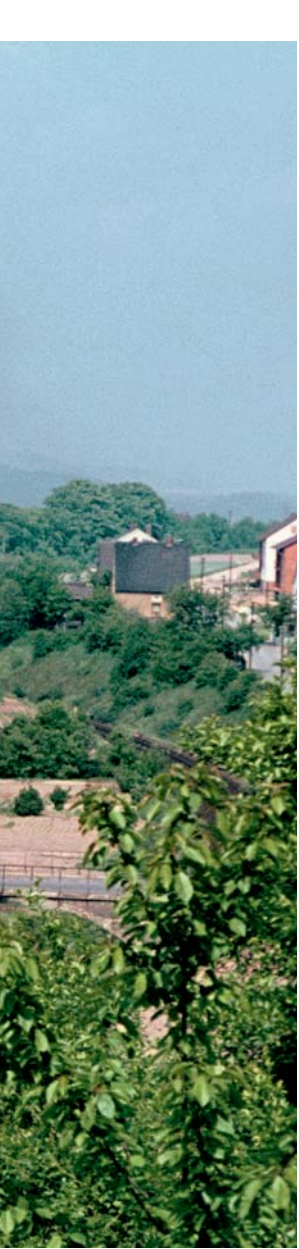
RECHTE SEITE UNTEN

Mittagspause in Hönebach am 20. Mai 1972. Der Schienenbus hat gerade Ausfahrt nach Bebra erhalten und knattert los. Nun meldet sich der Hunger – irgendwo da rechts soll es eine Dorfkneipe geben, wo man auch essen kann ...









01.5-Dramatik: Mit 30 in der Steigung, jetzt bloß kein Schleuderer

LINKE SEITE OBEN

Blick über das Örtchen Weiterode. Ganz links im Dunst erkennt man auch die Strecke nach Bad Hersfeld und Fulda. Noch ist die Strecke flach, aber mindestens zwölf Wagen am Zughaken lassen Kampf erwarten. Am 27. Mai 1973 wieder von der Oststraße aus aufgenommen.

LINKE SEITE UNTEN

Am Ostende von Weiterode liegt ein weiterer Abzweig, der mit der „Berliner Kurve“ unter Umgehung von Bebra in die Strecke nach Fulda einmündet. Am regnerischen 20. April 1973 sind hier 01 0501 und 01 0533 mit einem schweren Zug bereits in der Steigung. Die Kurve war damals nicht mehr in Betrieb, da eh in Bebra umgespannt wurde. Nach der Wende wurde sie aber wieder in Betrieb genommen.

UNTEN

Schwer hat es die 01 0529 vor Hönebach am Regentag 20. April 1973. Es ist Karfreitag und Hauptreisezeit. Die Osterzüge sind lang und offenbar war gerade keine zweite 01.5 in Bebra frei, sodass unsere tapfere Mannschaft alleine gegen die Steigung ankämpfen muss. Welche Dramatik! Die Lok hat kaum 30 km/h auf dem Tacho, der Rauch kohlrabenschwarz vom Ölüberschuss und die Ackermänner blasen auch schon vor. Jetzt darf nicht der geringste Schleuderer kommen, sonst ist es aus!



MODELLNEUHEITEN



BRAWA

E 11/E 42 der DR. H0, Formneuheit, Epochen III und IV. Filigrane und detailreiche Modelle mit analog und digital sehr guten Laufeigenschaften. Lokkasten entsprechend der ersten Serie mit Doppellüftern und Sicken im unteren Bereich sowie Stirnschürzen. Lupenreine Lackierung und Bedruckung. Sehr realistisch klingender dezentler Sound. Erhältlich mit grünem Kasten mit und ohne Computer-Nummer sowie mit rotem Kasten als 211/242, jeweils für DC und als DCC-Soundlok. UVP: 240 bzw. 380 Euro*)



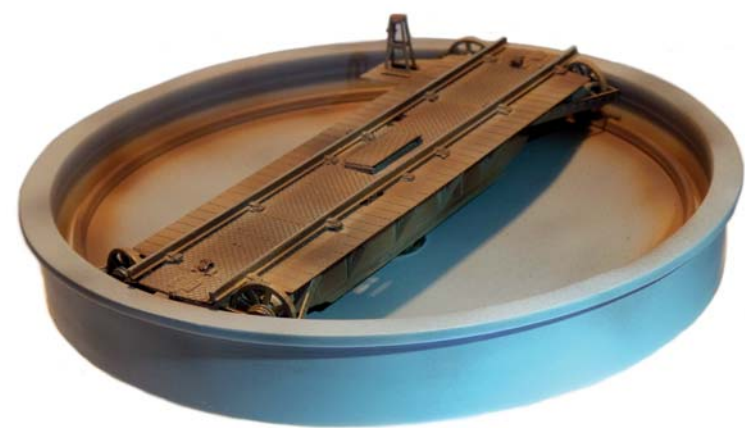
PIKO

159 der DB AG. TT, Formneuheit, Epoche V. Gut detailliertes Modell mit diversen angesetzten Teilen und lupenreiner Bedruckung. Erhältlich mit und ohne Sounddecoder. UVP: 180 bzw. 270 Euro



BUSCH

Weinberghaus. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Problemloser Bausatz aus farbigem Kunststoff, Holz und Karton. Gestaltet nach einem Original in Bensheim (Hessen). UVP: 28 Euro



HAPO

11-m-Drehscheibe. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Modell nach Vorbild in Oberlenningen mit Kunststoffgrube und Messingbühne. Erhältlich mit und ohne Motor, auch für H0m und H0e. Preis: 310 bzw. 353 Euro.
www.hapo-bahn.de

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



ROCO

601 als „Alpen-See-Express“ der DB. H0, Variante, Epoche IV. Siebenteilige Packung, bestehend aus einem Triebkopf mit Antrieb sowie gegebenenfalls Sound sowie einem ohne, je zwei Großraum- und Abteilwagen plus einem Speisewagen. Kann durch Drei-Wagen-Ergänzungsset auf vorbildentsprechende Länge gebracht werden. Erhältlich in Gleichstrom-Version mit und ohne Sound, in Wechselstrom nur mit. UVP: 450 bzw. 560 (Soundvarianten) Euro



Christoph
Kutter,
Redakteur

MEINE LIEBLINGSNEUHEIT

Klar kann man dieses Fahrzeug als „noch ein Kesselwagen“ abhaken und geistig zum x-ten Shell- oder Esso-Wagen legen. Doch selten erzählt ein Modell so viel Geschichte wie dieses. Schon die Anschriften in Französisch, Polnisch, Tschechisch und Deutsch sind alles andere als gewöhnlich. Aber wem gehörte der Wagen denn? „Kaschau-Oderberger Eisenbahn“ lässt eine Lokalbahn aus dem hintersten Eck des K.u.k.-Imperiums vermuten. Doch weit gefehlt! Schon eine kurze Recherche führt zu vergessener europäischer Bahngeschichte, zu einer Verkehrsschlagader, auf der zur Kaiserzeit Kohlen aus Preußisch-Schlesien nach Ungarn rollten, in Gegenrichtung Agrarprodukte und Öl nach Berlin. Heute bildet die Trasse dieser Bahn die wichtigste Ost-West-Verbindung der Slowakei. Modelle wie dieses sind es, die, wenn man will, die Beschäftigung mit der Modellbahn weit über das bloße „Eisenbahnspielen“ hinauswachsen lassen.



TILLIG

Kesselwagen der Schlesischen Industrie- und Handels-Gesellschaft Teschen, eingestellt bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. H0, Variante, Epoche Ic/IIa. Modell eines Wagens mit genietetem 19-m³-Kessel und österreichischem Bremserhaus, aufwändig und lupenrein viersprachig beschriftet. UVP: 34 Euro



HERPA

Wartburg 353 Limousine und Tourist mit Dachzelt im Fahrzustand. H0, Variante, Epochen III und IV. Modelle der Ursprungsauflage von 1966, sauber bedruckt und mit eingesetzten Lampen. UVP: 10 bzw. 15 Euro

BUSCH

Schrankenposten. H0, Neuentwicklung, Epoche III/IV. Bausatz aus lasergeschnittenem Karton (Wärterhaus) und Kunststoff mit filigranen vormontierten Schranken. UVP: 30 Euro





ROCO

110 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Modell einer Einfachlampen-Lok im 80er-Jahre-Look, mit Klatte-Lüftern und eckigem Fenster im Maschinenraum. Sauber lackiert und bedruckt. Erhältlich für DC sowie DCC und Märklin-Motorola mit Sounddecoder. UVP: 200 bzw. 285 Euro



BRAWA

Wärmeschutzwagen Gkx Berlin der DRG. H0, Variante, Epoche IIc. Nach Originalfoto gestaltetes Modell, schön in Schattenschrift bedruckt, allerdings ohne Dachlüfter. UVP: 40 Euro



HAPO

23-m-Drehscheibe. N, Variante, ab Epoche II. Modell mit neuer Grube aus Kunststoff, Bühne aus Messing. Erhältlich mit und ohne Antrieb. Preis: 259 bzw. 301 Euro. www.hapo-bahn.de



ARTITEC

NSU-Motorrad. H0, Formneuheit, Epoche I. Filigranes Modell einer Maschine mit Riemenantrieb, sauber lackiert und bedruckt. UVP: 21 Euro

DREIKA/BUSCH

Goliath Express Pritschenwagen. H0, Variante, Epoche III. Typischer Wirtschaftswunder-Transporter, lupenrein bedruckt. UVP: 25 Euro



TILLIG

Weinfasswagen O. Frey & Cie., eingestellt bei der SBB. H0, Variante, Epoche III. Bekanntes Modell, jetzt mit passendem Bremserhaus Schweizer Typs, lupenrein bedruckt. UVP: 39 Euro



NOCH

Wildgras braun. H0, Variante, epochenlos. 50-Gramm-Packung mit langen Neun-Millimeter-Fasern, erhältlich auch in Frühlings- und Sommertönen. UVP: 8 Euro

Unsere Kalender-Edition

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm, mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und
Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

2021

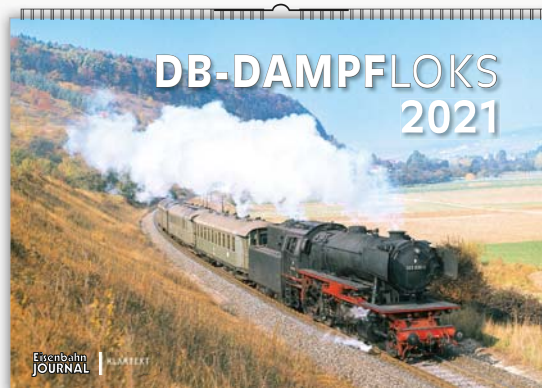
Mit Sorgfalt zusammengestellt von den VGB-Redaktionen



Eisenbahn und Landschaft

Mit Loklegenden und Zugklassikern durchs Jahr

Best.-Nr. 552001 • € 12,95



DB-Dampflok

Die Blütezeit des Dampfbetriebs

Best.-Nr. 552002 • € 12,95



Bahnen und Berge

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

Best.-Nr. 552016 • € 16,95



Dampfbahn-Route Sachsen

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

Best.-Nr. 552014 • € 16,95

Historische Klassiker



Reise durchs Ruhrgebiet

Eindrucksvolle Bilddokumente zur Zeitgeschichte

Best.-Nr. 552003 • € 12,95



Reichsbahn-Dampf

Spektakuläre und seltene Dampfbespannungen

Best.-Nr. 552040 • € 12,95



Berlin Ost-West

Faszinierende Aufnahmen aus einer geteilten Stadt

Best.-Nr. 552004 • € 12,95

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

Schwerer DB-Güterverkehr aus den 80er-Jahren: Eine 150 bespannt einen gemischten Durchgangsgüterzug auf der Paradestrecke, eine Gleisetage darüber verschwindet ein Kohlenganzzug in einem zum Stahlwerk führenden Tunnel.



Rund ums Stahlwerk



Eisenbahn und Schwerindustrie gehören untrennbar zusammen. Kein anderes Verkehrsmittel, auch nicht das Binnenschiff, kann einem Stahlwerk die nötige Menge Rohstoffe liefern und seine Produkte abtransportieren. Trotz des vielfältigen Bahnverkehrs sind Anlagen mit Stahl-Thema aber selten – umso interessanter ist diese

TEXT: KARL-LOUIS DÖBEL • FOTOS: MARTIN FÜRBRINGER





Mit einem vornehmlich aus Getreidesilowagen bestehenden Zug am Haken schlängelt sich eine 218 am Walzwerk vorbei.

Torpedopfannenwagen sind für ein Stahlwerk-Thema unverzichtbar. In ihnen wird das flüssige Roheisen vom Hochofen zur Weiterverarbeitung transportiert.



Meine Begeisterung für Stahlwerke ist schon einige Jahrzehnte alt. Sie entstand bei einem Besuch in Duisburg, wo ich einen Hochofen und ein Walzwerk besichtigen konnte, und wurde genährt während meiner Dienstzeit bei der Bundesbahn im Bahnhof Saarbrücken-Burbach. Dank der genau gegenüberliegenden Burbacher Hütte hatte ich über viele Jahre fast täglich einen faszinierenden Eisenbahnbetrieb vor Augen: Kohle-, Koks-, Roheisen- und Stahlzüge – Eisenbahn pur! Durch berufliche Kontakte zur Hütte und Kokerei Fürstenhausen konnte ich die faszinierenden Arbeitsabläufe in verschiedenen Betrieben der Schwerindustrie miterleben. Einfach eine Wucht!

Berufsbedingt zog ich später ins Allgäu, in ein Haus, in dem es ein ausgebautes Dachgeschoss von 8,90 mal vier Meter Fläche gab. Ein Traum-Raum für eine große Modellbahnanlage!

Nach einigen Jahren konnte ich mit der Planung beginnen. Mehrere Anlagen in unterschiedlichen Spurweiten wurden teilweise auf- und jedes Mal wieder abgebaut. So richtig zufrieden war ich nie, denn alles Ausprobierte war nur romantisierende „heile Welt“ mit den üblichen, oft sehr ländlichen Anlagenthemen. Für mein Industrieafaire fehlte es an geeigneten Gebäuden.

HILFE AUS AMERIKA

Erst Mitte der neunziger Jahre kam endlich Brauchbares aus Amerika auf den Markt: annähernd maßstäbliche Industriegebäude und ein schöner Hochofen. Nun war klar: Eine Rundum-Anlage sollte entstehen, mit einer längeren Zunge in der Mitte, um darauf ein Stahlwerk mit Hochofen zu errichten. Dazu war es nötig, mindestens folgende Arbeitsschritte darzustellen:

- Zufuhr der Rohstoffe zur Rohstahlgewinnung
- Rohstofftransport zum Hochofen mit Vorratslager
- Abtransport des flüssigen Roheisens und der Schlacke
- Zufuhr des Roheisens zur Stahlstraße und zum Konverter
- Abfuhr der Fertigprodukte.



Die Tiefbunker für Koks und Erz werden direkt aus den Selbstentladewagen befüllt. Jeweils zwei Wagen können gleichzeitig ihre Fracht in einen Bunker entleeren.

Links oben: Eine Dampfspeicherlok holt zwei Schlackenwagen von der Entladerampe zurück ins Stahlwerk. Die bei der Roheisenproduktion anfallende Schlacke wird beim Straßenbau und in der Zementindustrie weiterverwertet.

Ein ausrangiertes Riesen-Rohr wartet auf die Fahrt zum Schrottplatz. Dort wird es in Stücke geschnitten und anschließend eingeschmolzen.



Im Anschluss an das Stahlwerk sollte ferner eine Kokerei entstehen, wo aus Steinkohle Koks und Gas gewonnen wird. Hier mussten die Zufuhr der Kohle, der Transport des gewonnenen Koks zum Hochofen sowie die Abfuhr der in der Kokerei anfallenden Nebenprodukte Benzol, Ammoniak und Teer mit Kesselwagen nachgebildet werden. Außerdem sollte meine Anlage eine Parodiestrecke enthalten, auf der ich meine gut drei Meter langen Züge genießen könnte.

Mit dem südlichen Anlagenteil wurde zuerst begonnen. Er besteht aus einer angedeuteten Stadt, der Kokerei, der Stahlstraße und der S-Bahn-Haltestelle „Eisenwerke“. Einen richtigen Personenbahnhof mit Fernverkehr hatte ich auf meiner Anlage von vornhe-

rein nicht vorgesehen. Zwei S-Bahn-Haltestellen an unterschiedlichen Stellen der Anlage genügen, um die Beschäftigten der Werke zur Arbeit und wieder nach Hause zu bringen.

GROSS UND DOCH ZU KLEIN

Herzstück eines jeden Stahlwerks ist der Hochofen. Mein Modell wurde zunächst aus einem Walthers-Bausatz zusammengesetzt. Nach der Fertigstellung mit den im Bausatz vorhandenen Teilen bemerkte ich, dass Größe und Detaillierung des Modells nicht stimmig zum Umfeld waren. Ein Baubericht in der amerikanischen Zeitschrift *Model Railroader* bestätigte, dass das Gebäude trotz ei-

Die mittlere Anlagenzunge im Überblick. Der Vergleich mit der Dampfspeicherlokomotive vorne zeigt die Dimensionen des Hochofens dahinter sowie aller übrigen Bauten.





Personenverkehr spielt auf dieser Anlage nur eine bescheidene Rolle. Die 212 mit ihren Silberlingen repräsentiert den Regionalverkehr.

ner Höhe von 56 Zentimetern und einem Meter Länge eher für die Baugrößen TT oder N geeignet wäre.

Also habe ich das Ding nochmals zerlegt. Erfreulicherweise zeigte sich, dass die bei uns erhältlichen Kleber mit dem US-Kunststoff ihre Probleme hatten. So konnte ich mit einem Cuttermesser die Teile an den Nähten wieder auftrennen, ohne große Verluste oder Schäden zu verursachen. Für eine Vergrößerung des Modells war ein zweiter Hochofen-Bausatz nötig. Er wurde via Internet in den USA besorgt, binnen sechs Tagen geliefert und das auch noch 30 Prozent billiger als hierzulande das mittlerweile von Trix vertriebene Modell gekostet hätte. Das nenne ich Globalisierung für den kleinen Mann! Zusätzlich habe ich Rohre aus dem Baumarkt besorgt und beim Einkauf im Supermarkt nach Plastikverpackungen Ausschau gehalten, die sich am Hochofen verbauen ließen. Außerdem wurden für das Projekt Brawa-Bauplatten verwendet.

PATINA VOM SPEZIALISTEN

In über einem Jahr Bauzeit entstand der vergrößerte Hochofen, der jetzt gut 70 Zentimeter hoch und 170 Zentimeter lang ist. In der Breite misst er knapp 80 Zentimeter. Unzählige SMD-LEDs wurden als Beleuchtung verbaut. Treppen von Heljan und Kibri, Teile von Vollmers Kalkwerk und unzählige Plastruc-Profile sind verwendet worden. Leider müssen die Geländer der Brüstungen nach und nach ersetzt werden, da sie recht brüchig geworden sind. Die Ursache liegt wohl im Verdunsten des Weichmachers oder der Verdünnung, die ich für die Farben benutzte. Sie werden durch Metallgeländer von Sommerfeldt oder Weinert ersetzt. Mit der Maschinenhalle, der Schlackengrube, den Werkstätten und sonstigen notwendigen Gebäuden misst die mittlere Anlagenzunge 480 cm in der Länge und 100 cm in der Breite.

Auf den Bildern ist unschwer zu erkennen, dass praktisch alle auf der Anlage befindlichen Lokomotiven und Wagen betriebsverschmutzt sind, teilweise sehr stark. Einige noch nicht dreckige Fahr-

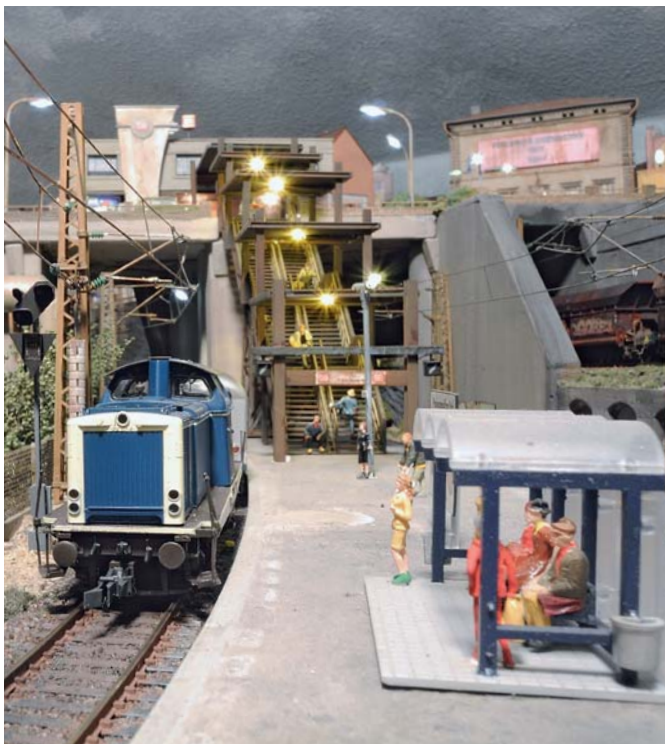
zeuge konnten mangels Zeit noch nicht in diesen Zustand versetzt werden. Auf den Schmutz lege ich großen Wert. Eine Anlage mag noch so schön gestaltet sein, sie wirkt für mich nur halb so überzeugend, wenn ein Zug, gleich welcher Gattung, in kunststoffglänzenden Farben daherkommt. Dies entspricht einfach nicht der Realität, außer wenn eine Lok gerade das Ausbesserungswerk verlassen hat.

Die Lokomotiven und meine Nachtzug-Garnitur hat Andreas Mock mit dem Airbrush bearbeitet. Er ist den Lesern des Eisenbahn-Journals als Autor zahlreicher Beiträge wohlbekannt, die sich mit dem Altern von Fahrzeugen befassen.

Bis auf wenige Ausnahmen stammen die von mir eingesetzten Lokomotiven von der Firma Roco, wobei die Baureihe 150 meine persönliche Lieblingslok ist. Von dieser Baureihe habe ich einige Maschinen mit verschiedenen Betriebsnummern versehen, um keine Loks mit identischen Nummern im Fuhrpark zu haben. Das Entfernen der alten Nummern geschah unter Zuhilfenahme von Wattestäbchen, die mit Bremsflüssigkeit getränkt wurden. Die Nassschiebilder stammen von der ehemaligen Firma Kreye, deren Produkte nun von Andreas Nothaft vertrieben werden. Neben den Loks der Reihe 150 sind verschiedene andere Fahrzeuge auf der Anlage unterwegs, darunter: eine 112, zwei S-Bahn-Triebzüge von Roco, eine Ludmilla der Reihe 232 und eine 218, ebenfalls von Roco, zwei MaK-Loks und die Dampfspeicherlok von Trix sowie aktuell noch eine 216 von Brawa. Zudem sind noch einige Fahrzeuge vorhanden, die eher selten zum Einsatz kommen, wie die 212.

Die Silberling-Garnitur mit Graffiti-„Dekoration“ stammt von Lima. Sie war vor einigen Jahren so erhältlich. Entsprechend dem Anlagenthema ist mein Bestand an Reisezugwagen ziemlich spärlich. Reisezüge verkehren hauptsächlich auf besonderen Wunsch meiner Frau auf der Anlage – deshalb auch der Nachtzug. Genauso verhält es sich mit der Toshiba-S-Bahn, einer Garnitur aus X-Wagen, und den beiden S-Bahn-Zügen der Baureihe 420.

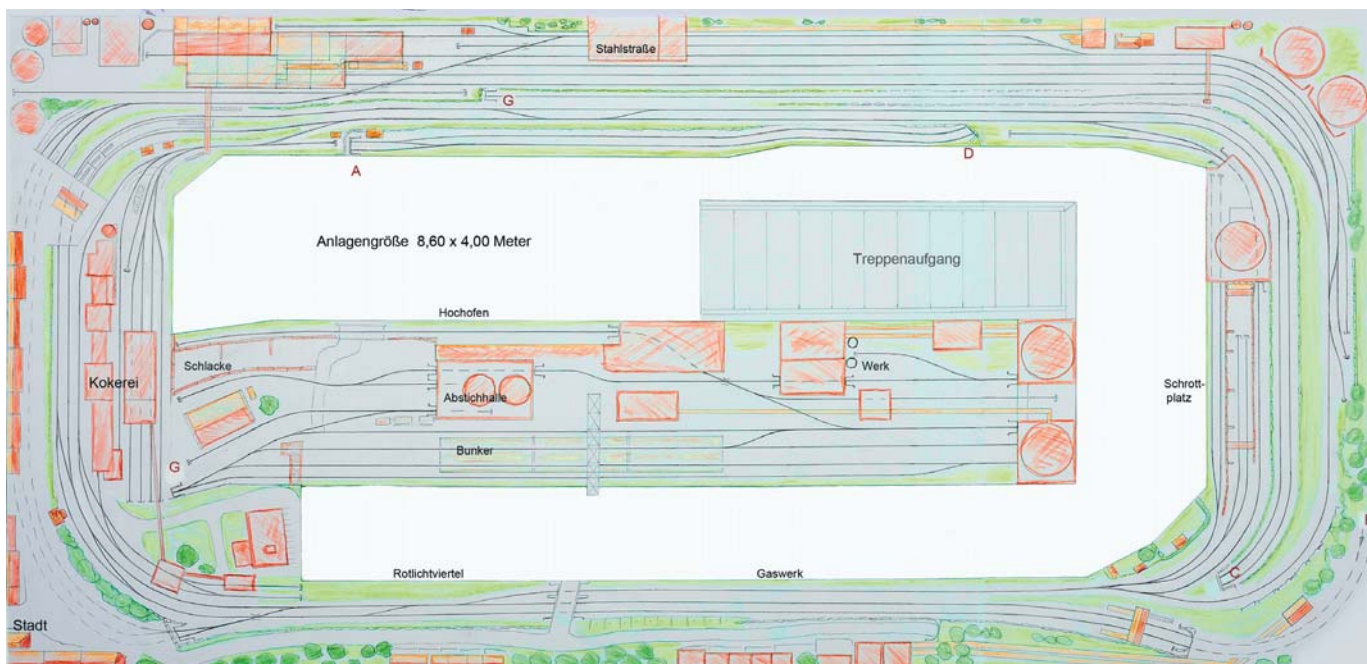
Meine Leidenschaft gehört zweifelsohne den Güterwagen. Ich genieße es, wenn die normalerweise aus 20 Waggons bestehenden Züge auf den Paradestrecken vorbeifahren oder an einem „Halt“

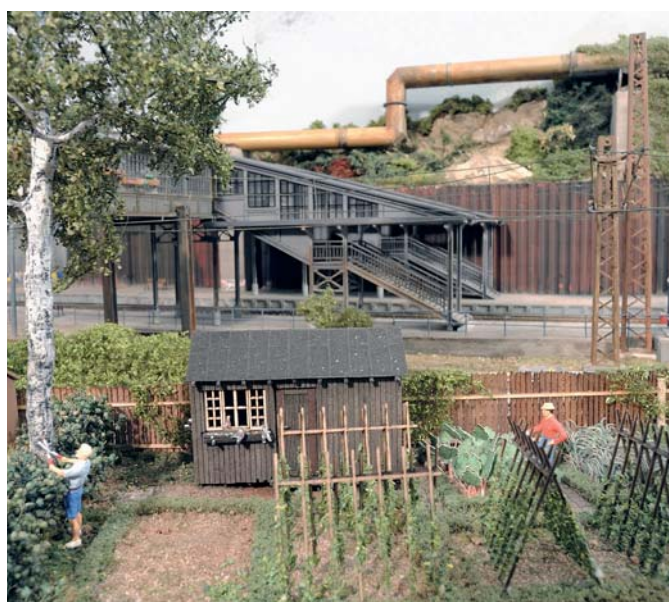


Passend zum Industrie-Thema gibt es auf der Anlage nur zwei Bahnhöfe für den Personenverkehr. Beide sind S-Bahn-Haltepunkte, die vom höherliegenden Straßenniveau aus über Brücken und Treppen erreichbar sind. Außer S-Bahn-Zügen der Reihe 420 (rechts) hält hier nur der dieselbespannte Regionalzug (oben).



Der Gleisplan der Gesamtanlage, Maße 8,90 mal vier Meter. Der Treppenaufgang neben der Mittelzunge ist der einzige Zugang des Raumes.





Keine Anlage ohne Idyll: In einem Winkel neben dem S-Bahnhof fand eine Kleingartenanlage Platz (oben), neben den dicken Rohren der Gasleitung grasen Schafe (rechts).





Ein Schmuckstück besonderer Art ist das Verwaltungsgebäude des Stahlwerks: Große Fenster und Beleuchtung ermöglichen den Blick in Küche, Kantine, Büros und Chefetage.

In den Schluchten der Großstadt: Eine bereits rot lackierte 150 rollt auf tiefliegender Trasse an einem Stellwerk vorbei, das es wohl nie von der Stange zu kaufen geben wird.

zeigenden Signal langsam zum Stehen kommen, um anschließend ihre Fahrt vorbildgerecht fortzusetzen. Der absolute Genuss ist für mich eine Einfahrt von Norden (aus Richtung der Stahlstraße) in den Übergabebahnhof. Hier müssen die Züge mit umgerechnet 40 Stundenkilometern, je nach eingestelltem Fahrweg, über bis zu sechs doppelte Kreuzungsweichen zum freien Gleis fahren. Einfach spitze!

236 METER PRO RUNDE

Meine Güterzüge habe ich gemäß meinem Betriebskonzept in verschiedene Gattungen aufgeteilt: Zum einen sind das solche Züge, die nur auf den Paradestrecken ihre Runden drehen, zum anderen jene, die von der Paradestrecke auf die Werksgleise übergehen. Sie werden nach Bedarf im Übergabebahnhof zerlegt. Ein Zug, der vom Punkt A als Startpunkt abfährt und sämtliche Ebenen mit den Schattenbahnhöfen durchfährt, um am gleichen Punkt wieder anzukommen, legt laut Fleischmann-Tachowagen 236 Meter Strecke zurück.

Die eingesetzten Güterwagen stammen wie die Lokomotiven fast alle von Roco. Ausnahmen sind die speziellen Fahrzeuge aus der Serie „Vom Erz zum Stahl“ aus dem Hause Trix (beispielsweise Torpedopfannen-, Roheisen- und Schlackenwagen) sowie ein paar Kesselwagen von L.S. Models und Brawa. Die Getreidewagen stammen aus Rivarossi-Produktion. □





TRIX H0

Das Trix H0 Gleisprogramm

CLICK. PASST. FÄHRT

- Klare, ausbaufähige Geometrie.
- Trittfestes, feindetailliertes Schotterbett.
- Geschützte elektrische Verbindungen ohne Schienenverbinder.
- Hohe Laufruhe und Zuverlässigkeit.
- Ein umfangreiches Gleis-Sortiment.
- Schlanke Gleisgeometrie.



62922 Übergangsgleis

Ermöglicht den Übergang vom FLEISCHMANN** Profi-Gleissystem zum Trix C-Gleis. Länge: 180 mm.

€ 6,99 *

**FLEISCHMANN ist eine Marke der Modelleisenbahn GmbH.

TRIX. DIE FASZINATION DES ORIGINALS.

Weitläufig: Direkt am großzügig gestalteten Bahnhofsvorplatz empfängt das Kurhotel „Schwarzer Bock“ seine Gäste – ganz offensichtlich das erste Haus am Platze. Auch die Bauten im Hintergrund wirken sehr repräsentativ.



Nobles Umfeld, edle Züge: Bespannt mit einer Glanzblech-verkleideten württembergischen C hält ein Zug der Internationalen Schlafwagengesellschaft CIWL am Badener Bahnsteig.

Dagegen ist der D-Zug, den die Spitzführerhaus-S 3/6 am Haken hat, „gewöhnlich“: Das Reisen in seinen Abteilen 3. Klasse können sich auch Normalbürger leisten.



13. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 8

Zug zur Kur 1913

Die Jahre vor dem Ersten Weltkrieg waren nicht nur die wahrhaftig große Zeit der Eisenbahn, sondern auch die Blütezeit der Kurbäder, wo sich nicht nur der (Geld-)Adel Europas ein Stelldichein gab. Michael Rangol hat auf seiner N-Anlage einen **Kurort der „guten alten Zeit“** nachgebildet



Das kleine Thermalbad Baden liegt gedachterweise im Nordwestzipfel Frankens, nicht allzu weit entfernt von der Grenze zu Preußen im Norden sowie Baden und Württemberg im Westen beziehungsweise Süden. Neben dem auf eine finanzkräftige und anspruchsvolle Kundschaft zielenden Kurbetrieb gibt es auch Industrie, freilich in eher bescheidenem Maße: Wichtigstes Unternehmen ist die Mineralquelle, die ihr Heilwasser per Bahn überregional absetzt. Gleiches gilt für einen Betrieb der optischen Industrie, der ebenfalls über einen Bahnanschluss verfügt, sowie die in der waldreichen Gegend übliche Holzwirtschaft. Ihre besten Tage bereits

hinter sich hat dagegen eine Eisenerzgrube aus den Anfangsjahren der Industriellen Revolution, deren Förderleistung jedoch schon seit geraumer Zeit zu wünschen übrig lässt, so dass ihr Ende absehbar ist.

Deutlich im Aufschwung befindet sich dagegen der Weinanbau: An den Hängen oberhalb der Jugendstilvillen des Kurstädtchens wächst ein von der Sonne verwöhnter Tropfen, der von den Kurgästen nicht nur während ihres Aufenthalts in Baden gerne genossen wird, sondern auch später zuhause.

Im Bahnhof von Baden trifft eine zweigleisige Hauptbahn auf eine grenzüberschreitende Nebenbahn. Zudem beginnt

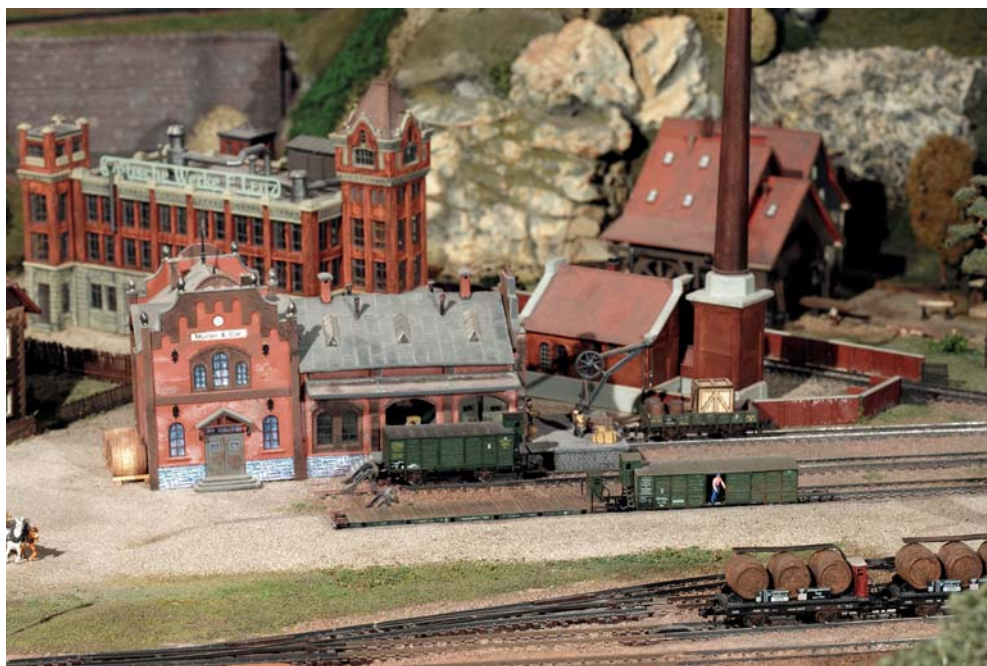
hier eine normalspurige Überlandstraßenbahn, die erst vor kurzem elektrifiziert wurde, um dem Kurpublikum eine „saubere“ Reise in das nur wenige Kilometer entfernte, noch etwas mondänere Wilhelmsbad zu ermöglichen. Dem Bahnhof angeschlossen ist kleines Betriebswerk, wo vor allem Maschinen der Nebenbahn unterhalten werden. Es ist allerdings mit einer großen Drehscheibe ausgestattet, die es auch Schlepptenderloks erlaubt, hier zu wenden, Vorräte zu ergänzen und zu übernachten.

Die Planungen für diese N-Anlage begannen bereits 1988. Da eine Modelleisenbahn bekanntlich nie fertig werden darf und zudem Entspannung bescheren soll, habe



Blick aus der Luftschiffer-Perspektive auf die Bahnanlagen und den Ort. Vorne sind Teile des Betriebswerks zu sehen, hinten links einige Industriebetriebe. Der Wittfeld-Akkutriebwagen am vorderen Bahnsteig ist auf der grenzüberschreitenden Nebenstrecke aus dem Preußischen herübergekommen.

Eher schwach entwickelt ist die Badener Industrie. Die Weinkelerei vorne und die Optischen Werke dahinter verfügen beide über eigene Gleisanschlüsse.





Das links vom Bahnhof gelegene Betriebswerk ist mit einer großen Drehscheibe ausgestattet, so dass auch große Loks gewendet werden können. Hier steht eine Mallet-Schiebelok der Reihe Gt 2x4/4 auf der Scheibe.

Ein Augenschmaus ist die detailreich gestaltete Ladestraße, wo aus allerlei Privatwagen Bananen und andere Kolonialwaren sowie große Stoffballen entladen werden.



Im Garten des Kurhotels unterhält eine Blaskapelle die Gäste. Rechts im Hintergrund sind die Verladeanlagen der Thermalquelle zu sehen.



Die alte Erzgrube am Stadtrand wird bald erschöpft sein. Ihre marode Verladeanlage zeigt, dass nichts mehr investiert wird und das Ende nahe ist.



Kleinmotive der Anlage: Pause am Streckenposten (man beachte das Fahrrad am Zaun!) – Postverladung am Stumpfgleis der Überlandstraßenbahn – Fototermin mit Hochzeitskutsche vor der Kirche – Pavillon und wartende Droschken im Park vor dem Bahnhof.



ich mir mit dem Bau viel Zeit gelassen. Auch heute noch sind einige kleinere Abschnitte noch nicht fertig gestaltet. Die Maße der Anlage betragen 3,20 mal 2,50 Meter. Sie ist in der sogenannten offenen Rahmenbauweise erstellt. Der Landschaftsunterbau besteht daher aus Holzspanten, die mit Fliegengitter und Gipsbinden überzogen wurden. Zur Begrünung habe ich vornehmlich Heki- und Woodland-Material eingesetzt. Einzelne stehende Bäume sowie wichtige Bäume im Vordergrund stammen aus der Produktion der Firmen Baummetz, Anita Decor, Modellbaum-Manufaktur Grünig und anderen.

Als Gleismaterial habe ich das von Arnold verwendet. Abgesehen von den deutlich zu hohen Profilen hinterlässt es immer noch einen guten optischen Eindruck und ist leicht zu verlegen. Die Fahrzeuge stammen von den bekannten N-Herstellern, vor allem Fleischmann. Die alljährlichen Epoche-I-Sondereditionen dieser Firma zu Weihnachten sind unvergessen. Leider werden ja immer weniger Länderbahnmodelle angeboten, so dass das Rollmaterial über einen langen Zeitraum zusammengetragen werden musste. Bei den Gebäuden der Anlage handelt es sich um Kunststoff-, Holz- oder neuerdings auch Lasercutmodelle der einschlägig bekannten Hersteller. Sie wurden manchmal abgewandelt, immer jedoch farblich nachbehandelt.

Betrieben wird die Anlage analog mit Hilfe des Fahrreglers PCC 100 sowie der

Schattenbahnhofsteuerung LBS von Lauer. Die Rangierbewegungen besorgen Heisswolf-Fahrregler SFR2000 in alter Ausführung. Weil ich gut die Hälfte meiner Maschinen mit Glockenankermotoren ausgestattet habe, bin ich mit der Fahrkultur auch ohne Digital- oder Computersteuerung zufrieden. Pfeifen, Rauchen und Fauchen oder irgendwelche „Blinklichtorgeln“ brauche ich auf meiner Modellbahn ohnehin nicht, denn das höre und empfinde ich alles sowie so immer dann, wenn ein Zug vorbeifährt.

Bei der Gestaltung meiner Anlage kam es mir besonders auf die Wiedergabe des „ganz normalen Alltags“ vor gut 100 Jahren an: Es dominiert die Landschaft, nicht die Eisenbahn, und die Straßen und Plätze sind (wie auf alten Fotos meist zu sehen) großzügig und leer, nicht vollgestopft mit Verkehr wie heute. Dieser Verkehr besteht vornehmlich aus Fußgängern und Fuhrwerken, denn Motorfahrzeuge waren um 1913 ohnehin eine Rarität, so dass es nichts ausmacht, dass es in N noch weit weniger Modelle gibt als in H0. Einzelne Benzinkutschen sind auf den Straßen Badens dennoch zu sehen, da es unter den Kurgästen sowie den Ärzten des Ortes sicher einige gibt, die sich ein solch kostspieliges Gefährt leisten können.

Leider haben immer mehr meiner favorisierten Ausstatter ihre N-Produktion in den letzten Jahren eingestellt, beispielsweise Preussenmodelle und Kotol. Auch Preiser hat schon lange keine Figuren der Epoche I in N mehr im Programm. Glücklicherweise

konnte ich auf das sehr ansprechende Angebot der Firma Trafofuchs umsteigen, das eine gute Alternative bildet.

Bei den diversen dargestellten Szenen wurde darauf geachtet, dass sie wie zufällig wirken und kleine Episoden wiedergeben, die täglich im Leben vorkommen: So gibt es einen Förster, der mit seinem Hund schimpft, weil er einem Hasen nachgejagt ist und dadurch das Rotwild verschreckt hat, dem das eigentliche Augenmerk des Waidmanns galt. Auch ein besorgter Vater ist zu sehen, der im gebührenden Abstand seiner Tochter nachschleicht, um zu sehen, mit welchem Kavalier sie sich im Kurpark verabredet hat. □

Im Rahmen des 13. Modellbau-Wettbewerbs erschienen bisher:

- 1) „Bahnhof mit Hafen“ von Jeroen Vrolijk in EJ 5/2019
- 2) „Bahnhof mit Dorf“ von Marcus Frohrieb in EJ 7/2019
- 3) „Lieber bunt“ von Thomas Freese in EJ 9/2019
- 4) „Koffer mit Klassiker“ von Maria Bottesch und Herbert Strauss in EJ 11/2019
- 5) „Reifes Teilstück“ von Roland Nischke in EJ 2/2020
- 6) „Hauptstadt-Bw“ von Thomas Schramm in EJ 5/6/2020
- 7) „Alpine Symbiose“ von Stefan Zenger in EJ 9/2020

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by vedes

02763 Zittau

Theile & Wagner
GmbH & Co. KG
Reichenberger Str. 11
Tel.: 0 35 83/50 09 70

45665 Recklinghausen

Modellbahn-Center
Recklinghausen
Am Quellberg 2
Tel.: 0 23 61/1 06 17 07

72250 Freudenstadt

Spiel + Freizeit
Wagner
Martin-Luther-Str. 7
Tel.: 0 74 41/7609

85591 Vaterstetten

Die Spielzeugkiste
Inh. Michael Golombeck
Wendelsteinstr. 3
Tel.: 0 81 06/99 78 17

93133 Burglengenfeld

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Str. 4
Tel.: 0 94 71/7 01 20

21614 Buxtehude

Spiel + Sport Grob
Bahnhofstr. 54-56
Tel.: 0 41 61/2860

48145 Münster

WIEMO
Modellbahntreff Münster
Warendorfer Str. 21
Tel.: 0 25 1/13 57 67

73033 Göppingen

Spiel + Freizeit
Korb-Rau
Poststr. 50
Tel.: 0 71 61/7 25 77

86199 Augsburg

Augsburger Lokschuppen
GmbH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0 82 1/57 10 30

Europa

22043 Hamburg

Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 0 40/6 53 22 44

53721 Siegburg

Modellbahnshop
H.J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6
Tel.: 0 22 41/6 66 53

73108 Gammelshausen

Das Lokmuseum
Inh. Michael Merz
Hauptstr. 23
Tel.: 0 71 64/91 93 64

86368 Gersthofen

Spiel + Freizeit Gersthofen
Handels-GmbH & Co. KG
Hery-Park 2000
Tel.: 0 82 1/2 49 21-20 00

AT-6020 Innsbruck

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

24534 Neumünster

Hobby & Co. Freizeit-,
Spiel- & Bastelwelt
Großflecken 34
Tel.: 0 43 21/41 87 16

54290 Trier

Spielzeugparadies
Gerd Klein GmbH
Nagelstr. 28-29
Tel.: 0 65 1/4 88 11

73728 Esslingen

HEIGES Spielwaren
GmbH & Co. KG
Fischbrunnenstr. 3
Tel.: 0 71 1/3 96 94 60

86633 Neuburg

Spielwaren Habermeyer
Habermeyer Maria
Färberstr. 90-92
Tel.: 0 84 31/86 43

BE-3053 Oud-Heverlee

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

25348 Glückstadt

Meiners
Hobby & Spiel GmbH
Große Krempenstr. 13
Tel.: 0 41 24/93 70 33

59909 Bestwig

Henke Spielzeugland
Wilhelm Henke
Bundesstr. 132-133
Tel.: 0 29 04/12 92

74613 Öhringen

Spielwaren Bauer
Inh. Karlheinz Bauer e.K.
Marktstr. 7
Tel.: 0 79 41/94 95 0

86720 Nördlingen

Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 0 90 81/42 28

FL-9490 Vaduz

Mikado
Hobby, Spiel + Freizeit
Städtle 19
Tel.: 0 04 23/2 32 79 94

28865 Lilienthal

Spielzeug HAAR
Anke Haar
Hauptstr. 96
Tel.: 0 42 98/9 16 50

60385 Frankfurt

Meder Spielwaren
Meder oHG
Berger Str. 198
Tel.: 0 69/45 98 32

74821 Mosbach

Schreib- + Spielwaren
Dunz GmbH & Co. KG
Kessergasse 5-9
Tel.: 0 62 61/9 21 20

87640 Biessenhofen

Härtle Spiel & Freizeit
Inh. Matthias Franz e.K.
An der Säge 1
Tel.: 0 83 42/42 09 99 99

NL-1171 DB

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

32760 Detmold

Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8
Tel.: 0 52 31/9 80 71 23

63920 Großheubach

Spielwaren Hegmann
Berta Hegmann e.Kfr.
Industriestr. 1
Tel.: 0 93 71/6 50 80 12

76275 Ettlingen

Spielkiste Brenner
Inh. Matthias Brenner
Kirchenplatz 2
Tel.: 0 72 43/1 67 06

88085 Langenargen

Modellbahnen
Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5
Tel.: 0 75 43/3 02 90 64

NL-2761 GD

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

33332 Gütersloh

Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 0 52 41/2 63 30

67146 Deidesheim

moba-tech
it-works Systemtechnik GmbH
Bahnhofstr. 3
Tel.: 0 63 26/7 01 31 71

78247 Hilzingen

Spielwaren Reimann GmbH
Untere Gießwiesen 15
Tel.: 0 77 31/9 89 90

90587 Siegelsdorf

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Str. 16
Tel.: 0 91 1/75 31 75

NL-8261 HM

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

42289 Wuppertal

Modellbahn Apitz GmbH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0 20 2/62 64 57

71638 Ludwigsburg

Spiel + Freizeit
Zinthäfner
Solitudestr. 40
Tel.: 0 71 41/92 56 11

83395 Freilassing

Seigert Spiel + Freizeit
Handels GmbH
Sägewerkstr. 18
Tel.: 0 86 54/47 90 91

91522 Ansbach

Spiel + Freizeit
Fechter GmbH
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8
Tel.: 0 98 1/96 96 90



13. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 9

Nordwärts

Seit 1909 verkehren vom **Hafen Sassnitz** auf Rügen Eisenbahnfähren nach Schweden. Weil für ein H0-Modell der gesamten Anlage der Platz fehlte, hat Carsten Lorenz eine verkleinerte Version gebaut – mit allen Einrichtungen des Originals

Am Anfang stand ein Foto: 78 006 rangiert mit dem D 49 in Sassnitz Hafen, aufgenommen im Juli 1932 von Carl Bellingrodt. Dieses Bild hat mich sehr beeindruckt, weniger wegen der zu sehenden Eisenbahnfahrzeuge als vielmehr wegen der übrigen Szenerie: die nach „großer weiter Welt“ schmeckende Ostsee, die beiden Fährbetten samt Zufahrtsbrücken, die Fährschiffe selbst, der große Fachwerkbau im Zentrum (dessen fast barock wirkender Garten wohl zur Wirtschaft des Hafenbahnhofs gehörte) und nicht zuletzt die im Vordergrund gerade noch zu erkennende Doppelkreuzungsweiche (Dkw) mit vier einzelnen Weichenlaternen.

Dann fiel mir der Schreiber-Kartonbausatz „Eisenbahnfähre“ in die Hände

Es geht los: Die Eisenbahnfähre „Altefaehr“ hat in Sassnitzchen abgelegt und dampft jetzt mit zwei Schnellzugwagen beladen ihrem nördlichen Ziel entgegen.

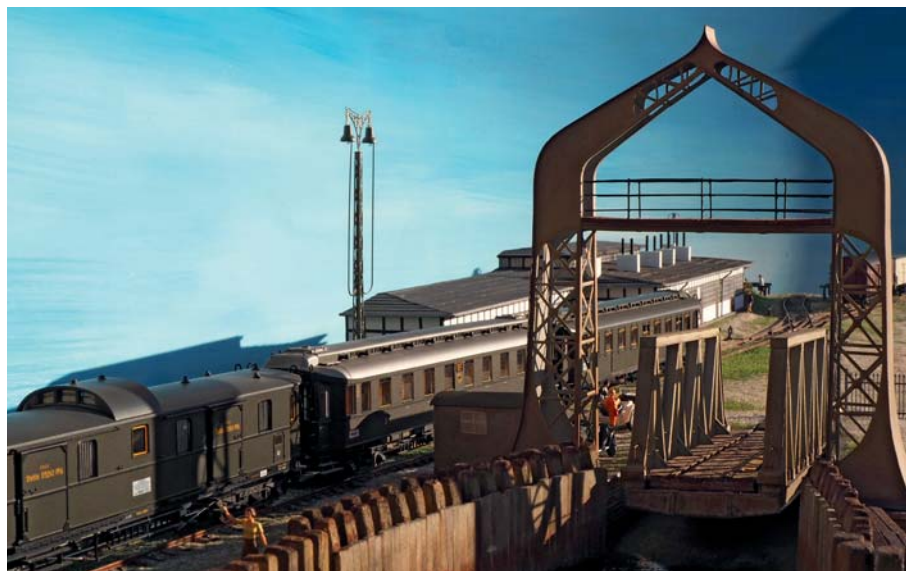


Mit diesem Foto fing es an: Am 27. Juli 1932 drückte 78 006 in Sassnitz Hafen den D 49 auf die Fähre nach Trelleborg. Bei dem Schiff handelte es sich entweder um die 1909 gebaute „Deutschland“ oder ihr Schwesterschiff „Preußen“. FOTO: CARL BELLINGRODT, SAMMLUNG KNIPPING

Vor der Kulisse des Hafengebäudes rangiert eine 78er einen gedeckten Güterwagen. Dieser wurde nicht trajektiert, sondern diente betrieblichen Zwecken.



Drei Wagen eines Zugs nach Basel SBB warten neben dem Hafenbecken auf Wagen aus Schweden.



und das Projekt nahm seinen Lauf. Nach und nach entstanden nicht nur die Fähre, eine Zufahrtsbrücke samt einem der markanten, gestalterisch sichtlich vom Jugendstil inspirierten Kranportale (Baujahr 1909) sowie das langgestreckte Fachwerkgebäude mit seinen vielen Fenstern.

Um all dies unterzubringen, entstanden zuletzt zwei Modulkästen von jeweils 30 x 90 Zentimetern Breite und Länge aus Zehn-Millimeter-Sperrholz, plus zwei passende Hintergrund-Winkelstücke von 30 Zentimetern Höhe. Diese vier Teile lassen sich zu einem stabilen Kasten von 90 mal 30 mal 30 Zentimetern zusammenschrauben und platzsparend auf dem Dachboden verstauen. Erst im Zuge des finalen Foto-shootings ist mir durch Zufall aufgefallen, dass man die beiden Modulkästen nicht nur

hinter-, sondern auch nebeneinander aufstellen kann. Dabei entsteht ein erstaunlich stimmig wirkendes Modul von 90 mal 60 Zentimetern und entsprechend besserer Tiefenwirkung.

Die Gleisführung auf den schmalen Modulen ist denkbar einfach und besteht nur aus der zentralen Dkw der Bauart Baeseler (Tillig Elite, Weichenlaternen und Stellhebel von Weinert) sowie ihren vier Ab- beziehungsweise Zufahrten.

Auf diesem beschränkten Platz war es möglich, ein Fährbett samt etwas verkürzter Zufahrt, ein Bahnsteiggleis, etwas mehr als die Hälfte des Flachdachbaus und die Doppelkreuzungsweiche unterzubringen, immer dem Bellingrodt'schen Bild so ähnlich wie möglich. Aufgrund der Konzentration der Hafenanlagen auf ein wirkliches Minimum habe ich den Namen „Sassnitz Hafen“ folgerichtig in „Sassnitzchen Hafen“ umgewandelt.

Mittels abschaltbarer Gleisabschnitte ist ganz altmodisch und analog ein einfacher, aber vorbildentsprechender Betrieb möglich: Ein D-Zug kommt, gezogen von einer Lok der Baureihe 78 oder aber einer der fünf ab 1932 auf Rügen stationierten Einheits-Tenderloks der Baureihe 62, vom imaginären Bahnhof Sassnitz und fährt über die Dkw am parallel zum Fährbett liegenden Bahnsteig ein. Vom kurzen Ausziehgleis vor der Dkw setzt sich jetzt als Rangierlok eine weitere 78 mit ein oder zwei leeren Güterwagen als „Abstandshaltern“ an den Zugschluss und rangiert die letzten zwei Wagen des D-Zugs auf das Schiff. Diese Prozedur wird (ebenfalls imaginär) so oft wiederholt, bis der ganze Zug verladen und in Richtung Schweden auf die Reise geschickt ist – mit Ausnahme des im Hafenbahnhof verbleibenden Packwagens sowie des damals bei schnellfahrenden Zügen notwendigen Schutzwagens. Umgekehrt kann die gleiche Prozedur natürlich in Gegenrichtung ablaufen.

Die Fähre „Neuefaehr“ basiert auf dem Schreiber-Bogen, ergänzt um ein Deck aus zwei Millimeter starkem Balsaholz, um die Gleise darauf verlegen zu können. Diverse Details wie Geländerstützen, Lüfter und Poller, die ich aus Karton nicht befriedigend fand, habe ich durch Teile aus dem Schiffsmodellbau er-

setzt. Auch allerlei Zubehör fand sich dort.

Wohl weiß ich, dass diese Fähre, deren Original einst über den Fehmarnsund pendelte, keine ostseetaugliche Hochseefähre darstellt! Nichtsdestotrotz gefällt mir das Modell. Außerdem gab es ja von Stralsund nach Altefähr auf Rügen im Zuge der Königslinie eine kleinere Trajektverbindung, auf der Schiffe verkehrten, die vom Grundaufbau her meiner Fähre sehr ähnlich waren, wenn auch deutlich länger. Daher halte ich diesen Kompromiss für vertretbar.

PAPPE UND PLEXIGLAS

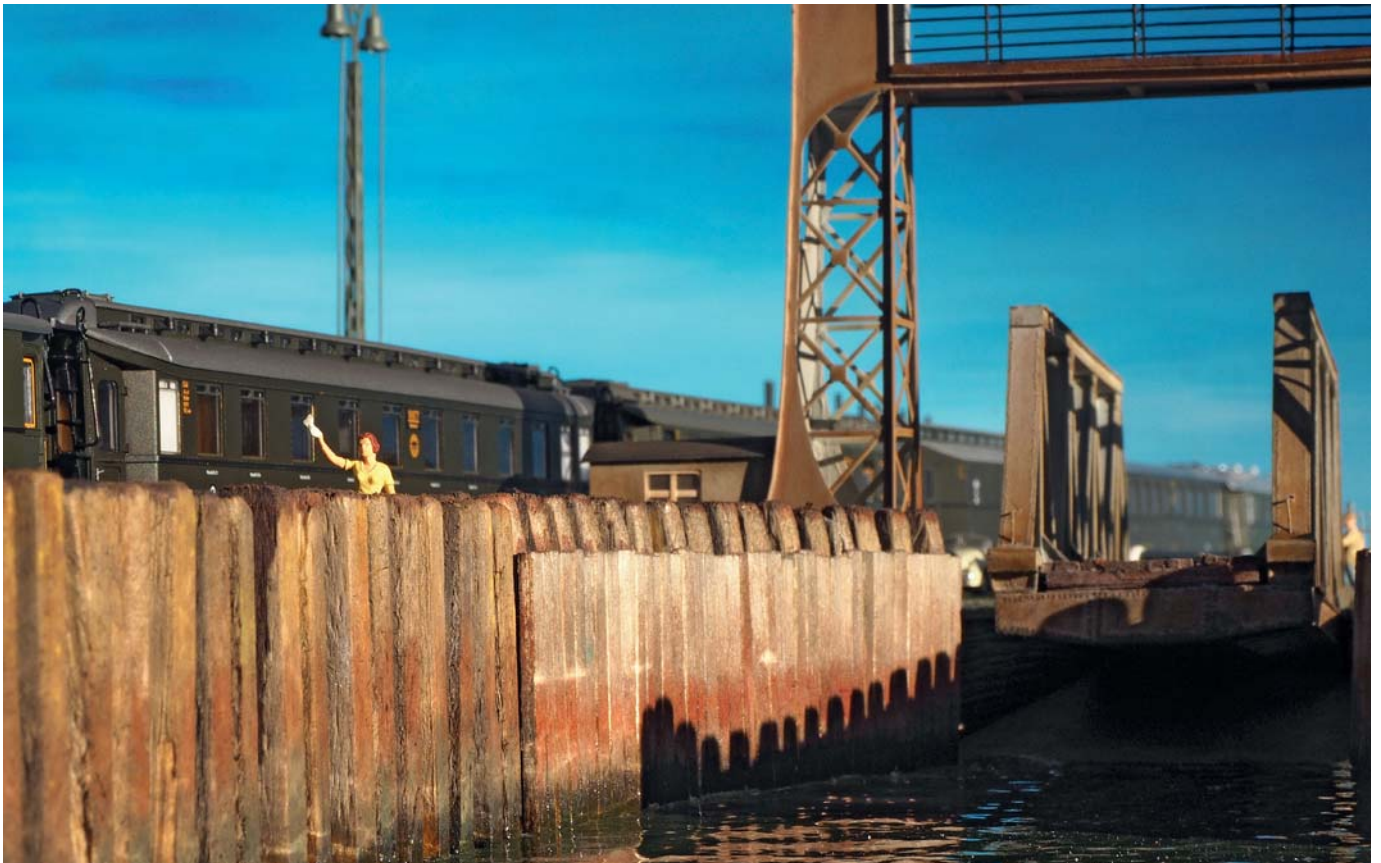
Fast alle Gebäude sind komplette Eigenbauten, die ich nach den erreichbaren Bildern möglichst genau gezeichnet habe. Nachdem mehrere Mails mit der Bitte um genauere Unterlagen oder gar Zeichnungen an das Hafenmuseum in Sassnitz unbeantwortet blieben, bildete das EJ-Sonderheft „Eisenbahn auf Rügen“ eine unschätzbare Hilfe.

Fährbrücke und Portal bestehen aus 160-Gramm-Kopierpapier, wogegen das flache Haus größtenteils aus Plexiglas gebaut wurde, in das die Fenster graviert sind. Der undurchsichtige Rest wurde mit selbstklebenden Etiketten aus dem Copyshop verkleidet. Dachkonstruktion und fensterlose Wände sind aus Pappe gebaut, für den Dachbelag habe ich Schmirgelpapier verwendet. Nur das Diensthäuschen ganz am Ende des Hafenbeckens entstammt einem Bausatz von Joswood. Hier kann man Fahrten zu den berühmten Kreidefelsen beim Kap Arkona buchen. Das Vorbild dazu stand zwar an einer anderen Stelle des Hafens, war aber einfach zu reizend, um es wegzulassen.

Das nur leicht wellige Wasser des Hafenbeckens entstand aus eingefärbter Raufasertapete und darübergestrichenem Klarlack. Für die Duckdalben habe ich Stäbe von Silvesterraketen verwendet. Zur Darstellung der Vegetation wurden



Beide Teile des Dioramas zusammengesetzt und in voller Länge.



Abschied: Eine Frau winkt vom Ufer aus dem ablegenden Fährschiff hinterher.

Weil der Gepäckwagen nicht trajektiert wird, muss das Gepäck mit Handkarren zu seinen Besitzern in die Abteile gefahren werden.



Das Hafengebäude ist ein Eigenbau aus Plexiglas. Die weißen Wände und Holzelemente bestehen aus selbstklebenden Ausdrucken, die Fensterstege sind aufgemalt.

–Anzeige –












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

WWW.BRAWA.DE



Das Trajektschiff „Neuefaehr“ mit zwei D-Zug-Wagen auf ruhiger See. Das Modell von Schreiber-Bogen muss hier für die ungleich größeren Hochseefährten des Originals einspringen.

Breitbeinig steht der Fährenkapitän auf der Brücke seines Schiffs. Geländer, Lüfter und diverse Details sind Teile aus dem Schiffsmodellbau.



Edle Karossen: Weshalb die beiden Luxuscabrios direkt neben dem Gleis geparkt waren, lässt sich heute nicht mehr rekonstruieren – auf dem Bellingrodt-Foto sind gleich drei davon zu sehen.

Noch-Produkte eingesetzt: für die Wiese die Variante „Brache“, als Büsche mit Laub „Olive“ beflocktes Seemoos sowie Grasfasern. Auch die Dachrinnen stammen von Noch, wogegen die Bänke bei Auhagen zu finden sind, die Lampen bei Brawa und Viessmann.

Als Gleismaterial habe ich Roco-Line verwendet, allerdings mit zu den zu DRG-Zeiten üblichen 15-Meter-Schienenpassender Schwellenlage und Doppelschwellen an den (gedachten) Schienenstößen.

Die Triebfahrzeuge stammen von Liliput (BR 62) und Fleischmann (BR 78). Auch beim Wagenpark ist Fleischmann stark vertreten, wobei mir unter den Preußen hölzerner Bauart besonders der Packwagen aus dem Zugset „90 Jahre Mitropa“ gefällt, der laut Zuglaufschild von Sassnitz Hafen nach Basel SBB unterwegs ist. Von Brawa stammen D-Zug-Wagen stählerner Bauart, Abteilwagen als Schutzwagen sowie Güterwaggons. Tillig steuert einen Kühlwagen mit Beheimatung in Sassnitz Hafen bei.

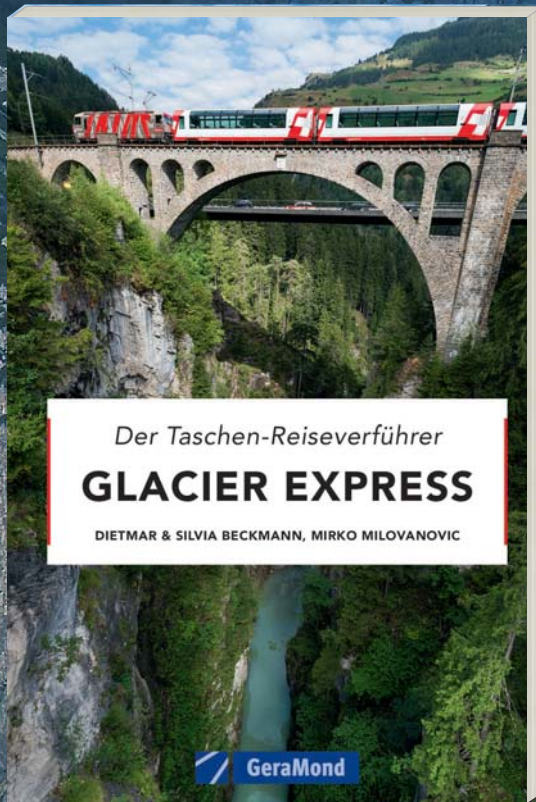
Rechts neben dem Zug, der auf Carl Bellingrodts Foto gerade in den Bauch des eines Fährschiffs geschoben wird, sind drei in Linie aufgereichte Cabrios zu erkennen. Auch dieses Detail wurde nachgebildet, allerdings variiert, weil nebeneinander nicht genug Platz für die Fahrzeuge war. Zumindest der filigrane Mercedes SSK von Busch zieht immer wieder die Aufmerksamkeit der von Preiser stammenden Figuren auf sich ...

Bei der Gestaltung des Sandbodens wurde das gebräuchliche Wasser-Weißleim-Gemisch verwendet. Nachdem der erste Versuch recht gräulich ausgefallen war, habe ich den Kleber mit weißer Abtönfarbe aufgehellt und so das gewünschte helle Aussehen des Bodens erzielt. □

Im Rahmen des 13. Modellbau-Wettbewerbs erschienen bisher:

- 1) „Bahnhof mit Hafen“ von Jeroen Vrolijk in EJ 5/2019
- 2) „Bahnhof mit Dorf“ von Marcus Frohrieb in EJ 7/2019
- 3) „Lieber bunt“ von Thomas Freese in EJ 9/2019
- 4) „Koffer mit Klassiker“ von Maria Bottesch und Herbert Strauss in EJ 11/2019
- 5) „Reifes Teilstück“ von Roland Nischke in EJ 2/2020
- 6) „Hauptstadt-Bw“ von Thomas Schramm in EJ 5/6/2020
- 7) „Alpine Symbiose“ von Stefan Zenger in EJ 9/2020
- 8) „Zug zur Kur“ von Michael Rangol in EJ 10/2020

DURCH DIE GLETSCHER-ALPEN PER BAHN



Ein Reiseführer für die
Schienenreise selbst und die
Entdeckungen neben den Gleisen

NEU

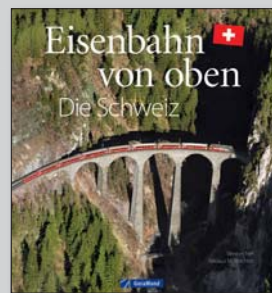
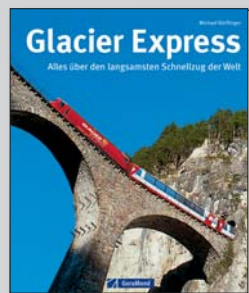
160 Seiten · ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-95613-074-8
€ (D) 14,99



Zwischen Zermatt und St. Moritz windet sich der Glacier Express durch eine spektakuläre Landschaft. Aber was erlebt man denn wirklich im langsamsten Schnellzug der Welt? Eine Bilder-Zugreise durch schroffe Felsen, enge Schluchten, über 291 Viadukte und durch 91 Tunnel, über einsame Hochebenen und an urigen Bergdörfern vorbei. Entdecken Sie die Schweiz entlang einer der schönsten Bahnstrecken der Welt – mit dem Taschen-Reiseführer für unterwegs.



Auch als eBook erhältlich.



Weitere Eisenbahntitel finden Sie unter WWW.GERAMOND.DE



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**

* Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen
Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

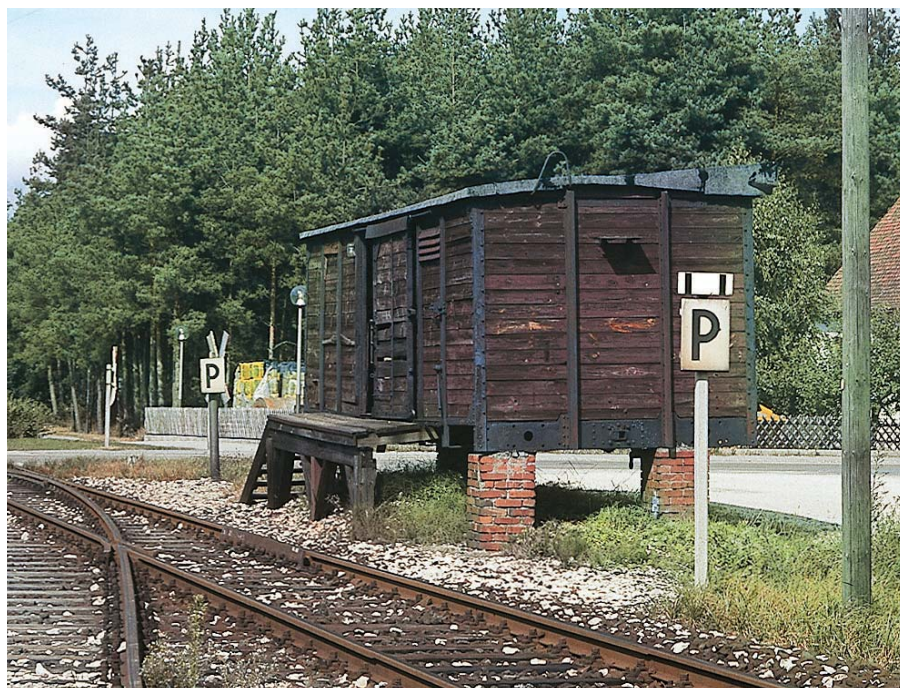




G 10-Recycling

Im Band „Die DB in den 1950ern, 1960ern, 1970ern“ der VGBahn findet sich auf Seite 184 das Foto eines zum Behelfsgüterschuppen umgebauten Güterwagenkastens. Ein ideales Motiv für eine Nebenstrecke!

VON ARNOLD HUMER



Das Vorbild: Dieser zum Lagerschuppen umgebaute Torso eines G 02 stand noch in den späten 70er Jahren in Mühlhausen/Sulz. Dem Wagenkasten fehlen die Ende der 30er-Jahre angebrachten Diagonalstreben, was vermuten lässt, dass er bereits zuvor hier aufgestellt worden ist.

FOTO: ANDREAS RITZ

Das Modell wirkt durch seinen besseren Erhaltungszustand und die weniger antike Rampe etwas moderner, hat aber auch schon Jahrzehnte auf dem Buckel. Die offene Schiebetüre, ein paar Ausstattungsteile und eine Figur beleben das Motiv.



Für dieses Bastelvorhaben eignet sich am besten ein Wagen mit beweglichen Türen, die einen Blick ins Innere sowie eine Ladeszene ermöglichen. Hier wurde ein G München (bei der DB G 10) Nummer 5361 von Fleischmann „geschlachtet“, dessen Vorbild die direkte Weiterentwicklung des G 02 war. Gut verwendbar wären aber auch andere Modelle mit dieser Eigenschaft (Bild 1).

Einen derart stark von Wind und Wetter gekennzeichneten Wagenkasten wie auf dem Originalfoto zu sehen, kann man nur im völligen Selbstbau nachbilden. Auf Basis

eines Industriemodells ist das nicht möglich, muss aber auch nicht sein. Schließlich sollen ja Aufwand und Ergebnis einer Basterei zusammenpassen. Auf gar keinen Fall aber darf ein nach langen Dienstjahren ausrangierter Güterwagen schachtelfrisch erscheinen. Patina ist Pflicht.

Begonnen habe ich mit dem Dach. Beim Fleischmann-Modell sind Rippen nachgebildet, was auf ein Blechdach schließen lässt. Bei einem aktiven G 10 hätte man die Rippen abschleifen müssen, weil bei diesem Typ das Dach mit lackiertem Segeltuch bespannt und glatt war. Bei dem Original in

Mühlhausen hatte man, wie auf dem Foto zu erkennen, das Segeltuch durch Dachpappe ersetzt. Doch warum sollte ein solcher Wagenkasten nicht für die Zweitverwendung ein neues Dach aus Blech spendiert bekommen haben? Korrosion lässt sich schließlich bei Blech viel schöner darstellen ...

Also wurden erstens die Seitenwände mit Malerkrepp abgedeckt. Um das Dach für Rostabplatzer vorzubereiten, habe ich es erst mit AK185 Primer von AK Interactive grundiert, dann in zwei unterschiedlichen Rosttönen lackiert: AK708 für dunkleren, älteren Rost und AK706 für frischen, hel-





len (Bild 2). Anschließend wurde die Fläche mit AK088 „Worn Effects“ behandelt. Diese Flüssigkeit bewirkt, dass sich die darüberliegende Farbschicht mithilfe von Wasser wieder teilweise ablösen lässt.

Sobald die „Worn Effect“-Schicht durchgetrocknet war, konnte die Deckschicht darüber angegangen werden. Um einen abgenutzten Eindruck zu erreichen (hier wurde ein Airbrush verwendet), habe ich von dunkel nach hell gearbeitet. Als Grundauftrag wurde entlang der Rippen AK133 Olive Drab verwendet. Dann folgte das hellere AK136 auf den freien Flächen der Blechplatten. Schließlich wurde deren Mitte jeweils mit AK137 aufgehellt. So entstand ein schöner Farbverlauf, der die natürliche Ausbleichung von Farbe wiedergibt (Bild 3).

Nach dem Durchtrocknen dieser Farbschicht wurde sie mit etwas Wasser eingestrichen und mit einem weichen Pinsel vorsichtig bearbeitet. Beides genügt, um den Lack zum Splittern zu bringen. Hat sich ausreichend Farbe gelöst, lässt man wieder alles trocknen. Anschließend wurde das Dach mit Klarlack (hier AK191 Satin Varnish) versiegelt, weil ich im nächsten Durchgang noch etwas Patina auftragen wollte, die die Schutzfarbe über dem „Blech“ aber nicht weiter anlösen durfte (Bild 4).

Für diese Patina habe ich eine dünne Brühe (neudeutsch „Wash“) aus drei gleichen Teilen AK075, AK083 (beides Schmutztöne) und Verdünner AK047 „White Spirit“ angerührt. Sie wurde mit einem feinen Pinsel entlang der Dachfalte aufgetragen (Bild 5).

Nach etwa zehn Minuten Trockenzeit habe ich mit einem weichen, breiten Pinsel mit dem Verdünner angefeuchtet und ihn entlang der natürlichen Fließrichtung über die gerade aufgetragene Farbe gezogen. Nach zwei oder drei solchen Strichen war das Wash weitgehend wieder abgelöst – aber eben nicht ganz. Als alles getrocknet war, habe ich wieder eine Schicht Klarlack darübergespriht. Das Dach war damit fertig (Bild 6).

STETS EIN ANDERER TON

Wesentlich einfacher war die Patina für den Rest des Wagenkastens. Dafür habe ich aus drei Tamiya-Farben eine dunkle, braungrüne Mischung hergestellt. Diesen Mix verwende ich häufig, wobei ich absichtlich kein festes Mischungsverhältnis beachte. Hauptanteil ist stets XF-68 „Nato Brown“, zu dem ich Grün und Schwarz (XF-67 und XF-69) nach Gefühl mische. So ist beim Altern von Wagen sichergestellt, dass jeder

farblich etwas unterschiedlich ausfällt. Die Mischung sprühe ich dünn mit dem Airbrush auf den Wagenkasten und den Rahmen des Wagens (Bild 7). Diesen hatte ich zuvor von allen Anbauten befreit, also Puffern, Rangiertritten, Achslagern und Federpaketen, auch die Kurzkupplungskinematik war natürlich überflüssig (Bild 8). Dort, wo sich die Puffer befanden, habe ich Löcher gebohrt, wie sie auch auf dem Originalfoto zu sehen sind (Bild 9).

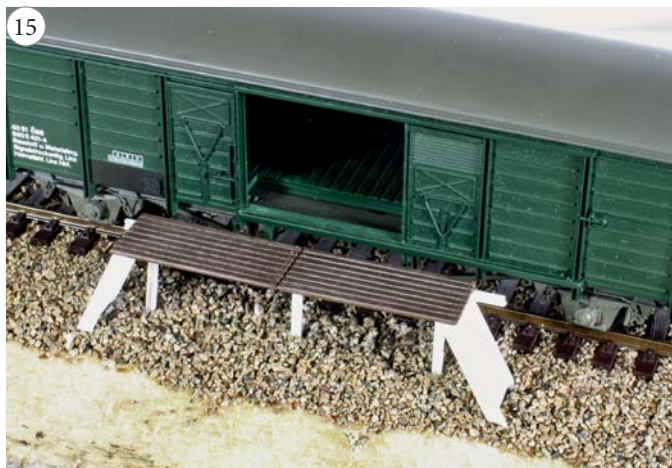
Weil es mir so besser gefallen hat, habe ich die Wagenbeschriftung wieder freigelegt. Bei Tamiya-Farben eignet sich dafür Spiritus, der mit einem feinen Pinsel aufgetragen wird. Zum Abschluss wurden die Bretterflächen zwischen den Stützen des Wagenkastens mit Tamiya XF-68 etwas aufgehellt.

Ein interessanter Effekt ist immer, Metallbauteile hervorzuheben. Dazu habe ich die Nieten und Profilkanten am Wagenkasten mit den Metallpigmenten AK086 „Dark Steel“ von AK Interactive behandelt. Für diese Arbeit habe ich Silikonpinsel eingesetzt (Bild 10). Sie sorgen dafür, dass das Pulver an den erhabenen Stellen zu glänzen beginnt. Auf Bild 11 wirkt dieser Glanz zwar noch deutlich überzogen, doch verschwindet das meiste davon beim anschließenden Versiegeln mit Mattlack.

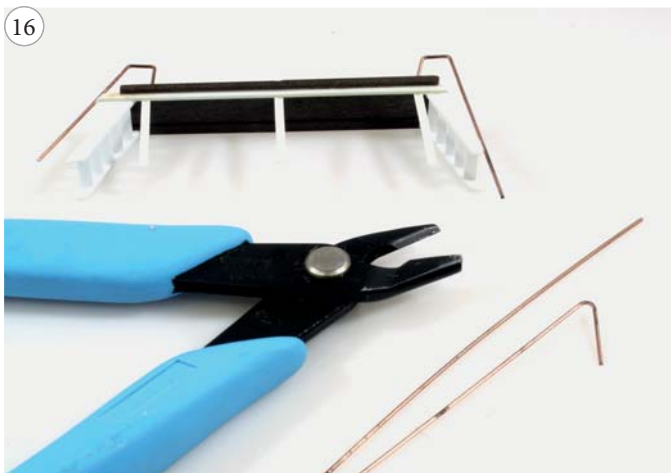
14



15



16



17



18



19



20



21





Der zum Schuppen mutierte Wagenkasten war damit zwar fertig, doch bevor es mit der kleinen Rampe davor und den Stützpfeilern weitergehen konnte, musste erst einmal die dahinter verlaufende Straße gebaut werden. Sie entstand aus einer aufgespachtelten Schicht Asphalt Acrylpaste AK8013 von AK Interactive, die mit Betonfarbe 6600 von Heki gestrichen wurde (Bild 12). Nach dem Trocknen dieser Schicht habe ich die Farbe mit einem Schwingschleifer so weit wieder abgetragen, dass die dunkle Asphaltschicht durchschien. Dies gibt das Aussehen einer Straßenoberfläche deutlich besser wieder als eine gleichmäßige Farbschicht (Bild 13).

Für die Gleise auf der Vorderseite des Dioramas habe ich Tillig-Elite-Flexgleis auf Hartschaumstreifen geklebt und in Gleisschotter von Minitec gebettet. Auch die übrige Landschaft besteht aus Hartschaum,

der mit Messer und Raspel in Form gebracht wurde.

Die kleine Laderampe auf der Gleisseite entstand aus Profilen und Treppen von Plaststruct (Bild 14). Als Boden habe ich Auhagen-Teile aus der Bastelkiste verwendet. Die beiden Handläufe an den Aufstiegen wurden mit einer Biegezange aus Messingdraht geformt und mit Sekundenkleber befestigt (Bilder 15 und 16).

Die Farbgebung der Rampe begann mit einer Grundierung mit AK185 „Primer Tracks“. Danach habe ich Stahlträger und Treppen mit „Russian Green“ von AK Interactive in drei Helligkeitsstufen per Airbrush lackiert: erst das dunkle AK 030, dann auf den Flächen das mittlere AK 031 und abschließend helles AK 033 an den Kanten (Bild 17). Ausgenommen davon waren die Griffstangen. Sie bekamen als farblichen Akzent unter all den gedeckten Farben des

alten Wagenkastens und der Rampe vergleichsweise grelles „Flat Yellow“ von Tamiya (XF-3) aufgepinselt.

Blieben noch die vier Stützpfeiler des kleinen Bauwerks. Abweichend von den aus Ziegeln gemauerten Originalen habe ich sie im Betonlook dargestellt. Sie wurden mit einem Drahtschneidegerät aus einem Stück Hartschaum geschnitten und mit Heki-Betonfarbe grundiert (Bild 18). Um die Strukturen im Beton hervorzuheben, habe ich ein schwarzbraunes Wash angerührt, Fließverbesserer dazugegeben und das Gemisch mit einem Pinsel aufgetragen (Bild 19).

Danach folgte die Begrünung des Dioramas mit Material von MiniNatur, Woodland und Model Scene. Als alle Kleber getrocknet waren, konnte der Wagenkasten endlich seinen Platz auf den Betonpfeilern einnehmen und das Diorama war fertig (Bilder 20 bis 22). □

–Anzeige–

**Sie haben exzellente Produkte.
Sie bieten den perfekten Service.
Setzen Sie Ihre Firma in Szene!**

HIER ist Platz für Ihre Anzeige

Kontakt:

Bettina Wilgermein

Tel. 08141/ 53481-153

b.wilgermein@vgbahn.de



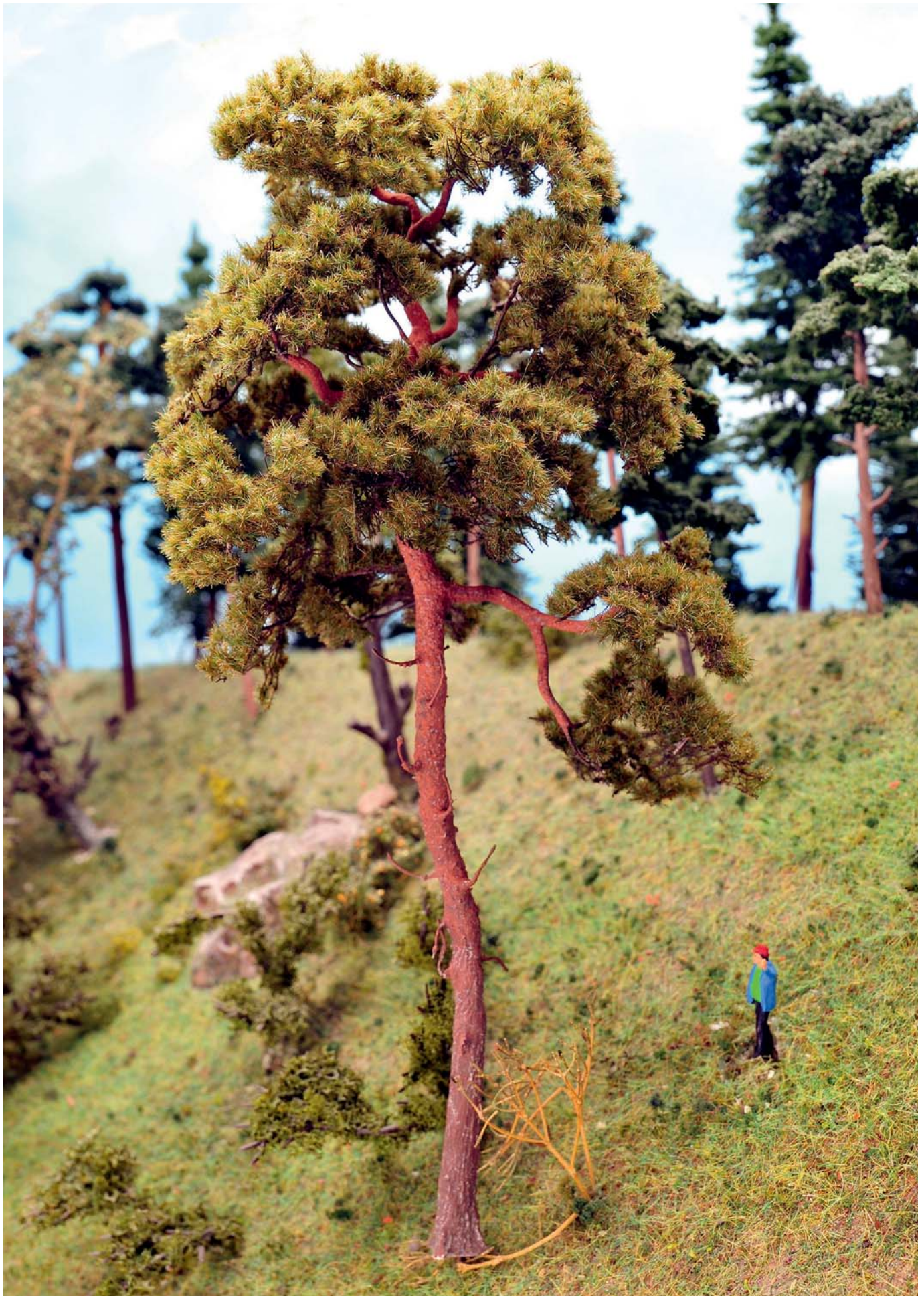
**Eisenbahn
JOURNAL**

www.**SOMMERFELDT**.de

Sommerfeldt Oberleitungen + Stromabnehmer GmbH
Erdmühlstr. 42 • 23110 Harenburg
Tel. +49 (0) 7164 61 95 • Fax. +49 (0) 7161 57 86 • info@sommerfeldt.de

Die SOMMERFELDT Aufbauanleitung

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





Aus der Nähe betrachtet wirken die Nadeln sehr realistisch. Stamm und Äste sind wie in der Natur unbewachsen.



Das von Budde verwendete Nadelvlies. Es wird von der Firma in einem aufwändigen Verfahren selbst hergestellt.

FOTOS: KU (2), MODELLFLORA BUDDÉ

Filigranes Nadelkissen

Nadelbäume in H0 gibt es von vielen Anbietern in sehr unterschiedlichen Qualitätsstufen. Die Firma Modellflora Budde setzt jetzt bei Kiefern **neue Maßstäbe** in Sachen Naturtreue

Mit ihren langen und kräftigen Nadeln sind Kiefern im Vergleich zu Fichten oder Tannen ein eher dankbares Objekt für eine realistische Modellnachbildung. Dass die Nadeln rund um den Zweig herum wachsen, ist ein weiterer Pluspunkt.

Obwohl die von Budde zur Benadelung verwendeten Zwei-Millimeter-Fasern in H0 mit umgerechnet 17 Zentimetern etwa doppelt so lang sind wie in der Natur, wirkt die Benadelung der Modelle sehr realistisch. Die gleiche Art von Fasern verwendet die Firma auch für die Baugröße 0, wo sie genau maßstäblich sind.

Rindenstruktur und Wuchsform sind Budde ebenfalls gut gelungen. Wünscht man weniger geschwungene Stämme, kann man sie behutsam mit den Fingern geradebiegen.

Die Stämme sind nicht einheitlich eingefärbt, vielmehr überlagert im unteren Bereich ein grauer Ton das Rotbraun der beiden oberen Drittel. Eine leichte Granierung

mit gebrochenem Weiß verstärkt das natürliche Aussehen. Gegenüber früheren Serien bekommen die Stämme seit einigen Monaten mehr Äste eingebaut, so dass die Bäume voluminöser wirken. Drei Grundtypen von Kiefern sind im Sortiment: je einer mit mehr oder weniger Ästen sowie einer mit einem nach unten hängenden Ast (*Foto links*).

Außer fertig bietet Budde die Bäume auch als Bausätze an. Anders als bei den ebenfalls im Sortiment befindlichen Fichten sind die Stammrohlinge der Kiefern bereits vorgebogen und müssen vom Käufer nur noch mit dem mitgelieferten Nadelvlies bestückt werden. Vlies und Rohlinge sind zudem einzeln erhältlich, so dass man alternativ auch mit eigenen Fasermischungen experimentieren beziehungsweise Eigenbau-Bäume mit Buddes Fasern benadeln kann.

Ergänzt wird das Baumprogramm durch zu den jeweiligen Arten passende Baumstümpfe mit Durchmesser zwischen sechs und 14 Millimetern, wobei die

schmalere eher für H0 in Frage kommen, für 0 sind alle Größen geeignet. Sämtliche Stümpfe gibt es in den Varianten „abgesägt“ und „abgebrochen“, Letztere mit schön realistisch nachgebildeten Holzsplittern. Das Pendant, abgebrochene Stämme nämlich, fehlt im Budde-Programm allerdings. Der Gestaltung beispielsweise eines Windbruchs sind damit Grenzen gesetzt, doch dürfte ein solches Motiv ohnehin auf den wenigsten Modellbahnanlagen zu finden sein.

ku

☛ Bezug:

Die Kiefern und Baumstümpfe sind bei www.modellflorabudde.de erhältlich. Fertige H0-Kiefern kosten 24,50 Euro, die Bausätze 14,50 und die Stammrohlinge 9,50 Euro. Ein 30 Zentimeter langes Vlies mit Kiefernadeln zum Selberbeflocken schlägt bei 24 Zentimetern Breite mit zehn Euro zu Buche, bei 12 Zentimetern mit fünf.



V 100-Treffen in Gräfenberg (30. August 1966): Ein Zug ist eingefahren, während am Nachbargleis eine Vierergarnitur Umbauwagen auf das Umsetzen ihrer Zuglok wartet. Eine der beiden angekommenen V 100 wird danach die Güterwagen einsammeln und nach Nürnberg Nordost befördern.

Frankens Seekuh und ihr Kälbchen

Es dürfte nur wenige Eisenbahnfreunde geben, denen die „Seekuh“ genannte fränkische Nebenstrecke kein Begriff ist – und sei es auch nur wegen ihres einprägsamen Namens. Streckenführung, Gleisanlagen und Betrieb machen sie zu einem dankbaren [Vorbild für eine HO-Anlage](#)

VON GERD PETER UND FRANZ RITTIG

Um die Besonderheit der Strecke zu verstehen, sollte man sich etwas mit der Geschichte des Vorbilds beschäftigen. Schon in den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts forderten Bürgermeister und Rat von Erlangen, dass eine Sekundärbahn nötig sei, um die Universitätsstadt mit den Gemeinden des benachbarten Schwabachgrunds zu verbinden. Bereits im Spätherbst 1886 fuhr der Eröffnungszug. Die neue Bahn befriedigte mit zunächst zwei Personenzügen je Tag und Richtung die Ansprüche ihrer Nutzer. Bauersfrauen und Mägde fuhren mit großen Körben in die Stadt auf den Markt, Schüler mit höheren Ambitionen in die Stadt-schulen, städtische Ausflügler gemeinsam mit den trink- und sangesfröhlichen Erlanger Studenten aufs Land. Extra Güterzüge gab es keine. Anfallende Güterwagen wurden einfach den Personenzügen angehängt.

Im Sprachgebrauch wandelte sich die sperrige „Sekundärbahn“ zur „Seku“ und schließlich zur „Seekuh“. Ob damit auch eine Anspielung auf die Behäbigkeit dieser tropischen Meeresbewohner verbunden war?

Wie bei solchen Strecken üblich, hatten die Erbauer den Oberbau sehr sparsam gehalten: In der Erlanger Luitpoldstraße etwa hatte man die Schienen in die Straßenmitte verlegt, dabei an Schwellen gespart, Spurstangen verwendet und das Ganze locker eingeschottert. Erst später, als der zunehmend motorisierte Straßenverkehr sein Recht forderte, folgte eine straßenbahnähnliche Einpflasterung.

Überhaupt war die Gleisführung auf der Straße innerhalb der Orte ein Markenzeichen der „Seekuh“. Auch in den Unterwegs-Gemeinden Uttenreuth, Weiher, Dormitz und Brand ging es mitten auf den Dorfstraßen oder gleich daneben entlang. So lange sich der Straßenverkehr in Grenzen

hielt, konnte man damit leben. Als in den 50ern und 60ern „Käfer“ & Co ausschärmten, um die Straßen zu erobern, bremste so manch im Gleisbereich abgestelltes Auto die Bahn aus. Immerhin verdanken wir der skurrilen Verkehrssituation eine Reihe schöner Fotos der Bahn.

Zwischen Buckendorf und Uttenreuth lag übrigens eine Haltestelle, die einen für diese Bahn symptomatischen Namen trug: Spardorf! Dort wie fast überall auf den kleineren Stationen hatte man die Bahngebäude in einfachster Fachwerkbauweise oder

einen beachtlichen Umweg fahren. Eine Direktverbindung nach Nürnberg war nötig.

Es mussten allerdings einige Jahre ins Land gehen, bis die „Seekuh“ ihr „Kälble“ bekam: Die am 1. Mai 1908 eröffnete „Ergänzungsbahn“ begann in Nürnberg Nordostbahnhof und mündete in Eschenau in die Erlanger Sekundärbahn ein. Rasch wuchs das „Kälble“ mit dem hinteren Streckenteil Eschenau–Gräfenberg zur neuen „Komplettverbindung“ von Nürnberg-Nordost nach Gräfenberg zusammen. Verliererin war die alte Stammbahn, weil die meisten Züge aus Erlangen nun bereits in Eschenau endeten. Wer von Erlangen nach Gräfenberg fahren wollte, musste nun meist in Eschenau umsteigen, denn die Züge nach Gräfenberg kamen fast alle aus der Frankenmetropole.

In seiner neuen Rolle als Anschlussbahnhof bekam Eschenau damals einen zweistöckigen Lokscheunen, denn die kleinen Erlanger Maschinen brauchten ja eine Unterkunft, bevor sie die Frühzüge von Eschenau nach Erlangen bespannten. Mustergültig renoviert steht das Bauwerk noch heute.

Die günstige Verbindung nach Nürnberg sorgte für ein starkes Anschwellen des Pendlerverkehrs. Er ließ sich nur mit Reisezügen bewältigen, die wegen ihrer Länge die Möglichkeiten überstiegen, die eine Lokalbahn mit ihren kurzen Gleisen bot. An den Wochenenden strömten umgekehrt die Luftschnapper aus Nürnberg ins Gräfenberger Land.

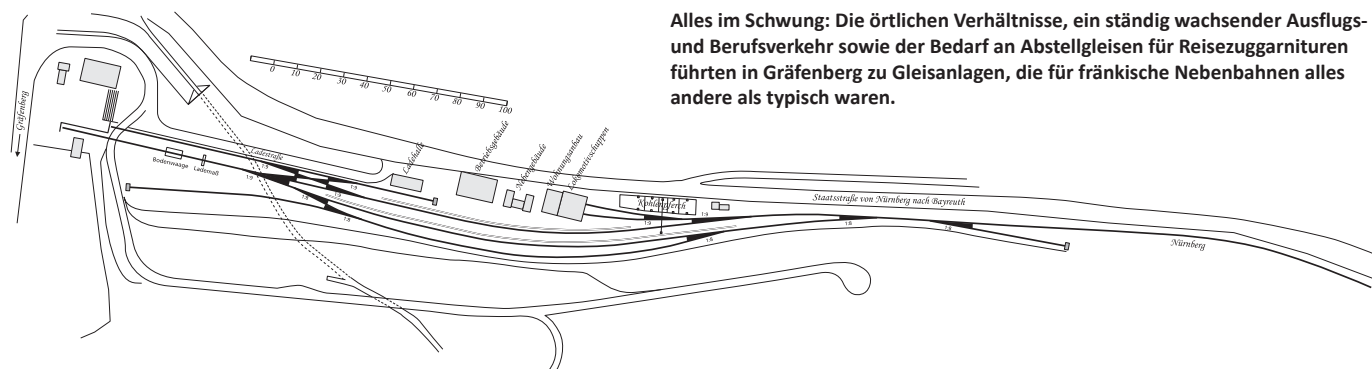
Weil man die vielen Wagen nur morgens und abends brauchte, war für die Zwischenzeit eine Abstellmöglichkeit vonnöten. Allerdings fehlte für ein langes Abstellgleis der Platz. Also verlegte man in Gräfenberg notgedrungen mehrere kurze Stumpfgleise, was zu dem für eine bayerische Lokalbahn höchst ungewöhnlichen Gleisplan dieses Endbahnhofs führte.



gar nur aus Holz errichtet. Lediglich in Uttenreuth, Neunkirchen, Eschenau und natürlich im Endbahnhof Gräfenberg standen festere Empfangsgebäude.

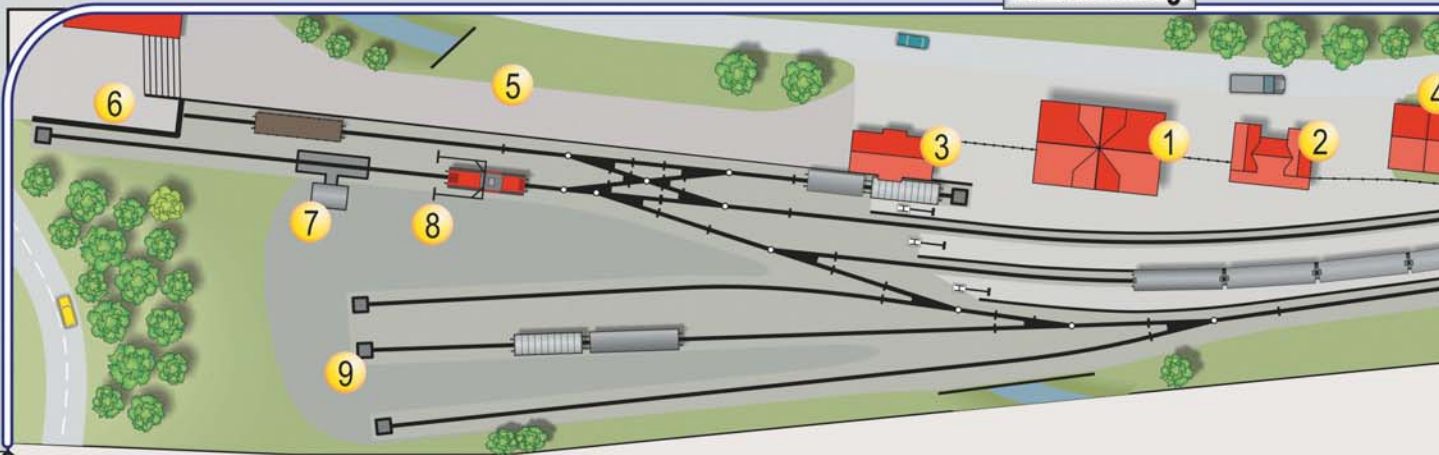
DIE „SEEKUH“ KALBT

Leider hatte die „Seekuh“ einen Geburtsfehler: Die Anbindung des Schwabachgrunds an Erlangen war zwar schön und gut, aber wer etwa zur Arbeit in die aufstrebende Industriestadt Nürnberg wollte, musste nicht nur in Erlangen umsteigen, sondern auch



Alles im Schwung: Die örtlichen Verhältnisse, ein ständig wachsender Ausflugs- und Berufsverkehr sowie der Bedarf an Abstellgleisen für Reisezugarnituren führten in Gräfenberg zu Gleisanlagen, die für fränkische Nebenbahnen alles andere als typisch waren.

Gräfenberg



Der Gräfenberger Bahnhof ist unterhalb der Stadt angesiedelt. Im Modell bietet diese Lage eine schöne Hintergrundkulisse.



BEIDE FOTOS: RALF SCHMIDT



Entwurf einer raumfüllenden H0-Anlage in U-Form mit den Maßen 475 x 320 cm. Die Anlage wurde mit Code 75-Gleisen von Peco geplant, die Abzweigwinkel der Weichen betragen zehn und zwölf Grad. Im sichtbaren Bereich beträgt der Mindestradius 70 cm, im verdeckten Bereich 50 cm oder mehr. Die stärkste Steigung ist 1,8 Prozent.

Gräfenberg:

- 1 Empfangsgebäude
- 2 Abort
- 3 Güterschuppen
- 4 Lokschuppen mit Wohnanbau
- 5 Ladestraße
- 6 Kopf- und Seitenrampe
- 7 Gleiswaage
- 8 Lademaß
- 9 Abstellgleise für Personen- und Güterwagen
- 10 Schutzgleis

Eschenau:

- 11 Empfangsgebäude
- 12 Güterschuppen
- 13 Lokschuppen
- 14 Ladestraße
- 15 Lagerschuppen

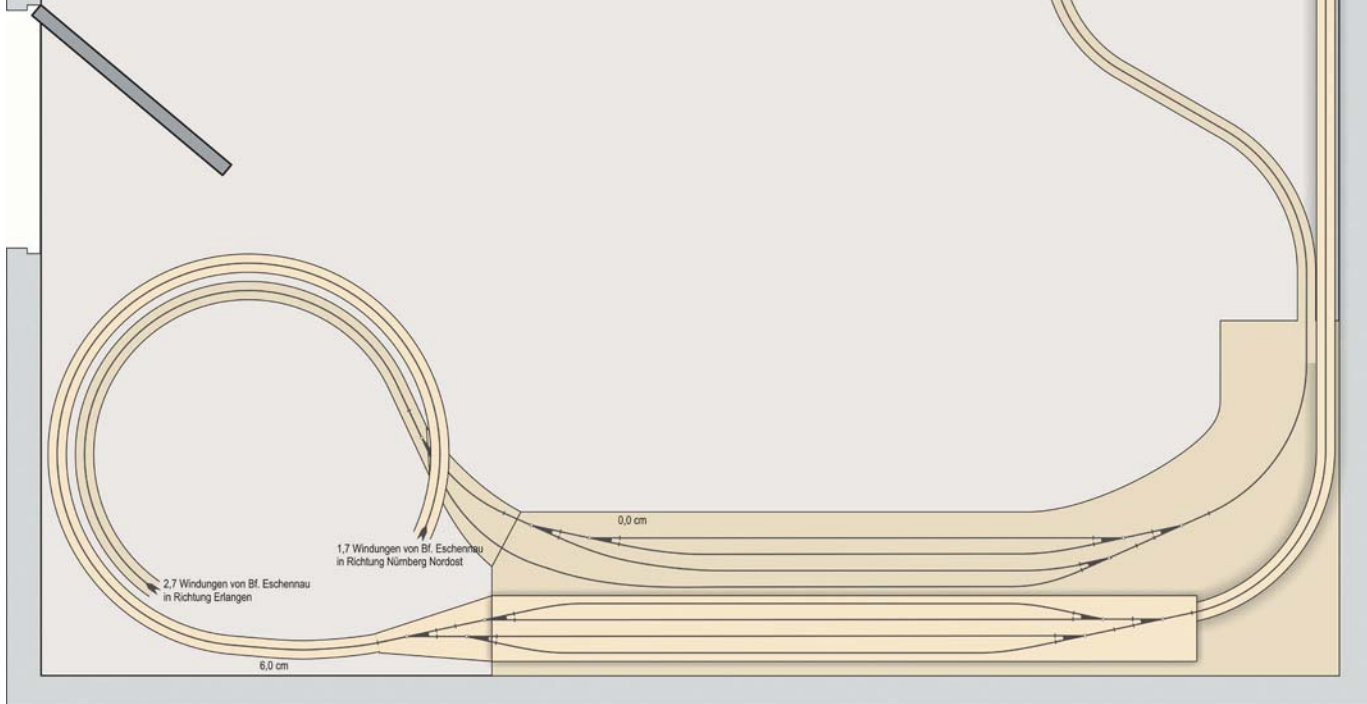


Blick vom Eschenauer Güterschuppen zum Bahnhof und zum Lokschuppen. Der ist seit dem Traktionswechsel außer Betrieb, das Gelände wird von einem Brennstoffhändler genutzt. Dieser bekommt seine Ware offenkundig per Bahn (April 1979).



Eschenau

Im verdeckten Bereich ist die Gleisführung L-förmig. Von Eschenau kommende Züge gelangen über die Wendel in einen der beiden Schattenbahnhöfe, die betrieblich als „Erlangen“ (vorne) beziehungsweise „Nürnberg Nordost“ fungieren. Dort werden die Loks entweder von Hand umgesetzt oder die Züge fahren durch die Kehrschleife und den jeweils anderen Schattenbahnhofsteil wieder nach oben.



Ohnehin litt dieses Eingangstor zur Fränkischen Schweiz von Anfang an unter Platzproblemen. Wegen der beachtlichen Höhenunterschiede innerhalb des Städtchens blieb für den Bahnhof nur der Platz unterhalb der hoch am Hang liegenden Altstadt übrig. Und um ihn nutzen zu können, wählte man die Bogenlage.

Immerhin gab es drei durchgehende Gleise. Zwei davon waren als Hauptgleise mit Bahnsteigen versehen und gestatteten Zugkreuzungen. Gleis 1, als Verkehrs- und Rangiergleis direkt vor dem ansehnlichen Empfangsgebäude liegend, verband man über eine doppelte Verbindung mit der Ladestraße, dem Güterschuppen, der Kombi-rampe, einer Gleiswaage und dem Lademaß – ein für die wenigen Wagenlängen heute geradezu unvorstellbarer Aufwand!

Auch den zweistöckigen Lokschuppen hatte man ungewöhnlich angebunden: Die Zufahrt zum hinteren Stand war nur von der freien Strecke aus möglich, denn die Weiche zum Lokschuppen lag vor der eigentlichen Einfahrweiche. Das Gleis zum vorderen Lokschuppenstand zweigte dagegen vom Rangiergleis 1 ab. Auf der anderen Seite, im Gleis 3, lagen gleich drei Weichen, an denen kurze Abstellgleise begannen. Hier wurden, wie erwähnt, über Nacht die Wagen

für die Züge des Berufsverkehrs abgestellt, an Sonntagen tagsüber die der Ausflugszüge. Bis zu zwölf zusätzliche Züge erforderte bisweilen der Sonn- und Feiertagsverkehr von und nach Nürnberg und Erlangen! Es dürften große Rangierkünste nötig gewesen sein, um die langen Garnituren aufzuteilen und ihre Wagen auf die kurzen Gleise zu verteilen. Wenn es gar nicht anders ging, nutzte man dazu selbst die Gütergleise.

STETS ÜBERFORDERT

Nur in der Frühzeit der Strecke reichten die beiden in Gräfenberg beheimateten Lokalbahnloks der alten bayerischen Gattung D VI aus. Die zweigekuppelten Leichtgewichte wurden schon bald von der dreiachsigen D VII abgelöst. Zwei von diesen liefen noch in der DRG-Zeit unter den Nummern 98 7640 und 98 7641. Typisch für Gräfenberg wurden jedoch die D XI, bei der DRG als Baureihe 98.4 bezeichnet, sowie ihre Schwester GTL 4/4 (Baureihe 98.8).

Auch dieser durchaus kräftige Vierkupppler hatte jedoch mit den langen Personenzügen des Berufs- und Ausflugsverkehrs seine liebe Not. Um zehn (meist) überfüllte Lokbahnwagen über die Steigungen vor Kalchreuth und Gräfenberg

zu schleppen, hatte man sie nicht gebaut. Schon Ende der 20er-Jahre probierte die Reichsbahn deshalb die nagelneuen Einheitsloks der Baureihe 64 aus. Doch auch sie ärgerten die Lokpersonale mitunter durch Schleudern.

Erst die ab 1937 eingesetzte Baureihe 86 brachte die Lösung. Vor normalen Zügen fuhr fortan die C-Kuppler der Baureihe 64 (von denen zwei im Gräfenberger Lokschuppen wohnten), während bei schweren Zügen D-gekuppelte 86er des Bahnbetriebswerks Nürnberg Rangierbahnhof zu Hilfe eilten. Im Wagenpark lösten nach und nach Donnerbüchsen die alten Lokalbahn-Bayern ab. Das blieb so bis in die Sechzigerjahre. In schwachen Verkehrszeiten setzte schon die Reichsbahn zweiachsige Triebwagen der Typen VT 135 und VT 137 ein.

1965 fuhr die letzte Dampflok zwischen Nürnberg und Gräfenberg. Der Streckenteil zwischen Erlangen und Eschenau war bereits in zwei Etappen 1961 und 1963 stillgelegt worden. Schon in den Jahren zuvor hatte der Reiseverkehr merklich nachgelassen, auch immer mehr Franken besaßen nun ein Auto. Zu Garnituren aus V 100 mit Umbauwagen gesellten sich Triebwagen der Baureihe VT 24.5. Zwischen 1974 und 1983 beherrschte dann die



Purer Luxus: Kurz nach dem Erlanger Bahnhof verlief die Strecke zwar inmitten der Straße, jedoch auf eigener Trasse.

Triebwagen der Vorkriegsbauart VT 70 mit unterschiedlichen Beiwagen prägten in verkehrsschwachen Zeiten das Bild der Seekuh. Auch die Ortsdurchfahrt von Weiher war stellenweise sehr eng, doch lief die Bahnstrecke hier teilweise neben, nicht auf der Straße.



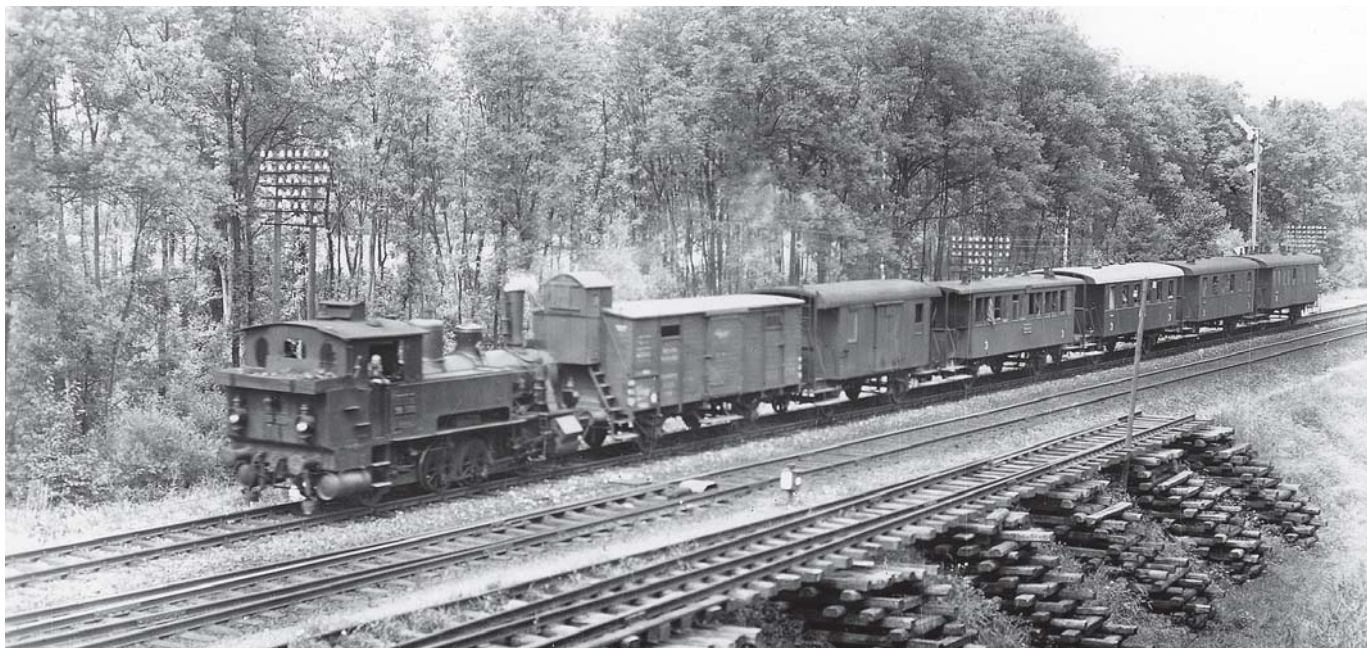
Es geht auch anders: Im weiteren Verlauf (hier in Dormitz) teilten sich um 1960 Bahnstrecke und Dorfstraße den Platz.

Diese Brücke am Stadtrand von Erlangen wurde von Bahn und Straßenverkehr gemeinsam genutzt. Im Modell wäre sie ein höchst originelles Motiv, das auf Anlagen sonst kaum zu finden ist.

FOTOS REINHARD TODT, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



Kurz vor Gräfenberg wechseln sich einige enge Links- und Rechtskurven ab. Teilweise mussten die sicherheitshalber mit Zwangsschienen ausgestattet werden (Mai 1985). FOTO: RALF SCHMIDT



BEIDE FOTOS: CARL BELLINGRODT, SAMMLUNG DR. SIGURD HUFNAGEL

Zwei typische Lokalbahn-Zuggarnituren, wie sie auch auf der Gräfenberger Strecke gelaufen sein können: Oben 98 509 mit einem G 02 und einem wohl als Packwagen fungierenden Lokalbahn-Güterwagen sowie drei Personenwagen 3. Klasse und einem Wagen 2. Klasse mit Postabteil (1930). Unten 98 827 mit einem GmP aus zwei Lokalbahnwagen 3. Klasse, je einem kurzen Lokalbahn-Post/Pack- und -Güterwagen, einem ex-amerikanischen Gedeckten, einem O-Wagen mit Grubenholzladung sowie einem G 10 (1949). Beide Züge können ähnlich mit gängigem H0-Material nachgebildet werden.



Baureihe 614 das Feld, abgelöst wieder von der V 100, jetzt 211 genannt.

Anders als viele befürchtet hatten, wurde die restliche Strecke jedoch nie stillgelegt, nur der meisten ihrer Gleisanlagen beraubt. Sie gehört zum Verkehrsverbund Nürnberg und wird mit Triebwagen der Reihe 642 bedient.

SEEKUH IN H0

Der H0-Modellvorschlag ist für einen Raum von 4,75 mal 3,20 Meter Fläche ausgelegt. Außer dem Endbahnhof Gräfenberg bezieht er den im Hinblick auf seine Gleisanlagen nicht alltäglichen Trennungsbahnhof Eschenau mit ein. So wird ein unmittelbar am Vorbild orientiertes Geschehen darstellbar. Natürlich kann man Gräfenberg auskoppeln und als Endbahnhof einzeln betreiben, was ja kein Nachteil sein muss.

Auch wenn die Gleisanlagen von Gräfenberg für eine Modellumsetzung wie geschaffen anmuten, ist die detaillierte Umsetzung doch eine heikle Angelegenheit. Heikel insofern, als Weichenwinkel und Radien unmittelbar voneinander abhängen: Steile Weichenwinkel von 18 Grad und mehr verkürzen zwar die Gleislängen eines Bahnhofs, lassen sich aber nur über entsprechend enge Gleisradien realisieren.

Da nun aber der Gleisselbstbau mit maßstäblichen und vorbildgetreuen Weichen auch nicht gerade jedermanns Sache ist, entstand als Kompromiss unser Entwurf auf der geometrischen Basis der Peco-Fine-Scale-Weichen mit ihren Abzweigwinkeln von 12 bzw. 15 Grad. Zusammen mit Flexgleisen lässt sich so der geschwungene Vorbildgleisplan auch im Modell überzeugend verwirklichen. Dabei konnten die Gleislängen fast maßstäblich umgesetzt werden.

Wenn es auf diesem Wege gelingt, den Charakter des Bahnhofs unverletzt ins Modell zu übertragen, dann bleiben damit quasi automatisch auch die betrieblichen Aspekte des Vorbilds gewahrt: Vorbildgerechte Zugkreuzungen lassen sich ebenso inszenieren wie intensiver Rangierdienst. Selbst ganze Reisezugarnituren kann man abstellen, wie es einst üblich war.

ZUGKREUZUNG MÖGLICH

Der Trennungsbahnhof Eschenau ist der zweite betriebliche Mittelpunkt der Anlage. Anordnung und Lage der Weichen und die Länge der Gleise entsprechen dem Vorbild. Auch das unmittelbare Vorbildumfeld des Bahnhofs floss in die Planung mit ein. Je nach gewählter Epoche kann der zweigleisige Lokscheunen Dampf- oder Dieselloks als Nachtquartier dienen. Die wenigen

Ladegleise entsprechen dem überschaubaren Güteraufkommen.

Eschenau ist hauptsächlich Umsteigestation. Manche Reisezüge endeten hier, um nach Erlangen oder Nürnberg zurückzufahren, andere wiederum rollten nach Gräfenberg weiter. Auf jeden Fall hat der Fahrdienstleiter alle Hände voll zu tun: Theoretisch wäre eine Kreuzung mit drei Zügen möglich.

Die von Eschenau nach Erlangen und Nürnberg Nordost führenden Strecken trennen sich wie beim Vorbild, führen jedoch im Modell über gegenläufige Gleiswendeln zum Schattenbahnhof, der Erlangen und Nürnberg darstellt. Beide Teile des Schattenbahnhofs sind verbunden und Bestandteil einer großen Kehrschleife. Auf diese Weise kann ein aus Eschenau in Richtung Nürnberg fahrender Zug im Schattenbahnhof Nürnberg Nordost kopfmachen und nach einem Lokwechsel wieder zurückrollen. Derselbe Zug kann aber auch beide Teile des Schattenbahnhofs durchfahren und aus Erlangen wieder auftauchen.

Die Anlage führt auf zwei Etagen an der Wand entlang. Über eine üppig dimensionierte Gleiswendel erreichen die Züge vom gestalteten Teil den zweiteiligen Schatten-

bahnhof. Da er direkt unter der sichtbaren Anlage eingeplant ist, muss auf ausreichend Distanz zur „Deckplatte“ gleich darüber geachtet werden, um bei Bedarf problemlos eingreifen zu können.

Die Konstruktion des Unterbaus kann einfach gehalten werden. Im Grunde reichen ein flacher Rahmen mit Quertraversen in einem Abstand von 50 bis 60 Zentimetern und eine Sperrholzplatte als Trassenplanum völlig aus. Lediglich das Rondell mit den Streckenästen nach Nürnberg Nordost und Erlangen ist aufwendiger. Dem Gelände und dem Streckenverlauf exakt angepasste Spanten nehmen die schmalen Gleistrassen auf.

GROSSZÜGIGE WENDELN

Bewusst möglichst groß ausgelegt wurden die Gleiswendeln. Sie stellen immer einen kritischen Punkt einer Anlage dar. Je kleiner der Radius ausfällt, desto stärker machen sich Steigung und Fahrwiderstand bemerkbar. Manche kleinen Lokomotiven, wie beispielsweise die 98.8 (GtL 4/4) von Fleischmann, die ja noch in der Epoche III auf der Seekuh verkehrte, sind nicht mit Haftreifen ausgerüstet und entsprechend

zugkraftschwach. Daher sollte der Radius einer Gleiswendel immer so groß wie möglich sein und die Steigung so gering wie möglich. Größere Tenderloks wie die Baureihen 64 und 86 (beide bei Roco im Sortiment, die 64 auch von Märklin/Trix erhältlich) sind dagegen mit Haftreifen bestückt und schleppen auch längere Züge anstandslos bergan – Drehgestellloks wie die 212 ohnehin.

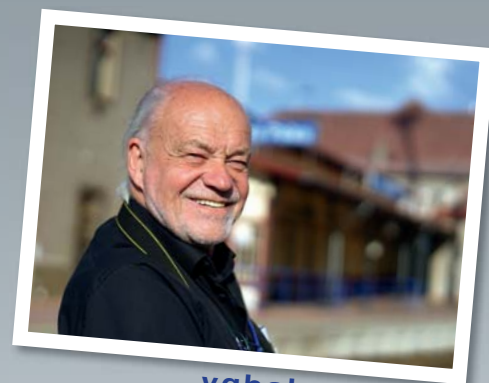
Da der Betrieb eher beschaulich und die Zahl der Züge gering ist, wird man mit einer manuellen Steuerung ohne Automatik auskommen. Das gilt sowohl für digitalen als auch analogen Fahrbetrieb.

Die Weichen im sichtbaren Bereich werden von Hand oder über Stellpulte bedient. Dagegen sind im Schattenbahnhof natürlich elektromagnetische bzw. elektromotorische Antriebe sinnvoll. Der Kehrschleifenbetrieb lässt sich mit digitalen Kehrschleifenmodulen problemlos gestalten. Wer bei analogem Betrieb bleiben möchte, sollte wenigstens zwei Fahrpulte vorsehen, die man über eine Z-Schaltung den Gleisbereichen zuschalten kann. Das Durchfahren der Kehrschleife muss fahrgewegabhängig über das Schalten der Weichen erfolgen. □

Jetzt sind wir gefragt!

Einschalten und gratulieren
zur **1000. Sendung!**

Alle zusammen am Freitag, den 30. Oktober,
wie gewohnt um 14.15 Uhr im SWR



vgbahn.de/hvo



Unterhaltsam, informativ, spannend
und verständlich: SWR-Eisenbahnromantik

1000 Folgen, unzählige Sendungen
und 1 Milliarde Zuschauer – wir gratulieren
Hagen von Ortloff recht herzlich zum Jubiläum!

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

SWR

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



14057 Berlin

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

FH/RW/A

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

01187 Dresden

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

FH

22083 Hamburg

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

FH/RW EUROTRAIN

49078 Osnabrück

J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de

FH/RW EUROTRAIN

67655 Kaiserslautern

DiBa-MODELLBAHNEN
Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaeft@diba-modellbahnen.de

FH/RW EUROTRAIN

01445 Radebeul

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

FH/RW

28865 Lilienthal b. Bremen

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

FH/RW

52062 Aachen

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

EUROTRAIN

70176 Stuttgart

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

A/B

04159 Leipzig

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

B

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

10318 Berlin

MODELLBAHNBOX
KARLSHORST
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de

FH/RW/A EUROTRAIN

33102 Paderborn

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

FH/RW/A/B

58135 Hagen-Haspe

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

FH/RW

71334 Waiblingen

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

FH/RW/A/B EUROTRAIN

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

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

10789 Berlin

MODELLBAHNEN TURBERG
Lietzenburger Str. 51
Tel.: 030 / 2199900
Fax: 030 / 21999099
www.turberg.de

FH/RW/A/B EUROTRAIN

40217 Düsseldorf

MENZELS LOKSCHUPPEN
TOFF-TOFF 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

12105 Berlin

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

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



BAHNHOFBUCHHANDLUNG Karl Schmitt & Co.

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

www.buchhandlung-schmitt.de



82110 Germering

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

84307 Eggenfelden

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

93455 Traitsching-Siedling

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

97070 Würzburg

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

83352 Altenmarkt/Alz

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

86199 Augsburg

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

94161 Ruderting bei Passau

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

99830 Treffurt

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

90419 Nürnberg

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

94474 Vilshofen an der Donau

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

Schweiz

90478 Nürnberg

MODELLBAHN
Helmut Sigmund
Schweigigerstr. 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

DER NEUE BRANDL IST DA!



www.facebook.de/vgbahn



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,–

Oberpfälzer Landschaft

Die Stichstrecke von Maxhütte-Haidhof nach Burglengenfeld verlor zwar 1967 ihren Personenverkehr, wird aber dank eines Zementwerks bis heute intensiv im Güterverkehr genutzt. Josef Brandls neueste Anlage thematisiert diese Strecke und zeigt neben großartiger Landschaft markante Gebäude in ihrem Verlauf: den Gasthof „Alte Post“ in Ponholz ebenso wie die Wallfahrtskirche Mariä Heimsuchung, die das Ortsbild von Saltendorf prägt. Ein Höhepunkt ist die Querung der Naab und des dortigen Flussschwimmbads auf einer Blechträgerbrücke. Endpunkt ist, wie im Vorbild, der Bahnhof Burglengenfeld mit dem Anschluss ans Zementwerk. Nebenbahn-Betrieb in den 1960er-Jahren – meisterhaft umgesetzt von Josef Brandl!

**100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
ca. 140 farbige Fotos**

Best.-Nr. 662001 | € 15,–



**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

**Bauen wie Brandl –
ein Meisterworkshop
in drei Teilen**



STAATSBahn IM WANDEL

Wie auch Deutschland war Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg in vier Besatzungszonen aufgeteilt. Nach der Instandsetzung des Streckennetzes wurden weitere Streckenabschnitte elektrifiziert und erste neue Triebfahrzeuge beschafft. Die Typenvielfalt war überaus groß, der Umzeichnungsplan von 1953 listete 140 Triebfahrzeugbaureihen auf. Sehr früh schufen die ÖBB Triebwagenschnellverbindungen, teils auch ins Ausland, so 1954 den „Steiermark-Expreß“ nach München, 1957 den „Vindobona“ Wien–Berlin und 1958 den „Transalpin“ Wien–Zürich. Trotz großer Anstrengungen ging der Traktionswandel zunächst nur langsam voran. Noch 1962 besaßen die ÖBB mehr Dampfloks als Elektro- und Dieseltriebfahrzeuge. Bis 1970 hat sich das Bild grundlegend gewandelt: In Wien gab es eine moderne Schnellbahn, die Beschaffung von 1500-PS-Dieselloks war in vollem Gange und die neuen Elloks der Reihe 1042 nun in allen Landesteilen anzutreffen. Die Publikation ist abwechslungsreich und umfassend bebildert. Zahlreiche Tabellen führen den Traktionswandel vor Augen. In der detaillierten Streckenkarte von 1958 sind alle Betriebsstellen verzeichnet.

NEU

92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 542002 | € 12,50

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Eisenbahn am Bodensee
Best.-Nr. 531901



Frankwaldbahn
Best.-Nr. 541801



V 100
Best.-Nr. 541802



Baureihe 03
Best.-Nr. 541901



Main-Weser-Bahn
Best.-Nr. 531902



Eisenbahn in Düsseldorf
Best.-Nr. 542001

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



eBooks für nur je € 10,99 verfügbar!



Baureihe
01.10
Best.-Nr.
540801-e



Baureihe
151
Best.-Nr.
541002-e

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

Verkäufe Dies + Das

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

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

Peters Spielkiste Modelleisenbahnen An- und Verkauf. Tel. 06244/9198787, E-Mail: hpkissel@t-online.de.

www.modellbahn-weber.com
Lagerabverkauf

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

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Gegen Gebot: Märklin-Messegaben, originalverpackt, neu. 2009 Storchchen 150 J. Märklin, 2011 Z Schienenzeppelin, antriebslos. Nur zusammen. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

günstig: www.DAU-MODELL.de

Verkaufe komplette Sammlung legendärer E-Loks, feindetaillierte H0-Standmodelle, nicht motorisiert, originalverpackt mit Dokumentation. Preis VS. Liste + Fotos anfordern: rev.klaus.vogt@gmail.com.

Verk. ges. Sammlung H0-Lokomotiven und Wagen der Firmen Piko, Schicht und Prefo, unbenutzt, in Originalkartons (DDR-Produktion) sowie MEB ab Jahrg. 1976, Bücher u. Kursbücher. Bei Interesse Listen anfordern: eanlagenwagner@t-online.de.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.lok-doc-wevering.de

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.moba-tech.de

www.modellbahn-pietsch.com

www.vgbahn.de

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

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

www.modelleisenbahn.com

www.puerner.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

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

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

www.modellbahn-kepler.de

Komplett-Angebot einer super Sammlung von H0-Modellen der deutschen Eisenbahn-Geschichte: vom Adler bis zum ICE. 1300 Modelle von 1960–2010. 2-Ltr.-Gleichstrom analog. Von 20 Herstellern. Mehr als 100 Züge, alle Epochen, regional, international, Kurswagen ganz Europa, ausführliche Dokumentation. Gesamt 250 Meter. Keine OVP, alles in Kästen. Geeignet für Aufbau und Erweiterung techn. Museen. Preis vereinbar. Alle Modelle fast Neuzustand. Termin für Besichtigung erforderlich. Rainer Kolb, Bodelschwingstr. 32, 03042 Cottbus. Tel. 0355/722192.

www.koelner-modell-manufaktur.de

H0-Loksammlung wird aufgelöst. Gleich-/Wechselstrom, kein digital. Viele seltene Modelle. Liste gegen 3x80ct.–Marken. Suche Modelle der BR 50 H0. Alle Fabrikate. Tausch möglich. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

Verkaufe Personenzug-Set H0m, Zeuke und Herr (Lok Bauart VI X, 2 Personenwagen, 1 Gepäckwagen). Zustand sehr gut, Originalverpackung. Zu erfragen unter Tel. 015906408510.

Zu verkaufen: Tel. 09128/9250829. Ca. 2000 Märklin Prospekte/Kataloge, Zeitschriften, MIBA, Eisenbahner, Eisenbahn Journal, Märklin-Magazin, Märklin-Bibliothek, Märklin-Loks, Züge, Wagen, Märklin-Oberleitung, Drehscheibe, Schiebebühne, Digital-Steuergeräte usw.

www.modellbahnritzer.de

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

Trix 21236, histor. Adler / DCC SX-Decoder / plus 3 offene Personenwagen 3. Kl. / in Sammler-Holzkassette € 375 / Trix 22013, bayer. Mallet-Dampflok Gt2x4/4, grün-schwarz / dig. SS € 250 / Fleischmann 4121, DR Dampflok 22004 / Ep. III / dig. SS, Tenderantrieb / LED-Frontbeleuchtung / KKK / € 203 / Güttzold 58100, DR Reko Dampflok 583021-1 / Ep. IV, dig. SS, Tenderantrieb / LED-Frontbeleuchtung € 270 / alle Modelle neu und unbespielt / Testläufe super / weitere Modelle - Liste anfordern / Tel. Nbg. 0911/5075396 / w.stehlig@t-online.de.

www.mbs-dd.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.Modellbau-Gloekner.de

www.carocar.com

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.menzels-lokschuppen.de

www.modelltom.com

www.suchundfind-stuttgart.de

www.jbmodellbahnservice.de

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

1:220 Zubehör: Klingenhoefer.com

Hallo Modell-Eisenbahner! Verkaufe 1:160 Dampflok 1. DB BR 44084, 2. DR zu € 209. 1:160 Dampflok BR 44494 DB zu € 289. Alle Loks in Ep. III. Meine Telefonnummer: 0173/3514682.

Verkäufe sonstige Fahrzeuge

Biete diverse Straßenfahrzeuge in H0 für Sammler oder Tauschmärkte. Modelle von Herpa, Wiking, Kibri und Andere. Tel. 03563/5536 (auch AB).

Verkaufe zwei Kipploren 0,5/0,75 cbm, 600mm Spurweite und ein Fahrgestell komplett 500mm Spurweite. Preis ist Verhandlungssache. Kontakt: 0163/4944076. Standort ist Werdau in Sachsen.

Verkäufe Zubehör aller Baugrößen

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Tierfiguren: www.Klingenhoefer.com

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

modellbauvoth

www.puerner.de

www.modellbahn-kepler.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Verkäufe Literatur, Video, DVD

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

www.modellbahn-kepler.de

MB-Verkauf Tel. 09128/9250829. Märklin-Magazin kpl. o. einzeln, Märklin-Kataloge alle einzeln o. kpl., Märklin-Bibliothek kpl. o. einzeln, Märklin-Katalog von Anfang an, Märklin-Bücher, Märklin-Züge Nr. 26750+2681+26834 billigst, Märklin H0 Adler.

www.bahnundbuch.de

MIBA 1958–1989, gebunden. 1990–2000 im Sammelordner, unbeschädigt. Gegen Gebot. E-Mail: nikolaus.pross@hotmail.de. Selbstabholer.

Ich biete MIBA-Hefte komplett von 1957 bis 2020 gegen Gebot an. Versand nach Absprache möglich. Tel. 0152/27777974.



ANZEIGENSCHLUSS KLEINANZEIGEN 12/2020: 12.10.2020

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

☐ Betrag liegt bar bei

Gesuche Dies + Das

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

ANKAUFMODELLEISENBAHNEN 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.

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

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 I, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel. 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

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

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

Wir suchen Spur 0 Gleismaterial von Roco-Rivarossi-Pola Maxi gebr. zum Aus- und Weiterbau unserer 0-Ausstellungs- und Vorführanlage im Modellbahnmuseum 09326 Geringswalde/Sa. Kontakt 0177/3891603. SMS erbeten.

Wer hat Lust und Zeit, mich beim Digitalisieren meiner Märklin-Modellbahn im Raum Dortmund, Schwerte, Witten zu unterstützen? Die H0-Anlage ist 8qm groß und verfügt über die CS 3 von Märklin als Steuerung. Reiner.malchow@freenet.de.

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

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

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

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

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und 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.

Werden Sie 1 Gewinner beim Verkauf Ihrer Eisenbahnsammlung an Bernd Zielke in Krefeld, 015777592733, ankaufeisenbahn@yahoo.com, http://www.wirkaufendeineisenbahn.com.

Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen

Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762/9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de.

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

Suche HAMO Tram 50 - 60er J. Bitte alles in gutem Zustand anbieten. Marco Buitelaar, Cornelis de Wittlaan 530, NL-2582 CT Den Haag. Mail: buitelaar.marco@gmail.com, Tel. +31 6 11646623.

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

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

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.

www.ankauf-modellbahn.de
Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsaufösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel. 04131/3034556 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

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.

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

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

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. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146/2840181, ankauf@henico.de.

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

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen aber auch aufgebaute Anlagen. Baue auch ab. Barzahlung garantiert. Tel. 0211/4939315.

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

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 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.

Werden Sie 1 Gewinner beim Verkauf Ihrer Eisenbahnsammlung an Bernd Zielke in Krefeld, 015777592733, ankaufeisenbahn@yahoo.com, http://www.wirkaufendeineisenbahn.com.

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

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.

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

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

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

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

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

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

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

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 Dampfeisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172/1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

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

Sonstiges

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

www.modellbahnen-berlin.de

Wer hilft mir beim Modellbahnbau, Landschaftsbau, Schottern, Begrünung, ab September, immer 2-3 Wochen oder länger. Kurzinfo an modellbahn.pf@bluewin.ch oder Telefon 0041/44/9150447.

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

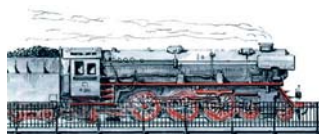
www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Urlaub, Reisen, Touristik

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.

Marienbergt 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.

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



Täglich Dampf im Selketal. Ferienwohnung direkt im Bahnhof Harzgerode. Tel. 03943/5580. www.gasthaus-zur-harzbahn.de.

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.

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

Börsen, Auktionen, Märkte

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse. 20.09.: Bebra, Traditions Lokschnuppen, Gilfershäuser Str. 12. 04.10.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10. **NEU!! Schkeuditz/Leipzig:** 08.11. (So): Globana Trade Center, Münchener Ring 2. Jeweils von 10–15h. Tel. 05651/5162, Tel. 05656/923666 (ab 20h), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de.

www.modellbahnboerse-berlin.de: Aktuelle Termine nur auf meiner Seite Unter Vorbehalt: 13.09. Berlin/19.09. Zwickau / 20.09. Dresden. Nur mit Maske + ausgefüllter Nachverfolgung. Herzog 0173/6360000. Bleiben Sie gesund!

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

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

25.10.: 88. Modellbahn- und Modellauto- und Spielzeugboerse mit Reparatur-Café von 10–16h in 64579 Gernsheim, Stadthalle, Georg-Schäfer-Platz, Info-Tel. 06158/7476510 oder unter www.mec-germsheim.de.

01.11.: MEC Schleswig: 70. Modellbahnboerse von 10–15h im Schleierchen Schleswig, Schwarzer Weg (Einfahrt Parkdeck). Kaufen, tauschen, Treffen Gleichgesinnter, Reparaturen vor Ort. Informationen unter Tel. 04621/305290. (Vorausgesetzt, die Corona-Regeln lassen die Durchführung zu.)

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

08.11.: 7. Modellbahnboerse in 96355 Tettau. Info: www.modellbahnflohmkt-tettau.de oder 09269/9560.

08.11.: Modellbahnboerse der Eisenbahnfreunde Helmstedt, Schützenhaus, Maschweg 9, 38350 Helmstedt. Info unter 05352/6471 oder guenter.krebs-bueddenstedt@t-online.de.

21.11.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugboerse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Tagesaktuelle Info: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de.

28.11.: 57. Modelleisenbahn-Börse der Modelleisenbahnfreunde Gerlingen e.V., 11–16h, Gerlingen, Stadthalle. Aktuelle Infos unter „Termine“ auf: www.bothner-modell-eisenbahnen.de.

05.12.: Tauschboerse für Eisenbahn, Modellauto, Spielzeug, 9–16h, Oberschwabenhalle, 88212 Ravensburg. Info-Tel.: 0751/42485. www.eisenbahnfreunde-rv.de.

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

**Die neuen
VGB-Kalender
2021 sind da!**

**Jetzt bestellen:
www.vgbahn.de**

EINSTEIGER ANGEBOT



**3 Ausgaben für nur € 10,-
(statt € 20,70)***

Das Magazin für alle Freunde der Nenngröße N.
Mit spannenden Fahrzeug-Porträts und vielen
Praxistipps zum Anlagenbau.

* Preis am Kiosk

Online bestellen unter
www.nbahnmagazin.de/einsteiger



IM NÄCHSTEN HEFT



VORBILD

- 3 x 1 = 111

Die besten Zeiten der „11er“

- *Schönbuch anno '75*

Nebenbahn-Erinnerungen

- *Zur Maloche per Bahn*

Züge des Berufsverkehrs

MODELL

- *Geliebte Bundesbahn*

H0-Anlage mit Dampf im Mittelpunkt

- *Kompakt und trotzdem 1:87*

Feldbahnanlage in HOe

- *Schrott oder nicht Schrott*

Beladungstipp für Rungenwagen

Ab 21. Oktober 2020 im Handel

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, Axel Johanßen, Fritz Wolff, Hans-Dieter

Jahr, Stefan Pfüze, Gunter Heck, Karl-Louis Döbel,

Martin Fürbringer, Michael Rangol, Carsten Lorenz,

Arnold Humer, Gerhard Peter, Dr. Franz Rittig

Redaktionssekretariat

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

Tanja Baranowski (-202)

VGB

Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck

Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung

Clemens Hahn, Claus W. Küster

Verlagsleitung

Thomas Hilge

Anzeigenleitung

Bettina Wilgermeir (-153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout

Astrid Englbrecht (-152)

Anzeigendisposition

Kerstin Hoettner (-154)

Vertrieb und Auftragsannahme

Petra Schwarzenborfer, Angelika Höfer,

Martina Widmann, Stefanie Huber

E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Marketing

Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)

Außendienst, Messen

Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV GmbH & Co. KG,

Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,

Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,

Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo - Service

FUNKE direkt GmbH & Co. KG,

Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,

Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

Erscheinungsweise und Bezug

Monatlich, pro Ausgabe € 7,90 (D), € 8,70 (A), Sfr 14,80 (CH)

Jahresabo+ (12 Ausgaben + 2 Modellbahn-Schule)

€ 96,00 (D), € 119,60 (A), Sfr 160,00 (CH), € 119,60 (Ausland)

Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit

gekündigt werden.

Bildbearbeitung

Snezana Dejanovic, Fabian Ziegler

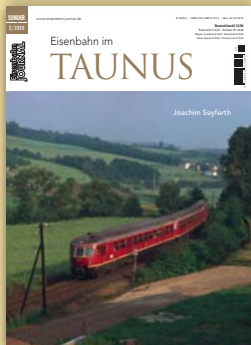
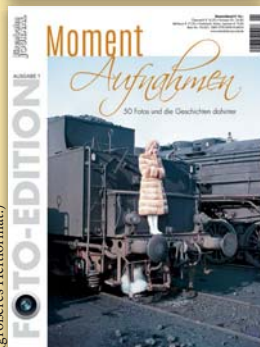
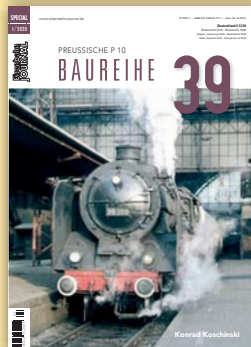
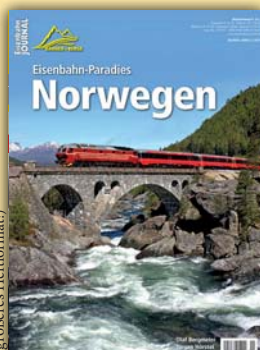
Druck

Vogel-Druck, Würzburg

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben. Unverlangt eingesendetes Text- und Bildmaterial kann nicht zurückgeschickt werden. Bei Einsendung von Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Thematische Anfragen können nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck als Leserbrief. Generell stellen Leserbriefe die Meinung der jeweiligen Verfasser dar, entsprechen aber nicht zwangsläufig auch der Meinung der Redaktion. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020. Gerichtsstand: Fürstfeldbruck.

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 € 99,- 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 – 14:00 Uhr
Montag: RUHETAG

Äthmann

Aufgaben

BECKMANN TT

ESU

FALIER

fischer-modell

heipa

HOBBYTRAIN

HOBBYTRAIN

KATO

kibri

KRES

kuhn

LEMKE

LEADER

L.S. Models

märklin

MINIS

NOCH

PIKO

VOLLMER

VOLLMER

VOLLMER

TRIX

SOMMERFELDT

Modelleisenbahn Schirmer

REVELL

Revell

PSK Modelbouw

piit

Preiser

Roco



Beleuchtete Arbeitsleuchten

Kranhaken über Mehrfachseilrolle heben und senken

Kranausleger ausfahrbar

Kran-Oberwagen mit Ausleger um 360° drehbar

Kranausleger heb- und senkbar

Eigenständiges Fahren oder Freilauf im Zugverband

Bewegliche Stützausleger mit verladenen Sockeln



◀ Erleben Sie den Kran hautnah!

Eisenbahndrehkran EDK 750 „Mehr Kran geht nicht!“

Der Eisenbahndrehkran EDK 750 ist ein sechssachsiger Dieselkran. Der von Maschinenbau Kirow in Leipzig gebaute Kran kann, entsprechend abgestützt, Lasten bis 125 Tonnen heben. Der Fahrtrieb erfolgt diesel-elektrisch, der Teleskopausleger wird elektro-hydraulisch bewegt. Mit eigener Kraft kann der Kran bis zu 100 m/min fahren. Bei der Überführung zum Einsatzort ist eine Geschwindigkeit von maximal 100 km/h erlaubt. Haupteinsatzgebiet sind Bauarbeiten an Eisenbahnstrecken und die Bergung von entgleisten Schienenfahrzeugen. Selbst der Austausch von Stahlträger-Kastenbrücken gehört zu seinen Aufgaben. Aber auch leichtere Aufgaben wie etwa das Herausnehmen und Wiedereinsetzen von Weichen und Gleisjochen. Dabei können sie meist aufs Ausfahren und Einstellen ihrer Abstützungen verzichten. Der waagrecht gestellte Ausleger ist für das Arbeiten unterhalb der Fahrleitungsanlage und in Tunnels geeignet.

Der EDK 750 war, und ist bis heute, bei einigen Bahnverwaltungen und Eisenbahn-Bauunternehmen im Einsatz.

Digital-Eisenbahndrehkran, DB

73035	=	🔊
79035	~	🔊

Digital-Eisenbahndrehkran, ÖBB

73036	=	🔊
79036	~	🔊

- ▶ Eigenständiges Fahren
- ▶ Freilauf im Zugverband möglich
- ▶ Kran-Oberwagen mit Ausleger um 360° drehbar
- ▶ Mit Onboard-Digitaldecoder und schaltbaren Licht- und Soundfunktionen



Impressum:



ROCO liefert auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren **e-shop** www.roco.cc. Sie sind nur wenige Klicks von Ihrem Wunschmodell entfernt!

[www.ROCO.CC](http://www.roco.cc)

Weitere Informationen auch bei unseren Vertriebspartnern.