

Eisenbahn  
JOURNAL

Dezember  
2020

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Freiburg – Neustadt

## Auf und ab im Höllental

**Geliebter Schienenbus**

Winterfahrt im 798

**Stein & Mörtel wie in echt**

Tipps für Modell-Maurermeister

**Verblüffende Tiefenwirkung**

Anlage mit Seetrick

Dampfkran Bauart 058 (Ardelt)

## Retten, bergen, verladen

Einer der unerlässlichsten Helfer im Schienennetz waren sicherlich die Dampfkranne der Firma Ardelt mit einer Tragkraft von 57 t.

Egal, ob sie mit ihrer imposanten Kraft im Berge-, Hebe- oder Verladendienst zum Einsatz kamen, sie zogen immer die Blicke der Eisenbahnfans auf sich.

Diese perfekt angepassten Kräne garantierten trotz ihrer Masse präzise Arbeit. Einen dieser großartigen Helfer können Sie nun zum Einsatz auf Ihre Modellbahnanlage rufen. Dank der ausgezeichneten Kombination aus umfangreicher elektronischer Ausstattung und mechanischen Raffinessen besticht dieser Drehkran durch seine Detailfülle und überzeugt selbst im schwer zugänglichen oder kniffligen Gelände ihrer Modellbahnanlage.



**Oberwagen mit Ausleger 360° drehbar.**

**Ausleger über Seilrolle zu heben und zu senken.**

**Haupthaken über Seilrolle zu heben und zu senken.**

**Führerstandsbeleuchtung.**

**Zwei funktionsfähige Scheinwerfer am Ausleger.**

**Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen.**



**märklin**  
HO

Wechselstrom



**49571 Dampfkran Bauart 058 (Ardelt)**

€ 999,- \*



Gleichstrom



**23457 Dampfkran Bauart 058 (Ardelt)**

**TRIX**  
HO



€ 999,- \*

## Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker  
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

### Chefredakteur

Gerhard Zimmermann

### Redaktion

Dr. Christoph Kutter, Tobias Pütz,  
Andreas Ritz, Bernd Keidel

### Gestaltung

Gerhard Zimmermann, Dr. Christoph Kutter

### Mitarbeiter dieser Ausgabe

Joachim Seyferth, Konrad Koschinski, Malte Werning, Andreas Kabelitz, Felix Löffelholz, Martin Fürbringer, Manfred Grünig, Wolfgang Langmesser, Emmanuel Nouaillier, Norbert Struth, Arnold Humer, Markus Plötz

### Bildbearbeitung

Kaj Ritter

### Redaktionssekretariat

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



### Verlagsgruppe Bahn GmbH

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

### Geschäftsführung

Clemens Hahn, Claus W. Küster

### Verlagsleitung

Thomas Hilge

### Anzeigenleitung:

Bettina Wilgermeier, Tel: 08141/53 481-153

### Anzeigendisposition

Hildegund Roeßler, Tel: 089/13 06 99 551

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 30

vom 01.01.2020

### Vertrieb und Auftragsannahme

Petra Schwarzendorfer, Angelika Höfer,  
Stefanie Huber, E-Mail: bestellung@vgbahn.de

### Marketing

Thomas Schaller (-141)

### Außendienst, Messen

Christoph Kirchner

### Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofs- buchhandel

MZV GmbH & Co. KG,  
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,  
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim,  
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

### Abo-Service

Eisenbahn Journal ABO-SERVICE,  
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching,  
Tel.: 0180/5321617 oder 08105/388329  
(normaler Tarif), Fax: 0180/532 1620,  
E-Mail: leserservice@eisenbahn-journal.de

### Druck

Vogel-Druck, Würzburg

Alle Rechte vorbehalten. Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags. Gerichtsstand ist München.

© Verlagsgruppe Bahn GmbH  
ISSN 0720-051X 46. Jahrgang

TITEL:

**Auf der Höllentalbahn: 145 177  
mit E 3327 Stuttgart – Freiburg am  
Bahnhof Höllsteig (1979).  
Beitrag ab Seite 44.**

FOTO: KONRAD KOSCHINSKI

## VORBILD

- 4 Bild des Monats  
218-Ende im Allgäu-Fernverkehr
- 10 Letzte Fahrt im Schienenbus  
Erinnerungen
- 22 Zwischen Husum und Radolfzell  
Einsatz der VT 95 und 98
- 36 Abschied  
Momente
- 38 Dampfloks der BD Kassel  
Teil 3: Bw Fulda, Marburg, Treysa



**10 Letzte Fahrt im Schienenbus  
Erinnerungen**



**44 Zwischen Fels und Schlucht  
Die Höllentalbahn**

- 42 „Restdampf“-Tage  
So lief das Dampfende 1977
- 44 Zwischen Fels und Schlucht  
Die Höllentalbahn

## MODELL

- 58 Anlage mit Seetrick  
Anlagenporträt
- 70 Gemächlich und rasant  
13. Modellbauwettbewerb/Folge 13
- 76 Kompakt durch Oberbayern  
13. Modellbauwettbewerb/Folge 14
- 84 Flackerfrei fahren  
Innenbeleuchtung optimiert
- 86 Kunst-Quelle  
Anlagengestaltung



**58 Anlage mit Seetrick  
Anlagenporträt**

**88 Feine Steine  
So baut man Modellmauern**



- 88 Feine Steine  
So baut man Modellmauern
- 92 Durchgekracht  
Aus der Emmanuel-Nouaillier-Reihe
- 96 Aus is's und gor is's ...  
...und schod is's, dass wahr is!

## RUBRIKEN

- 6 Kurz-Gekuppelt
- 54 Modell-Neuheiten
- 98 Fachhändler
- 100 Mini-Markt & Börse



**218 im Allgäu-Fernverkehr:  
Das war's dann!**

Mit Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen München und Lindau via Buchloe – Memmingen im Dezember 2020 endet nach rund 30 Jahren der Einsatz der Baureihe 218 vor den EC-Zügen durchs Allgäu. Über all die Jahre geschah dies in der Regel in Doppeltraktion, sowohl auf dem Laufweg über die klassische zweigleisige Allgäubahn via Kempten – Immenstadt als auch auf der nun elektrifizierten Route via Memmingen, auf der hier im Winter 2016/17 der EC 194, bespannt mit 218 463 und einer Schwesterlok, beim ehemaligen Bahnhof Unterzell nahe Leutkirch unterwegs ist.

FOTO: FELIX LÖFFELHOLZ



## Die Bahnhöfe des Jahres

Auch in diesem Jahr vergab das gemeinnützige Verkehrsbandnis „Allianz pro Schiene“ den Preis „Bahnhof des Jahres“. Der Titel ging an den Wallfahrtsort Altötting. „Der Bahnhof Altötting zeigt beispielhaft, welche guten Service Bahnhöfe im ländlichen Raum ihren Besuchern und Besucherinnen bieten können“, begründete Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege bei der Bekanntgabe am 25. September 2020 in Berlin. Besonderes Lob verdiente das Angebot für Fahrradfahrer: Diese können sich am Bahnhof in einer eigens eingerichteten Umkleidekabine umziehen. Für E-Bikes stehen Ladestationen bereit. Für Reparaturen gibt es eine kleine Werkstatt.

Ein Sonderpreis im Wettbewerb ging in diesem Jahr nach Rottenbach in Thüringen. Dort engagierten sich die Bürgerinnen und Bürger für den Erhalt und die Sanierung ihres Bahnhofes. Mit einem „BahnHofladen“ erhielt das frisch renovierte historische Gebäude auch gleich eine neue Funktion. Es entstand eine Anlaufstelle im Zentrum des Ortes, die Anwohnern und Reisenden gleichermaßen zugutekommt. Das Angebot mache den Bahnhof laut Urteil der Jury „zu einem tollen Ortsmittelpunkt“.

Bewusst habe die Jury in diesem Jahr zwei Bahnhöfe im ländlichen Raum ausgezeichnet. „Wir wollen zeigen, welchen wichtigen Beitrag moderne und gut ausgestattete Bahnhöfe auch abseits der Großstädte zu einem funktionierenden gesellschaftlichen Leben leisten“, erklärt Dirk Flege.



FOTO: ALLIANZ PRO SCHIENE / BUECHELMEIER



FOTO: ALLIANZ PRO SCHIENE / C. SCHMID

**Oben:** Die Jury kürte den Bahnhof Altötting zum Sieger des Wettbewerbs „Bahnhof des Jahres 2020“.

**Links:** Ein Sonderpreis ging nach Rottenbach in Thüringen. Dort statteten die Anwohner den Bahnhof mit einem Hofladen aus.



FOTO: MAIK KOPKE

**Die Widmer Rail Service GmbH** aus Karlsruhe spendierte ihrer 120 145 eine neue Lackierung in den blauen Firmenfarben. Die 1988 gebaute Maschine ist bereits seit Herbst 2019 für die WRS unterwegs, bislang trug sie aber noch ihr verkehrsrotes Kleid aus DB AG-Zeiten. Am Nachmittag des 4. Oktober 2020 spannte die Lok auf der Murraltbahn bei Schleißweiler den DGS 95141 von Ingolstadt nach Kornwestheim.



Die frisch lackierte 181 213 am 1. Oktober 2020 in Berlin-Köpenick.

## Zurück im Ursprungskleid

Die Schlünß Eisenbahnlogistic (SEL) aus Wankendorf stellt eine dritte Zweisystemlok der Baureihe 181.2 in Dienst. Ebenso wie 181 204 und 215 wurde 181 213 bei der Baltic Port Services GmbH (kurz BPS) in Mukran hauptuntersucht. Während 181 215 seither im beige-roten TEE-Schema erstrahlt und 181 204 den edlen blauen Bundesbahnlack spendiert bekam, ist 181 213 nun im ozeanblau-beigefarbenen Kleid der Epoche IV unterwegs, das sie bereits bei ihrer Auslieferung 1974 trug.



Am 12. September 2020 war 241 353 der EBS in Gemünden zu sehen.

## 241 in Schwarz

Bereits 2018 sorgte die Erfurter Bahnservice GmbH (EBS) mit einer schwarz lackierten Ludmilla (232 053) für Furore. Nun spendierten die Erfurter im Juli 2020 mit 241 353 einer weiteren Lok dieser Baureihenfamilie einen Neuanstrich. Die 1976 als 232 353 gebaute Maschine ist seit Dezember 2014 für die EBS unterwegs. 1999 erhielt sie im DB AG-Werk Cottbus einen neuen Motor des Typs 2-5D49M von Kolomna. Anschließend wurde sie zur 241 353 umgezeichnet.



**Lenz-Lok Mh 53 (99 4633)** ist nach erfolgreicher Hauptuntersuchung seit dem 3. Oktober 2020 wieder planmäßig für die Rügensch Bäderbahn (RüBB) unterwegs. Die Maschine bespannte gemeinsam mit der aktuell als 99 4632 eingereihten Schwesterlok Mh 52 einen Verstärkerzug von Putbus nach Göhren und zurück. Ein Sonderzug aus Cottbus und Leipzig hatte anlässlich des Tags der Deutschen Einheit für ein erhöhtes Fahrgastaufkommen gesorgt.



Dezember 1970: Die 26 E 94 mit WBM 487-Motoren werden zur Baureihe 194.5 umgezeichnet.

**Dezember 1960:** In Nürnberg beginnt am 7. des Monats die 125-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen mit Festreden, einer Jubiläumsfeier für 3000 Eisenbahner in der Messehalle, einer Fahrzeugschau im Hauptbahnhof und der Sonderausstellung „Die Bundesbahn heute“ im Verkehrsmuseum + + + Das Ausbesserungswerk St. Wendel (Saar) wird geschlossen + + + Zum Jahresende beschäftigt die DB 4300 ausländische Mitarbeiter + + + Die beiden 1953 gebauten Gliedertriebzüge der Baureihe VT 10.5 werden ausgemustert + + + Mit der Auslieferung der 50 4088 an die Deutsche Reichsbahn endet der Neubau an Dampflokomotiven in der DDR

**Dezember 1970:** Auf der Strecke Kassel – Paderborn – Hamm/Unna wird der elektrische Zugbetrieb aufgenommen + + + Im Rahmen eines 250-Millionen-DM-Programms zur Förderung von Gleisanschlüssen und des Kombinierten Verkehrs sind 3100 Anträge von der Industrie eingegangen + + + Für die zukünftige Münchner S-Bahn werden Versuchsfahrten in einem Tunnelstück unter der Stadt durchgeführt + + + Otto Arndt wird neuer Minister für Verkehrswesen in der DDR sowie Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn + + + Die mit den Fahrmotoren des Typs WBM 487 ausgestatteten Loks der Baureihe 194 (26 Stück) werden auf 100 km/h Höchstgeschwindigkeit heraufgesetzt und zur Baureihe 194.5 umgezeichnet

**Dezember 1980:** Das bekannte S-Bahn-Symbol, das weiße „S“ auf grünem Grund, feiert 50-jähriges Jubiläum + + + Auf dem Gebiet der Bundesbahndirektion Hamburg wird der letzte Dampfkran der DB

ausgemustert + + + Die Drehstromlokomotive 120 003 wird zu Versuchsfahrten auf der Lötschbergbahn in der Schweiz eingesetzt + + + Mit 245 004 wird die letzte Maschine der ehemaligen Baureihe 245, die überwiegend in Ausbesserungswerken beim Verschiebedienst eingesetzt wurde, ausgemustert + + + Auf der Strecke Altenhündem – Birkelbach wird nach Einstellung des Personenverkehrs (1959) auch der Güterverkehr eingestellt

**Dezember 1990:** Der im Sommer zwischen Berlin und Hamburg eingesetzte Dieseltriebzug der Baureihe 601 wird nach Bergamo in Italien überführt + + + Die nur noch dem Güterverkehr dienende Strecke zwischen Remscheid-Lennep und Hasten wird stillgelegt + + + Auf einem Rollenprüfstand der DB in München erreicht ein Reisezugwagen des „Talgo Pendular“ eine Geschwindigkeit von 500 km/h + + + Zwischen Fürstenwalde und

Cottbus wird der elektrische Zugbetrieb eröffnet + + + Auf der „Gaubahnstrecke“ zwischen Ochsenfurt und Weikersheim verkehrt der letzte Rübenzug + + + Bei der DR endet die Beschaffung der elektrischen Universallokomotive der Baureihe 243. Insgesamt wurden 647 Exemplare gebaut.

**Dezember 2000:** Nach einigen Ausfällen bei den Baureihen 101, 112.1 und 120 entschließt sich die DB, wieder Fristarbeiten und Reparaturen bei der Baureihe 103 auszuführen + + + Mit der Kurhessenbahn in den Räumen Nord- und Mittelhessen sowie Nordrhein-Westfalen stellt die DB das erste Projekt ihrer neuen „Regio-Netze“, die als Tochterunternehmen geführt werden, vor + + + Analog zu den ICE-Zügen erhalten auch die IC-Wagen eine lichtgraue Lackierung mit rotem Streifen + + + Bei der S-Bahn München beginnt der planmäßige Einsatz der Baureihe 423 + + + Der Lokhersteller Adtranz liefert mit 145 080-0 die letzte Maschine der Baureihe 145 an die DB aus

**Dezember 2010:** Am 7. des Monats wird der 175. Geburtstag der deutschen Eisenbahnen gefeiert + + + Ein Kälteeinbruch mit Schnee und Eisregen legt zum Weihnachtsverkehr große Teile des Zugverkehrs lahm, als Ersatz für ausgefallene Loks wird u. a. die Baureihe 110 wieder vermehrt im Fernverkehr eingesetzt + + + Bei Gruibingen beginnen die Bauarbeiten für die Neubaustrecke Ulm – Wendlingen + + + Die „DB Regio Sverige“ übernimmt S-Bahn-Verkehre in der schwedischen Provinz Östergötland + + + Wegen Unregelmäßigkeiten an den Radscheiben werden mit Gesamtkosten von 50 Mio. Euro an allen Fahrzeugen der Berliner S-Bahn-Baureihe 481/482 die Radsätze getauscht



Dezember 2000: Die IC-Züge der DB AG erhalten eine an das ICE-Schema angelehnte Lackierung.

# Digitales Knowhow von Anfang an

## LOKS UND WAGEN: FIT FÜR DIGITALBETRIEB

Wie man Loks und Wagen fit für den modernen Digitalbetrieb machen kann, beschreibt Maik Möritz mit vielen praktischen Tipps und Tricks sowie konkreten Anleitungen in auch für den Einsteiger leicht verständlicher Weise. Dabei vermittelt er das unabdingbare Grundwissen und die notwendigen Fertigkeiten. Viel Wert hat Maik Möritz darauf gelegt, dass die mechanischen und elektronischen Arbeiten auch ohne spezielle Werkstattausrüstung gelingen können.

120 Seiten, Format 22,2 x 26,5 cm, Klebebindung, mit 220 Fotos, Zeichnungen und Grafiken

Best.-Nr. 581923 | € 15,-



## Einführung in die Digitale Modellbahn

Herstellerunabhängig vermittelt das neue Schritt-für-Schritt-Buch Basisinformationen zur technischen Funktion der Modellbahn (Gleise, Strom, Bits, Bytes, Datenübertragung ...).

120 Seiten, Format 24 x 27 cm, Softcover-Einband, mit 290 Fotos, Zeichnungen und Grafiken

Best.-Nr. 581902 | € 15,-

## Digital mit Märklin

Dieses Buch begleitet den Leser von der ersten Inbetriebnahme einer einfachen digitalen Startpackung bis hin zum Anschluss einer entstehenden Anlage an einen Computer.

120 Seiten, Format 24 x 27 cm, Softcover-Einband, mit 290 Fotos, Zeichnungen und Grafiken

Best.-Nr. 581627 | € 15,-



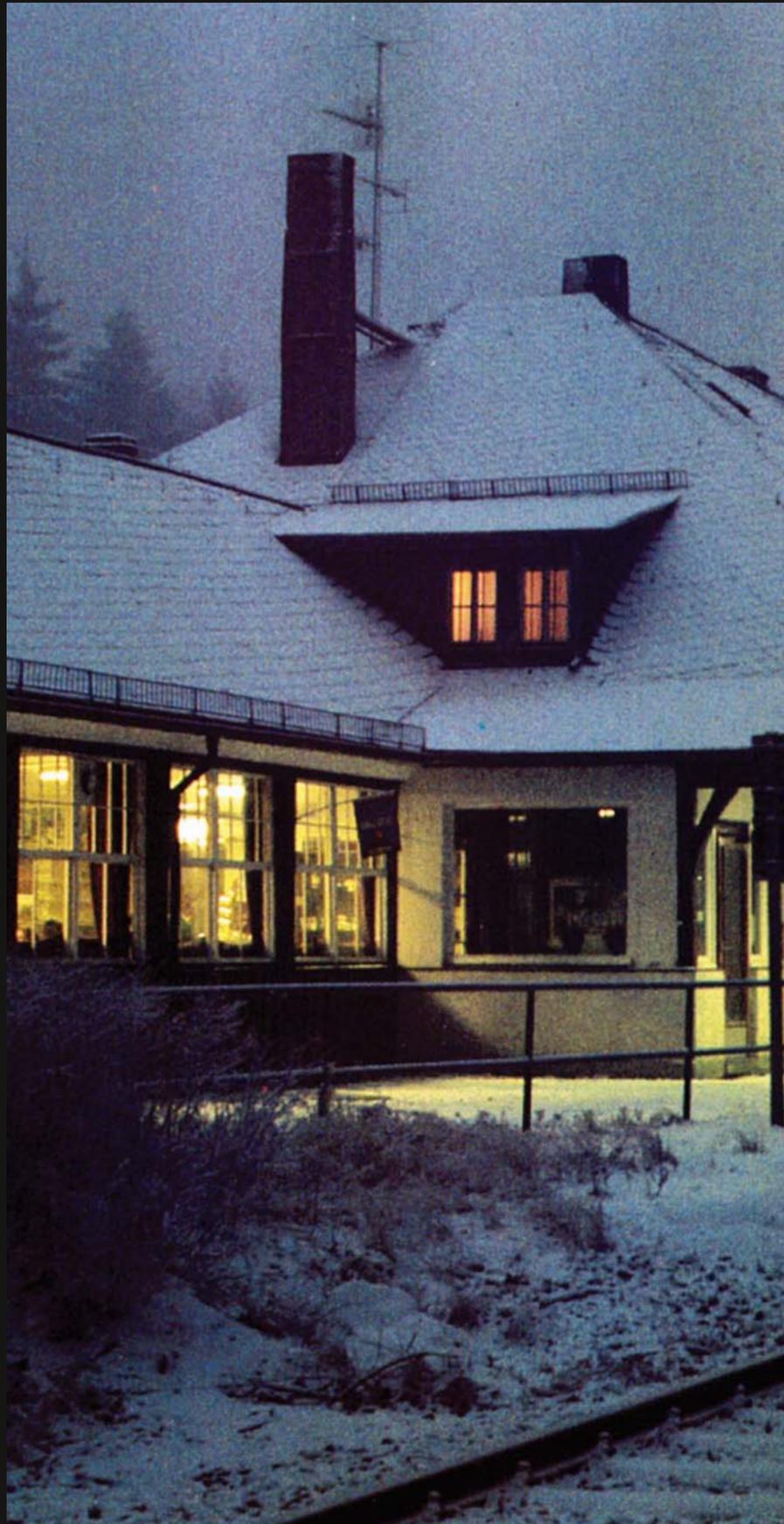
# Letzte Fahrt

Erinnerungen an den Schienenbus, an Wintertage und an viele Jahre Eisenbahn-Journal. Wie das alles zusammenpasst, erzählt **eine Bilderreise im 798**

FOTOS: JOACHIM SEYFERTH  
TEXT: GERHARD ZIMMERMANN

**E**rinnerungen an den Schienenbus beginnen bei mir entweder in brütender August-Hitze auf einem Kleinstadtbahnhof im Fränkischen oder eiskalt irgendwo an einer verschneiten Nebenbahn. Im einen Fall sind es Gedanken an Kindheitstage, die meine Schienenbus-Leidenschaft zweifelsohne prägten, als ich in den 60er Jahren in den Ferien häufig mit den Eltern oder der Oma zum Besuch von Verwandten in Dinkelsbühl und Wertheim fuhr – damals zum Teil noch im VT 95. Im anderen Fall sind es deutlich jüngere Erinnerungen an winterliche Foto-Ausflüge zu ländlichen Nebenbahnen, auf denen die 798/998 noch aktiv waren, sich dem meist bescheidenen Fahrplan solcher Strecken folgend aber nur alle paar Stunden blicken ließen. Diese schon relativ späten Begegnungen mit dem Schienenbus im Laufe der 80er Jahre waren letztlich die noch prägenderen Eindrücke, die den „Lieblingszug“ der Kindheit für mich endgültig zum Kultobjekt machten.

Grundsätzlich gab das kleine Gefährt in seinen wie maßgeschneiderten Einsatzrevieren draußen auf dem Lande die beste Figur ab. Wenn der Schienenbus dann aber winters auf solchen Strecken durch abgeschiedene und dünn besiedelte Gegenden in verschneiter Umgebung von Dorf zu Dorf und von Haltepunkt zu Haltepunkt tuckerte, setzte dies dem Ganzen für meinen Geschmack noch die Krone auf. Winterliche Landpartien zu Schienenbus-Strecken hatten zumeist ihren ganz besonderen Reiz.



# *im Schienenbus*



Auf dem Romantik-Gipfel: Am idyllischen Haltepunkt Eiserne Hand, der höchstgelegenen Station der Aartalbahn im südlichen Taunus, steigen wir in den Schienenbus ein (18. November 1979).



**Eiszeit in Hessisch-Sibirien: Von rauen Rhön-Hochflächen bei Elters stiebt ein Schienenbus-Dreiteiler auf der Strecke Fulda – Hilders lautlos ins Tal (12. Dezember 1981).**



Vor allem in morgendlicher und abendlicher Tagesrandlage boten sich überaus romantische Eindrücke, wenn die Fahrzeuge mit ihrer einladend gelblich-warmen Innenbeleuchtung und ebensolchen Frontlampen aus der Nacht heraus ins nur zögerlich anbrechende Tageslicht fuhren und nur wenige Stunden später bei klirrender Kälte schon wieder in die früh einsetzende Abenddämmerung hinein. Fotografisch ließen sich dabei besondere Akzente setzen. Ebenso an jenen helleren Wintertagen, wenn sich ab und an sogar die Sonne sehen lässt und der „Rote“ mitunter genau den richtigen Kontrast zur weißen Pracht rundum bot. Bei dichtem Schneegestöber oder diffusen Lichtverhältnissen ließ er sich gegebenenfalls aber auch reizvoll auf Schwarzweißfilm in Szene setzen.

**UND NOCH ETWAS MACHTE** die eiskalten Schienenbus-Erinnerungen so einprägsam: Es endete stets mollig warm. Nach ausgiebiger Streckenwanderung und einer mehr oder weniger spärlichen Fotoausbeute wartete man durchgefroren an irgendeinem Haltepunkt, um mit dem nächsten Schienenbus wieder zurück zu fahren. Dann kam der besondere Moment, in dem man aus der Kälte in die behagliche Atmosphäre eines 798 einstieg, schnell die Falttüren wieder geschlossen wurden und man sich – wie immer möglichst nah hinter dem Fahrzeugführer und seinem Fahrpult – auf einem der Schwenksitze mit den meist schon recht durchgesessenen Kunstlederbezügen niederließ und sich wieder aufwärmen konnte.

Während es draußen bereits dunkel war und das Schneetreiben manchmal immer dichter wurde, in Stadtnähe bisweilen aber auch eher in nasses Schmuddelwetter überging, konnte man den charakteristischen Geräuschen des Motorwagens lauschen sowie die typischen Gerüche der Heizaggregate im herrlich warmen Fahrgastraum wahrnehmen. Am Umsteigebahnhof an der Hauptstrecke oder direkt im heimischen Bahnhof, sofern sich das „Ferkeltaxi“ – je nach Fahrplanleistung – so weit in den Großstadtschungel hineinwagte, wollte man dann garnicht mehr aussteigen.

**DESHALB STEIGEN WIR JETZT** auch gleich ein und begeben uns anhand von rund einem Dutzend eindrucksvoller Fotos nochmals auf eine gedankliche Winterfahrt im Schie-

*Mit zwei 150-PS-Motoren zügig  
von einer Schneefront in die nächste*

nenbus. Beginnend auf dem Gipfel winterlicher Romantik am früheren Bahnhof Eiserne Hand an der Aartalbahn, nunmehr nur noch Haltepunkt. Wir schreiben den 18. November 1979. Ein früher Wintereinbruch lässt die ohnehin idyllische Station im Wald, die höchstgelegene der Aartalbahn, noch maleischer erscheinen. Es ist kurz nach 17 Uhr. Während die einladend beleuchtete Gaststätte im ehemaligen Empfangsgebäude erste Gäste empfängt, ist soeben der abendliche Schienenbus von Limburg/Diez nach Wiesbaden eingetroffen. Wir steigen ein und schon geht es los.

Flott beschleunigt der 798 das dreiteilige Gespann, begleitet vom typischen Raseln und Klacken von Handgashebel und

Fahrschalter während der Hochschaltphase beim Einlegen der Zwischenstufe und dem Abfall der Motordrehzahl, bevor der nächste Gang geschaltet werden kann – jene charakteristische Geräuschlücke, wenn die Elektromagnete spannungsfrei werden, die sich anhört, als seien ganz kurz die Motoren ausgegangen. Doch rasch kommen die Aggregate wieder spür- und hörbar auf Touren. Nach dem schnellen Erreichen der in diesem Streckenabschnitt zulässigen 40 km/h ist aber gleich wieder Schluss mit Knattern, denn nun mahnt eine Tafel eine Langsamfahrstelle an. Beim Herunterschalten wieder ganz Schienenbusspezifisches: Jetzt muss der Triebwagenführer Zwischengasgeben. Herrlich – wer möchte da nicht selber am Fahrpult sitzen?



*In gemütlichem Glühlampenlicht  
durch pittoreske Wintermärchen*



LINKS

Gemütliche Atmosphäre garantiert:  
Nächtliche Schienenbusfahrt im  
warmen Glühlampenlicht (Winter 1985).

UNTEN LINKS

Im Märchenwald: Auf der Strecke  
Boppard – Buchholz fährt eine Schienen-  
buseinheit soeben aus dem „Hinterbur-  
duntunnel II“ (27. Dezember 1980).

UNTEN RECHTS

Schwarzwälder Wintertraum: Zwischen  
Freudenstadt und Lossburg-Rodt kämpft  
sich ein Dreiergespann durch den  
Tiefschnee, vorbei an einem pittoresken  
Bahnwärterhäuschen (3. Januar 1980).





Das restliche Stück zur nächsten Station geht es nur noch abwärts und schon kommen wir in Chausseehaus, immerhin 130 Höhenmeter tiefer gelegen als der Haltepunkt Eiserne Hand, zum Stehen. Nun sind es noch zehn Kilometer bis Wiesbaden Hbf.

Ortswechsel.

**AM 12. DEZEMBER 1981** sitzen wir in einem dreiteiligen Schienenbusgespann auf der Fahrt von Fulda nach Hilders. Auf der Hochfläche bei Elters stellen wir uns beim Blick nach vorne auf die Strecke unwillkürlich die Frage: Wo ist das Gleis? Alles rundum ist tiefverschneit, der Himmel dunkelgrau. Dem 798 indes macht dies alles nichts aus. So wie er eben ohne große Anstrengung die Anhöhe erklommen hat, durchstiebt er nun auf Talfahrt im Leerlauf fast lautlos die weiße Pracht. Bei Milseburg empfangen uns bereits die ers-

ten Flockenwirbel der nächsten Schneefront. An diesem rauen Wintertag wird einem klar, warum die Rhön auch „Hessisch-Sibirien“ genannt wird! Gleich nach dem Halt in Milseburg taucht unser roter Dreier nun wieder in dichten Schneefall, zerstoßen in alle Richtungen vom rauen Rhön-Wind. Ist das noch winterliche Schienenbus-Romantik oder schon harter Kampf gegen das weiße Element? Die beiden 150-PS-Motoren unter dem Fahrzeugboden geben eine klare Antwort: Zügig hat der 798 sein Gespann beschleunigt und eilt strebsam Eckweißbach entgegen, der nächsten Station – ungeachtet dessen, wie draußen alles im Schnee versinkt. So schlicht und bodenständig wie sie ist, aber auf die Technik des Uerdingers ist halt Verlass. Wie gut, denn auch wir haben es etwas eilig. Schließlich werfen wir noch Blicke auf den Schienenbus-Winter in anderen Regionen,



OBEEN LINKS

Wer möchte da nicht einsteigen? Gleich startet im Bahnhof Hausach die mollig beheizte Schienenbusgarnitur zur nächtlichen Winterfahrt auf der Kinzigtalbahn nach Freudenstadt (12. Dezember 1981).

OBEEN RECHTS

Frostiges Ferkeltaxi-Land: Zugkreuzung in Pfalzfeld im Hunsrück. Hier kann es auch im Frühling vorkommen, dass der Winter nochmal richtig zuschlägt (26. März 1983).

RECHTS

Im Lahn-Dill-Kreis: Im stimmungsvoll beleuchteten Bahnhof Dillenburg wartet ein 798/998 neben dem VW Käfer der Bahnpolizei auf die Abfahrt (12. Januar 1982).

LINKE SEITE

Eisiger Durchblick: Zwischen dem 798 und dem Steuerwagen tänzelt der Mittelwagen im Gleis (Kinzigtalbahn, 28. Februar 1984).



*So kalt es draußen auch war,  
im Schienenbus war es mollig warm*

machen Abstecher in den Westerwald, den Hunsrück und in den Lahn-Dill-Kreis, bevor wir uns jetzt weiter südlich begeben.

Wir starten zu einer Nachtfahrt auf der Kinzigtalbahn im Schwarzwald.

**BAHNHOF HAUSACH, 3. JANUAR 1980.** Hier wetteifern an diesem frostigen Winterabend das Christbäumchen, das noch ein paar Tage über Weihnachten hinaus am Bahnsteig der Gleise 2 und 3 stehen darf, und der abfahrtsbereite Schienenbus-Dreiteiler nach Freudenstadt auf Gleis 1 darum, wer die romantischere Stimmung ausstrahlt. Der Vorteil liegt natürlich bei den roten Kutschen, die neben strahlender Front- und einladender Innenbeleuchtung zudem mit molliger Wärme im Inneren aufwarten. Also nichts wie rein.

39 Kilometer Fahrt durch ein Schwarzwälder Wintermärchen liegen vor uns. Nebenbei genug Zeit, um wieder einmal all die typischen Merkmale im Schienenbus auf uns wirken zu lassen – vom Motorengeräusch über das warme Glühlampenlicht bis hin zum Blick über das verschlossene rückwärtige Fahrpult auf den zwischen dem 798 und dem Steuerwagen auf den mit den Flocken um die Wette im Gleis tänzelnden Mittelwagen mit einer ebenfalls heimeligen Atmosphäre.

Schon haben wir Hausach verlassen und brummen durch die nächtliche Winterpracht. Was die mitunter enormen Schneemengen anbelangt, steht das Kinzigtal der an Wetterkapriolen reichen Rhön oder dem Hunsrück in nichts nach; die Landschaft jedoch hat hier einen weniger rauen und



*Fahrschalter, Handgashebel, Zwischengas –  
wer möchte da nicht selber am Fahrpult sitzen*



DIESE SEITE  
Westerwald-Kurven: Auf der Strecke  
Limburg – Westerburg – Au knattert  
ein Zweiteiler zwischen Hadamar und  
Niederzeuzheim (17. Januar 1986).

LINKE SEITE  
Erste Reihe ist Pflicht: Auf dem Logen-  
platz hinter dem Triebwagenführer  
rollen wir hier durch Mörlenbach an  
der Weschnitztalbahn im Odenwald  
(Silvester 1984).

**Frecher Flockenwirbel an der Staudenbahn:  
Bei Walkertshofen knattert der Mittagszug nach  
Mittelneufnach (12. Dezember 1990).**

FOTO: GERHARD ZIMMERMANN

schroffen Charakter. Immer entlang des namensgebenden Flusses verläuft die Kinzigtalbahn, die Murgtal- und Schwarzwaldbahn verbindet, durch eine eher schon pittoresk anmutende Gegend. Wir halten an Stationen in dörflicher Idylle, durchfahren dunkle Wälder und passieren verträumte, tief eingeschnellte Bahnwärterhäuser wie zum Beispiel bei Lossburg-Rodt. Pünktlich, aber gefühlt viel zu schnell sind wir hier nun schon fast am Ziel in Freudenstadt angelangt.

Also nochmals ein Ortswechsel.

**DURCH DICHTES SCHNEETREIBEN** knattern wir am 12. Dezember 1990 auf der Staudenbahn westlich von Augsburg durch einen gegenüber den bisher erwähnten Regionen deutlich flacheren, aber nicht minder reizvollen Landstrich, den der Winter ebenfalls fest im Griff hat. Hier im Mittelschwäbischen ist dies aber keineswegs selbstverständlich; Schnee und eisige Temperaturen sind, zumal so früh in der ersten Dezemberhälfte, in dieser Gegend schon eher selten – ein Winterglück für den, der es so mag.

Wir sind in Gessertshausen, wo die Staudenbahn von der Hauptstrecke Augsburg–Ulm abzweigt, in den mittäglichen Schienenbus-Dreiteiler eingestiegen. Die bis nach Markt Wald führende Nebenbahn verläuft in reizvollem Wechsel zwischen waldreichen und leicht hügeligen Abschnitten, weiten Feldern und beschaulichen Ortschaften, die der unerwartete Wintereinbruch an diesem Tag schon seit dem Morgen zusehends unter einer dichten Schneedecke versinken lässt. In den meisten Stationen der Strecke fällt ein hübsches altbayerisches Agenturgebäude mit angeschlossenem Lagerraum und Laderampe ins Auge, einige verfügen auch über – zu diesem Zeitpunkt allerdings nur noch sporadisch genutzte – Lade- und Nebengleise, wie zum Beispiel in Fischach, Langenneufnach oder Walkertshofen.

Durch immer frecher werdenden Flockenwirbel nähern wir uns nun Mittelneufnach, der Endstation für den Mittagszug. Hier steigen wir aus und beenden unsere Bilderreise mit dem Schienenbus. □



## Endstation!

*Dies gilt nicht nur für unsere winterliche Schienenbusfahrt, sondern auch für mich persönlich. Hinter mir liegen knapp 29 Jahre als Redakteur des Eisenbahn-Journals, seit 2003 als Chefredakteur. Als ich 1992 aus der Zeitungsbranche ins Zeitschriftensegment wechselte, war Hermann Merker noch der Herausgeber des EJ. Er hatte das „Journal“ schon seit den 70er Jahren geprägt – von anderen oft kopiert, aber nie erreicht, auch bis heute nicht. Meine Redaktionskollegen und ich haben seither in rund 350 Monatsheften und gut ebensovielen Sonderausgaben die Stärken unserer Magazine, fundierte Beiträge mit eindrucksvollen Fotos und ansprechender Gestaltung, stets weiterentwickelt. Jetzt ist Schluss. Dieses Dezemberheft 2020 ist meine letzte EJ-Monatsausgabe. Mein „Anschlusszug“ fährt in die Rente. Auch mein geschätzter Kollege Dr. Christoph Kutter aus dem Modellbahn-Resort, seit Ende 1994 dabei, geht andere Wege (siehe die Seiten 96/97). Was aus dem Eisenbahn-Journal ab 2021 wird, lesen Sie auf den letzten Seiten dieser Ausgabe. Ich danke an dieser Stelle allen Lesern für ihre langjährige „Journal“-Treue und ebenso meinem Redaktionsteam für die hervorragende Zusammenarbeit. Es war auch ein Glück, dass alle Redakteure ganz unterschiedliche Interessenschwerpunkte hatten. So war Themenvielfalt garantiert. Und wenn es trotzdem hin und wieder inhaltlich zu sehr zu „dampfen“ begann, warf ich zum Ausgleich den Diesel an, von 218 bis Class 66. Am liebsten aber ließ ich IHN dann wieder mal vorfahren – den geliebten Schienenbus!*

**Gerhard Zimmermann**



## SCHIENENKLASSIKER DES NAHVERKEHRS – PERSONENWAGEN „SILBERLINGE“ DER DB

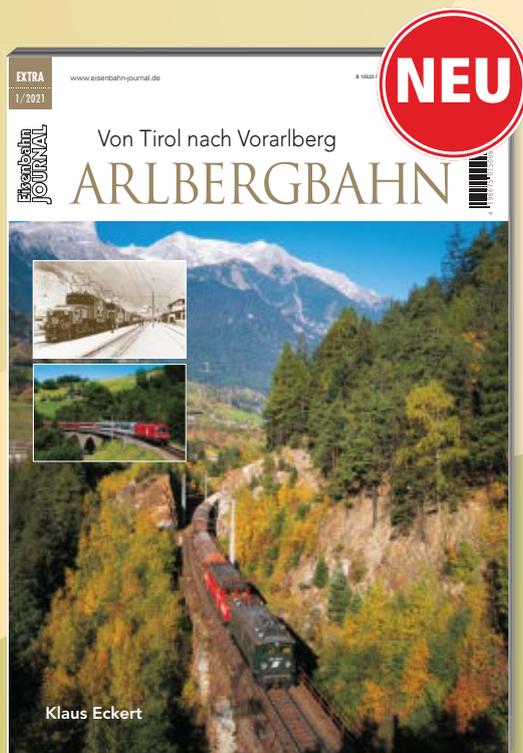
Die BRAWA Modelle der Silberlinge überzeugen durch besonders herausgearbeitete Details – innen wie außen. Ein wahrer Hingucker ist die realistische Darstellung des aufgebürsteten Pfauenaugenmusters. Die Wagen zeigen variantengerechte Bauartunterschiede wie z. B. die Nachbildung der MD42 mit selbsttätiger Lastabbremmung und Klotzbremse. Auch die Wagendächer sind vorbildnah konstruiert und zeigen sogar die Schweißnähte in feiner Nachbildung. Die Varianten mit Innenbeleuchtung enthalten eine Schnittstelle mit Lötunkten. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Entdecken aller Details!

[WWW.BRAWA.DE](http://WWW.BRAWA.DE)

Best.-Nr.  
46500 - 46508



\*Unverbindliche Preisempfehlung



## OST-WEST-ROUTE DURCH DIE ALPEN

Vor 140 Jahren begann der Bau der Arlbergstrecke, welche die Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck durch den Arlbergtunnel mit Bludenz in Vorarlberg verband. Die 136 Kilometer lange, ursprünglich eingleisig trassierte Verbindung ist heute teilweise zweigleisig ausgebaut, vor allem auf den Zulauftrassen, und die einzige Strecke, die in Ost-West-Richtung durch die Alpen führt. Während der Regionalverkehr schon länger bedeutungslos ist, sorgen nationale und internationale Fernverkehrszüge sowie der steigende Güterverkehr für sehr abwechslungsreichen Betrieb auf der Arlbergbahn, die durch zahlreiche Kunstbauten geprägt wird. Neben historischen Schwarzweiß-Aufnahmen und faszinierenden Farbfotos aus den letzten 30 Jahren zeigt die opulent ausgestattete Extra-Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion auch die moderne Traktion in zahlreichen, oft großformatig wiedergegebenen Profiaufnahmen.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen

Best.-Nr. 702101 | € 15,-





Mittendrin in der Schienenbus-Welt der Bundesbahn: 798 785 mit Steuerwagen bei Berzhahn im Westerwald (20. Mai 1986).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH



Insgesamt 924 Triebwagen und über 1200 Bei- und Steuerwagen beschaffte die Deutsche Bundesbahn ab den 50er Jahren für ihr Streckennetz. Ob in den nordfriesischen Marschen oder in den Voralpen: **Die VT 95 und VT 98** waren nahezu überall heimisch und verdrängten anfangs die Dampfloks von den Bimmelbahnen. Später wurden sie selber von neuen Triebwagen abgelöst oder verloren ihre Einsatzreviere wegen Stilllegungen. Letzte planmäßige Einsätze der Schienenbusse gab es aber bis ins Jahr 2000 hinein!

# Allerorten zwischen Husum und Radolfzell

TEXT: MALTE WERNING UND ANDREAS KABELITZ

**A**b Mitte 1950 wurden die Prototypen VT 95 901–912 mitsamt ihren Beiwagen ausgiebig sowohl in Nord- als auch Süddeutschland getestet. Insgesamt ergab sich folgende Verteilung der Vorserienfahrzeuge:

**ED Augsburg, Bw Kempten:**  
VT 95 903–905, 907, 910, 912

**ED Hamburg, Bw Husum:**  
VT 95 901, 902, 906

**ED Hamburg, Bw Heiligenhafen:**  
VT 95 908, 909

**SWDE, Bw Konstanz:** VT 95 911

Ganz anders war die Verteilung der ersten Serien-VT 95, die im Frühjahr 1952 ausgeliefert wurden. Aus der ersten 60 Triebwagen umfassenden Serie ergab sich eine Verteilung auf bemerkenswerte 17 Bahnbetriebswerke in ganz Deutschland. Kein Betriebswerk verfügte dabei über mehr als fünf Schienenbusse:

Betriebswerk	Anzahl VT 95 <sup>a</sup>	VB 140 <sup>b</sup>
Bw Ansbach	5	4
Bw Frankfurt-Griesheim	5	4
Bw Freiburg	3	3
Bw Freilassing	3	2
Bw Geldern	5	4
Bw Holzminden	5	4
Bw Husum	-	1
Bw Jünkerath	5	4
Bw Kassel	5	4
Bw Kempten	2	3
Bw Konstanz	2	1
Bw Nördlingen	3	2
Bw Oldenburg Hbf	5	4
Bw Plattling	2	-
Bw Regensburg	3	4
Bw Simbach	2	2
Bw Wuppertal-Steinbeck	5	4

RECHTE SEITE **Mit dem neuen VT 95 ging es Mitte der 50er zum Sonntagskaffee in Wuppertal-Burgholz, wo die Strecke von Steinbeck nach Cronenberg durch den Staatsforst lief.** FOTO: HELMUT SÄUBERLICH

UNTEN **Ein vierteiliger VT 95-Zug verlässt den Bf Husum. Aufmerksame Betrachter erkennen, dass sich zwei Vorserien-VT 95 im Zugverband befinden (um 1953).**

FOTO: W. HOLLNAGEL/EISENBAHNSTIFTUNG

Bereits knapp drei Monate nach der ersten Serienlieferung begann die Indienststellung einer zweiten Serie von 100 Schienenbussen – davon 97 einmotorige Fahrzeuge (VT 95 973-9269) –, die im April 1953 abgeschlossen war. Neben den oben erwähnten Bw nahmen im Jahr 1952 die nachstehend genannten Betriebswerke die Beheimatung von Schienenbussen auf:

**August 1952:** Altenkirchen, Landau, Mainz  
**September 1952:** Aalen, Darmstadt, Lauda, Oberhausen, Schongau, Stuttgart  
**Oktober 1952:** Dortmund Bbf, Lübeck, Offenburg, Simmern, Trier  
**November 1952:** Braunschweig, Marburg  
**Dezember 1952:** Ingolstadt, Stolberg

Im Gegenzug endete die Beheimatung der VT 95 im Betriebswerk Frankfurt-Griesheim wieder, die Schienenbusse wurden nach Darmstadt abgegeben. Hintergrund für diese Maßnahme nach nur wenigen Monaten war die ungünstige Lage des Bw Frankfurt fernab der Einsatzstrecken der Triebwagen.

### Überall neue Einsatzgebiete

Noch im Jahr 1953 ging es mit der Lieferung einmotoriger Schienenbusse an die Deutsche Bundesbahn weiter. Zum Jahresende 1953 befanden sich bereits 195 Serientriebwagen im Bestand der DB, das Fahrzeug mit der höchsten Betriebsnummer war zu diesem Zeitpunkt der VT 95 9307. Bereits 46 Betriebswerke beheimateten die Schienenbusse, einige davon wurden durch die VT 95 erstmals mit motorgetriebenen Fahrzeugen ausgestattet. Im Jahr

1953 nahmen folgende Betriebswerke die Beheimatung von VT 95 auf:

**Januar 1953:** Coburg, Mühlendorf, Osnabrück, Rosenheim  
**Februar 1953:** Finnentrop, Hof, Neuenmarkt-Wirsberg, Weiden  
**Oktober 1953:** Celle, Gießen, Nürnberg Hbf  
**November 1953:** Aulendorf

Im Jahr 1954 wurden weitere 159 Schienenbusse bis zur Nummer VT 95 9466 in Dienst gestellt. Die meisten Exemplare dienten zur Aufstockung der bereits vorhandenen VT 95-Bestände in den Betriebswerken. Allerdings gab es immer noch zahlreiche Betriebswerke, die im Jahr 1954 erstmals mit VT 95 ausgestattet wurden.

**Januar 1954:** Aschaffenburg, Bamberg  
**Februar 1954:** Rheine  
**März 1954:** Fulda, Heidelberg, Jülich  
**April 1954:** Buchholz, Neumünster  
**Mai 1954:** Hagen-Eckesey, Husum  
**Juni 1954:** Eschwege, Euskirchen  
**August 1954:** Augsburg, Goslar  
**September 1954:** Letmathe, Tübingen  
**Oktober 1954:** Heilbronn, Münster, Plochingen, Rottweil  
**November 1954:** Mayen

Im selben Jahr gaben aber auch drei Werke die Schienenbusbeheimatung wieder auf. Das Bw Mühlendorf gab im Mai den bislang zur Personalschulung genutzten VT 95 9138 an das Bw Simbach (Inn) weiter und nahm erst wieder 1956 mit VT 95 9139, der vom Bw Freilassing kam, sowie mit den 1960 vom aufgelösten Bw Simbach übernommenen Schienenbussen die Beheimatung auf.





Das Bw Hagen-Eckesey übergab im September 1954 die Unterhaltung der VT 95 nach nur vier Monaten an das Bw Letmathe weiter, das damit erstmals Schienenbusse im Bestand führte. Im Oktober schließlich konzentrierte die Direktion Münster die Schienenbusunterhaltung des südlichen Direktionsbezirks weitestgehend im Bw Osnabrück Vbf. Das Bw Rheine (Westfalen) gab somit die erst im Februar 1954 aufgenommene Beheimatung der VT 95 wieder auf. Lediglich im Bw Münster selbst hielt sich mit VT 95 9433 ein einzelner Schienenbus bis Ende Mai 1960.

Im Jahr 1955 folgten die restlichen VT 95. Mit der Abnahme des VT 95 9669 am 13. September 1955 endete die Beschaffung der einmotorigen Schienenbusse bei der DB. In nur vier Jahren wurden – ohne die zwölf Prototypen – 557 Triebwagen mitsamt 563 Beiwagen beschafft, denen bis 1958 noch die 15 von Lüttgens gefertigten Saarland-VT 95 9901–9915 zuzüglich der EdS-Beiwagen VB 142 570–581 folgten. Hinzu kam noch der Ultraleichtanhänger VB 142 901, der Anfang 1955 von der DB übernommen wurde.

Auch im Jahr 1955 wurden einige Betriebswerke erstmals mit den einmotorigen „roten Brummern“ ausgestattet. Schwerpunkt waren

Betriebswerke im Norden der Republik: Lüneburg (März), Bremen-Vegesack und Delmenhorst (April) wurden mit neugelieferten VT 95 bestückt, wobei Bremen-Vegesack die Beheimatung nach einem halben Jahr durch Weitergabe der Triebwagen an das Bw Delmenhorst wieder beendete. Das Bw Cuxhaven übernahm im Mai 1955 drei VT 95 aus Buchholz, während das Bw Pforzheim im Oktober zwei VT 95 aus Tübingen für den Einsatz nach Wildbad und Calw in den Bestand nehmen konnte. Erstmals wurde im November das Bw Hamm Pbf mit „gebrauchten“ Schienenbussen ausgestattet, die vom Bw Dortmund Bbf stammten.

### **Zweimotorige Unterstützung**

Das Jahr 1955, in dem die Auslieferung der einmotorigen VT 95 endete, war zugleich das Jahr, in dem die Serienlieferung der zweimotorigen VT 98 begann. Bis Ende 1956 wurden zunächst 150 Zweimotoren (VT 98 9501–9650) in Dienst gestellt. Die VT 98 kamen zunächst bevorzugt nach Süddeutschland bzw. in die Betriebswerke in der Eifel und im Sauerland, wo anspruchsvolle Dienste den

Einsatz der stärker motorisierten Triebwagen sinnvoll machten.

Folgende Betriebswerke erhielten 1955 und 1956 Schienenbusse der Baureihe VT 98:

- Juli 1955:** Kempten, Tübingen
- August 1955:** Bestwig, Rosenheim
- September 1955:** Freilassing, Landshut, Plattling
- Oktober 1955:** Gemünden, Passau (Serie)
- November 1955:** Aalen, Heilbronn, Mayen, Simmern
- Dezember 1955:** Fulda, Letmathe
- Januar 1956:** Oldenburg
- Februar 1956:** Marburg, Rottweil, Villingen
- März 1956:** Darmstadt, Konstanz
- April 1956:** Goslar, Karlsruhe
- Mai 1956:** Gießen
- Juli 1956:** Schongau, Siegen
- August 1956:** Buchholz
- September 1956:** Altenkirchen, Cuxhaven, Landau
- November 1956:** Aschaffenburg
- Dezember 1956:** Trier

Wie bereits erwähnt, sollten für den VT 98 auch Steuerwagen geschaffen werden, weswegen die Wagen mit echter Wendezugsteuerung ausgerüstet wurden. Etliche Dienststellen der DB standen jedoch dem Wendezug-

betrieb skeptisch gegenüber. Ferner wurden von einigen Betriebswerken mehr Beiwagen gefordert, um die stärkeren VT 98 in der Kombination VT+VB+VB einsetzen zu können. Ende des Jahres 1956 standen für die 150 Triebwagen somit 220 Beiwagen, aber nur 30 Steuerwagen zur Verfügung.

In den Jahren 1956–1958 gab es wiederum einige Änderungen bei den Beheimatungen. Im Mai 1956 nahm das Bw Saarbrücken Hbf den ersten von Lüttgens gebauten VT 95<sup>99</sup> in Betrieb. Dieringhausen erhielt Anfang Juni 1956 einige VT 95 aus Finnentrop und Letmathe. Das Bw Neuenmarkt-Wirsberg wurde Ende Juni 1956 offiziell zur Außenstelle des Bw Bayreuth degradiert, das damit die buchmäßige Beheimatung übernahm. Neuenmarkt-Wirsberg blieb jedoch weiterhin Einsatz-Bw für die Schienenbusse.

Neugelieferte VT 98 übernahmen im Bw Schongau die Leistungen der einmotorigen Brüder, von denen der letzte im Oktober 1956

an das Bw Kempten abgegeben wurde. Auch in Goslar wurden die VT 95 durch neugelieferte VT 98 ersetzt, der letzte Einmotorer verließ das Werk im November 1956. Im selben Monat wurde das Bw Mühlendorf erneut Einsatzstelle für einen VT 95. Im Juni 1957 übernahm das Bw Bergheim (Erft) die VT 95 vom Bw Jülich. Einen Monat zuvor hatte das Bw Stuttgart den letzten VT 95 an das Bw Tübingen abgegeben. Und auch bei den erst rund ein Jahr alten VT 98 gab ein Bw bereits die Beheimatung wieder auf: Die Siegener VT 98 wechselten im Juli zum Bw Bestwig, kamen aber weiterhin auch im Siegerland zum Einsatz.

1958 gab es bei der Beheimatung der Schienenbusse keine Veränderungen.

### Der Zenit der Schienenbus-Ära

Der Jahresfahrplan 1958/1959 markierte bereits den Höhepunkt des Schienenbusver-

kehrs bei der Deutschen Bundesbahn. In diesem Abschnitt waren die höchsten Laufleistungen zu verzeichnen. Die VT 95 kamen durchschnittlich auf 340 km/Tag, während die VT 98-Laufpläne eine Tagesleistung von 320 km vorsahen. Viele Betriebswerke stellten Laufpläne mit über 400 km/Tag auf, Spitzenreiter war ein Dienstplan der BD München mit 555 km/Tag.

In den Folgejahren gingen die Einsatzleistungen der Schienenbusse auf Grund von Einschränkungen im Reiseverkehr stetig zurück, obwohl weitere VT 98 gebaut wurden. Für das Jahr 1959 gibt es neben der beachtlichen Neuablieferung von VS 98 in großer Stückzahl auch einen ersten Abgang bei den zweimotorigen Schienenbussen zu verzeichnen. Die Kemptener Garnitur VT 98 9552/VS 98 022 wurde im AW Kassel zum Ultraschall-Schienenprüfzug Han 5087/5088 umgebaut.

Zahlreiche Betriebswerke nahmen die Beheimatung der VT 98 neu auf:



Schienenbus-Hochbetrieb in Wertheim: Der „Kleine“, der VT 95, hat in Unterfranken längst Verstärkung oder – wenn man so will – Konkurrenz durch zweimotorige VT 98 erhalten (23. Juli 1965).

FOTO: ARCHIV JAHR

**November 1959:** Bamberg, Betzdorf, Mühl-  
dorf, München Hbf, Nördlingen, Schwandorf  
**Januar 1960:** Pforzheim  
**März 1960:** Lübeck, Nürnberg Hbf, Rheydt,  
Wuppertal  
**April 1960:** Plochingen  
**Mai 1960:** Offenburg

### **Konzentration der Unterhaltung**

Gleichzeitig begann die DB jedoch bereits mit einer Konzentration der Schienenbusunterhaltung. So endete 1959 die Beheimatung von VT 95 in den Betriebswerken Freiburg, Coburg, Finnentrop, Jülich, Celle, Waldshut und Altenkirchen. Letztgenanntes Bw gab auch seine VT 98 an das neugebaute Bw Betzdorf ab, das damit im Jahr 1959 die Schienenbusunterhaltung aufnahm. Auch das Bw Lands-  
hut reichte seine VT 98 an das Bw Plattling weiter, an den Einsätzen änderte sich in bei-

den Fällen nichts. Das Bw Waldshut beheimatete nur in der kurzen Zeit von Februar bis November 1959 einen VT 95 für den Einsatz auf der grenzüberschreitenden Strecke Waldshut-Koblenz. Danach wurden diese Leistungen wieder vom Bw Konstanz erbracht.

Nach einer rund einjährigen Pause begann im September 1961 die Lieferung der letzten VT 98-Bauserie an die DB, die bis Mai 1962 andauerte. Hinzu kamen die ersten sechs Zahnradschienenbusse (VT 97 901-906), die speziell für die Strecke Honau-Lichtenstein beschafft wurden. Besonders erwähnt werden muss der VT 98 9794, der vom Land Baden-Württemberg finanziert wurde, um die stilllegungsbedrohte Lokalbahnstrecke Meckenbeuren-Tettngang zu sichern. Aus den VT 98-Neulieferungen erhielten erstmals auch die Betriebswerke Aulendorf und Ingolstadt Schienenbusse.

Bei der Ablieferung der letzten Serie befand sich das DB-Programm zur Vereinheit-

lichung der Schienenbusmotoren bereits in vollem Gange. Die U9- und U9A-Motoren wurden dabei durch die U10-Motoren ausgetauscht und die Motorleistung auf 150 PS standardisiert. Die Arbeiten fanden im Rahmen von anstehenden Hauptuntersuchungen im AW Kassel statt.

### **Kein Bedarf an den Einachsern**

Das Jahr 1961 brachte das Einsatzende für die meisten der einachsigen Gepäckanhänger VB 141, die sich im täglichen Einsatz nicht sonderlich bewährten. Zudem standen inzwischen mit den dreiteiligen VT/VB/VS 98-Garnituren an den meisten Einsatzstellen Fahrzeuge mit ausreichend bemessenen Gepäckräumen zur Verfügung. Ende 1961 waren nur noch sechs VB 141 im Einsatzbestand, von denen vier bis Ende 1964 ausgemustert wurden. Nur die VB 141 210 und



247 blieben bis zum 1. Januar 1969 beim Bw Passau im Einsatz und erhielten sogar 1968 noch die EDV-lesbaren Nummern 941 210-7 und 941 247-9. Eine große Anzahl VB 141 wurde zwischen 1961 und 1963 in den Ausbesserungswerken München-Freimann und Bremen noch in Bahndienstfahrzeuge Kla 09 umgebaut, blieb aber auch in der Form nur noch bis 1966 im Dienst.

1962 wurde die dreiteilige Garnitur VT 98 9753, VB 98 2277 und VS 98 100 bei einem Unfall bei Gifhorn schwer beschädigt und brannte vollständig aus. Die Ausmusterung erfolgte zum 18. Juli 1962, die Fahrzeuge wurden anschließend zerlegt.

### „Sonderlinge“ gehen und kommen

In den Jahren 1962–1965 wurden die Prototypen nacheinander ausgemustert, von denen bis dahin noch zehn im Einsatz standen. Der „lange“ VT 95 9112 schied bereits 1955 aus dem DB-Bestand aus, ihm folgte 1958 der verkaufte VT 95 907. Der 1963 ausgemusterte VT 95 906 wurde bis Februar 1964 zu einem Indusi-Prüftriebwagen umgebaut und als Dienstfahrzeug wieder in Betrieb genommen. Dieser Umbau kann aus heutiger Sicht als Glücksfall angesehen werden, entging der Prototyp doch somit der Verschrottung und ist heute als einziger Vorserien-Schienenbus der DB noch erhalten. Die übrigen Wagen wurden verschrottet – lediglich VT 95 911 befand sich zum Jahresanfang 1966 noch im Einsatzbestand der DB. Von den Serienfahrzeugen VT 95 schieden 1964/1965 nur vier Fahrzeuge mit Unfallschäden aus.

Für die Zahnradstrecke Erlau–Wegscheid wurden 1965 eigens noch die beiden Schienenbusse VT 97 907 und 908 nachbeschafft und im Vorjahr der kurze VB 142 554 mit Hülsenpuffern und Schraubenkupplung ausgerüstet. Während der Beiwagen noch als „Befehlswagen“ gemeinsam mit dem nach Passau umstationierten VT 97 901 zum Einsatz kam, sahen die beiden Neubautriebwagen ihr zugeordnetes Einsatzgebiet nicht mehr: Nach einem Erdbeben Mitte des Jahres 1965 musste die Strecke gesperrt werden. Da eine Wiedereröffnung nicht zu erwarten war, wurden die beiden Schienenbusse nach Tübingen umbeheimatet und auch die Ende 1965 gelieferten VT 97 907 und 908 dort stationiert.

### Abstellungen und neue Nummern

Nachdem in den Vorjahren nur vereinzelt VT 95 der Serienausführung nach Unfällen ausgemustert wurden, begann 1966 eine erste Ausmusterungswelle, der in jenem Jahr 14 und im Jahr 1967 18 Triebwagen zum Opfer fielen. Die meisten davon entstammten der ersten Lieferserie und hatten damit rechnerisch die geplante Einsatzdauer von 15 Jahren erreicht. Ebenfalls 1966 ausgemustert wurden

## EDV-Nummern ab 1968

Die bisherigen Baureihenbezeichnungen wurden dabei durch eine dreistellige Baureihennummer verschlüsselt und die Ordnungsnummern grundsätzlich nur noch dreistellig ausgeführt. Die durch einen Bindestrich getrennte Prüfziffer war ein Zugeständnis an die damalige EDV-Technik. Die Umzeichnungen erfolgten wie nachstehend dargestellt.

VT 95 9113–9669	795 113–669
VT 95 9901–9915	795 901–915
VT 97 901–908	797 901–908
VT 98 901–903	798 901–903
VT 98 9501–9829	798 501–829
VB 141 210 und 247	941 210 und 247
VB 142 008–569	995 008–569
VB 97 001	997 001
VB 98 001–220	998 00–220
VB 98 2221–2320	998 221–320
VS 97 001–006	997 601–606
VS 98 001–321	998 001–321

Bemerkenswerterweise wurden die Schienenbusse nicht wie Dieseltriebwagen (Baureihenbezeichnung 601 f.), sondern als Sonderbauart (Baureihe 7xx) behandelt.

der Leichtbau-Beiwagen VB 142 901 und der letzte Vorserien-Schienenbus VT 95 911, der im November 1966 aus dem Bestand gestrichen wurde.

In den 1960er-Jahren setzte sich die 1959 begonnene Konzentration bei den Heimatdienststellen der Schienenbusse weiter fort. Demgegenüber stehen sieben (15) Betriebswerke, die in den 1960er-Jahren erstmals VT 95 (VT 98) beheimateten. Bei den einmotorigen Schienenbussen wurde im Rahmen der Bw-Konzentrationen im September 1964 das Bw Friedrichshafen zur neuen Heimatdienst-

stelle der Aulendorfer Triebwagen. Das Einsatzgebiet blieb dasselbe. Uelzen übernahm ebenfalls im September 1964 eine große Zahl VT 95 aus Braunschweig, die ohnehin im Raum Uelzen eingesetzt wurden und in Braunschweig durch VT 98 verdrängt wurden. Im Bw Düren, bis dato nur Personal-Einsatzstelle der „Knattermaxe“, wurde im Mai 1966 der Bestand der Betriebswerke Euskirchen und Stolberg konzentriert. Auch das Bw Gerolstein wurde im September 1966 von einer Einsatzstelle zum Heimat-Bw, nachdem das Bw Jünkerath mit dem Ende der Dampflokunterhaltung geschlossen wurde. Ende Januar 1967 folgte die Auflösung des Bw Geldern am Niederrhein, die VT 95 wechselten daraufhin zum Bw Krefeld. Die bevorstehende Auflösung des Bw Konstanz war der Auslöser für die erstmalige Beheimatung von VT 95 in Radolfzell im Juni 1967.

Neben den neun Betriebswerken, die im Rahmen der bis 1962 andauernden Neulieferungen erstmals mit VT 98 bedacht wurden (Aulendorf, Ingolstadt, Lübeck, Nürnberg Hbf, Pforzheim, Plochingen, Offenburg, Rheydt, Wuppertal), nahmen die Betriebswerke Husum (01.1961), Osnabrück (11.1961), Friedrichshafen (09.1964), Dieringhausen, Heidelberg und Radolfzell (alle 05.1966) die Beheimatung von VT 98 neu auf.

Das Jahr 1968 brachte nicht nur neue Nummern (siehe Kasten oben), sondern auch 25 weitere Ausmusterungen unter den jetzt als 795 bezeichneten Einmotoren und 17 Beiwagen, die nun als 995 eingereiht wurden. Dazu gehörten auch die 795 160 und 161, die an die Verkehrsbetriebe Salzgitter GmbH verkauft wurden. Ebenfalls 1968 wurde mit 798 902 der erste der drei zweimotorigen Prototypen abgestellt.

Die Betriebswerke Freilassing, Konstanz und Oberhausen beendeten die Schienenbusunterhaltung insgesamt, während Rosenheim





LINKS Die Strecke Reutlingen – Kleinengstingen wurde schon 1956 vollständig auf VT 98 umgestellt, doch im Zahnstangenabschnitt Honau – Lichtenstein mussten die Zahnradampfloks der Reihe 97<sup>s</sup> unverändert nachschieben oder abbremesen. Am 1. Juni 1961 rollt der VT 98 mit Bremslok in den Bahnhof Honau ein. Erst mit dem Erscheinen der VT 97 konnte hier der Dampfbetrieb aufgegeben werden. FOTO: HANS GEORG KNAPP  
 LINKE SEITE UNTEN Endzeit für den 795: Ab Mitte der 70er war der Einmotorer nur noch in wenigen Regionen im Einsatz – hier in der Oberpfalz zwischen Neukirchen und Weiden. FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

## 795: Interne Weiterverwendungen

Anfang der 1970er-Jahre führte die erfreuliche wirtschaftliche Situation in Deutschland kurzzeitig zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen für den Reisezugverkehr. Da neue, moderne Fahrzeuge aber nicht zur Verfügung standen, hielt sich die DB mit Ausmusterungen auch bei den 795 zurück.

Ab 1972 nahmen die Ausmusterungen wieder zu. Die Hauptursache für den in den 1970er-Jahren rapide sinkenden Einsatzbedarf bei den einmotorigen Schienenbussen lag in der Anzahl der Streckenstilllegungen in diesem Zeitraum. Ersatz für die 795 fand sich in der Regel im „großen Bruder“ 798 sowie in lokbespannten Zügen.

Zwischen 1972 und 1977 wurden eine ganze Anzahl Schienenbusse der Reihen 795 und 798 zu Bahndienstwagen umgebaut (siehe Seite 62 f.). Dabei gab es auch einige erfolglose Versuche: So führte die Hamburger S-Bahn im Frühjahr 1979 mit 795 308 Versuche durch, inwieweit das Fahrzeug als Enteistungstriebwagen für die Stromschienen der Hamburger Gleichstrom-S-Bahn einsetzbar war. Schnell zeigte sich aber, dass auch ein 795 den zu erwartenden Schnee- und Eismassen bzw. den starken Steigungen der S-Bahn nicht gewachsen war. Schon im Sommer wurde der Triebwagen ausgemustert. Der ebenfalls nach Hamburg überführte 795 393 wurde daraufhin gar nicht erst umgebaut. Beide Wagen landeten im Schrott.

## Die letzten Jahre der 795

Nachdem 1970 lediglich das Betriebswerk Aalen seine 795/995 nach Friedrichshafen und Tübingen abgegeben hatte, wurden es ab Mitte der 1970er-Jahre mit dem absehbaren Einsatzende immer mehr Betriebswerke, die auf den betagten Einmotorer verzichten konnten und wollten:

Ingolstadt (12.1972)  
 Nördlingen (03.1973)  
 Fulda (07.1973)

sich nur von den 795 trennte. Die 798 blieben dem südbayerischen Betriebswerk weiterhin erhalten. Mit dem Betriebswerk Köln-Nippes kam ein neues Heimat-Bw für zunächst nur einen 795 hinzu. Der hier eingesetzte VT wurde ausschließlich für bahnhinterne Dienstfahrten und als „Personalpendel“ genutzt.

1969 gaben die Betriebswerke Ansbach, Delmenhorst und Hamm Pbf die Unterhaltung der 795 auf. Mit der Abgabe der beiden letzten Hammer Einmotorigen wurde die BD Essen schienenbusfrei – wenn auch nur vorübergehend bis zur teilweisen Zusammenlegung mit der BD Wuppertal im Jahr 1974. Ebenfalls beendeten die Betriebswerke Mühlendorf (795 und 798) sowie München Hbf und Nürnberg Hbf (beide 798) die Beheimatung von Schienenbussen.

## Eine Zukunft ohne Zähne

Nach Stilllegung der Strecke Honau–Lichtenstein im Juli 1969 waren die Zahnradschie-

nenbusse der Baureihe 797 überflüssig, denn weitere Zahnradstrecken hatte die DB nicht mehr. Da die Fahrzeuge erst wenige Jahre alt waren, baute das AW Kassel in den Jahren 1970–1973 den Zahnradantrieb bei einer planmäßigen Untersuchung im AW Kassel aus, so dass die Fahrzeuge nunmehr weitgehend den 798 glichen. Die umgebauten 797 erhielten dabei zur Kennzeichnung auch neue Ordnungsnummern ab 501. Die genauen Umbaudaten lauten:

797 901 Umbau 28.01.1972 ➔ 797 501  
 797 902 Umbau 28.09.1970 ➔ 797 502  
 797 903 Umbau 08.04.1971 ➔ 797 503  
 797 904 Umbau 17.05.1973 ➔ 797 504  
 797 905 Umbau 22.02.1973 ➔ 797 505  
 797 906 Umbau 15.01.1973 ➔ 797 506  
 797 907 Umbau 17.03.1971 ➔ 797 507  
 797 908 Umbau 10.02.1970 ➔ 797 508

Die Steuerwagen 997 601–606 blieben unverändert, während für den Beiwagen 997 001 keine Verwendung mehr gefunden werden konnte.

Husum (01.1974)  
 Passau (04.1974)  
 Eschwege (05.1974)  
 Heilbronn (05.1974)  
 Darmstadt (05.1975)  
 Lübeck (05.1975)  
 Mainz (05.1975)  
 Bayreuth (06.1975)  
 Nürnberg Rbf (06.1975)  
 Krefeld (09.1975)  
 Mayen (09.1975)  
 Regensburg (10.1975)  
 Aschaffenburg (03.1976)  
 Simmern (06.1976)  
 Oldenburg (07.1976)  
 Osnabrück (07.1976)  
 Friedrichshafen (09.1976)  
 Hof (09.1976)  
 Uelzen (09.1976)  
 Weiden (09.1976)  
 Holzminden (10.1976)  
 Buchholz (09.1977)  
 Tübingen (09.1977)  
 Düren (05.1978)  
 Wuppertal (05.1978)  
 Marburg (09.1978)  
 Augsburg (10.1978)  
 Kempten (10.1978)  
 Radolfzell (06.1979)  
 Dieringhausen (12.1979)

Zu Beginn des Jahres 1980 waren 795/995 mit nennenswerten Beständen nur noch in den Betriebswerken Betzdorf (24) und Heidelberg (14) beheimatet, während die Werke Gießen, Kassel, Köln-Nippes, Landau, Saarbrücken und Trier nur noch über wenige Fahrzeuge verfügten.

Wenige Monate später war auch deren Zeit abgelaufen. Zum Sommerfahrplan 1980 wurden die letzten 795 abgestellt und noch im selben Jahr zum 22.11. ausgemustert. Lediglich der 795 445 blieb noch bis zum Fristablauf am 29. August 1983 als Dienstfahrzeug des Betriebswerks Köln-Nippes betriebsfähig im Einsatz. An diesem Tag unternahm der Schienenbus in festlichem Dekor noch einmal Fahrten rund um Köln, bevor nach mehr als 33 Jahren die Epoche der einmotorigen Schienenbusse bei der DB endgültig zu Ende ging.

### 798: Bestandsveränderungen

Während das Einsatzende der 795 in den 1970er-Jahren immer näher rückte, blieb der Bestand der 797/798 nahezu unverändert. Die jeweilige Anzahl der ausgemusterten Fahrzeuge in den Jahren 1969 bis 1980 zeigt die nachstehende Übersicht:

	795	798
1970	6	-
1971	9	-
1972	16	-
1973	28	1
1974	20	3
1975	60	3
1976	96	3
1977	83	-
1978	64	-
1979	37	1
1980	70	3

Die Anzahl der in den 1970er-Jahren ausgemusterten VT 98 ist überschaubar, die Triebwagen fanden sich noch vollständig im Unterhaltungsbestand der DB. 798 787 schied nach einem Unfall 1972 zum Jahresbeginn 1973 aus. Die Ausmusterungen der Jahre 1974 und 1975 betreffen fünf zur Gleismesszug-Baureihe 725 umgebaute 798 sowie den Vorserienwagen 798 901.

Bei den drei 1976 ausgemusterten 798 handelt es sich um den letzten Vorserien-VT 98 (798 903) und um zwei an Privatbahnen abgegebene Triebwagen: 798 731 ging zur Kahlgrundbahn, während der durch das Land Baden-Württemberg beschaffte 798 794 nach Stilllegung der Strecke Meckenbeuren–Tettang nicht mehr von der DB übernommen wurde. Damit er weiter im „Ländle“ eingesetzt werden konnte, wurde er an die Hohenzollerische Landesbahn weitergereicht.

Obwohl die Anzahl der eingesetzten 798/998 relativ konstant blieb, gab es hinsichtlich der Beheimatung der Schienenbusse durchaus einige Veränderungen in den 1970er-Jahren, da die Konzentrationsbemühungen bei der DB weiter fortgeführt wurden. Zunächst aber ein Überblick über die Betriebswerke, die in den 1970er-Jahren erstmals VT 98 im Bestand führten:

**Nürnberg Rbf** war erst seit Mai 1972 Heimdienststelle für die VT 98, die aus Bamberg und Gemünden nach Nürnberg umbeheimatet wurden. 1975 wurde der Schienenbusbestand bereits wieder aufgelöst, die VT 98 gingen an das Bw Aschaffenburg.





OBEN Schienenbus-Heimat Odenwald: 798-Gespann auf der Weschnitztalbahn zwischen Rimbach und Zotzenbach (1990).  
 LINKE SEITE UNTEN In den Einsatzrevieren an der Mosel genügte oftmals ein Solo-VT, wie hier in Reil (1984). FOTOS: JOACHIM SYEFERTH (2)

Nur ein knappes Jahr lang war mit 798 735 ein einziger VT 98 im Bw **Düren** beheimatet. Ursprünglich sollten die zweimotorigen Uerdinger hier ihre einmotorigen Brüder ablösen. Dazu kam es jedoch nicht, da man sich zugunsten der Akkutriebwagen 515 entschied.

Auch die Beheimatung in **Limburg** war nicht von langer Dauer. Erst im Oktober 1973 erhielt Limburg eigene 798 für die Bedienung der Aartalbahn und der von Limburg ausgehenden Strecken in den Westerwald. Im Rahmen der Fahrzeugkonzentration kehrten die Fahrzeuge nach nur rund zwei Jahren nach Gießen zurück, wurden aber weiterhin von Limburg aus eingesetzt.

Lediglich in **Hof**, das im Januar 1974 erstmals 798 zugeteilt bekam, kamen die Busse rund 20 Jahre lang zum Einsatz.

Die nachstehend genannten Betriebswerke gaben in den 1970er-Jahren wiederum die Beheimatung der 798/998 auf.

- Nördlingen (07.1972)
- Aalen (09.1972)
- Ingolstadt (09.1973)
- Gemünden, Heilbronn (05.1974)
- Düren, Nürnberg Rbf, Offenburg (05.1975)
- Darmstadt, Fulda, Limburg (09.1975)
- Bamberg (05.1976)
- Friedrichshafen (09.1976)

- Osnabrück (10.1976)
- Passau, Schwandorf (05.1977)
- Oldenburg (05.1978)
- Dieringhausen (05.1979)

Ab Anfang der 1980er-Jahre wurden auch die zweimotorigen 798 mangels Bedarf bzw. bei Fristablauf abgestellt. Hintergrund war, wie auch schon bei den 795, die fortschreitende Angebotsreduzierung im Schienenpersonenverkehr. Der „Abschied“ aus dem aktiven Dienst dauerte jedoch mit insgesamt rund 20 Jahren deutlich länger als bei den Einmotoren.

Baureihe	797	798	997	998 <sup>0</sup>	998 <sup>6</sup>
1981	-	12	-	11	5
1982	-	31	-	48	32
1983	1	34	-	49	50
1984	4	53	2	38	36

Die umfangreichen Ausmusterungen hatten natürlich Auswirkungen auf die Einsatzstrecken und -betriebswerke der Schienenbusse. 1980 gaben die Betriebswerke **Augsburg**, **Kempten** (Mai), **Buchholz (Nordheide)** (August) und **Wuppertal** (September) die Schienenbusunterhaltung auf. Die Buchholzer Schienenbusse wechselten buchmäßig zum Bw Hamburg 4 (Wilhelmsburg), das bislang

eigentlich nur Rangierloks für den Verkehr im Hafen Hamburg und im Rangierbahnhof Mätschen unterhielt. Ende 1981 wurde mit Auflösung des Bw **Betzdorf** das Bw Siegen neue Heimatdienststelle für die 798/998, ohne dass sich am Einsatzgebiet etwas geändert hätte.

Im April 1982 wechselten die **Bestwiger** Schienenbusse zum Bw Hagen 1 (Eckesey), während im September 1982 die bislang in **Simmern** stationierten Schienenbusse buchmäßig nach Kaiserslautern gingen.

Die **Braunschweiger** 798 wurden durch Streckenstilllegungen und die Übernahme zahlreicher Leistungen von Hildesheimer 515 entbehrlich, wodurch die gesamte BD Hannover keine Schienenbusse mehr beheimatete.

Ein großes Einsatzgebiet verloren die 798/998 im Hunsrück, als 1983 die Strecke Simmern – Emmelshausen ihren Personenverkehr verlor und sich der Verkehr auf das Reststück Boppard – Emmelshausen beschränkte. Ein Großteil der **Kaiserslauterner** Schienenbusse wurde im Mai 1983 nach Trier und Marburg umbeheimatet. **Marburg** hingegen beendete im September 1983 die eigene Triebfahrzeugunterhaltung und wurde Außenstelle des Bw Gießen, das die Schienenbusse nun buchmäßig führte.



Vier Monate früher wurde auch das Bw **Radolfzell** aufgelöst, die Schienenbusse gingen nach Landau (Pfalz), Heidelberg und Tübingen, wobei das letztgenannte Bw auch die noch bestehenden Schienenbusleistungen übernahm.

Zum Sommerfahrplan 1984 im Juni beendeten die Bw **Aschaffenburg**, **Hagen 1** und **Landau (Pfalz)** die Schienenbusunterhaltung. Die Landauer Schienenbusse wechselten buchmäßig zum Bw Karlsruhe, das damit nach rund 18 Jahren wieder Heimatdienststelle für die Zweimotoren wurde. Die Hagener Schienenbusse wurden durch lokbespannte Züge ersetzt und an das Bw Hamburg 4 weitergereicht, während das Bw **Hof** das Einsatzgebiet und einen Großteil der VT aus Aschaffenburg übernahm.

Anlässlich des 150-jährigen Bahnjubiläums in Deutschland wurden drei Triebwagen (798 668, 677 und 711) mit einer neuen grauweißen Farbgebung und blauen Streifen versehen und auch im Innenraum etwas modernisiert. Als Ausflugs- und Bereisungswagen unter dem Motto „Erlebte Eisenbahn“ konnten Eisenbahnfans die Jubiläumsveranstaltungen in Nürnberg besuchen und mit den Schienenbussen einige Blicke hinter die Kulissen der DB werfen. Die kurzzeitig in **Nürnberg** beheimateten Fahrzeuge kehrten im Anschluss nicht mehr in den Betriebsdienst zurück.

Anfang 1985 wurde der 798 813 im AW Kassel zum Indusi-Messwagen umgebaut, da man den betagten 724 001 (Prototyp VT 95) endgültig ersetzen wollte.

In den Jahren 1985 bis 1989 konsolidierte sich der aktive Schienenbusbestand bei der DB wieder. Hintergrund für diese Entwicklung war der Umstand, dass bei den Akkutriebwagen der Baureihe 515 Probleme mit den Batterien auftraten und diese Fahrzeuge eher als geplant aus dem Verkehr gezogen werden mussten. Unter anderem weitete das Bw **Gießen** daraufhin seine Einsätze Richtung Westerwald wieder aus. In diesem Zusammenhang ist auch die erneute Beheimatung der 798/998 im Bw **Augsburg** im Jahr 1988 zu sehen, die die 515 unter anderem auf der Strecke Günzburg – Mindelheim ablösten.

#### Baureihe 797 798 997 998<sup>o</sup> 998<sup>e</sup>

1985	-	7	1	21	27
1986	-	2	-	1	2
1987	-	11	1	25	10
1988	-	3	-	2	1

Das Bw Plattling gab 1985 die Schienenbusunterhaltung ebenso auf wie das Bw Husum, das die verbliebenen Fahrzeuge an das Bw Flensburg abgab. 1986 wurde die Gießener Außenstelle Marburg dem Bw Kassel zugeordnet. Die bislang von Marburg aus eingesetzten Schienenbusse wurden folgerichtig nach Kassel umbeheimatet, das damit erstmals 798 beherbergte. Mit Auflösung des Bw Rosenheim 1987 ging der Schienenbusbestand an das Bw Mühlendorf, das nach einer Unterbrechung von rund 18 Jahren somit wieder Heimatdienststelle für Schienenbusse wurde.

1989 endete schließlich die Einsatzgeschichte der 798 beim Bw Heidelberg, dessen Triebwagen nach Karlsruhe umgesetzt wurden.

Im Jahr 1989 kam es zu einer weiteren größeren Ausmusterungswelle in Folge der Auslieferung der Triebwagen der Baureihe 628<sup>2</sup>/928<sup>2</sup>, die im selben Jahr ihren Abschluss fand.

#### Baureihe 797 798 996<sup>e</sup> 998<sup>o</sup> 998<sup>e</sup>

1989	-	30	1	29	35
------	---	----	---	----	----

### Versuche mit Einmannbetrieb

Bereits Ende der 1970er-Jahre wurde nach beim Bw **Hof** durchgeführten Versuchen mit einzelnen im Einmannbetrieb bedienten VT eine dreiteilige Garnitur aus 798 666, 998 271 und 998 640 im AW Kassel auf Einmannbetrieb umgebaut. Neben beheizbaren Rückspiegeln wurden die Wagen mit pneumatischen Türöffnern und einem Zähltablett für den Fahrkartenverkauf ausgestattet. Obwohl sich die im April 1979 fertiggestellte Einheit im Betrieb bewährte, wurden zunächst keine weiteren Schienenbusse umgebaut, da die damalige Planung vorsah, die Schienenbusse bis spätestens zum Jahr 1990 auszumustern – das erschien den Verantwortlichen nicht mehr lohnend.

Durch die bereits beschriebene Entwicklung ab Mitte der 1980er-Jahre war die ursprüngliche Planung nicht mehr einzuhalten.

Die Schienenbusse mussten also deutlich länger im Einsatz bleiben. Auch durch die Lieferung der Neubau-Triebwagen der Baureihe 628<sup>2</sup>/928<sup>2</sup> konnten die 798/998 nicht vollständig ersetzt werden.

Die DB entschied 1986 im Rahmen eines Pilotprojekts drei zweiteilige Garnituren mit einer neuen Innenausstattung und Polstersitzen auszustatten, die auf den Strecken Münchberg – Helmbrechts und Hof – Selb Stadt eingesetzt wurden. Ausgewählt wurden die Triebwagen 798 657, 680 und 734 sowie die Steuerwagen 998 750, 757 und 802. Weitere Umbauten in dieser Form unterblieben jedoch.

Zur Attraktivitätssteigerung auf der stilllegungsbedrohten „Chiemgaubahn“ Prien – Aschau wurden 1987 zwei Trieb- und ein Steuerwagen (798 652, 653 und 998 896) umfassend modernisiert. Sie erhielten eine neue Inneneinrichtung, automatische Türen und einen Neuanstrich in den damaligen Produktfarben des Nahverkehrs, Lichtgrau und Minttürkis.

### Die Baureihe 796/996

Um den weiteren Einsatz der Schienenbusse zu rationalisieren, entschied sich die DB im Jahr 1988 nun doch noch zum Umbau von 47

Triebwagen, 23 Beiwagen und 43 Steuerwagen auf Einmannbetrieb. Folgende Fahrzeuge wurden in den AW Bremen und Kassel umgebaut und zum 1. Januar 1989 zur Unterscheidung in 796/996 umgezeichnet:

#### 798 ➔ 796

597, 625, 646, 651, 657, 663, 679, 680, 683, 690, 697, 699, 702, 710, 712, 721, 724, 725, 733, 734, 736, 739, 740, 744, 745, 748, 757, 760, 761, 767, 768, 769, 774, 775, 784, 785, 788, 790, 792, 796, 802, 815, 816, 817, 825, 826, 828

#### 998 ➔ 996<sup>0</sup> (nur VB ohne Packabteil)

225, 236, 248, 251, 257, 260, 268, 276, 286, 290, 292, 294, 296, 297, 298, 299, 300, 302, 304, 308, 309, 310, 312

#### 998<sup>6</sup> ➔ 996<sup>6</sup>

604, 609, 628, 641, 658, 661, 664, 676, 677, 701, 702, 717, 725, 726, 738, 739, 740, 742, 747, 748, 749, 750, 751, 755, 757, 766, 768, 770, 773, 774, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 790, 791, 802, 919

Im Jahr 1989 folgte noch der Umbau von 998 683 in 996 683, der den im April 1989 beschädigten 996 781 ersetzte. 1991 wurde ferner noch der 998 804 auf Einmannbetrieb umgebaut und in 996 804 umgezeichnet. Er-

wähnenswert ist dabei aber, dass bei den Umzeichnung sowohl der Versuchszug von 1980 als auch die Wagen der „Chiemgaubahn“ aus unerfindlichen Gründen nicht in 796/996 umgezeichnet wurden.

### Die letzten Jahre

Auch zu Beginn der 1990er-Jahre blieb die eigentlich von allen Seiten erwartete endgültige Abstellung der letzten Schienenbusse zunächst aus. Die Ausmusterungen der Jahre 1990 – 1993, wobei 1991/92 insgesamt sechs 798 zu Signaldienstwagen der Baureihe 740 umgebaut wurden und so weiter aktiv blieben:

Baureihe	796	797	798	996 <sup>0</sup>	996	998 <sup>0</sup>	998 <sup>6</sup>
1990	-	-	-	1	-	1	1
1991	1	-	12	-	2	9	7
1992	3	2	7	-	5	8	10
1993	-	-	3	-	-	-	4

1991 beendete das Bw **Trier** die Schienenbuseinsätze, im Folgejahr war Schluss in **Hamburg**. Die verbliebenen vier Einheiten 796/996 (VT/VS) wurden gemeinsam mit der

LINKE SEITE OBEN **Auf der Mittelschwabenbahn Günzburg – Krumbach: 798/998 in der Steigung hinauf nach Ellzee (1992).** FOTO: GERHARD ZIMMERMANN  
LUNTEN **„Einmannbetriepler“ hatten weiße Aufkleber an den Türen: 796/996-Dreiteiler bei Volkmarsen (1991).** FOTO: MALTE WERNING



RECHTS Auch nach Gründung der DB AG waren noch „Uerdinger“ im Einsatz – hier im Renchtal. In den letzten Jahren teils mit Reklame und Nummer auf der Front.

FOTO: GUNTHER HECK

RECHTE SEITE OBEN Für das Projekt Chiemgaubahn hatte man 1987 die 798 652 und 653 sowie 998 896 modernisiert und in den damals aktuellen Regionbahn-Farben lackiert.

FOTO: MICHAEL HUBRICH

Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude (–Hamburg-Neugraben) von den Eisenbahnen und Verkehrsbetrieben Elbe-Weser (EVB) übernommen, die diese kurzzeitig bis zur Ablieferung von vier eigenen 628<sup>4</sup>/928<sup>4</sup> einsetzte. 1993 schließlich wurden die Schienenbusse in **Augsburg** und **Hof** durch neugelieferte 628<sup>4</sup>/928<sup>4</sup> ersetzt. Für den Einsatz auf der Strecke Haßfurt – Hofheim wurden jedoch weiterhin Schienenbusse benötigt, die nunmehr vom Bw **Nürnberg 1** aus verkehrten.

Da das AW Kassel Ende 1992 die Schienenbusunterhaltung aufgab, wurden die wenigen verbleibenden Restarbeiten im Rahmen der Neuorganisation der Werke der beiden deutschen Staatsbahnen nach dem Fall der innerdeutschen Grenze im Raw Wittenberge der Deutschen Reichsbahn ausgeführt.

Mit der Gründung der privatwirtschaftlich strukturierten Deutschen Bahn AG als Nachfolgerin der DB und der Deutschen Reichsbahn zum 1. Januar 1994 befanden sich noch 67 Triebwagen der Baureihen 796, 797 und 798 im Einsatzbestand der DB AG, die sich auf folgende Betriebshöfe (Bh) verteilten (ohne z-gestellte Fahrzeuge und ohne Beiwagen):

Baureihe	796	797	798
Bh Gießen	9	-	6
Bh Karlsruhe	-	-	3
Bh Kassel	7	-	-
Bh Mühlendorf	-	-	18
Bh Nürnberg	3	-	-
Bh Siegen	5	-	-
Bh Tübingen	10	1	5

Mit fortschreitender Auslieferung der Baureihe 628<sup>4</sup>/928<sup>4</sup> wurden die Schienenbusse nunmehr endgültig nicht mehr benötigt. Die Ausmusterungen der Jahre 1994 und 1995 belegen diese Entwicklung

Baureihe	796	797	798	996 <sup>0</sup>	996	998 <sup>0</sup>	998 <sup>6</sup>
1994	8	-	14	6	2	11	14
1995	26	1	30	8	25	26	26

Die Schienenbuseinsätze in **Kassel** endeten bereits Anfang 1994, dort verblieb lediglich ein Triebwagen für den Dienstverkehr zwischen Containerbahnhof und Rangierbahnhof. Auch in **Karlsruhe** und **Gießen**



knatterten letztmalig in jenem Jahr die Busse, und in **Nürnberg** und **Siegen** waren die Uerdinger letztmals am 28. Juli 1995 bzw. 31. Oktober 1995 im Einsatz. Der Restbestand zum Jahresende 1995 sah folgendermaßen aus:

**Bh Kassel** 796 761 (Dienstpendel)  
**Bh Nürnberg West** 796 825 (Reserve)

**Bh Tübingen** 796 625, 702, 724, 739, 740, 757, 828  
**Bh Gießen** 798 589, 629 (Reserve)  
**Bh Mühlendorf** 798 538, 652, 653, 729, 766  
**Bh Offenburg** 798 776, 818 (Sonderfahrten)

Hierbei fällt vor allem der Betriebshof Offenburg auf: Erst Ende 1994 wurden hier zwei Garnituren für Panorama-Sonderfahrten auf der Schwarzwaldbahn stationiert. Nachdem Ende März 1996 die modernisierten Chiemgaubahn-Triebwagen durch moderne 628<sup>4</sup>/928<sup>4</sup> abgelöst worden waren, verblieb den Schienenbussen lediglich ein viertägiger Umlaufplan beim **Bh Tübingen**, in dem die Bahnhöfe Aulendorf, Dußlingen, Entringen, Hechingen, Reutlingen und Rottenburg erreicht wur-

den. Dazu kam noch der interne Personalpendel München-Moosach–München-Allach, für den bis Mai 1997 die Mühlendorfer 798 729 und 766 vorgehalten wurden. Die drei Chiemgaubahn-Wagen gingen zusammen mit dem 996 225 nach Ulm, wo die Fahrzeuge durch die dortige BSW-Freizeitgruppe als „Ulmer Spatz“ für Sonderfahrten aufgearbeitet werden konnten.

### Letzte Einsätze bis Februar 2000

Das Einsatzende in Tübingen, das ursprünglich für Anfang 1998 vorhergesagt wurde, verschob sich immer wieder. Auch wenn die Einsätze nach Entringen und Reutlingen mit Ende des Winterfahrplans 1998/1999 endeten, konnten sich die verbliebenen Schienenbusse mit dem an Wochenenden durchgeführten Ausflugsverkehr auf der Strecke Metzingen–Bad Urach sogar noch ein neues Einsatzgebiet erschließen. Und auch im neuen Jahrtausend gab es noch Planeinsätze der „roten Brummer“: Auf der Strecke Tübingen–Horb kamen bis zum 27. Februar 2000 die beiden letzten einsatzfähigen Schienenbusse (796 702 und 724) mehrmals an Wochenenden zum Einsatz. Erst dann war nach gut 50 (!) Jahren endgültig Schluss mit dem Einsatz der Schienenbusse aus der Bundesbahn-Zeit auf deutschen Schienen. □



–Anzeige –



Unsere TT Formneuheiten sind lieferbar!



HN9724

DB, 2-tlg. Wagenset Fährboot-Kühlwagen Icfers, „Transthermos“, Ep. III

Baugröße

TT



HN9509

DR, 4-tlg. Wagenset „Rekowagen“, bestehend aus einem Packwagen und 3 dreiachs. Rekowagen in dunkelgrüner Lackierung mit einem Zierstreifen, Ep. III

# MOMENTE

## Abschied

TEXT UND FOTO: JOACHIM SEYFERTH

**DIE BAHNHÖFE KÖNNEN NOCH SO NEU**, die Züge noch so modern sein – bestimmte Szenen, Impressionen, ja gar tatsächlich „Momente“ bleiben der Eisenbahn seit eh und je erhalten. Weil es da noch die Menschen gibt. Ein solcher Moment ist der des Abschieds auf der öffentlichen Bühne des Bahnsteigs, ungeschützt den Blicken Fremder oder gar einer Kamera ausgesetzt. In historischen Filmen sehen wir winkende Taschentücher neben ausfahrenden Zügen, auf Photographien intime Augenblicke der Umarmung oder geöffnete Waggonfenster einschließlich der imaginären letzten Konversation, die oft seltsam blockiert nach den richtigen Worten sucht.

So vielleicht auch im Westerwald, im Bahnhof Montabaur, dem neuen großen schicken, anno 2003. Rund alle Viertelstunden donnert es hier, wenn die ICE-Züge mit bis zu 300 km/h durch den Bahnhof rasen, eine Sensation nicht nur für diese Provinz. Von den Bahnsteigen führen breite Rolltreppen, so lang wie in den Flughäfen oder S-Bahn-Tiefstationen, beinahe provozierend langsam in die spiegelglatte „Wandelhalle“ im Erdgeschoss und zum Ausgang. Noch muss sich die Region an diese Station gewöhnen, minutenlang ist in der Illumination zwischen viel Kunst- und weniger Außenlicht kein Mensch zu sehen. Links und rechts die breiten Glasfronten potenzieller Geschäftsflächen, hinter den Scheiben ihrer verschlossenen und noch dunklen Höhlen überall ein heller Zettelfleck: „Zu vermieten.“

Doch alle Stunden wird ein ICE an die äußeren Bahnsteiggleise geleitet und hält. Das haben sich die Lokalpolitiker von der Bahn abgetrotzt. Man will und soll sie schließlich auch benutzen, das Image der Region soll mit der superschnellen Anbindung an die Wirtschaftsräume Köln/Ruhr sowie Rhein/Main deutlich aufgewertet werden. Und so kehrten neben all den vielen Veränderungen in Montabaur hier sogar wieder der gute alte Aufsichtsbeamte und die eisenbahnaffinen Szenen des Abschieds ein. Doch es muss schnell gehen, der weiße Zug hält nur eine Minute und hält schon gar nicht Waggonfenster zum Öffnen bereit. Einmal eingestiegen, ist der Reisende für die Zurückgebliebenen von der glänzenden Zughülle verschluckt, das winkende Taschentuch ist endgültig Geschichte.

Gewiss, es gibt auch ein Wiedersehen, die Szenen leidenschaftlicher und freudiger Begrüßung. Doch rote Schlusslichter, das wehmütige Hinterhersehen zu wegfahrenden Zügen, das allmähliche Verschwinden von wehenden Dampffahnen oder auch die metaphorreiche Definition des Prellbocks scheinen Künstler und Literaten mehr zu inspirieren als ein Neubeginn. Kann es sein, dass der Eisenbahn grundsätzlich mehr Abschied als Neubeginn innewohnt? Zumindest bei einer Gruppe von Menschen könnte man diesen Verdacht getrost hegen, nämlich bei – uns Eisenbahnfreunden!

Denn den allermeisten Exemplaren dieser Spezies ist das Abschiednehmen seit jeher in die Seele geschrieben. Zur Jagd nach bedrohten alten Lokomotiven bekannten sich bereits die „Altmeister“, das nahende Dampflokomotive bei DB und DR



brachte ganze Heerscharen neuer Eisenbahnfreunde hervor und selbst die heutigen „Jungspunde“, die ganz digital bunte Werbeloks sammeln und verschmierte Lärmschutzwände für selbstverständlich halten, suchen vermehrt alte und längst abseits ihrer Hoch-Zeit noch existente Objekte wie 103er, 140er, Schienenbusse, letzte Ex-Silberlinge oder betagte Formsignale auf. Eisenbahnfreunde nehmen immer Abschied – vom letzten besetzten Schrankenposten, von ganzen Strecken, von letzten Plandienst-Einsätzen, von Zuggattungen, von Hebelstellwerken, von bedruckten Fahrkarten, von Gleisanschlüssen, von zu öffnenden Fenstern, vom Sound der 218 und vom Summen der 120, von der letzten Dampfspeicherlok, vom abrisssbedrohten Empfangsgebäude – und mitunter gar von beliebter Hobby-



Lektüre. Könnten Eisenbahnfreunde angesichts all dessen Abschiedstränen vergießen, bräuchte es dafür einige Wasserkranne. Wo gibt es den letzten?

Abschiede bei der Eisenbahn scheinen sinnlicher als ein Wiedersehen oder ein Neubeginn zu sein. Und das hängt nicht nur mit der großen Banalität zusammen, wonach die Vergangenheit sicher und die Zukunft unsicher ist, sondern auch mit der Tatsache, dass viele Dinge einst wirklich interessanter, plastischer, intensiver oder ästhetischer, also zusammengefasst einfach sinnlicher waren. Historische Architektur bot mehr fürs Auge, die kleine eigenständige Bäckerei um die Ecke mehr für die Nase, der Filmprojektor mehr für die Ohren und eine intakte Natur mehr für alles zusammen. Genau wie die Dampflok –

hinsichtlich des Wirkungsgrades und der Umweltverträglichkeit überholt, aber in allen Belangen sinnlich. Ein neuzeitliches digitales Läutewerk am Bahnübergang ist gegenüber dem mechanischen Vorgänger alles Mögliche, nur eben nicht mehr sinnlich. Derlei weitere Beispiele sind unendlich.

Und so gehen die Abschiede immer weiter, bei uns und auch im Bahnhof Montabaur. Ohnehin sind die Abschiede mehr und mehr globaler Natur und führen zu gewaltigen Umbrüchen rund um den Erdball; Veränderung und Neubeginn sind trotz tapferem Optimismus zunehmend mit empfindlichen Verlusten behaftet. Aber vielleicht ist die Eisenbahn ja doch dazu geeignet, die aktuelle Überdosis des Bittersüßen beim Abschied und auch anderswo abzufahren. □

# Dampfloks der BD Kassel

Teil 3: Schnelle Güterzüge auf der Nord-Süd-Strecke waren das Hauptaufgabengebiet der Mikados der Baureihe 41 des **Bw Fulda**. Das **Bw Marburg** gab schon 1960 seine letzten Dampfloks ab, sieben Jahre später auch das **Bw Treysa**

TEXT: FRITZ WOLFF



**H**inter den beiden „Giganten“ Kassel und Bebra bleibt das zum Maschinenamt Fulda zählende Bw Fulda mit 74 betriebsfähigen Maschinen bei Jahresbeginn 1959 natürlich zurück. Gleichwohl hat die Dienststelle wichtige Zugförderungsaufgaben sowohl auf der Nord-Süd-Strecke als auch auf den von Fulda ausgehenden eingleisigen Strecken.

18 preußische P 8, Baureihe 38<sup>10</sup>, sind im Personenzugdienst auf der Nord-Süd-Strecke sowie auf der eingleisigen Ost-West-Verbindung Fulda – Gießen tätig. Dabei wird das Teilstück (Fulda –) Flieden – Elm – Gemünden nicht befahren, das (eigentlich nicht der Nord-Süd-Strecke zuzurechnende) Teilstück Fulda – Flieden – Schlüchtern – Frankfurt hingegen umfangreich. Auch zwischen Bebra und Kassel sind Fuldaer P 8 aktiv.

Die 16 Mikados der Baureihe 41 fahren – neben wenigen Reisezügen – an-

spruchsvollste Güterzugleistungen, praktisch nur Schnell- und Eilgüterzüge, bis Hannover im Norden und Würzburg sowie Frankfurt im Süden. Langläufe, beispielsweise von Würzburg über Bebra – Göttingen bis Hannover-Linden, 361 km, sind an der Tagesordnung. Zwei der Maschinen, 41 006 und 173, haben Neubaukessel, zwei weitere, 41 190 und 317, werden ihn noch 1959 bekommen.

Sieben preußische G 8<sup>1</sup>, Baureihe 55<sup>25</sup>, versehen zum Einen Rangierdienst auf dem Güterbahnhof Fulda, kommen zum Anderen aber auch mit Nahgüterzügen auf die Nebenbahnen über Hilders bis Günthers und Wüstensachsen im Grenzgebiet zur DDR. Größer ist der Bestand an G 8<sup>1</sup> mit Laufachse, Baureihe 56<sup>2</sup>. Es sind 21 Maschinen in Fulda stationiert und sie haben gut zu tun. Zu einer ganzen Reihe von Nahgüterzugleistungen, darunter immerhin auch zwei „Rangierzüge“ auf der Frankfurter Strecke bis Hanau

und ein „Rangierzug“ auf der Nord-Süd-Strecke bis Gemünden (Main), kommen zahlreiche Schiebedienste rund um die Uhr auf der Rampe von Elm über Vollmerz nach Sterbfritz. Sie holen Kalizüge aus Neuhoof ab und erbringen auch kürzere Personenzugleistungen bis und ab Elm.

Von den kompakten und im Hügelland-Personenzugdienst, wenn's nicht allzu sehr in die Ferne geht, gut zu gebrauchenden 86ern finden wir elf in Fulda. Sie wenden – mit Personen- und Nahgüterzügen – in Lauterbach und Alsfeld auf der eingleisigen Hauptbahn nach Gießen sowie in Gersfeld, Hilders, Günthers, Wüstensachsen und Treischfeld auf den Nebenbahnen östlich von Fulda.

Und auch hier hält man sich einen „Hofhund“ für den Bw-Verschub und kleinere innerörtliche Überführungen, nämlich eine preußische T 3 mit der Betriebsnummer 89 7314 (gebaut von Jung in Jungenthal im Jahr 1900).

LINKE SEITE

**Auf der Nord-Süd-Strecke eher selten: 41er mit Neubaukessel. 41 190 vom Bw Fulda, seit gerade mal vier Monaten mit neuem Dampferzeuger ausgerüstet, rollt, von Würzburg kommend, talwärts zwischen Sterbfritz und Vollmerz, 19. September 1959.**

FOTO: DR. ROLF BRÜNING

MITTE

**50 im Personenzugdienst: Auf stark belasteten Hauptstrecken gern praktiziert, da gutes Beschleunigungsvermögen wichtiger war als hohe Spitzengeschwindigkeit. Hier 50 1079 (Bw Bebra) mit Personenzug Richtung Süden das Bw Fulda passierend, Juli 1960.**

FOTO: GERT HAGEMANN/SLG. JÜRGEN EBEL

UNTEN

**Schiebedienst: Auch für die 56.2 des Bw Fulda jahrelang tägliches Brot. 56 421 hat sich in Flieden ans Ende eines Dg nach Würzburg gesetzt, läuft seit Block Distelrasen ohne Leistung als Schlusslok mit und wird ab Elm erneut Schubhilfe leisten, 15. Mai 1958.**

FOTO: DR. ROLF BRÜNING



Bereits Ende Februar 1959 gehen die Schiebedienste der 56<sup>2</sup> zu einem erheblichen Teil auf die Baureihe 50 über. Es sind Maschinen aus Bebra, die dem Bw Fulda lediglich als Einsatz- und Personaleinsatz-Bw zugewiesen werden. Folge der Leistungsübernahme ist ein Absinken des Bestandes an 56<sup>2</sup>, vor allem in der Form, dass Abstellungen auf z nicht durch Zuweisung von Ersatzmaschinen kompensiert werden. Allerdings pendelt sich der Bestand für einige Zeit recht stabil bei rund zwölf Loks ein.

Am 17. April 1959 verabschiedet sich die kleine 89 7314 aus dem aktiven Dienst: Sie wird auf z abgestellt und kurz darauf ausgemustert. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1960 gehen dem Bw Fulda die bis dahin beim Bw Marburg beheimateten sechs P 8 zu, was allerdings ähnlich zu sehen ist wie etwa die Umsetzung von Eschweger Dampflok nach Kassel am 1. Juni 1959: Lok- und Personaleinsatz verbleiben einstweilen überwiegend beim Bw Marburg.

Kurz nach Beginn des Sommerfahrplans 1960, noch im Juni, bekommen die inzwischen vier Mikados mit Neubaukessel eine neue Heimat beim Bw Bremerhaven-Geestemünde, selbstverständlich nicht ohne Gegenleistung: Von Bremerhaven-Geestemünde kommen 41 160, 196, 226 und 294 mit altem Kessel nach Fulda.

Unterdessen rückt die „Umstellung auf elektrischen Zugbetrieb“ räumlich und zeitlich immer näher und am 1. Oktober 1961 wird auf dem Streckenabschnitt Hannau – Schlüchtern – Flieden – Fulda der elektrische Betrieb aufgenommen. Frankfurt – Fulda ist damit durchgehend elektrisch befahrbar, Leistungseinbußen primär für die Baureihen 38<sup>10</sup> und 41 sind die logische Konsequenz. Dabei halten sich die Einbußen bei der 41 noch in Grenzen, weil ja die eigentliche Nord-Süd-Strecke noch immer ohne Fahrdraht ist. Und so werden auch vorerst nur vier Maschinen abgezogen, zwei (41 156 und 281) innerbezirklich nach Kassel, zwei (41 194 und 196) zur BD Hannover.

Bei der P 8 fallen die Einbußen drastischer aus, zumal in etwa gleichzeitig mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes die Zuweisung fabrikneuer V 100 an die Bahnbetriebswerke Fulda und Marburg einsetzt. Drei Fuldaer P 8 bekommen im Oktober 1961 neue Heimatorte: 38 1672 geht nach Weiden, 38 2341 nach Husum und 38 3565 nach Schwandorf. Bei den anderen beginnt eine langsame Ausdünnung des Bestandes durch z-Stellungen und Ausmusterungen. Der Einsatz von Fuldaer P 8 durch das Bw Marburg endet 1962. Neue V 100 übernehmen hier das Zepter.

Am 8. März 1963 wird zwischen Fulda und Bebra, am 24. Mai 1963 auf der Gesamtstrecke Würzburg–Hannover der elektrische Betrieb aufgenommen. Die hochwertigen Güterzugleistungen der 41er entfallen damit zwar nicht in Gänze schlagartig, aber während des Sommerfahrplans 1963 nach und nach. In entsprechendem Rhythmus werden die 41er auf k (kurzzeitig unbenutzt) abgestellt. Bei ihrer Beheimatung in Fulda bleibt es aber vorerst.

Für die P 8 gibt es bereits von Anbeginn des Sommerfahrplans, 26. Mai 1963, an weder planmäßige noch überhaupt nennenswerte Einsätze. Der eine Teil von ihnen steht schon auf z, der andere auf k. Der inzwischen auf zwei Maschinen zusammenschmolzene Bestand an G 8<sup>1</sup> (55 3012 und 4770) geht im Oktober 1963 zum Bw Gießen.

Mit gewisser Zähigkeit hält sich die G 8<sup>1</sup> mit Laufachse in Fulda. Immerhin noch sechs betriebsfähige und auch tatsächlich in Betrieb stehende Loks (56 399, 423, 599, 606, 619 und 706) zählen wir Ende Oktober 1963. Zur gleichen Zeit ist auch die Baureihe 86 noch mit einem – reduzierten – Bestand von sechs Maschinen (86 271, 282, 283, 490, 523 und 559) präsent und auf den Nebenbahnen östlich von Fulda eingesetzt.

Entgegen dem Trend bekommt Fulda im Januar 1964 sogar noch eine bis dahin nicht hier beheimatete Lokgattung: die Baureihe 50. Es sind fünf Loks aus Bebra (50 1576, 1670, 1673, 2218 und 3037), für die es aber nur noch Gelegenheitseinsätze in Fulda gibt. Am 1. Juni 1964 folgen drei weitere Zugänge aus Bebra: eine 50 (50 1561) und zwei G 8<sup>1</sup> mit Laufachse (56 684 und 685).

Die Ungewissheit über das künftige Schicksal der einst so anspruchsvoll beschäftigten 41er findet in den Monaten Mai bis Juli 1964 ihr Ende: Die – seit geraumer Zeit abgestellten – verbliebenen zehn Loks gehen geschlossen an das Bw Limburg (zwecks Ablösung der preußischen P 10). Für die ebenfalls seit geraumer Zeit abgestellten P 8 gibt es neue Betätigungsfelder nicht mehr: Mit HVB-Verfügung vom 30. November 1964 werden die letzten sechs Maschinen (38 1701, 2112, 2619, 3045, 3164 und 3344) ausgemustert.

Am 30. Mai 1965 werden die noch betriebsfähigen vier Loks der Baureihe 56<sup>2</sup> (56 399, 423, 599 und 684) nach Kassel umgesetzt, wo sie nicht mehr zum Einsatz kommen. Zu Beginn des Winterfahrplans 1965/66, am 26. September 1965, wechseln auch die inzwischen noch drei in Fulda verbliebenen 86er (86 282, 283, 559) nach Kassel über. Die letzten Fuldaer Dampflok überhaupt sind 50 1576, 1670, 2218 und 3037. Sie beschließen die Fuldaer Dampf-

lokära und werden am 1. November 1965 gleichfalls nach Kassel umbeheimatet.

Bereits 1957 war bei der BD Kassel die Entscheidung gefallen, das Bw Marburg künftig ausschließlich als Standort für Triebfahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu betreiben. Und so waren die ersten Schritte zur Erreichung dieses Ziels am 1. Januar 1959 auch bereits getan, so dass wir an diesem Tag nur noch einen eher bescheidenen Bestand von 23 Dampflok in Marburg vorfinden.

Sechs P 8 leisten Personenzugdienst auf der Main-Weser-Bahn und haben außerdem das Eilzugpaar E 781/782 nach bzw. von Köln im Programm. Dessen Laufweg über Biedenkopf–Erndtebrück birgt durchaus Herausforderungen für die P8.

Acht 86er haben sich gleichfalls auf der schwierigen Strecke durch das Rothaargebirge über Biedenkopf nach Erndtebrück–Siegen zu bewähren, wenden aber auch in Frankenberg (Eder) und Gießen.

Drei preußische T 9<sup>3</sup>, Baureihe 91<sup>3</sup>, erfüllen Rangieraufgaben in Marburg, während sechs preußische T 14<sup>1</sup>, Baureihe 93<sup>5</sup>, ähnlich wie die 86er in Richtung Frankenberg (Eder) und Erndtebrück unterwegs sind, die Main-Weser-Bahn hingegen planmäßig nicht befahren.

Bereits im Februar 1959 werden die T 14<sup>1</sup> (93 733, 872, 976, 1012, 1073, 1100) komplett nach Kassel abgegeben. Ihre Aufgaben übernehmen entweder Marburger V 60 oder V 65 oder aus Kassel „eingetauschte“ 86er.

## Bw Marburg



**Rangieren in Marburg: Die großen Streckenloks sieht sie nur vorüberziehen, doch unwichtig sind auch ihre Aufgaben im großen Räderwerk der Eisenbahn keineswegs: 91 1457 am 13. Juni 1959.**

FOTO: DR. ROLF BRÜNING



**Ablösung: Fast einträchtig stehen Abgelöste (50 221) und Ablöserin (E 41 292) am 20. März 1967, dem Tag der Eröffnung des elektrischen Betriebs Gießen–Kassel, im Bahnhof Marburg nebeneinander.**

FOTO: UWE SCHMIDT

Im April 1959 wird 91 1160, im August 1959 auch 91 1457 auf z abgestellt. Als einzige T 9<sup>3</sup> verbleibt vorerst 91 1055. Am 5. Oktober 1959 (erster Werktag des Winterfahrplans 1959/60) werden die – inzwischen elf – in Marburg beheimateten 86er auf die Bw Treysa und Kassel verteilt. Als Einsatz- und Personaleinsatz-Bw für in Treysa beheimatete 86er wird das Bw Marburg allerdings noch rund zwei Jahre lang fungieren. Als Dampflok-Heimat-Bw beherbergt es freilich jetzt nur noch sieben P 8 und eine T 9<sup>3</sup>. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1960, am 29. Mai 1960, findet aber auch das ein Ende: Die T 9<sup>3</sup> wechselt nach Treysa, die sieben P 8 werden dem Bw Fulda überwiesen. Marburg ist – als Heimat-Bw – damit reines „Dieselnest“. Allerdings blei-

ben auch die (nunmehr in Fulda beheimateten) P 8 dem Bw Marburg noch für einige Zeit treu: Einsatz- und Personaleinsatz-Bw für Fuldaer P 8 bleibt Marburg einstweilen, bis 1962 die V 100 auch das unterbindet.

Anders als bei den Bw Kassel und Bebra, wo die Baureihe 50 eher Randbereiche des Leistungsspektrums abdeckt, spielt die 50 beim Bw Treysa gewissermaßen die Hauptrolle. Sie ist am 1. Januar 1959 mit 20 Exemplaren in Treysa vertreten und hat etliche durchaus hochwertige Züge in ihren Umlaufplänen. Daneben verrichten 14 Einheiten der für die BD Kassel so typischen Baureihe 86 Dienst beim Bw Treysa.

Domäne der 50er ist die Main-Weser-Bahn, auf der sie neben einer ganzen Reihe

von Personenzügen Güterzüge aller Gattungen bis hin zum nächtlichen Eilgüterzug Frankfurt – Kassel (200 km) bewegen. Hochwertige Leistungen fallen auch im Rahmen der Zugleitungsbereitschaften an. Und dann gibt es da noch das berühmte Heckeneilzugpaar E 451/452 nach bzw. von Bremen, das sie – an Treysa vorbei – zwischen Marburg und Bielefeld über Brilon Wald – Paderborn befördern.

Viel Arbeit für die 86er gibt es auf der Nebenbahn über Oberaula – Niederaula nach Bad Hersfeld und rund um die Uhr verrichtet eine von ihnen Rangierdienst auf dem Bahnhof in Treysa. Ihr Einsatz erfolgt ferner durch die Bw-Außenstelle Wabern auf der Nebenbahn über Bad Wildungen – Korbach nach Brilon Wald.

Diese Leistungsuzuordnung ändert sich über die Jahre hinweg wenig und im Lokbestand des Bw Treysa ist besondere Unruhe nicht festzustellen.

1965 freilich beginnt, bedingt durch die Verkehrsentwicklung auf den Nebenbahnen und das Freiwerden von Dieselfahrzeugen, ein langsames Absinken des Bestandes an 86ern. Am Jahresende 1966 sind noch neun von ihnen im Einsatz (86 171, 227, 263, 300, 465, 535, 543, 618 und 705).

Doch nicht nur für die 86er, auch für die bis dahin wenig angetasteten 50er ist es „fünf Minuten vor zwölf“: Die Elektrifizierung der Main-Weser-Bahn im Abschnitt Gießen – Kassel steht vor ihrem Abschluss, die Aufnahme des elektrischen Betriebs ist für den 20. März 1967 vorgesehen und gerade so wird es auch kommen.

Am 29. Mai 1967 (erster Werktag des Sommerfahrplans 1967) wird der gesamte verbliebene Treysaer Dampflokbestand – 18 Maschinen der Baureihe 50 und sieben der Baureihe 86 – nach Kassel umbeheimatet, womit die Treysaer Dampflokära beendet ist. □



Noch weiter im Westen, schon in der BD Wuppertal: 86 227 vom Bw Treysa (Einsatz- und Personaleinsatz-Bw Marburg) auf der Fahrt von Siegen nach Marburg mit P 1971 beim Zwischenhalt in Vormwald, 10. April 1960. FOTO: GERHARD MOLL/BILDARCHIV DER EISENBahnSTIFTUNG

–Anzeige –



Art.Nr. 60110 SET101

6 Jahre Garantie

**Bitte einsteigen.**

Den Ein-, Auf- oder auch Umstieg in die Digitale Modellbahnsteuerung mit Digital plus machen wir Ihnen besonders einfach. Das SET101 hat alles\* was man braucht: Die Zentrale LZV200, die gleichzeitig das Gehirn der Steuerung und der Verstärker des Digitalsignals ist. Und den Handregler LH101 mit verschiedenen Bedienmöglichkeiten: Normal fahren oder rangieren, Clubmodi für individuelle Genehmigungen wie z.B. nur die adressierte Lok fahren dürfen. Weichen oder Signale schalten geht jetzt noch einfacher und auch Fahrstraßen lassen sich unkompliziert einrichten und im Handregler abspeichern. Und damit man weiß, was die Uhr geschlagen hat, kann man seine Modellzeit einrichten und am Handregler anzeigen lassen. Alles was man braucht, ohne „Mäusekino“. Aber mit 6 Jahren Hersteller-Garantie ab Kaufdatum.

\* zum Betrieb ist ein Trafo wie der Digital plus TR150 nötig.

Lenz-Elektronik GmbH · Vogelsang 14 · 35398 Gießen · 06403 - 900 10 · info@lenz-elektronik.de

www.lenz-elektronik.de/startset



# Erinnerungen an die „Restdampf“-Tage

**M**it Beginn des Winterfahrplans am 25. September 1977 konnte man in Rheine weitgehend auf Dampflok verzichten. Die letzten Einsätze der 042 leistete 042 113 am 24. September mit einem DGEK-Sonderzug Rheine – Emden, gemeinsam mit 043 326 und 903, und dann noch am 23. Oktober. Am 24. Oktober wurde 042 113 in Rheine abgestellt. Die mittlerweile an Eisenbahnfreunde verkaufte 042 096 hatte am 16. Oktober den letzten Zug über die stillgelegte Strecke Goslar – Altenau gezogen. Ebenso war nach dem Zugang von 221ern beim Bw Oldenburg die 043 in Rheine entbehrlich geworden.

Auf die letzten Dampflok für den Güterzugdienst konnte man verzichten. In Rheine wurden fast alle 043 abgestellt, die verbliebenen Bauzugdienste deckte bei Bedarf das Bw Emden ab.

Systematisch hatte die DB darauf hingearbeitet, am 26. Oktober 1977 war es so weit: Die letzten Dampflok rollten aufs Abstellgleis

TEXT: MARTIN WELTNER

So passte es durchaus ins Bild, dass an den letzten planmäßigen Dampfzügen der DB Hilfsleistungen dominierten. Am 24. Oktober 1977 fuhren 042 113 und 043 196 noch etwas im Bw Rheine herum, dann wurde die 042 abgestellt. In Emden waren 043 315, 326 und 903 angeheizt, die

einzigste Leistung bestand im Rangieren eines Krans im Rangierbahnhof. Am 25. Oktober war in Rheine weiterhin 043 196 unter Dampf. In Emden rangierten 043 315 und 903, während 043 326 abgestellt wurde. Am 26. Oktober 1977 schließlich heizte in Rheine die 043 196 die im Schuppen abgestellte 043 475 an, damit man aus dem Tender dieser Lok das Öl abpumpen konnte.

In Emden gab es währenddessen die endgültig letzten Leistungen – einen Güterzug und einen Hilfszug. Was danach blieb, lässt sich vielleicht unter dem Stichwort „allerletzter Restdampf“ zusammenfassen, der aber keinen Bezug mehr zu Streckeneinsätzen oder Planbetrieb hatte. Denn das Bw Gelsenkirchen-Bismarck unterhielt noch eine Dampflok als Heizlok: Zunächst 044 215, dann 044 481 und zuletzt 044 377 sorgten im Bw für warmes



Wasser und fuhren dabei auch mit eigener Kraft an die Bekohlungsanlage. Als am 17. Januar 1979 die Kohlevorräte zur Neige gegangen waren und eine stationäre Heizanlage den Betrieb aufnahm, endete auch dieses Kuriosum.

Ohnehin stellte das nicht mehr als eine unbedeutende Ausnahme dar, hatte doch die Bundesbahn unter das Kapitel „Dampftraktion“ einen besonders dicken Schlussstrich gezogen. Nach dem Abschied von den letzten Leistungen trat ein Dampflokkverbot in Kraft – eine Zäsur, die vielen Eisenbahnfreunden schwer zu schaffen machte. Und die, rückblickend betrachtet, dem Image der DB einigen Schaden zufügte. Die Bahn geriet in den Verdacht, traditionsfeindlich zu sein, und es sollten Jahre vergehen, bis sie diesen Vorwurf entkräftete. Mit den Dampflokksonderfahrten zum Eisenbahnjubiläum 1985. □

**OBEIN Das Jahr des Dampfabschieds wird auch zum Jahr der Dampfabschiedsfahrten. Am 24. April 1977 rollt ein Sonderzug von Dortmund nach Brilon Wald. FOTO: LUDWIG ROTTHOWE**  
**DARUNTER Zum letzten Mal auf der Drehscheibe: 043 903 wird am 26. Oktober 1977 noch einmal in Emden gewendet. Heute steht die Maschine als Denkmall in Emden.**

**LINKS Noch einmal, ein allerletztes Mal darf sich die Dampftraktion beweisen: Am 26. Oktober 1977 ist 043 903 mit einem Hilfszug aus Emden ausgerückt. Mit der Rückfahrt am Nachmittag endet das Kapitel der regulären Dampflokkfahrten bei der Bundesbahn. FOTOS: MARTIN WELTNER (2)**

**Lesetipp: Edition „Das war die DB“**

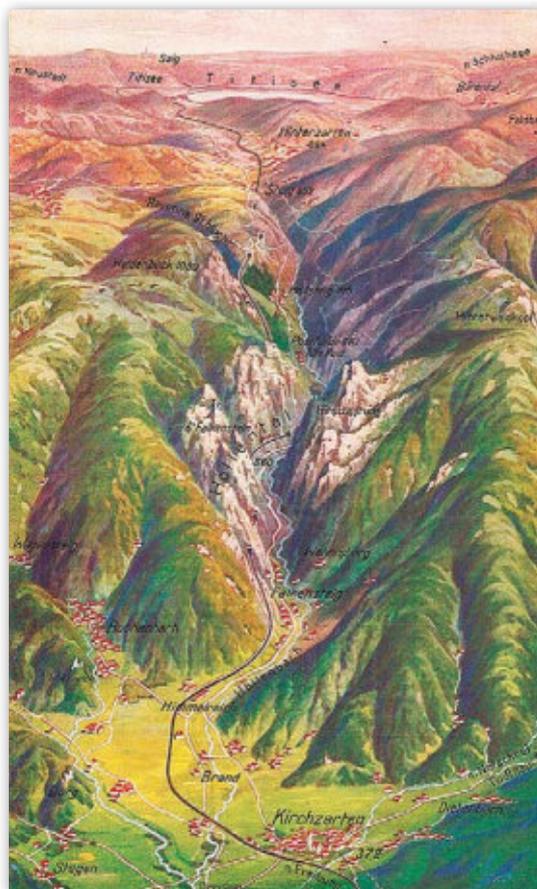
Dieser Beitrag stammt aus der SammlerEdition „Das war die DB“, die beim GeraMond-Verlag erschienen ist. Die Edition dokumentiert ausführlich den Werdegang der Deutschen Bundesbahn – vom Anfang im September 1949 bis zum Ende 1993/94. Dabei enthält die Edition drei Teile: Die 24-bändige Chronik zeigt die Unternehmensgeschichte – Technik, Betrieb, die Eisenbahner und den Bahnalltag. Daneben stellen zwölf Bände den Triebfahrzeugpark der DB und sechs Bände den DB-Wagenbestand vor. Jeder Band kostet 19,95 Euro plus Versandkosten. Bestellen können Sie mit der Karte auf dieser Seite oder telefonisch unter 0 81 05 – 38 83 29.



# Auf und ab zwischen Fels und Schlucht

TEXT: MICHAEL BERMEITINGER

Vom Zahnradbetrieb über Dampf mit wuchtigen 85ern und Elektrotraktion mit 50-Hertz-Frequenz bis zu modernen Bahn-Zeiten: Die **Höllentalbahn** zwischen Freiburg und Neustadt samt Dreiseitenlinie nach Seebrugg fasziniert mit markanter Technik und spektakulärer Trassierung in grandioser Landschaft und ist vielleicht die schönste, in jedem Fall aber die steilste Hauptstrecke in Deutschland



**Aufwändige Grafiken in Touristikbroschüren stellten den Verlauf der Strecke vom Eintritt ins enge Tal bei Himmelreich bis Titisee anschaulich dar.** ABB.: SAMMLUNG BERMEITINGER

LINKS

**Prächtiges Panorama bei Hölsteig: Zwei Lokomotiven der Baureihe 85 legen sich mächtig ins Zeug.**

FOTO: SAMMLUNG GRESS

## 430 Höhenmeter auf 11,5 Kilometer! Unbezwingbar, so schien es. Doch Robert Gerwig ging den **direkten** Weg durchs Tal

andschaftlich herrlich und betrieblich anspruchsvoll – kein Wunder, dass die Strecke zu den wohl meistfotografierten zählt. Und das nicht erst seit Meister Carl Bellingrodt, sondern von Beginn an. Keine andere Bahn ist so oft auf Ansichtskarten verewigt worden. Und schon 1902 gab es den Reiseführer „Die Höllenthalbahn“ in 12. Auflage. Deses Autor schrieb: „Die Befürchtung, dass durch den Bau der Eisenbahn das wegen seiner Schönheiten berühmte Thal in seinen landschaftlichen Reizen zerstört ... würde, hat sich als unbegründet erwiesen. Es steht im Gegentheil fest, dass das Thal durch die interessanten ... Kunstbauten eher gewonnen hat und dass das Thal von der stets in einiger Höhe sich hinziehenden Bahnlinie sich weit schöner ... präsentiert als von der in der Thalsohle gelegenen Landstrasse aus.“

Die Reisenden waren fasziniert, die Fachwelt staunte. Über die Adhäsions- und Zahnradbahn, später über die mächtigen 85er und schließlich über den elektrischen Versuchsbetrieb mit 50-Hertz-Landesfrequenz. Als die Bahn 1960 ans normale DB-Stromnetz angeschlossen wurde, war die Sonderrolle passé, doch die Schönheit blieb. Kernstück ist die Bergstrecke vom Eintritt ins Höllental bei Himmelreich, durch die Klamm bei Hirschsprung und über die Ravennabrücke bis Hinterzarten – 430 Höhenmeter auf 11,5 Kilometer. Diese Topographie, der steile Anstieg auf den Schwarzwald, war Badens Pech. Hatte man mit der Hauptbahn Mannheim–Basel leichtes Spiel, so lag ab Karlsruhe allen Plänen gen Osten das Gebirge im Weg. Unbezwingbar, so schien es, bis Robert Gerwig 1873 die Schwarzwaldbahn vollendet hatte, bei der er mit künstlicher Längengewinnung die Steigung auf 20 Promille begrenzte. Als er später das Höllental-



LINKS Güterzug im Steilstreckenabschnitt Hirschsprung – Hinterzarten zur Zeit des Zahnradbetriebs. DANEKEN Personenzug mit VI b und schiebender Zahnradlokomotive der Gattung IX b auf der alten Ravennabrücke (um 1915) und Zug mit 85 003 auf dem neuen Viadukt (um 1935). RECHTS An der engsten Stelle sprang der Legende nach einst ein Hirsch übers Tal (Zug mit 85er um 1934). FOTOS: SAMMLUNG GRESS, SAMMLUNG WUNSCHEL (3)





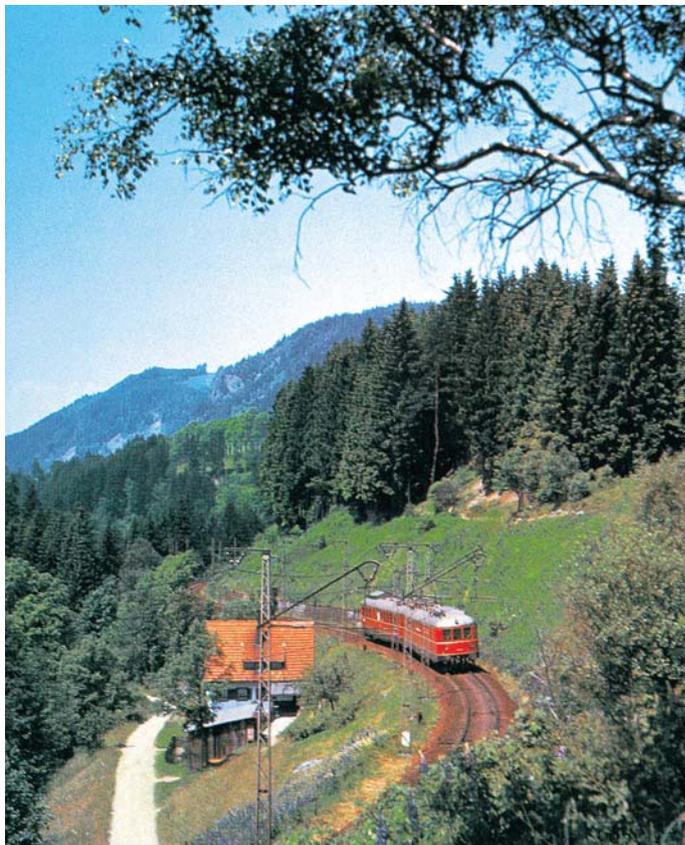
Projekt anging, musste er den direkten Weg gehen – per Zahnstange oder, wie es auch hieß, als Zahnschienenbahn. Aber im gemischten Betrieb – als erste deutsche Staatsbahnstrecke.

Die Zahnstange lag also nur auf dem steilsten Abschnitt, wobei die Adhäsions-/Zahnradlokomotiven der Gattung IX durchliefen. Und sie durften – auch das eine Novität – auf dem Zahnstangenabschnitt vorn am Zug bleiben, weil die Angst groß war, dass eine schiebende Lok die Wagen in gegenläufigen Kurven aus dem Gleis drücken könnte.

Schnell war das Ganze natürlich nicht. So brauchten die Züge für die 34,9 Kilometer von Freiburg bis Neustadt zweieinhalb Stunden. Davon entfielen auf den knapp sieben Kilometer langen Zahnstangenabschnitt von Hirschsprung bis Hinterzarten 57 Minuten, wofür die Heizer (so Hans-Wolfgang Scharf in seinem Standardwerk Die Höllentalbahn) 350 Kilogramm Kohle wuchten mussten, während die Lok drei Kubikmeter Wasser verdampfte – drei Viertel der Vorräte, die vorher in Hirschsprung ergänzt worden waren.

Ach, Hirschsprung! Ein Traum von einem Bahnhof! Auch zu meiner Zeit noch, da es meine Familie Ende der 60er, Anfang der 70er zum Besuch von Onkel Gustav, Tante Ursel und ihrer wohlduftenden Bäckerei nach Neustadt zog. E 44W mit Widerstandsbremse (Baureihe 145) und Silberlinge waren Standard, wenn es bergwärts ging. Erst durchs sanfte Dreisamtal, das kaum merklich, aber nichtsdestotrotz deutlich ansteigt, bevor es bei Himmelreich ins Höllental geht. Immer an der Wand lang, angeschmiegt an den Fels, unter uns die Straße, doch der Blick ging hoch. Wo ist der Hirsch? Über die nur wenige Meter breite Engstelle, die der Zug in zwei Tunnels durchmisst, soll einst ein Hirsch mit kühnem Sprung dem Jäger entkommen sein. Hoch

**Die Fachwelt staunte – von der Zahnrad-Zeit bis zum 50-Hertz-Betrieb. Reisende und Urlauber waren von der Gegend und Strecke fasziniert**



Für den 50-Hertz-Betrieb ab 1936 wurden vier unterschiedliche Loks gebaut. E 244 01 war die erste (LINKE SEITE, bei Höllsteig). Am besten bewährte sich E 244 21 (UNTEN, nahe Titisee), am wenigsten E 244 31 (OBEN, Bf Himmelreich). In den 50ern verstärkte der aus einem kriegsbeschädigten Triebwagen aufgebaute ET 255 01 (RECHTS, bei Hinterzarten) die E-Traktion. FOTO: JÜRGEN HAGEMANN, SAMMLUNG BURKHARDT, ARCHIV EISENBAHNSTIFTUNG

## Der stromtechnische Inselbetrieb endete 1960. Die Sonderrolle war passé, doch an der Schönheit der Strecke änderte dies nichts

droben erinnert ein Denkmal daran – im Tal der Name des Bahnhofs. Hirschsprung! Kein Ort weit und breit, und dennoch eine großzügige Anlage. Mit eigenem Gebäude der Bahnhofswirtschaft und gar einer Bahnsteigüberdachung! Eine Idylle in der Einsamkeit, Wanderer stiegen ein oder aus, die alte Funktion hatte Hirschsprung aber zu meiner Zeit längst verloren.

Dort rastete einst das Zahnrad in die Abt'sche Stange ein. Als ab 1901 die neuen (ersten deutschen) 1'C1'-Tenderlokomotiven der Gattung V1b die Züge ins Höllental brachten, warteten die Zahnradmaschinen nun im Bahnhof Hirschsprung. Dieser wurde erweitert und ein Lokschuppen für die IXer gebaut. Es war nun ein längerer Aufenthalt, und die Bahnhofswirtschaft soll nicht schlecht daran verdient haben.

Wer möchte nicht einmal diese zehn oder 15 Minuten im engen Tal verbringen? Wenn von fern zwei V1b das Tal heraufstapfen, die Zahnradlok säuselnd wartet, die Schläge aus dem Tunnel herandröhnen. Bremsen kreischen, Türen klappen, einige Reisende eilen zur Wirtschaft, setzen sich an die Tische am Bahnsteig: „Frollein, e schnell's Bierle!“ Auch die 75er haben Durst, nehmen an den zwei in Lokabstand installierten Wasserkranen einen tiefen Schluck, während sich hinten die 97er an den Zug setzt. Gleich wird es laut, wenn alle drei Maschinen losbollern, rein in die Steigung. Lange hallen die Schläge durchs Tal. Dann kehrt wieder Stille ein, nur der Rothbach gurgelt durch die Klamm. Heute lärmt der Verkehr der B 31, lassen die Züge den Bahnhof links liegen, ebenso wie Posthalde und Höllsteig.

Durch die V1b wurden die Fahrzeiten kürzer, 1908 waren es nur noch 100 Minuten. Und in jenem Jahr ging auch ein Traum der Erbauer in Erfüllung: Mit dem Eilzug 383/384 Freiburg–Ulm gab es erstmals Fernverkehr im Höllental. Eine Sensation, so



Nach der Stromumstellung kamen E 44W mit Widerstandsbremse (BR 145) zum Einsatz (OBEN, Bf Hinterzarten, 1973), dann 139er (LINKS, bei Hinterzarten, 1979). Saisonzüge waren u.a. mit 110ern bespannt (UNTEN, Bf Himmelreich, 1978). RECHTE SEITE Der Eilzug München – Freiburg war durchgehend mit 218 bespannt, im Höllental mit 139er-Unterstützung (Posthalde, 1990). FOTOS: KONRAD KOSCHINSKI, WOLF-DIETMAR LOOS, UDO KANDLER, ANDREAS RITZ



etwas gab es noch auf keiner anderen Zahnradstrecke. Ein Jahr später lief der Zug ab Colmar im Elsass, 1913 kam ein Eilzug von Mülhausen bis München hinzu. Schwere Züge, doch seit 1911 gab es ja die Zahnradlok der Gattung IXb.

Die schwerste Aufgabe kam aber 1923, als die Franzosen am 5. Februar wegen angeblich ausgebliebener Reparationen die Hauptbahn bei Appenweier sperrten. Freiburg und Basel waren abgeschnitten, bis ab 28. Februar der E 386/387 von Basel über Freiburg – Höllental – Donaueschingen – Villingen – Rottweil – Eutingen und Pforzheim nach Karlsruhe lief. Bald auch D-Züge, im Sommer vier Paare, die in Hirschsprung bis zu viermal geteilt wurden. Der D 44 brauchte von Karlsruhe nach Freiburg sieben-einhalb Stunden. Kein Wunder, waren durch etliche Berg- und Talfahrten 1200 Meter tote Steigung zu überwinden. Erst am 12. Dezember war das Tal wieder frei.

Diese Situation hatte gezeigt, dass die Höllentalbahn an ihrer Leistungsgrenze war, doch unterdessen hatte die Harzer Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn den Zahnrad- durch Reibungsbetrieb mit schwerer 1'E1'-Tenderlok ersetzt, und auch die DRG hatte mit der Baureihe 95 positive Erfahrungen gemacht. Bevor aber an so schwere Loks gedacht werden konnte, musste die Höllentalbahn ertüchtigt werden – zentraler Punkt: eine neue Ravennabrücke.

Lag die alte Eisenbrücke eng am Talhang in einer Kurve, so wurde der Neubau in gerader Linie über den weiten Talausgang ausgeführt, was größere Länge, größere Höhe mit sich brachte. Ein teures Unterfangen – doch nicht nur betrieblich lohnten sich die 1,7 Millionen Reichsmark. Mit dem Viadukt gelang eine der schönsten Brücken, die von DRG und Bundesbahn oft auf Werbeprospekten abgebildet wurde. Übrigens: Wer beim Mauerwerk genau hinschaut, sieht die Steigung des Viadukts – zwölf Meter. Ende 1927 war das Bauwerk fertig, doch die Verstärkung der Strecke dauerte bis 1932. Am 13. Dezember wurde die erste Lokomotive der Baureihe 85 abgenommen, bis März alle zehn; und am 8. Oktober 1933 endete der Zahnstangenbetrieb. Freiburg–Neustadt wurde nun in 90 Minuten bewältigt. Welch gewaltiger Auftritt, wenn die gigantischen Maschinen durchs enge Tal donnerten!

Doch der Neuerungen nicht genug – die Strecke bis Neustadt wurde von der DRG für die Erprobung des 50-Hertz-Betriebs ausgesucht. Weil sie nicht zu lang war, keinen großen Durchgangsverkehr hatte und so anspruchsvoll war, dass sie ausreichend Daten liefern konnte. Vier E 244 vier verschiedener Hersteller wurden gebaut. Genug für den Versuch, zu wenig für kompletten elektrischen Betrieb (ab Juni 1936), was dazu führte, dass die E-Loks im langsamen 85er-Fahrplan laufen mussten. 1941 mahnte ein Gutachten die Anschaffung von neun weiteren 50-Hertz-Loks an, um rein elektrisch fahren zu können, dachte aber auch die Umstellung auf 16⅔-Hertz-Betrieb an, wofür der Bau von zwölf E 94 angeregt wurde. Der Krieg verhinderte alles. Freiburg und das Höllental blieben bis Herbst 1944 zwar weitestgehend verschont, dann aber kam der schwere Angriff auf die Bischofsstadt, und fast täglich machten alliierte Flieger Jagd auf alles, was sich bewegte. Immer wieder wurden Bahnhöfe und Züge angegriffen, der Betrieb unterbrochen, wieder aufgenommen, wieder gestört. Aber erst deutsche Truppen machten der Höllentalbahn den Garaus. Sie sprengten mehrere Tunnels und schließlich den Ravennaviadukt.

## Höllental- und Dreiseenbahn haben ihre Bedeutung im Tourismus verloren, erlebten aber im Nahverkehr eine Renaissance

Wer weiß, wann die Strecke wieder aufgebaut worden wäre, hätten die Franzosen nicht großes Interesse am 50-Hertz-Betrieb gehabt, mit dem sie auch in ihrem Land Versuche durchführten. So wurden die zerstörten Tunnels befahrbar gemacht und die beschädigten Loks überraschend schnell instand gesetzt. Und doch war für Reisende in Höllsteig unterhalb des Viadukts Schluss. Mit oft schwerem Gepäck mussten sie hinunter ins Tal und über die gewundene, steile Straße hoch nach Hinterzarten, wo der Anschlusszug wartete. Ein langer Fußmarsch bei Wind und Wetter, und die meisten waren schlecht gekleidet, schlecht ernährt. Erst am 22. Dezember 1947 war der Viadukt wieder befahrbar. Keine zehn Jahre später dachte daran keiner mehr. Schwere Reisebüro-Sonderzüge brachten Urlauber in den Schwarzwald, nach Hinterzarten, nach Titisee oder via Dreiseenbahn zum Schluchsee.

Die Höllentalbahn war vor allem eine Urlauberbahn. Der Güterverkehr auf der Steilstrecke war schon 1925 aufgegeben worden, und von wenigen Eilzügen abgesehen – berühmt wurde der 1953 von einem Allgäuer Hotelier initiierte und nach ihm benannte „Kleber-Express“ – stand die Strecke im Dienste des Tourismus. Nicht verwunderlich also, dass es von Beginn an Aussichtswagen gab, die zunächst Sommerfrischler in die Berge brachten. Bereits in den 1890er Jahren hatte aber der Skisport einen Aufschwung genommen, besonders am Feldberg, der von Titisee gut erreichbar war. Im legendären Feldberger Hof, anno 1864 als erstes dem Tourismus dienendes Höhengasthaus errichtet, überstiegen im Winter 1912/13 die Übernachtungszahlen erstmals die des Sommers. Noch förderlicher war dann, dass 1926 die Dreiseenbahn eröffnet wurde. Gleich mehrere Wintersportsonderzüge fuhren bei schönem Wetter von Freiburg zum Bahnhof Bärental, wo schon Postbusse warteten.

Die Ausflugsbahn, die Urlauberbahn – das hatte ein Ende, als in den 50ern und erst recht ab den 60ern das Auto zum Massenverkehrsmittel wurde. Die Menschen wollten direkt auf den Feldberg, direkt vors Hotel – die Züge wurden leer, die Bahnhöfe verwaisten. 2002 verschwand der InterRegio Norddeich–Seeburg und 2003 mit dem „Kleber-Express“ der letzte überregionale Zug aus dem Höllental. Allerdings erlebte die Bahnlinie im Nahbereich eine Renaissance. Nachdem die Strecke Anfang der 90er Jahre bis Neustadt saniert und Taktverkehr mit Doppelstockwagen eingeführt worden war, stiegen die Zahlen an. In heutigen DB AG-Zeiten wird Freiburg mit Titisee halbstündlich und mit Neustadt stündlich verbunden. Apropos „hintere“ Höllentalbahn Neustadt–Donaueschingen: auch schön, aber kein Vergleich mit der „vorderen Hölle“. □



Um 2002/03 hielt auf der Höllentalbahn moderner Nahverkehr Einzug: 143 mit Doppelstockzug bei Posthalde. FOTO: ALEXANDER BURKHARDT

-Anzeige -

WIR FEIERN 125 JAHRE KIBRI!  
FREUEN SIE SICH AUF VIELE AKTIONEN ZUM JUBILÄUM.



### Limitierte Sonderserien

Alle Jubiläumsartikel finden Sie auf unserer Internetseite.



[www.viessmann-modell.de](http://www.viessmann-modell.de)



Hotel Ritter mit Stadttor **Bausatz**

**HO** 12507

UVP 59,95 €



125 Jahre  
1895 - 2020

**kibri**<sup>®</sup>  
Eine Marke von **Viessmann**



Viessmann Modelltechnik GmbH  
Tel.: +49 6452 93400  
[www.viessmann-modell.de](http://www.viessmann-modell.de)

# MODELLNEUHEITEN



## MEINE LETZTE LIEBLINGSNEUHEIT



Christoph Kutter,  
Redakteur

Um ehrlich zu sein, hätte ich mir für diesen Abschied zwar lieber eine Dampflok gewünscht, aber der Ford TT ist ein würdiger Ersatz. Wie die Amsterdamer diesen Schrittmacher des motorisierten Straßenverkehrs in den Maßstab 1:87 umgesetzt haben, dürfte nicht nur Epoche-II-Fans wie mich entzücken.



## BUSCH

Loren für Geräte- bzw. Sprengstofftransport. H0f, Varianten, ab Epoche II. Set mit zwei formgleichen Wagen, unentbehrlich für Steinbruch und Bergwerk. UVP: 25 Euro

## ARTITEC

Ford TT. H0, Formneuheit, Epoche II. Hochfiligranes Modell des ab 1926 auch in Berlin gefertigten Eintonner-Lkw, erhältlich auch in vielen anderen Aufbau-Varianten und Farben. UVP: 35 Euro



## ROCO

Jubiläumslök. H0, Variante, Epoche VI. Zum 60. Jahrestag der Firmengründung aufgelegtes Modell der aktuell eingesetzten ÖBB-Lök 1116 199-1. Sehr aufwändig asymmetrisch bedruckt (Kreis). Erhältlich in DC mit und ohne Sound, in AC nur mit. UVP: 295 bzw. 380 Euro

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



### MÄRKLIN

RAm TEE der SBB. H0, Formneuheit, Epoche IIIb. Mit vielen Digital-„Schikanen“ ausgestattetes Modell für Mitglieder des Insider-Kundenclubs bzw. des Trix-Clubs. Ausführung als TEE „Edelweiss“ Zürich–Amsterdam. Gehäuse weitgehend aus Metall, lupenrein lackiert und bedruckt. Sehr gute Laufeigenschaften und gut abgestimmte realistische Soundkulisse. Mehrpolige elektrische Kurzkupplung zwischen den Wagen. Je nach Zentrale bis zu 27 Funktionen schaltbar, darunter Führerstands-, Motor- und Gepäckraumbeleuchtung sowie die Tischlampchen im Speisewagen. UVP: 899 Euro\*)



### DREIKA/BUSCH

Goliath Express 1100 Luxusbus. H0, Formneuheit, Epoche III. Sehr aufwändig gestaltetes Modell eines ab 1957 gebauten Kleinbusses. Von Hand zweifarbig lackiert (drei Varianten), lupenrein bedruckt. Nachbildungen des Faltschiebedachs sowie des Reserverads unter dem Heck. UVP: 28 Euro



### ROCO

Postzug. H0, Varianten, Epoche III. Set aus einem ex-preußischen Postwagen sowie je einem Grhs 31 und Glmhs 50 der DB. Trio aus den späten 50ern, das zur vorbildgerecht langen Garnitur durch zusätzliche Postwagen ergänzt werden sollte. UVP: 120 Euro



### LENZ

Drehscheibe. 0, Formneuheit, ab Epoche II. Teppichbahngeeignete Scheibe mit vier (maximal 31) Abgängen im 11,25-Grad-Winkel, motorisiert und digitalisiert. UVP: 499 Euro



### NOCH

Straßen-Deko-Set. H0, Neuentwicklung, ab Epoche IV. Praktisches Set mit aus Karton lasergeschnittenen Verkehrsinseln, Bordsteinkanten, Verkehrsschildern und Gullys. UVP: 30 Euro



**ESU**  
 V 160 der DB. H0, Formneuheit, Epoche IIIb. Sehr detailreiches Modell mit LokSound-5-Multiprotokolldecoder für DCC, Motorola, Mfx und Selectrix, auch Analogbetrieb möglich. 32 Digitalfunktionen, darunter Rauchgenerator. Sehr gute Fahreigenschaften, voller Sound. Auf dem Dach durchbrochene Lüftergitter, Metallgehäuse. Erhältlich auch als 216 in Rot und Beige/Türkis. UVP: 439 Euro



**NOCH**  
 Themenset „Grillparty“. H0, Formneuheit, Epoche VI. Packung mit vier unterschiedlichen Grills, fünf Personen, gedeckten (!) Tischen, Bierkiste, Bierfass, Biertischgarnitur u.a. Utensilien. UVP: 27 Euro



**ARTITEC**  
 Ladegut Obstkisten. H0, Formneuheit, ab Epoche III. Bemalte Apfelkistenstapel aus Resin, gedacht für den DAF-Lkw, aber ebenso solo an der Ladestraße verwendbar. UVP: 8 Euro



**PIKO**  
 Zweierset Hochbordwagen Eaos 106 der DB. H0, Formneuheit, Epoche IVb. Schöne Modelle mit scharfkantig gravierten Wagenkästen und Drehgestellen. Handgriffe, Bremsen usw. einzeln angesetzt, Wagenboden innen mit Holzbohlenimitation, lupenreine Bedruckung. UVP: 60 Euro



**ROCO**  
 Kesselwagen der VTG, eingestellt bei der DB. H0, Variante, Epoche IVa. Modell eines isolierten und mit verchromten Blechen verkleideten Wagens für den Transport von Lösungsmitteln. UVP: 36 Euro



**ARTITEC**  
 Leinensäcke mit Sackkarre. H0, Formneuheit, bis Epoche IV. Feines Accessoire für die Rampe. UVP: 18 Euro



**PIKO**

216 010-9 der DB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Die Einzelgängerin mit Vorserien-Rahmen und Serien-Kopf als wohl gelungenes Modell. Eingerichtete Führerstände mit geätzten Scheibenwischern, Blick durch den Motorraum möglich, schöne Drehgestelle mit Ansetzteilen. Erhältlich in DC und AC, jeweils mit und ohne Sound. UVP: 150 (DC), 190 (AC), 240 (DCC Sound) bzw. 250 (AC Sound) Euro

**ROCO**

2062 der ÖBB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Modell mit Digitalkupplung, Sound und diversen anderen Funktionen. Sehr gute Langsamfahreigenschaften, zwei Haftreifen, dank Pendelachsen guter Stromkontakt, Speicherkondensator. Viele angesetzte Teile, auch im Führerhaus, lupenreine Lackierung und Bedruckung. Erhältlich in Gleich- und Wechselstromausführung, auch als italienische D.225.6000 und russische MG2. UVP: jeweils 270 Euro



**ARTITEC**

Ladegüter „Stadt“ (links) und „Landwirtschaft“. Fein gestaltete und fertig bemalte Warenstapel aus Resin, passend zum Modell des Ford TT sowie anderen Kleintransportern und Fuhrwerken. UVP: jeweils 8 Euro



**BUSCH**

Kleine Werkstatt. H0, Neuentwicklung, ab Epoche III. Bausatz aus bedruckten Karton- und Holzteilen, einfach zu bauen und universal verwendbar. UVP: 22 Euro



**JOSWOOD**

Unterstand mit Ziegelwänden. H0, Neuentwicklung, ab Epoche II. Problemloser Bausatz aus lasergeschnittenem Karton mit sehr feiner Ziegelstruktur. Kann mit Blech- oder Teerpappdach gebaut werden. Auch mit Bretterwänden erhältlich. UVP: 34 Euro

Text: Christoph Kutter, Fotos: ku (16), Lutz Kuhl, Gerd Peter, Joswood, Noch

Viel Betrieb im Endbahnhof Weidenberg: Während die V 80 mit ihrem Personenzug auf Ausfahrt wartet, stellt die V 20 einen Güterzug für die links bereitstehende V 100 zusammen.

Ein Dampfzug auf der Strecke. Der Qualm stammt allerdings von einer echten 64er und wurde ins Bild montiert.



# Anlage mit Seetrick

Auch wer einen ganzen Raum im Dachspeicher für die Modellbahn zur Verfügung hat, muss mit dem Platz wirtschaften, wenn die gewählte Baugröße die 0 ist. Ganz schnell kommt sonst nämlich neben der Bahntrasse die Landschaft zu kurz, was für die Wirkung einer Anlage auf die Betrachter fatal ist. *Martin Fürbringer* hat sich etwas einfallen lassen, um eine verblüffende Tiefenwirkung zu erzielen





Eindeutig übermotorisiert ist der im Haltepunkt Untersteinach haltende Personenzug. Aber auch eine V 200.1 kann mal in niederen Diensten aushelfen.

**W**er einen vollständig ausgebauten Dachboden sein Eigen nennt, der kann auch in der großen Spur 0 eine respektable Modelleisenbahn planen und bauen. Gewisse Beschränkungen, die für die kleineren Spuren gelten, bleiben allerdings bestehen. Dazu gehört vor allem die „Ein-Meter-Regel“: Mehr als einen Meter Armreichweite hat ein vor der Anlage stehender Mensch nicht, weshalb die Anlage tun-

lichst nicht tiefer gebaut werden sollte. Mit einem Wartungsgang auf der anderen Anlagenseite kann man die Anlagentiefe zwar verdoppeln, doch muss der dafür nötige Platz erst einmal vorhanden sein.

Ein Meter Anlagentiefe (als Maximum!) ist schon in H0 nicht sonderlich viel, will man beidseitig der Strecke auch noch realistische Landschaft gestalten oder gar einen Ort. Baut man in 0, steht für die Gestaltung des „Drumherums“ maßstabsbedingt sogar nur



Das hinter den Gleisen stark ansteigende Terrain schafft eine perfekte Kulisse, die den Übergang zum Fotohintergrund praktisch unsichtbar macht.

die Hälfte an Platz zur Verfügung. Schon wenn man nur einen Haltepunkt mit zwei Gleisen anlegt, wird davor und dahinter der gestalterische Spielraum knapp.

Nach einer Weile des Tüftelns und Planens habe ich mir für diese Anlage eine ungewöhnliche Lösung einfallen lassen, um dem Problem mangelnder Landschaftstiefe ein Schnippchen zu schlagen: Ich habe die Anlage nicht wie üblich in Tischhöhe aufgebaut,

sondern in Bodennähe. Dadurch war es möglich, die Landschaft viel flächiger zu gestalten, als das mit den sonst üblichen Konzepten möglich gewesen wäre. Grund dafür ist der See in Anlagenmitte, der auf ganzer Fläche begehbar ist und von dem aus sich alle Bereiche der Ringstrecke mitsamt den Bahnanlagen gut bedienen lassen. Gleichzeitig ist der See eben ein See, also ein Landschaftsbestandteil und nicht wie bei Rundumanlagen sonst unvermeidbar ein Loch in



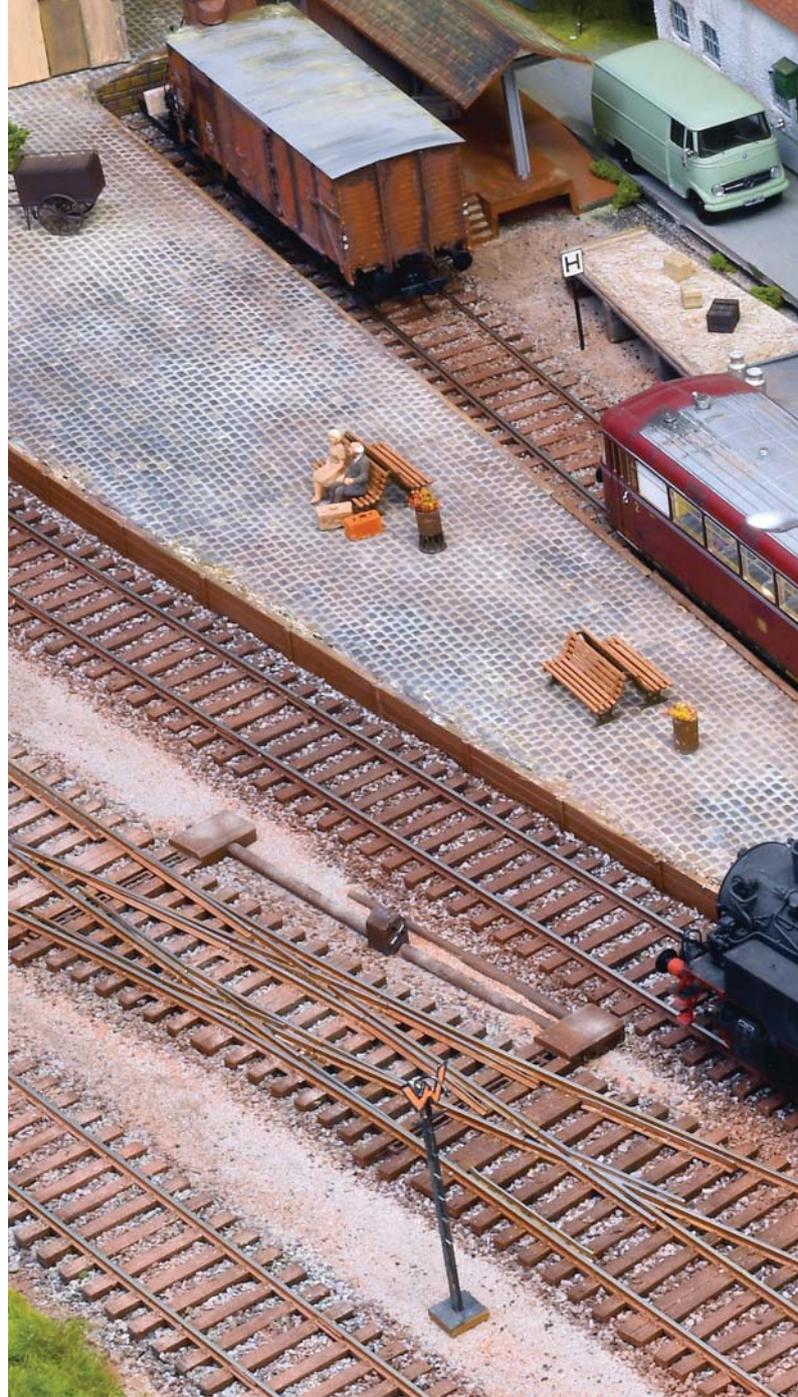


In Sophienthal endet die Bahnstrecke unter einer Brücke, auch wenn dies für Betrachter nicht sofort erkennbar ist. Über die Brücke führen die Gleise der Feldbahn eines Schotterwerks, dessen Verladeanlage für hohes Verkehrsaufkommen sorgt (linke Seite). Zwei kleine Dampfloks erledigen den Verkehr auf der Lorenbahn. Über Rutschen gelangt der Schotter in die von einer Werks-Köf oder einem Breuer-Traktor bereitgestellten Wagen (links). Im Personenverkehr wird Sophienthal von kurzen Garnituren bedient, wie sie auf fränkischen Nebenstrcken bis in die 70er-Jahre zu sehen waren (oben).

der Mitte. Dass der tiefliegende Aufbau verdeckte Strecken unmöglich machte, war kein Problem – ich hatte ohnehin keine eingeplant.

Die Anlage ist so entworfen, dass einerseits Rundfahrten möglich sind, andererseits Punkt-zu-Punkt-Betrieb mit zahlreichen Rangieraufgaben und Ladestellen zwischen zwei Endbahnhöfen. Diese Zusatzmöglichkeiten erlauben einen interessanten und abwechslungsreichen Betriebsablauf.

Weidenberg, Sophienthal und Untersteinach sind die Namen der Verkehrsknoten und Haltestellen, die Stationen an der realen bayerischen Nebenbahnlinie Bayreuth–Warmensteinach in Oberfranken in der Epoche III nachempfunden sind. Der betriebliche Schwerpunkt liegt natürlich im zentralen Kopfbahnhof Weidenberg. Seine drei Gleise ermöglichen einen intensiven Zugverkehr. Dazu kommt ein kurzes Stumpfgleis für Triebwagen, das vor dem kleinen Güterschuppen endet. Ein weiteres kurzes Ladegleis am großen Güterschuppen liegt unmittelbar in der Bahnhofs-einfahrt. Dahinter ermöglicht ein Bockkran von Jaffa-Moba-Shop das schnelle Ladegeschäft. Das unverzichtbare Lademaß ist bei einem Kleinserienhersteller in Auftrag gegeben, war zum Zeitpunkt der Aufnahmen aber noch nicht fertig. Es soll hier am Gleis 3 zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt werden. Einige Kleingebäude, der große Güterschuppen und das schöne Empfangsgebäude von Weidenberg stammen von einer früheren Anlage und waren bereits im September-Journal 2017 zu sehen, jedoch mit gänzlich anderen Gleisanlagen.



**Bekohlung einer V 36 in Weidenberg???** – Natürlich nicht, die Diesellok steht nur zufällig vor dem Bansen.

Großes Bild: Am Hausbahnsteig von Weidenberg ist gerade eine VT 98-Garnitur angekommen. Das kurze Stumpfgleis ist für Schienenbusse bestens geeignet.

Auf der Rückseite des Weidenberger Bahnhofareals führt eine Etage tiefer die Rundstrecke vorbei. Dort ist V 200 126 mit ihrem Personenzug auf dem Weg in Richtung Untersteinach.

Rechte Seite: Abendstimmung im Bahnhof Weidenberg.







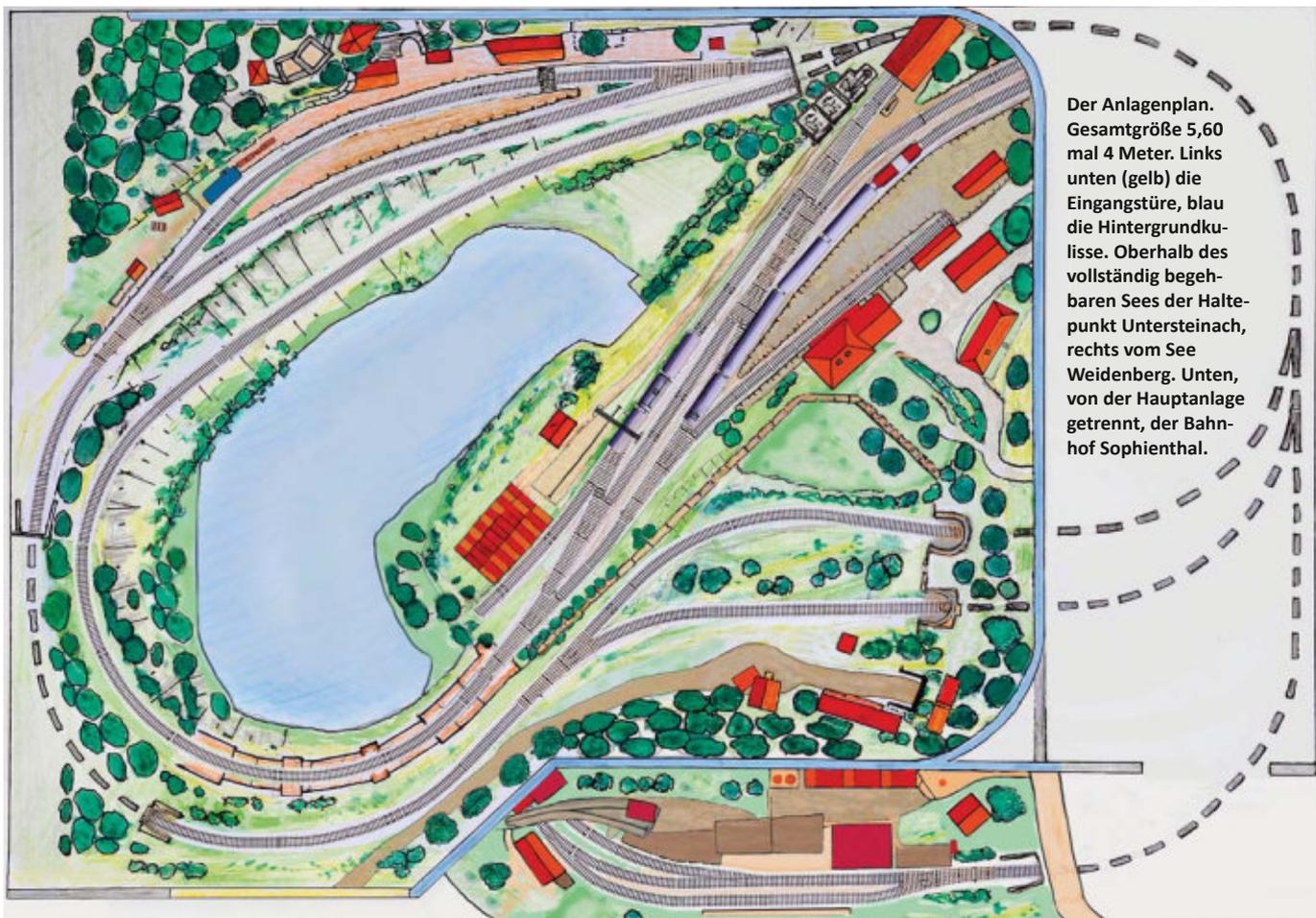


Großes Bild: Blick von der Eingangstür über die Anlage. Dank des Seetricks stört kein Loch in Anlagenmitte die Ansicht.

Ganz oben: Eine kleine Spedition unterhält in Untersteinach direkt am Gleis ein Lagerhaus. Die meisten Züge passieren die Station jedoch ohne Halt, vor allem die Güterzüge (linke Seite unten).

Oben: In zwei Tunnels verschwindet die Ringstrecke im Anlagenhintergrund. Verdeckt werden die beiden Gleisäste jedoch wieder zusammengeführt.

Durch lichten Wald rollt ein Schienenbus in Richtung Weidenberg dahin.



Der Anlagenplan. Gesamtgröße 5,60 mal 4 Meter. Links unten (gelb) die Eingangstüre, blau die Hintergrundkulisse. Oberhalb des vollständig begehbaren Sees der Haltepunkt Untersteinach, rechts vom See Weidenberg. Unten, von der Hauptanlage getrennt, der Bahnhof Sophienthal.

Von diesem Bahnhof führt die Strecke im Bogen über ein tal-überspannendes Viadukt. Pfeiler und Brückenköpfe stammen aus dem Sortiment von Luetke, den Rest habe ich selbst gebaut. Die anschließend fast geradlinig verlaufende Steilrampe mündet verdeckt in eine eingleisige Ringstrecke, an der unterhalb der erhabenen Burgruine „Ochsenköpfchen“ der Haltepunkt Untersteinach liegt. Dieser ist zweigleisig, was Zugkreuzungen erlaubt.

Optisch vom Rest der Anlage durch die Hintergrundkulisse getrennt ist der kleine Bahnhof Sophienthal, der über einen Abzweig hinter der Kulisse von der Ringstrecke aus erreicht werden kann. Er fungiert als zweite Endstation neben Weidenberg, was Punkt-

zu-Punkt-Betrieb zwischen beiden Bahnhöfen erlaubt. Dieser kann entweder direkt stattfinden oder mit einer „Ehrenrunde“ über die Ringstrecke verlängert werden.

In Sophienthal befindet sich die Verladeanlage eines Schotterwerks, die von einer Feldbahn bedient wird. Auf diese Weise ist an der kleinen Station stets für Betrieb und Ladungsverkehr gesorgt.

Das Rollmaterial, die Gleise und die Digitalsteuerung stammen überwiegend von der Firma Lenz. Zur Landschaftsgestaltung wurden Materialien von Heki, Busch, Noch, Silhouette, Faller, MiniNatur und MBR verwendet sowie Schotter und Schotterkleber von Asoa.

Der Fotohintergrund verläuft im weiten Bogen über drei Wandflächen und ist hinter dem Bahnhof Weidenberg vor der Dachschräge integriert (siehe Gleisplan). Die detaillierte Landschaftsgestaltung und die durchdachte Gleisführung machen aus der Modellbahnanlage meine Traumanlage.

Der zentrale See liegt unmittelbar über dem Holzboden des Raums. Dieser besteht aus zwölf Millimeter dicken Grobspan-(OSB-)Platten, deren Übergänge verpachtelt und die mit dunkler, dickflüssiger Abtönfarbe betupft wurden. Dadurch entstand schon die Wirkung einer leicht bewegten Wasseroberfläche. Doch erst eine vollständige Schicht Hochglanzlack zeigte bei Gegenlicht den gewünschten Effekt einer glänzenden Wasseroberfläche. Obwohl seit einigen Monaten rege benutzt, ist diese Fläche unverändert schön geblieben und sehr gut begehrbar.

Spaß und Entspannung stehen bei meinem Hobby immer im Vordergrund. Ideen werden als handwerkliche Herausforderung verstanden und ohne jeglichen Zeitdruck realisiert. So macht das Modellbahnhobby immer riesengroßen Spaß. Sicher wird sich diese Anlage mit der Zeit weiter verändern und damit die Freude am Hobby stets lebendig bleiben. □



Feuriges Finale: Vor echtem fränkischen Sonnenuntergangshimmel rangiert in Sophienthal der Breuer-Traktor einen Schiebedachwagen.

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

Unser Streaming-Angebot für Eisenbahnfreunde

**MODELLBAHN  
UMSCHAU**



gebührenfrei auf [www.bahnwelt.tv](http://www.bahnwelt.tv)

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



[www.Beckert-Modellbau.de](http://www.Beckert-Modellbau.de)

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

**Z-fm** Spur Z  
feiner Modellbau

- Lasercut Gebäude und Zubehör
- Lokverfeinerung
- Vorbild Selbstbaugleis

Decoder von **VELMO**

[www.z-fm.de](http://www.z-fm.de)

**HobbyZone**  
Das Modulsystem für Ihren Basteltisch

**MODELLBAHN-SCHILDHÄUER**  
Wärzberger Str.81  
01187 Dresden  
Tel: 0351 27979215  
[www.mbs-dd.com](http://www.mbs-dd.com)

[www.modellbahn-schildhaeuer.de](http://www.modellbahn-schildhaeuer.de)

**Böttcher  
Modellbahntechnik**

Modelleisenbahnen und Zubehör  
Landschaftsgestaltung  
Gleisbettungen  
Ladegutprofile

Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher  
Am Hechtenfeld 9 • 86660 Hohenwang-Weichenried  
Telefon: 09443-2809960 • Fax: 09443-2809962  
[info@boettcher-modellbahntechnik.de](mailto:info@boettcher-modellbahntechnik.de)  
[www.boettcher-modellbahntechnik.de](http://www.boettcher-modellbahntechnik.de)



**stangel**  
[www.stangel.eu](http://www.stangel.eu)  
PL 66-880 Zigarre 1, 806, 808 41  
PL 66-880 711 13  
e-mail: [vertrieb@stangel.de](mailto:vertrieb@stangel.de)

Online  
Bestellungen



**Ätztechnik**

Alles zum Selbstatzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Chemikalien, Ätzteile für Z, N, TT, HO, O, Schwarzbeizen f. Metalle, Ausführlicher Auftragsätzen u. informativer Katalog gegen Zeichnung € 5,- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)

**SAEMANN Ätztechnik**  
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens  
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508  
Internet: [www.saemann-aetztechnik.de](http://www.saemann-aetztechnik.de)  
Mail: [saemann-aetztechnik@t-online.de](mailto:saemann-aetztechnik@t-online.de)

**Spielwarenfachgeschäft WERST**

[www.werst.de](http://www.werst.de) • e-mail: [werst@werst.de](mailto:werst@werst.de)

Schillerstr. 3 • 67071 Ludwigshafen-Oggersheim

Tel.: 0621/682474 • Fax: 0621/684615

**Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi**

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

**Modellbaum Manufaktur Grüniq** [www.modellbaum.de](http://www.modellbaum.de)  
Wir beGRÜNIqen ihre Landschaften 089-31881600



**Der Schienenreiniger  
Für kontaktfreudige Schienen**

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

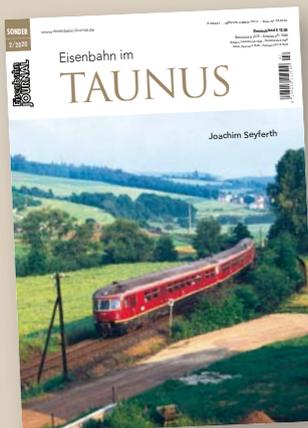
**Lokschuppen Hagen-Haspe  
Exclusive Modelleisenbahnen  
und mehr .... vieles mehr**

seit  
1977

[www.lohag.de](http://www.lohag.de)

Ausverkauf älterer Großserienbestände  
und Zubehör Spur Z, N und HO

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 023 31 / 40 44 53  
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



**NICHT NUR NEBENBAHNROMANTIK**

Die Erschließung des Taunus mit der Eisenbahn nahm 1847 mit der Eröffnung der knapp 7 km langen Strecke von Frankfurt-Höchst nach Bad Soden ihren Anfang. 1860 folgte die Bahnlinie von Frankfurt (Main) nach Bad Homburg, das nach der Eröffnung der Spielbank 1841 zu einer international bedeutenden Kurstadt aufgestiegen war. Erst ab 1877 war eine Fahrt durch den Taunus von Frankfurt nach Limburg möglich. Die zahlreichen Aufnahmen, viele davon in Farbe, dokumentieren den sehr abwechslungsreichen Betrieb auf den in ihrem Charakter höchst unterschiedlichen Bahnlinien im Taunus: von der preußischen T 3 über Akkutriebwagen der 1950er Jahre bis hin zum ICE 4. Auch einige Fotoraritäten aus alter Zeit werden präsentiert.

**NEU**

**92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,  
ca. 140 Abbildungen  
Best.-Nr. 532002 | € 12,50**

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](mailto:bestellung@vgbahn.de),  
[shop.vgbahn.de](http://shop.vgbahn.de)

**Eisenbahn  
JOURNAL**



### 13. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 13

# Gemächlich und rasant

... geht es zu auf der H0m-Anlage von Norbert Struth. Gemächlich im Hauptteil, wo Dampf- und Diesenzüglein nach Harz- und Spreewald-Vorbildern ihre Bahn ziehen. Rasant dagegen auf dem rechten Anlagenflügel, wo sich Tourenwagen der 70er-Jahre ein Rennen liefern. Eine gelungene Mischung!

TEXT UND FOTOS: NORBERT STRUTH



**Kleinbahndiyll: Im Bahnhof Horchheim begegnen sich ein Dampfzug und ein Wismarer Schienenbus.**

Zwei aus Bausätzen entstandene Weinert-Lokomotiven, die Schmalspurloks 99 5906 und 99 7239, die über Jahre regungslos in der Vitrine standen, waren der Grund zum Bau für diese Segmentanlage. Sie sollte als Auslauf für die beiden und noch einige andere im heimischen Keller entstehen und zunächst nur vier Segmente umfassen. Die Spurweite sollte H0m sein, die Anlagenform ein Oval mit verdecktem Hintergrund. Ursprünglich zur besseren Handhabung gedacht, erwies sich die Teilbarkeit als Glücksfall, da mein Tatendrang erst endete, als links und rechts die Kellerwand erreicht war. Auf Drängen meines Sohnes, dessen Leidenschaft mehr dem Motorsport gilt, entstanden in Gemeinschaftsarbeit noch zwei eisenbahnfreie Module mit dem Thema Rennstrecke, die an den rechten Anlagenrand gekoppelt wurden. Gleichsam als optisches Gegengewicht baute ich danach noch drei Module mit Hafenbahn-Thema, so dass das Oval zu einer U-förmigen „An-der-Wand-entlang-Anlage“ von 3,60 mal 4,70 mal 3 Metern Ausmaß anwuchs. Damit ist jetzt aber der Endstand erreicht.

Der Gleisplan besteht nun aus einem Oval, dessen hinterer Teil als Schattenbahnhof dient. Die Zufahrten durch die Kulisse sind durch eine Straßenbrücke auf der einen und eine Felsschlucht auf der anderen Seite getarnt. Im sichtbaren Bereich liegt rechts ein Bahnhof mit drei Durchgangsgleisen, einer Laderampe und einem zweigleisigen Lokschuppen. Links zweigt die Strecke zum Hafenteil ab. Dort gibt es nicht nur einen kleinen Haltepunkt für Personenzüge, am Kai besteht via Drei-Schienen-Gleis sogar Anschluss an die Regelspur. Das kurze Vollspurgleis, das im Wesentlichen nur zu einer Kohlenhandlung führt, verschwindet schnell unter einer Eisenbahnbrücke in den Hintergrund. Danach endet es in einem Fiddle Yard im Wandschrank.

Thematisch ist die Bahn einer Mittelgebirgsstrecke der 70er-Jahre nachempfunden. So kann mein Fuhrpark von Dampf- und Dieselloks problemlos betrieben werden. Die dargestellten Motive entspringen teilweise regionalen Vorbildern, manchmal auch Kindheitserinnerungen.

Der Aufbau der mittlerweile neun Segmente erfolgte in der bekannten Rahmenbauweise mit 15-Millimeter-Sperrholzplatten und Trassenbrettern. Der Geländeaufbau besteht aus Hart- oder Bauschaum. Die



**Gleich daneben brüllen beim Tourenwagenrennen die Motoren. Auch einige Kamerteams sind dabei.**



Die Bahnhofsgleise von Horchheim schwingen in elegantem Bogen um den kleinen Lokschuppen herum, in dem die Lokomotiven der Schmalspurbahn untergebracht sind. Danach verschwinden sie diskret in einem waldigen Einschnitt.

Eine Zweigstrecke führt am Schiffsanleger vorbei zum Hafen.

Die Ausflugsgaststätte neben dem Bahndamm ist gut besucht.



Felsen entstanden aus Gips, der nach dem Trocknen graviert wurde. Farblich behandelt habe ich die Landschaft mit Abtönfarben aus dem Baumarkt.

Auf einer dünnen Korkdämmung sind überwiegend Peco-Gleise verlegt, teilweise auch Tillig-Produkte. Nach der farblichen Behandlung wurden sie in eine Mischung aus Schotter und Sand vom letzten Holland-Urlaub gebettet. Fixiert habe ich das Ganze mit dem bekannten Weißleim-Wasser-Spüli-Mix.

Die Weichen werden mechanisch über Stellhebel bedient, ebenso das Signal. Auch das Tor zur Kohlenhandlung wird ohne

Antrieb per Kurbel geöffnet. Dagegen werden im Schattenbahnhof die Weichen motorisch gestellt. Zum digitalen Fahren dient eine Intellibox mit mehreren Handreglern.

Das Rollmaterial umfasst drei Dampfloks von Weinert und zwei von Tillig, alle nach DR-Vorbildern. Die Triebwagen und Dieselloks stammen von Bemo, nur die „V 23“ ist ein Umbau aus einer TT-V 36 von Tillig. Auch einen Schienenunimog gibt es, der dank eines angehängten motorisierten Waggons voll fahrbereit ist. Alle Fahrzeuge sind mit Glockenankermotoren von SB-Modellbau sowie Digitaldecoder der Firma Zimo ausgestattet.

Die Waggons stammen von verschiedenen Herstellern, wurden aber zum Teil umgebaut und umlackiert. Alle Fahrzeuge sind leicht gealtert.

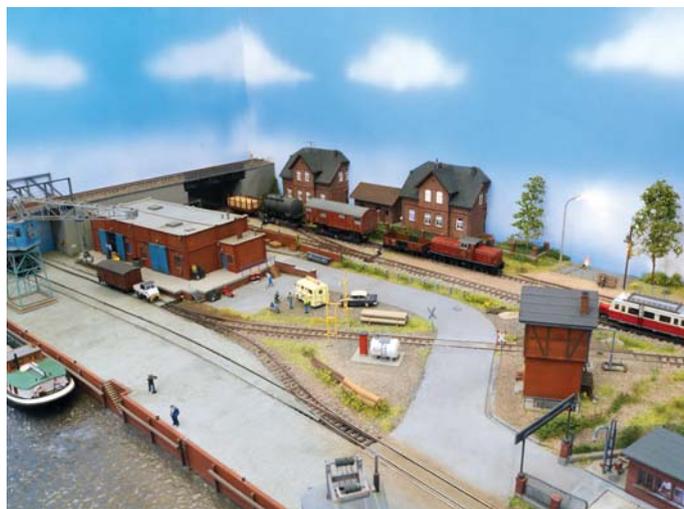
Beim Landschaftsbau habe ich verschiedene Sandsorten als Deckschicht verwendet, die zum Teil farblich nachbehandelt wurden. Begrünt habe ich mit handelsüblichen Flocken und Fasern unter Mithilfe eines Gras-Master-Elektrostaten von Noch. Die kleineren Wasserflächen entstanden aus Wasserfolie und Wassergel. Dagegen habe ich die größeren aus bemalter und mit Klarlack überzogener Raufasertapete hergestellt.



Vorbei an einem kleinen Bauernhof passiert eine Zuggarnitur aus Harzquerbahn-Fahrzeugen die Abzweigweiche zum Hafen. Die Straßenbrücke im Hintergrund verdeckt die linke Kulissendurchfahrt.

Am Binnenhafen endet die Stichstrecke. Hier liegt am Kai Dreischienengleis.

Die aus einer TT-V 36 entstandene Diesellok rangiert in der Kohlenhandlung.



-Anzeige -



**Bahnhof  
des Jahres**

## BAHNHOF DES JAHRES

Der Bahnhof Bad Bentheim ist vom gemeinnützigen Verkehrs-bündnis »Allianz pro Schiene« mit dem Prädikat »Bahnhof des Jahres 2019« ausgezeichnet worden. Bei dem Bausatz (H0 1661) sind die charakteristischen Merkmale des großen Vorbilds im aktuellen Bauzustand detailliert wiedergegeben: Realistisches Mauerwerk, Darstellung des Eingangsbereiches im Inneren und umfassende Beschilderung mit Motiven der »Bentheimer Eisenbahn AG«. Jetzt im Handel erhältlich.

<http://www.busch-model.com>  
<facebook.com/busch-model>





Bunt, quirlig und detailreich: der Werkstatt- und Boxenbereich der Rennstrecke.

Viele Bäume entstanden im Eigenbau durch Draht, Aststücke oder Seegras. Belaubt wurden sie mit Flocken und Matten von unterschiedlichen Herstellern. Der Hintergrund besteht aus Hartfaserplatten. Die Farbgebung erfolgte mittels Airbrush.

Bei den Bahngebäuden habe ich auf einen möglichst einheitlichen Baustil geachtet. So entstanden viele Backsteingebäude, unter denen der Bahnhof von Modellbau Stangl für mich das Highlight darstellt. Die anderen sind aus Serienbausätzen entstanden, die ich zum Teil abgewandelt oder getitbasht habe. Für die Hafenausstattung wurde auf die Sortimente von Artitec und Artmaster zurückgegriffen. Nur das Wasserhaus im Hafenteil ist ein Eigenbau aus Mauerplatten und Polystyrolstreifen. Zur farblichen Behandlung kam die ganze Palette von Emaille- über Dispersions- bis hin zu Acryl- und Pulverfarben sowie Aquarellstiften zum Einsatz.

Der Fahrbetrieb erfolgt entsprechend dem Fuhrpark teilweise sortenrein als Harzquer- oder als Spreewaldbahn. Manchmal mische ich auch nach Lust und Laune. Dass die Eisenbahnfahrzeuge DR-Beschriftung tragen, obwohl sie in westlicher Umgebung unterwegs sind, spielt bei mir ohnehin keine Rolle. Der Bahnhof Horchheim wird zum Teil als Durchgangsbahnhof genutzt, manche Züge enden aber auch dort. Die Dampflok fassen hier Wasser und werden für die Rückfahrt vorbereitet. Das kleine Betriebswerk wird über die Kohlehandlung im Flusshafen mit Brennstoff versorgt. Im Gegenzug befördert die Schmalspurbahn Güter zum Hafen. So entsteht ein reger Verkehr mit der Möglichkeit für viel Rangierbetrieb.

Auf einer eingleisigen Schmalspurbahn passiert das alles allerdings eher langsam und bedächtig. Dagegen sorgt auf dem Modul nebenan der Rennsportzirkus für Trubel, Lärm und jede Menge Hektik.

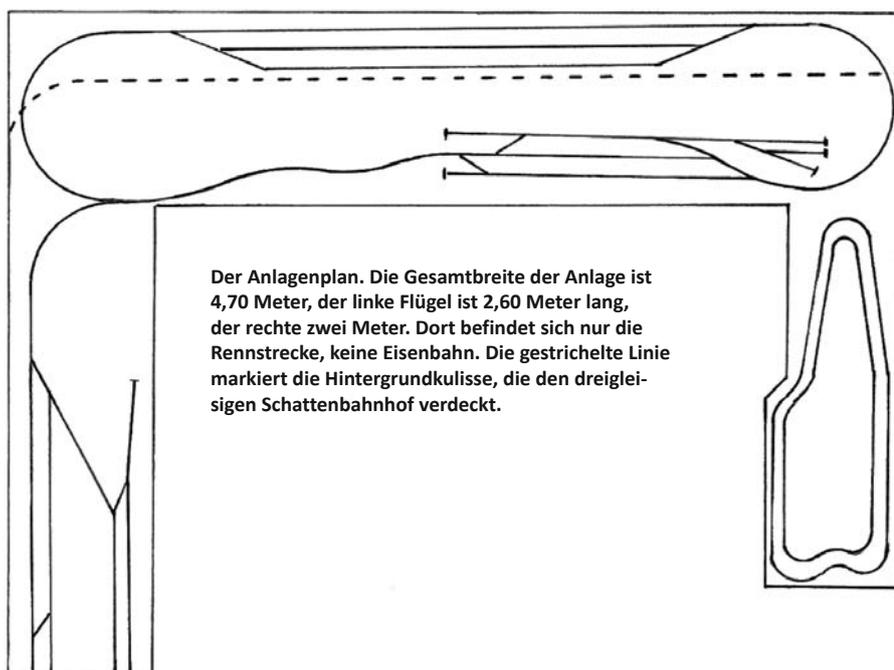
Auf dem etwa zwei Meter langen und 70 Zentimeter tiefen Modul tummeln sich mehr als 280 größtenteils handbemalte Preiserlein, die auf der dem Nürburgring nachempfundenen Strecke ein Langstreckenrennen mit mehr als 30 Tourenwagen der 70er-Jahre verfolgen. Damit auch in der Dunkelheit alles sicher funktioniert, wurden mehr als 50 LEDs und Glühbirnen verbaut, die die Rennstrecke bei Nacht in ein Farbenmeer verwandeln. Der Biergarten wurde mit einer Lichterkette versehen, die Reklametafeln erstrahlen im Neonlicht, und die Fotografen arbeiten mit Blitz. Unterstützt wird der Eindruck noch durch „Intellisound“, mit dessen Hilfe Rennsound in Endlosschleife abgespielt werden kann. Zusätzlich lassen sich Sirenen, Hupen oder Reifenquietschen durch Drucktasten abrufen.

Den Transport von Mensch und Material besorgt das Faller-Car-System. Auch hier wird weitgehend durch Eigenbau mechanisch geschaltet und gesteuert, so dass auf der engen Straße durch das Fahrerlager zwei Fahrzeuge im Wechsel fahren können und ein spannender Spielbetrieb entsteht. Da auch die Polizei an der Strecke steht, haben natürlich alle Fahrzeuge Kfz-Kennzeichen und zum Teil auch Licht.

So entstand über die Jahre eine Modellanlage, die durch ihre Kombination Alt und Jung zum gemeinsamen Basteln und Spielen brachte. □

#### 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
- 9) „Nordwärts“ von Carsten Lorenz in EJ 10/2020
- 10) „Das Original ‚modelliert‘“ von Harald Füg in EJ 11/2020
- 11) „Kleine Bahn für Stein & Schotter“ von Swen Pfister in EJ 11/2020
- 12) „Bahn-Vielfalt anno '58“ von Bernd Rolff in EJ 11/2020

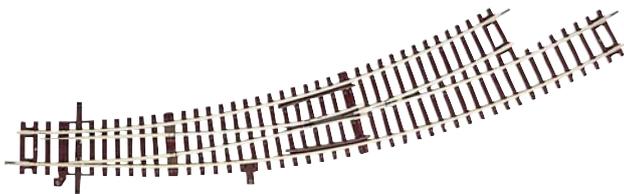


## Der Lückenschluss!

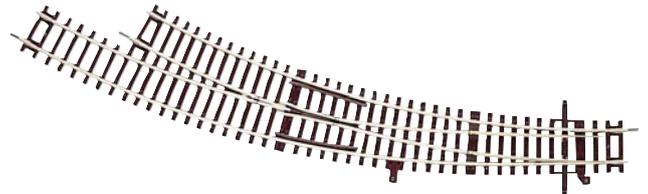
Mit der kompletten Neukonstruktion der ROCO LINE Bogenweiche R3/R4 erfüllt ROCO einen vielfachen Wunsch. Die neukonstruierten Bogenweichen ermöglichen ein vorbildgerechtes Überfahren der Herzstücke, die Rillenweite im Herzstückbereich entspricht der NEM. Natürlich erhalten Sie die Weichen mit der beliebten Schotterbettung sowie ohne Schotterbettung. Das ROCO LINE Gleissystem ist ein hochwertiges Schwellenbandgleis, es eignet sich sowohl für Modelleisenbahn-Anfänger als auch für Profis mit Modulen oder Anlagen. Durch die Profilhöhe von 2,1 mm wirkt das ROCO LINE-Gleis noch vorbildgerechter. Das Gleis wird sowohl ohne als auch mit Schotterbett-Nachbildung angeboten. Letzteres erspart das zeitintensive Einschottern der Gleise und lässt sich noch einfacher verlegen. Einen Überblick über das gesamte Gleissortiment, passendes Zubehör wie Weichenantriebe, Gleisnägel oder Schotter finden Sie auf unserer Website.

### Bogenweiche links Radius 3/4

### Bogenweiche rechts Radius 3/4



42472



42473

ROCO liefert auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren e-shop [www.roco.cc](http://www.roco.cc). Sie sind nur wenige Klicks von Ihrem Wunschmodell entfernt!

## 13. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 14



Eine Lok der Baureihe 81 holt im Gleisanschluss des Sägewerks einen Wagen ab.

# Kompakt durch Oberbayern

Für einen Kunden entwarf und baute *Markus Plötz* eine H0-Anlage mit sehr beschränkten Maßen und hohem Spielwert. Sie beeindruckt nicht nur im sichtbaren Bereich, sondern vor allem auch im verdeckten durch ihren ausgeklügelten Unterbau

**D**er Auftraggeber wünschte sich nach langer Modellbahnpause eine Spielanlage in der Größe 280 mal 130 Zentimeter. Seine Idee war ein Doppelkreis mit einigen Abstellgleisen, ganz so, wie man vor Jahrzehnten eine Eisenbahnanlage gebaut hätte. Nach einem kurzen Blick auf den Plan war mir klar, dass ich eine solche Anlage nicht bauen wollte. In langen Telefonaten gelang es mir, den Kun-

den davon zu überzeugen, dass er an einer Modellbahnanlage nach heutigem Gestaltungsstandard deutlich mehr Freude haben würde. So blieben vom ursprünglichen Plan nur die Grundmaße übrig, sowie die Verwendung von Märklin-K-Gleismaterial.

Geographisch sollte die Anlage im bayerischen Oberland angesiedelt sein. Eine zweigleisige Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn bildet das Grundkonzept



der Gleisführung. Der Gleisplan ist fiktiv und folgt keinem Vorbild. Als Empfangsgebäude war „Benediktbeuern“ von Vollmer vorgegeben, dessen Original in der Vorbildregion steht. Zeitlich war die Epoche III gewünscht, als Jahreszeit der Herbst.

Die Hauptstrecke ist nach dem Prinzip „Hundeknochen“ ausgeführt, mit jeweils einem Schattenbahnhof an den Enden. Im sichtbaren Bereich verläuft sie in S-förmigem Schwung diagonal von links vorne nach rechts hinten, wobei es mir gelungen ist, in den Kurven große Radien zu verlegen: Für das Innengleis habe ich jeweils R5 verwendet, den größten Radius der K-Gleis-Geometrie, für das Außengleis Flexmaterial.

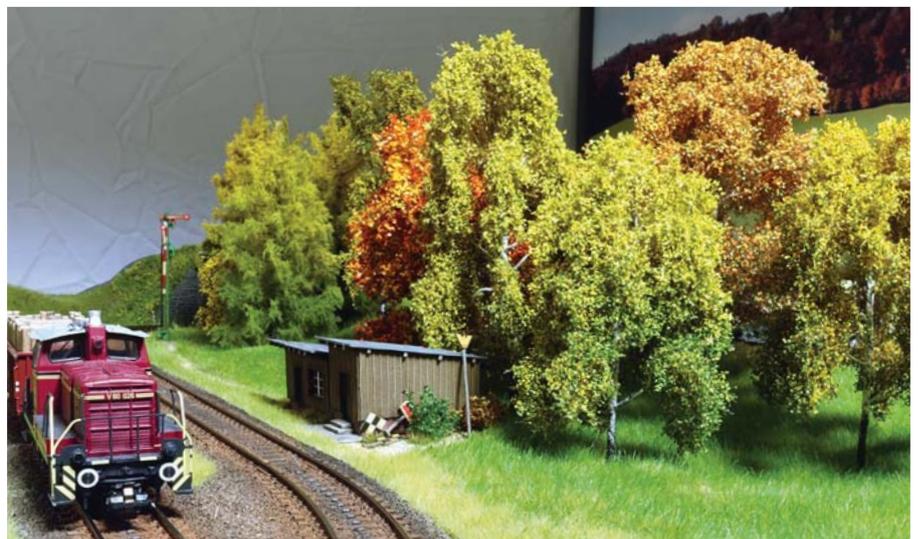
Im verdeckten Bereich führen beidseitig Wendel in die Tiefe, rechts bis auf die unterste Anlagenebene, links auf die zweit-



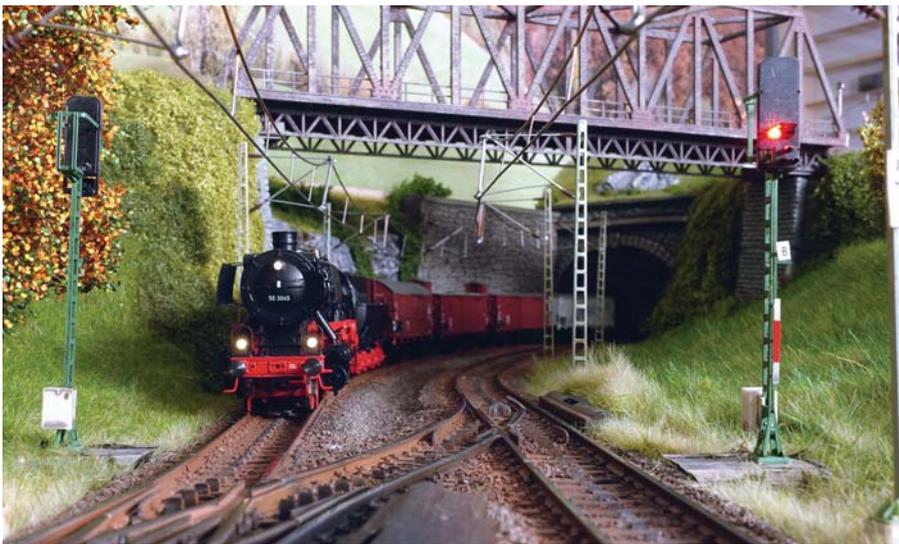
Während auf der elektrifizierten Hauptstrecke auch InterCitys verkehren, geht es eine Etage höher auf der Nebenbahn recht gemütlich zu.



Der detailreich gestaltete Bauernhof bildet einen Blickfang im rechten Anlagenteil.



Bereits herbstlich gefärbte Bäume sind auf Modellbahnanlagen selten zu sehen, setzen aber stets attraktive Akzente. Daneben wartet eine V 60 im Haltepunkt auf einen Gegenzug.



Auf der Brücke hinter dem Gehöft kreuzt die Nebenstrecke die Hauptbahn. Fast unmerklich geht die Landschaft dahinter in die Kulisse über.

Links: Eine 50er kreuzt den Abzweig der Nebenbahn.

Darunter: Die schon recht bejahrte Bekohlungsanlage in der Nebenbahn-Endstation funktioniert noch rein mit Muskelkraft.

Unten: Das Anschlusssträßchen zum Sägewerk ist noch ungeteert.





Die Gesamtanlage, Länge 280 Zentimeter, Tiefe 130. Gut zu erkennen sind die diagonal laufende Hauptstrecke sowie die Nebenbahn. Unten zu sehen ist einer der zwei Schattenbahnhöfe der untersten Ebene.

unterste. Bedingt durch die Platzverhältnisse, waren in den Wendeln enge Radien und starke Steigungen leider unumgänglich. Für Märklin-Loks ist dies traditionell aber selten ein Problem, vor allem natürlich, wenn die Zuglängen eher kurz sind.

Die Wendeschleifen an den Enden des „Knochens“ sind als Schattenbahnhöfe ausgelegt. Auf der untersten Ebene gibt es acht Abstellgleise in zwei Gruppen, auf der Ebene darüber dient das durchgehend zweigleisige Hauptgleis als sequentieller Schattenbahnhof für vier Zuggarnituren. Für das reibungslose Nachrücken der Züge sorgt die Steuerungssoftware Traincontroller Gold. Insgesamt können im Untergrund

bis zu einem Dutzend Züge mit Längen zwischen 25 und 180 Zentimetern abgestellt werden. Von diesen zwölf sind vier Nebenbahngarnituren, die auf den relativ kurzen Gleisen des vordersten Schattenbahnhofs stehen. Sie können, ebenso wie die Gleise des davorgesetzten Hauptbahn-Schattenbahnhofs, auf einem fünften Gleis umfahren werden.

Die Nebenbahn zweigt auf offener Strecke von der Hauptbahn ab. Danach läuft die Trasse leicht ansteigend zunächst durch einen Kehrtunnel zu einem Haltepunkt mit Ausweichstelle, anschließend weiter über insgesamt drei Brücken bis zum Endbahnhof. Dieser ist mit zwei Bahnsteiggleisen

und einem Ladegleis sowie einer Lokbehandlung ausgestattet. Zählt man noch den Gleisanschluss des Sägewerks an der rechten Anlagenkante dazu, ergeben sich vielfältige Rangiermöglichkeiten.

Insgesamt sind auf der Anlage 64 Meter Gleis verbaut. Dazu kommen 27 Weichen (sieben mit Servoantrieb), elf Signale (davon zwei Wartesignale) und 32 Rückmelder.

Der Rahmen wurde zweiteilig und sehr stabil in offener Bauweise mit Spanten konstruiert. Als Material habe ich 19 Millimeter starke Tischlerplatte verwendet, für die Trassen zwölf-Millimeter-Tischlerplatte verbaut. Die Trassenverläufe wurden zunächst eins zu eins aufgezeichnet und dann

-Anzeige -

Das Planungsprogramm  
**WINTRACK** Version 15.0 3D

**Highlights der Version 15.0 3D**

- ★ Komplexe Steigungen erzeugen.
- ★ Simulation: Flug über die Anlage mit einer Drohne.
- ★ Spanten und Kulissen können transparent dargestellt werden.
- ★ Schnellere Berechnung und schönere Landschaftsformen.

**38015 WINTRACK 15.0 3D** € 99,50  
**38115 WINTRACK Update** € 49,50  
...auch als Download verfügbar

Weitere Informationen sowie Workshop Videos unter [www.modellplan.de](http://www.modellplan.de)

**NEU!**

**modellplan**  
... Software + Technik für Modellbahner

Erhältlich bei:  
modellplan GbR  
Reussensteinweg 4  
73037 Goppingen

## Modellflora-Budde

fertige Modellbäume, Bausätze und Rohlinge im Direktvertrieb



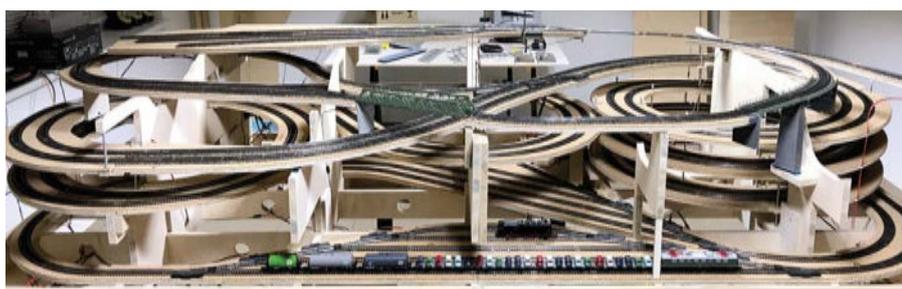
handgefertigte Baummodelle,  
individuell und hochwertig,  
für die anspruchsvolle  
Landschaftsgestaltung im  
Modell in den Baugrößen  
O = 1:43,5 und HO = 1:87

[www.modellflorabudde.de](http://www.modellflorabudde.de)



Die Nebenbahn zweigt auf freier Strecke von der Hauptbahn ab. Nachdem sie die Anlage einmal umrundet hat, endet sie im Kopfbahnhof oberhalb der Tunnelleinfahrt.

Das Empfangsgebäude steht einsam in der Landschaft, der dazugehörige Ort liegt abseits.



Der Unterbau beeindruckt durch seine solide Ausführung sowie die extrem dichte Gleisführung bei bestmöglicher Raumnutzung. Gut zu erkennen sind die beiden Wendel sowie die zwei Schattenbahnhöfe auf der untersten Ebene.

Links: Die Schattenbahnhöfe der untersten Ebene. Der längere linke ist für Hauptbahngarnituren gedacht, der rechte für Züge der Nebenstrecke. Das linke Gleis ist jeweils Umfahrgleis.

nach alter Schule mit Kohlepapier auf die Platten übertragen.

Verbaut wurde ausschließlich K-Gleis von Märklin, darunter viel Flexgleis. Als Zentrale dient eine CS3 Plus, ebenfalls von Märklin. Die Rückmeldung erfolgt im bewährten S88-Format, gesteuert wird mit der Software Traincontroller Gold von Freiwald.

Die Gebäude auf der Anlage sind nicht zahlreich, passend zu dem von der Firma Jowi stammenden Hintergrundfoto dominiert offene Wiesenfläche. Bis auf den erwähnten Vollmer-Bahnhof der Nebenstrecke sind alle Hochbauten Kleinserienmodelle von MBZ, Müllers Bruchbuden und Model Scene. Alle wurden farblich bearbeitet, größtenteils mit Pigmentfarben.

Zur Ausgestaltung habe ich Produkte von Weinert, Noch, Faller, MBZ, Preiser, Jordan, Wiking und Heki verwendet. Für die Vegetation wurden Bäume und Büsche von MBR sowie Grasfasern von Noch und Silhouette eingesetzt. Insgesamt waren für dieses Anlagenprojekt etwa 600 Arbeitsstunden nötig, verteilt auf neun Monate. □

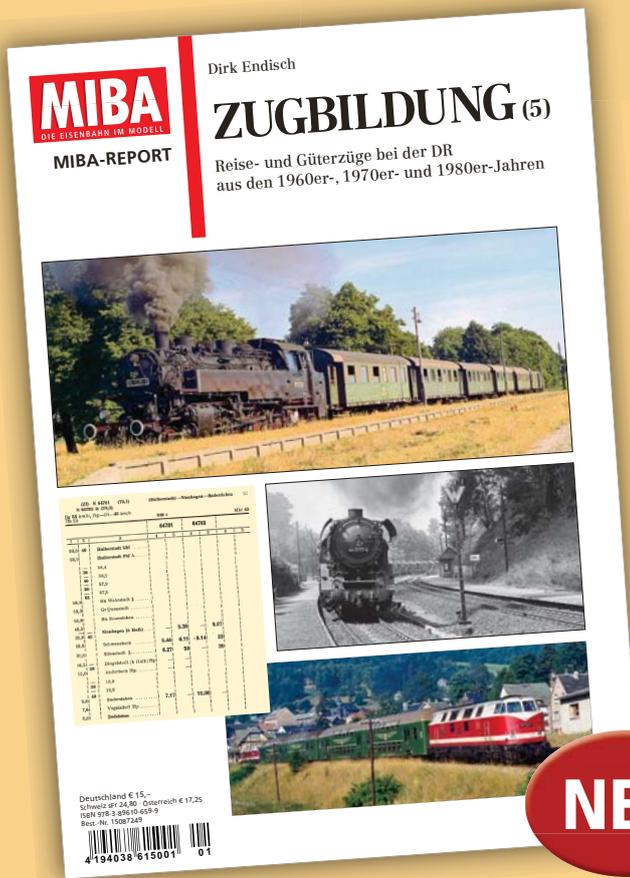


Haben auch Sie einen Anlagen-  
traum? Markus Plötz kann ihn  
erfüllen:  
Stellwerk-Ost  
Am Johannesbühl 3  
93449 Waldmünchen  
[www.stellwerk-ost.de](http://www.stellwerk-ost.de)

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
- 9) „Nordwärts“ von Carsten Lorenz in EJ 10/2020
- 10) „Das Original ‚modelliert‘“ von Harald Füg in EJ 11/2020
- 11) „Kleine Bahn für Stein & Schotter“ von Swen Pfister in EJ 11/2020
- 12) „Bahn-Viefalt anno '58“ von Bernd Rolff in EJ 11/2020
- 13) „Gemächlich und rasant“ von Norbert Struth in EJ 12/2020

# Katze, Gipsler und Ölbomber



In dem lange ersehnten MIBA-Report-Band stellt der bekannte Eisenbahnhistoriker Dirk Endisch typische Züge der DDR-Reichsbahn der 1960er- bis 1980er-Jahre vor. Vier Kapitel, ausgestattet mit bisher unveröffentlichten Fotos und Buchfahrplänen, lassen Städteexpresszüge, Interzonenzüge und DR-typische Urlauberschnellzüge ebenso Revue passieren wie nostalgische Zwei-Wagen-Züge, die 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,-



## Kennen Sie schon diese MIBA-Report-Ausgaben?



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



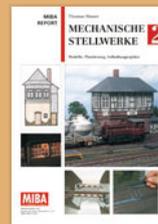
Mineralöl-Kesselwagen  
Einsteller, Farbgebung,  
Modell-Bauanleitungen  
Best.-Nr. 150 87247  
€ 18,-



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



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



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



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



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](http://www.vgbahn.de) und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de), [shop-vgbahn.de](http://shop-vgbahn.de)





# Kunst-Quelle

Manchmal würde sich bei der Landschaftsgestaltung an einer bestimmten Stelle ein kleiner Wasserlauf gut machen. Doch wo entspringen Bächlein oder Wassergraben? Ganz einfach: aus einem Rohr

VON WOLFGANG LANGMESSER

**B**eim Bau einer Anlage sollte ein Wassergraben eine Straße und eine Wiese optisch trennen. Leider war der hintere Anlagenteil schon gestaltet, so dass das Wasser quasi aus dem Nirgendwo kommen musste. Um dieses Nirgendwo in eine plausible Herkunft umzuwandeln, habe ich die Kreuzung der Straße mit einer Bahnlinie dazu genutzt, das Gewässer einem Rohr entspringen zu lassen.

Zunächst wurden zur Straße und zum Bahndamm hin zwei rechtwinklig zueinander stehende Betonwände aus Gips aufgeschichtet. Ein eingestecktes kurzes Stück Kunststoffrohr dient als Wasserauslass. Nachdem der Gips abgebunden hatte, wurde das Rohr herausgezogen und der noch

feuchte Gips mit einem Stechbeitel geglättet. Dabei war wichtig, dass überall scharfe Kanten und Ecken entstanden. Ebenso wichtig war, das Stemmeisen möglichst waagrecht zu führen. Die fast unvermeidlich entstehenden Scharten wirken dann bei der fertigen Wand wie die für ältere Betonwände typischen Abdrücke der Schalbretter.

Nach einer Trocknungsphase bekam der Gips erst einen betongrauen Anstrich, dann einen Überzug mit dünner Schmutzfarbe. Beide Malschritte betrafen auch das wieder eingesteckte Abflussrohr und gaben dem Ausfluss ein realistisches Aussehen.

Zur Gestaltung des Wassers im Graben diente braune Fenstermalfarbe, die direkt aus der Tube ein paar Millimeter hoch in

die Rinne gefüllt wurde. Aus der zunächst abschreckend milchigen Substanz entstand im Laufe einiger Tage die gewünschte wasserähnliche Schicht. Nach dem Trocknen wurden mit sommerlich grünen Grasmatten und Stücken davon die Böschungen beiderseits des Grabens gestaltet. Die Betonmauer zum Bahndamm hin bekam ein Schutzgeländer aufgesetzt.

Den Abschluss der Basterei bildete der Wasserauslauf, wo zunächst ein schmaler Streifen Klarsichtkunststoff ins Rohr geklebt wurde. Mit einem Pinsel wurde Fenstermalfarbe über den Streifen und im Rohr verteilt. Auch sie brauchte zwei bis drei Tage zum Trocknen, dann rann das Wasser auch hier. □

Die Betonmauer des Wasserauslasses wird mit Gips modelliert.

Außen: Solange der Gips noch leicht feucht ist, glättet man mit einem Stechbeitel die Oberfläche. Das Rohr ist dabei entfernt, sein Loch wird vertieft.



Innen: An den fertig bearbeiteten Gipswänden fallen die scharfen Eckkanten auf. Gut zu erkennen ist auch der vertiefte Sitz des Rohres.

Rohr und Gips werden betongrau gestrichen.

Dünne schwarzbraune Schmutzfarbe gibt dem Modell-Beton ein vorbildgetreues Aussehen.

Außen: Mit Fenstermalfarbe wird das Wasser nachgebildet. In einem Graben wie diesem ist ein brauner Farbton zu bevorzugen.



Innen: Wenn die Fensterfarbe klar geworden ist, kann die Böschung mit Grasmatten begrünt werden.

Fensterfarbe auf einem Streifen Klarsichtkunststoff bildet das aus dem Rohr strömende Wasser nach.



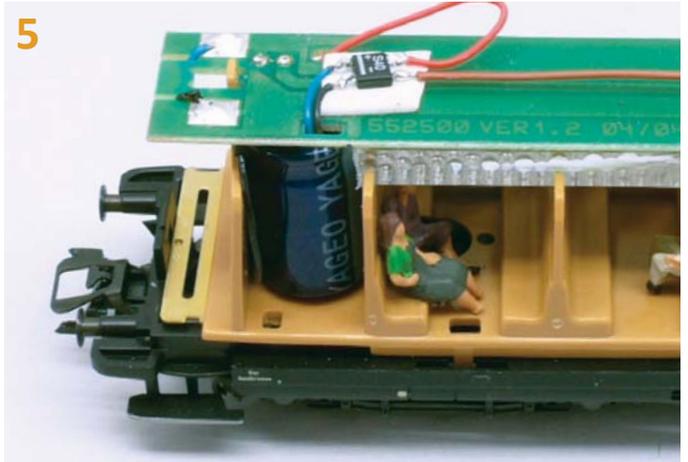
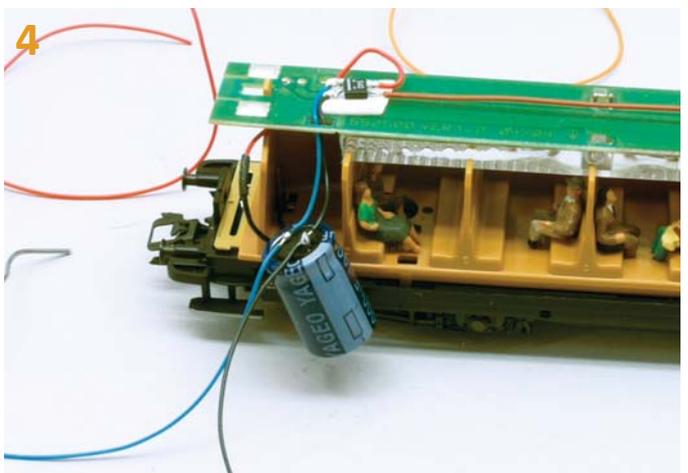
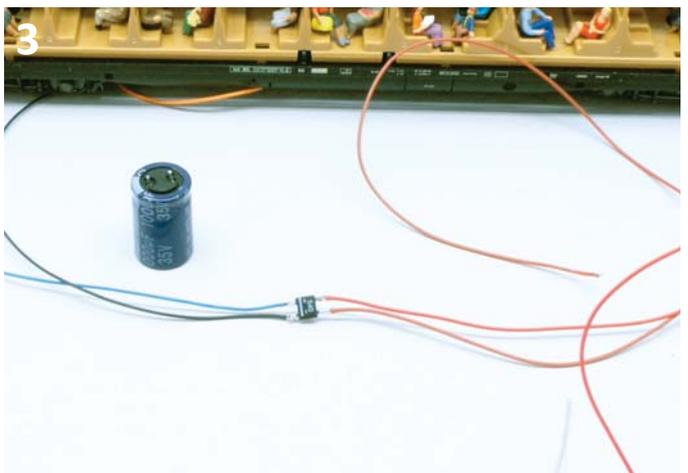
# FLACKERFREI FAHREN

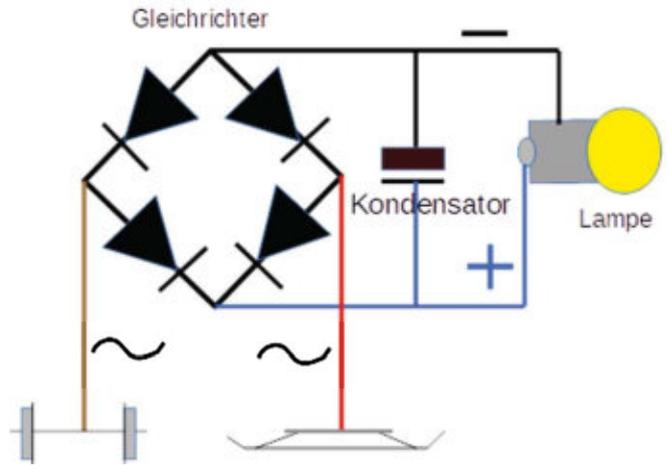
Rüstet man einen Wagen mit Innenbeleuchtung und Reisenden aus, stört es, wenn das Licht während der Fahrt wegen Kontaktschwierigkeiten immer wieder ausgeht. Wie man das verhindert, zeigt  
*Manfred Grünig*

**D**ie Mittel der Wahl, um Unterbrechungen im Stromfluss zu unterbinden, sind ein 1000-mF-Kondensator (Bild 1) sowie ein SMD-Gleichrichter. Welches „Kaliber“ man für den Kondensator wählt, hängt von der Geräumigkeit des Toilettenraums ab, in dem der Kondensator untergebracht werden soll. Bei dem hier verwendeten Schürzenwagen von Märklin (Bild 2) boten die Toiletten



1





Oben: Der Schaltplan. Zweileiter-Gleichstrom-Fahrer ersetzen Achse und Mittelschleifer durch jeweils eine Radseite.

Unten: Der Wagen vor dem Schließen des Gehäuses.

ausreichend Raum, um die dicke 35-V-Variante darin verschwinden zu lassen. Wäre sie enger gewesen, hätte aber auch ein schmalerer 1000-mF/25-V-Kondensator gereicht.

Weil ein Kondensator nur mit Gleichstrom betrieben werden darf, brauchen die Freunde des Märklin-Systems einen SMD-Gleichrichter. Zweileiterfahrer kommen ebenfalls nicht ohne aus, weil durch den Polaritätswechsel sonst in einer Fahrtrichtung

Mittelschleifer verbunden. Die Ausgangsseiten mit Blau für Plus und Schwarz für Minus führen zum Kondensator und den Leuchtmitteln (Parallelschaltung) (Bild 3). Zweileiterfahrer verbinden den Gleichrichter auf der Eingangsseite mit den Radschleifern.



Umbau fertig, das Gehäuse kann geschlossen werden und der Wagen flackerfrei auf Reise gehen. □

Finsternis im Wagen herrschen würde. Die Verkabelung des Gleichrichters ist denkbar einfach: Die Eingangsseiten mit Rot und Braun werden mit Rad- beziehungsweise

Vorsicht: Beim Kondensator muss unbedingt auf die richtige Polarität geachtet werden – lötet man die Kabel falsch an, explodiert er!

Der Gleichrichter wird mit doppelseitigem Klebeband oben auf die Beleuchtungsplatte geklebt (Bild 4), dann zieht man die Kabel sauber nach unten und ans andere Wagenende (Bilder 5 und 6). Danach ist der

### Werkzeug und Zubehör:

- ◆ Lötkolben mit feiner Spitze
- ◆ Lötzinn, Lötflotz
- ◆ Pinzette
- ◆ SMD-Gleichrichter
- ◆ Kondensator 35 V/1000 mF
- ◆ Decoderkabel in den Farben Rot, Schwarz, Braun und Blau
- ◆ Doppelseitiges Klebeband



Zurück auf dem Gleis: Durch die Tarnung in der Toilettenkabine ist von dem leistungsstarken Kondensator nichts zu sehen.

Weitere noch lieferbare Titel  
aus der Reihe MIBA-Spezial



MIBA-Spezial 118  
**Großer Plan für  
kleine Bahn**  
Best.-Nr. 120 11818



MIBA-Spezial 119  
**Landschaft mit  
Landwirtschaft**  
Best.-Nr. 120 11919



MIBA-Spezial 120  
**Warten, pflegen,  
verbessern**  
Best.-Nr. 120 12019



MIBA-Spezial 121  
**Nebenbahnen  
Strecken, Bauten, Züge**  
Best.-Nr. 120 12119



MIBA-Spezial 122  
**Projekte mit  
Pfiff**  
Best.-Nr. 120 12219



MIBA-Spezial 123  
**Hochbauten**  
Best.-Nr. 120 12320



MIBA-Spezial 124  
**Modellbahn-Betrieb**  
Best.-Nr. 120 12420



MIBA-Spezial 125  
**Mehr Wagen wagen**  
Best.-Nr. 120 12520

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-  
A4-Format und über 180 Abbildungen,  
je € 12,-



Auch als eBook verfügbar!

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

# Die Spezialisten



Auch bei der Erstellung einer Modellbahn kann man natürlich einfach drauflos bauen. Sinnvoll ist das aber nicht, denn Änderungen an der fertigen Anlage sind weit schwieriger zu realisieren als auf dem Papier. Wer sich also später nicht über sich selbst ärgern möchte, sollte rechtzeitig einen ausgeklügelten Plan erstellen.

Wir haben einen Verschiebe- und Rangierbahnhof im Angebot, der aber dennoch nur die Fläche einer normalen Modellbahn beansprucht. Wer es lieber maritim möchte, könnte sich am Entwurf einer Hafeneisenbahn orientieren. Endbahnhöfe sind stets eine betriebliche Besonderheit, die den auf der Modellbahn hochwillkommenen Lokwechsel und viele weitere Rangieraufgaben zu erfüllen hat. Daher darf so eine Bahn in der Auswahl nicht fehlen.

Unser großes Spektrum reicht vom großen Hauptbahnhof (Hamburg als Betriebsdiorama in N) bis hin zur kleinen Nebenbahn (Vicinalbahn Aschau).

**108 Seiten, Format A4, mehr als 200 Abbildungen,  
Klebebindung**

Best.-Nr. 12012620 | € 12,-



[www.facebook.de/vgbahn](http://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





# Feine Steine

Wer gerne mit Gipsabgüssen arbeitet, kennt vermutlich die präzisen und hochwertigen Produkte der Firma Vampisol. Seit einiger Zeit gehört dazu auch das Mauerbau-System „Steinfrei“. *Arnold Humer* hat Elemente daraus für ein H0-Diorama verwendet

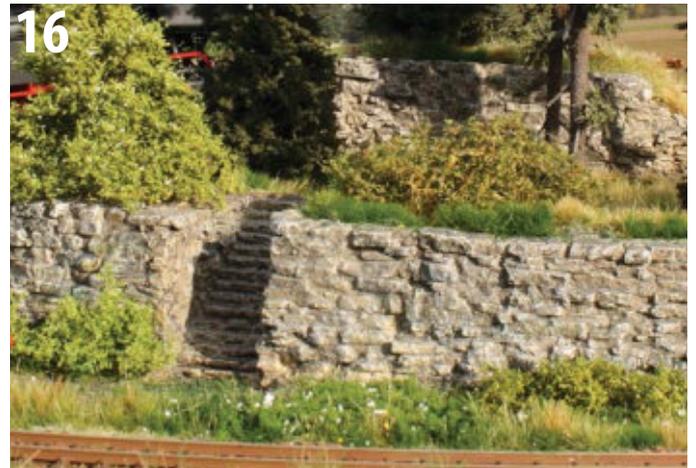
**V**ampisol ([www.vampisol.de](http://www.vampisol.de)) liefert die blasenfrei gegossenen „Steinfrei“-Elemente gut verpackt, größere Gipsteile sind zusätzlich mit Blasenfolie vor Transportschäden geschützt. Außerdem enthält jede Sendung einen Prospekt, der nicht nur die lieferbaren Mauerelemente zeigt, sondern

auch Arbeitsmittel empfiehlt, damit der Einbau in die Anlage reibungslos vonstatten geht. Wer mehr auf moderne Medien steht, findet zudem Links zum YouTube-Kanal von Vampisol, wo Firmenchef Jens Kaup in Wort und Tat vorführt, wie seine Mauern auf Dioramen verarbeitet sowie farblich gestaltet und harmonisch in die

Landschaft eingefügt werden können. Besser geht es eigentlich nicht (**Bild 1**)!

An ihren Übergangskanten sind die Mauerteile mit einer Verzahnung ausgestattet, die genau in das Nachbarstück passt. Eine intelligente Lösung, um Fugen so unauffällig wie möglich werden zu lassen. Auch an den Treppen passen die Seitenteile





le perfekt, Nacharbeit ist nicht notwendig (Bild 2 und 3).

Die Basis des Dioramas, auf der die Steinfrei-Mauer entstehen sollte, bestand aus Hartschaumplatten. Sie wurden mit einem Styroporschneider dem Verlauf der Mauern angepasst (Bild 4).

Weil es das schon aus dem Namen ersichtliche Charakteristikum einer Trockenmauer ist, dass sie ohne Mörtel gebaut wird, habe ich die Mauerabgüsse mit Tesa-Alleskleber leicht nach hinten lehrend verklebt. Eine solche Neigung gibt in der Realität der Konstruktion die nötige Stabilität und dem Hang Halt.

Dank der verzahnten Kanten gibt es zwischen den Mauerteilen keine scharfen Übergangskanten. Dennoch liegt ihnen ein kleiner Beutel mit Gipspulver zum Verspachteln eventueller Fugen bei. Ist dies nötig, wird das Pulver mit etwas Wasser dünn angerührt und mit einem Borstenpinsel in die Ritze getupft, bis er vollständig geschlossen ist. Danach bürstet man mit einem breiteren, feuchten Borstenpinsel die Mauer an der Übergangskante so lange ab, bis die Steine wieder sauber sind. Sollte dabei die Fuge wieder zum Vorschein kommen, wiederholt man den Vorgang – notfalls mehrfach. Nach dem Trocknen ist der Übergang zwischen den Mauerteilen beinahe unsichtbar (Bild 5).

Zum Verschließen des Spalten zwischen Hartschaumplatte und Gipsmauern habe ich Reparaturspachtel für Holz verwendet. Er wurde mit einem Zahnarztspatel aufgebracht und in die Ritzen gedrückt. Anschließend habe ich die Oberfläche mit einem Borstenpinsel modelliert (Bild 6).

Nachdem alles gut 24 Stunden getrocknet war, konnte ich mit dem Einfärben beginnen. Bei diesem Diorama wurden dazu das Farbset 70137 von Vallejo sowie die Heki-Farben 6600 Beton und 7105 Ocker verwendet (Bild 7).

Grundiert wurde mit Vallejo 111 aus dem Mauerfarben-Set. Weil diese Farbe sehr pigmentstark ist, wurde sie für die Verwendung auf dem kräftig saugenden Gips etwas mit Wasser verdünnt. Außerdem sorgte ein Tropfen Netzmittelkonzentrat von MiniTec dafür, dass sie sich gleichmäßig in alle Ritzen verteilte (Bild 8).

Nach dieser Grundierung habe ich die Mauer mit den Weathering Pencils von AK Interactive bearbeitet. Verschiedene Erd- und Grüntöne, dazu Grau und etwas Gelb ergeben später feine Schattierungen im Mauerwerk. Zwar wirken die Farben dieser Stifte zunächst etwas zu grell, doch dämpft die folgende Lasur ihre Leuchtkraft ohnehin (Bild 9).

Die Lasur war nötig, um Vertiefungen zu betonen. Dazu habe ich 73.201 Lavado Black Shade von AK Interactive mit ein wenig Wasser sowie einigen Tropfen Netzmittel verdünnt und mit einem weichen Pinsel verstrichen. Tupft man es anschließend mit einem Schwamm wieder von den Erhebungen der Steine ab, bleibt die Farbe nur in den Ritzen (Bild 10). Danach sollte die Mauer 24 Stunden lang gut durchtrocknen, um anschließend die Kanten durch Granieren mit weißer Farbe hervorheben zu können.

Natürlich reicht es nicht, solch schöne Mauern in die Landschaft zu stellen und als Begrünung darumherum ein paar Stücke Grasmatte aufzukleben. Erst eine adäquat gestaltete Umgebung führt zu einem überzeugenden Gesamtmotiv.

Zum Start der Begrünung habe ich dem Mattkleber von Langmesser ein paar Spritzer braune Abtönfarbe hinzugefügt und ihn dann auf den noch nackten Flächen verstrichen (Bild 11). Das Begrasen der Flächen zwischen den Mauern begann, indem ich mit einem Sieb Zwei-Millimeter-Späterbstfasern von MiniNatur aufgestreut habe. Dann wurden mit einem Föhn die überflüssigen Fasern weggeblasen. Die

Erwärmung des Leims bewirkte, dass solche Fasern, die nur mit einer Spitze im Kleber steckten, in diesen gezogen wurden und sich aufstellten. Fasern, die ganz im Leim lagen, blieben dort und bildeten den Untergrund. Diese Vorgehensweise funktioniert genauso gut wie mit einem Elektrostatgerät, kommt aber ohne ein solches aus.

An den Rändern zwischen Grasflächen und Mauern habe ich mit Matten von Model Scene gearbeitet. Hier wurden die Artikel Walduntergrund F610-S und Walduntergrund Blaubeeren F620-S verwendet (Bild 12). Aus den Matten wurden einzelne Stücke gezupft, die ich mit Tesa Alleskleber Rot aufgeklebt habe. Wichtig war, während der Trocknungsphase des Allesklebers immer wieder die Mattenränder mit einer Pinzette nach unten zu drücken, damit keine Spalten entstehen. Lücken zwischen den Mattenstücken habe ich später mit Sechsmillimeter-Fasern geschlossen.

Nach einer 24-Stunden-Trocknungsrunde wurde die nächste Grasschicht aufgebracht. Dazu habe ich den Langmesser-Kleber stellenweise mit einem großen Borstenpinsel aufgetupft (Bild 13). Danach wurde mit einem Elektrostat eine Mischung aus zwei bis sechs Millimeter langen Fasern von Mininatur und Model Scene in den Leim geschossen. Nach weiteren 24 Stunden wurden auf die gleiche Weise noch Einzelbüschel aus Sechs-Millimeter-Fasern gesetzt.

Zur weiteren Gestaltung habe ich Bäume von Model Scene (Hoch- und Vollstammfichten SK250 und SK300 bzw. SM100) sowie verschiedene Filigranbüsche von MiniNatur und Model Scene gepflanzt. Niedriges Unkraut und Buschwerk wurde mit Woodland Turf dargestellt (Bilder 14 und 15). Um dem ganzen Diorama noch eine heitere Note zu verleihen, habe ich zuletzt einige Blüten aus dem Set 898-29 von MiniNatur mit dem Sieb aufgestreut und mit Sprühkleber fixiert (Bild 16). □

-Anzeige -

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

**Eisenbahn-Treffpunkt  
SCHWEICKHARDT**

Unsere Öffnungszeiten  
Montag bis Samstag  
10:00 - 18:30 Uhr



**bwegt Modelle**  
von **PIKO** - demnächst im Regal

30-59311  
E-Triebwagen 4-tlg 442 DB-AG Ep6 weiß-gelb bewegt (D)  
Wechselstrom AC digital / Baden-Württemberg

30-59511  
E-Triebwagen 4-tlg 442 DB-AG Ep6(2019) weiß-gelb  
bewegt (D) Gleichstrom DC analog mit Schnittstelle /  
Baden-Württemberg



aktuelle Informationen unter [www.modelleisenbahn.com](http://www.modelleisenbahn.com)

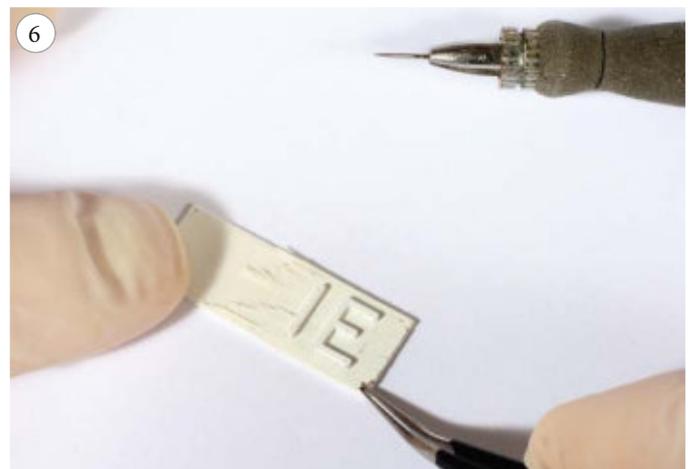
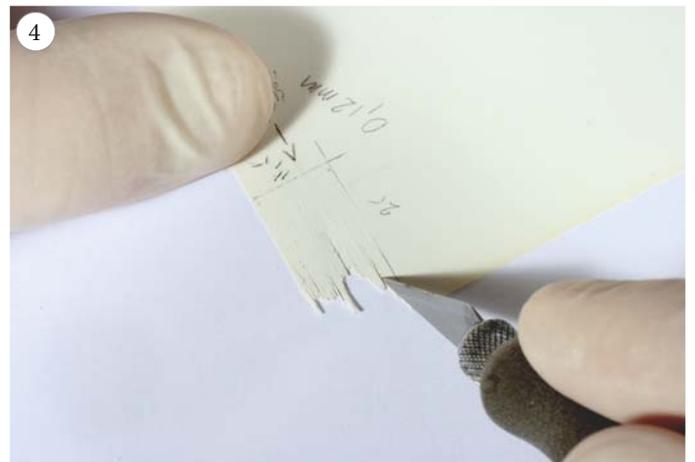


# Durchge-

kracht

Firmenschilder wurden früher entweder auf eine Tafel gemalt, oder man verwendete erhabene Lettern, die auf ein Brett geschraubt wurden. Irgendwann rosteten die Schrauben durch und das Brett zerbrach.

Um dies nachzubilden, zog *Emmanuel Nouaillier* noch einmal alle Register seiner Kunst



**W**ie so oft, stand für diese Miniaturnachbildung ein Original Pate (Bild 1). Um die Wirkung im Modell zu steigern, habe ich mich dafür entschieden, das Schild in einem sehr viel stärkeren Zerfallszustand zu gestalten als sein Vorbild und dafür alle Register des Alterns zu ziehen. Wer eine solche Tafel für seine eigene Anlage oder ein Diorama nachgestalten will, kann selbst entscheiden, wie weit er meinem Beispiel folgen möchte.

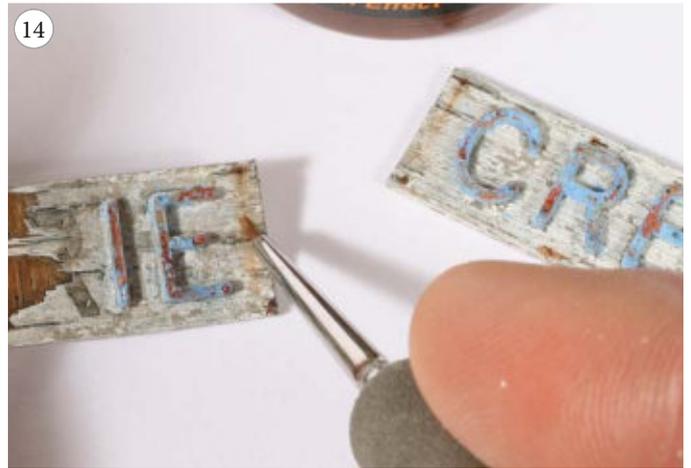
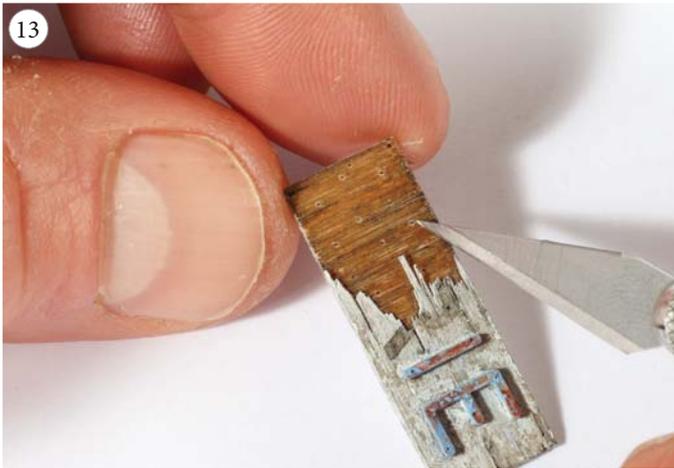
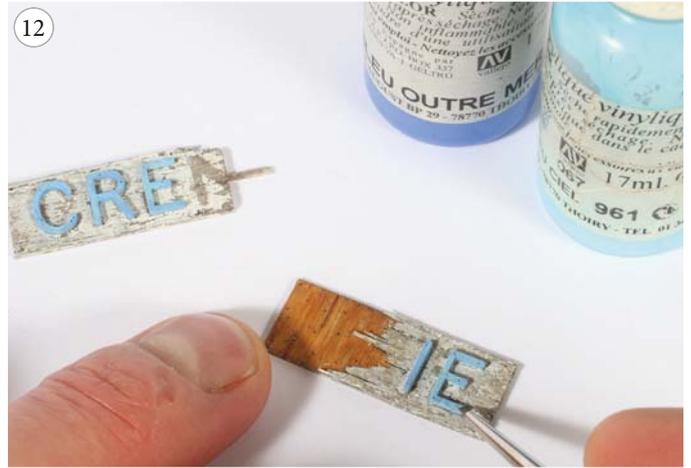
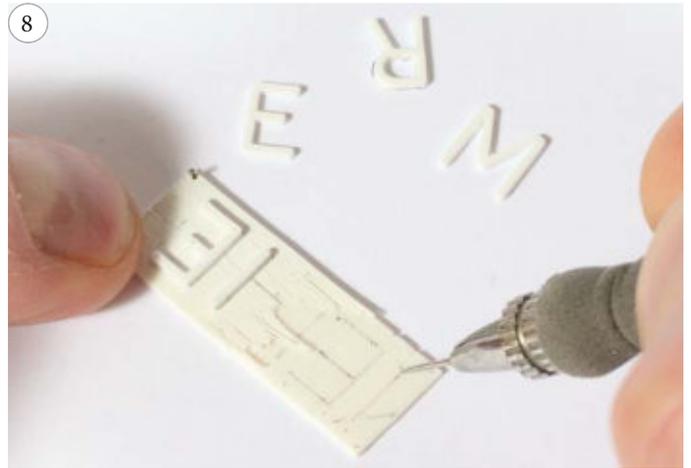
Wie immer habe ich für die Sperrholztabelle, auf der die Buchstaben des Firmenna-

mens befestigt sind, kein echtes Holz verwendet, sondern Kunststoffplättchen. Weil dieses Beispiel in 1:43,5 (Spur 0) entstand, habe ich für den noch hängenden linken Teil der Tafel die Stärke ein Millimeter gewählt. Das herabgestürzte und gesplitterte rechte Teil besteht aus einem 0,8-Millimeter-Plättchen mit einer Auflage aus sehr dünnem 0,12-Millimeter-Material. Für H0 sollten diese Basisplatten entsprechend schwächer sein.

Die Lettern stammen von der britischen Firma Slater's Plastikard (<https://slatersplastikard.com/plastikard/alphabets>

und sind hier acht Millimeter hoch (Bild 2). Slater's hat solche Buchstaben in verschiedenen Größen zwischen zwei und 16 Millimetern Höhe im Programm, also passend für alle Baugrößen zwischen N und I.

Als Erstes wurden die beiden Schichten des rechten Tafelteils bearbeitet, deren Maserung rechtwinklig zueinander verläuft. Auf der quergemaserten unteren Lage habe ich die Bretterstruktur mit einer Reißnadel und einer Drahtbürste eingearbeitet, auf der längsgemaserten oberen nur mit der Drahtbürste. Für das 0,12-Millimeter-Ma-



terial wäre die Reißnadel zu grob gewesen (Bild 3). In gleicher Weise wurde der linken Platte eine längslaufende Holzstruktur eingraviert.

Mit einem Skalpell habe ich danach die eine Schmalseite der oberen Platte so bearbeitet, dass sie wie abgebrochen wirkt (Bild 4). Anschließend wurde sie auf die untere Platte geklebt und an den Kanten ebenfalls mit der Skalpellklinge ausgefranst. Zudem wurden mit einer Nadel die Löcher der früheren Befestigungsschrauben eingedrückt (Bild 5).

Im nächsten Schritt wurden die nicht abgefallenen Buchstaben auf die Basisplatten geklebt. Wegen des großen Maßstabes bekamen auch sie mit einer Nadel Schraublöcher eingepägt. Außerdem wurde in eines der Ecklöcher der rechten Platte ein flach gefeilter Niet gedrückt, um einen der Bolzen nachzubilden, mit denen das Schild einmal an der Wand befestigt war (Bild 6).

Damit das alte Firmenschild möglichst realistisch aussieht, müssen auch die Spuren der abgefallenen Buchstaben sowie die Löcher der Nägel nachgebildet werden, mit denen sie einst befestigt waren. Dazu überträgt man zunächst die Konturen der betreffenden Slater's-Buchstaben auf kräftiges Selbstklebeband und schneidet diese dann aus. Für diesen Arbeitsschritt ist etwas Geduld nötig, die sich aber lohnt. Die Nagellöcher werden an geeigneter Stelle wieder mit der Nadelspitze in den Kunststoff gedrückt (Bilder 7 und 8).

Damit ist die Gravur- und Aufbauarbeit fertig und das Bemalen kann beginnen. Die erste Schicht sind matte Emailfarben. Hier habe ich Humbrol 60 (Scharlachrot) für die Lettern, Humbrol 64 (Hellgrau)

**Auch direkt auf der Wand angebrachte Anschriften wie diese sind immer wieder zu finden und lassen sich mit dreidimensionalen Buchstaben zumindest annähernd im Modell nachbilden.**



für die oberste Holzschicht der Tafel sowie Humbrol 62 (Lederbraun) für rohes Holz verwendet (Bild 9). Dabei wurden die für den Holzanstrich eingesetzten Farben jeweils kräftig verdünnt. Auf den Buchstaben habe ich die Farbe unregelmäßig mit einem kleinen Schwammstück aufgetupft.

Sobald diese Farbschicht trocken war, wurden die beiden ausgeschnittenen Klebeband-Buchstaben an die Plätze der abgefallenen Lettern geklebt. Danach habe ich zwei Schichten Chipping Fluid für Acrylfarben von AK Interactive darübergespinnelt (Bild 10).

Wie schon mehrfach in dieser Reihe gezeigt, wurde danach die Oberfläche der Tafel mit elfenbeinfarbener Acrylfarbe gestrichen. Kaum war diese einigermaßen angetrocknet, wurde die Tafel mit sauberem Wasser benässt, so dass sich diese Farbschicht wieder abzulösen begann. Diesen Vorgang habe ich wie immer mit einer Gravurnadel unterstützt und gesteuert. Auch die Klebeband-Buchstaben wurden wieder abgezogen (Bild 11).

Danach wurde das Chipping auf den Buchstaben wiederholt, nur dass die hier

aufgetragene Acrylfarbe aus drei Schichten bestand: erst „Worn Effect“ von AK Interactive, dann Ultramarinblau und Hellblau, die jeweils mit einem Stückchen Schwamm aufgetupft wurden. Dies allein sorgt schon für ein schön fleckiges Aussehen, das durch den Abplatzeffekt natürlich noch verbessert wird. Wo nötig, habe ich auch noch einmal sehr behutsam rote Emailfarbe aufgetupft, um den Eindruck zu verstärken, als ob sich unter mehreren abplatzenden Schichten Blau noch ein roter Anstrich befände (Bild 12). Auch das Aussehen des offenliegenden Holzes der unteren Schicht wurde durch Bearbeitung mit der Skalpellspitze weiter optimiert (Bild 13).

Die letzten Arbeitsschritt bestanden in kleinen Verbesserungen am Gesamtaussehen. So habe ich die Kanten der Lettern etwas betont, indem ich sie behutsam in den gleichen Blautönen gestrichen habe, die jedoch mit Elfenbeinfarbe aufgehellt worden waren. Die Nagellöcher wurden mit winzigen Tröpfchen grauen Washings oder „Rust Streaks“ von AK Interactive hervorgehoben. Außerdem habe ich noch feine rostfarbene Triefspuren angebracht (Bild 14). □

- Anzeige -



Übersichtliches Display

Bis zu 20 Loks gleichzeitig individuell steuerbar

Einfache Bedienbarkeit

Ergonomischer Handregler



# PIKO

## PIKO SmartControl<sub>light</sub> – Der ideale Einstieg in die digitale Modellbahnwelt

Entdecken Sie das PIKO SmartControl<sub>light</sub> System einzeln oder als Teil unserer preiswerten Start-Sets!



59013 PIKO SmartControl<sub>light</sub> Start-Set  
DB AG 2 Züge BR 185 und BR 218 Ep. VI,  
PIKO A-Gleis mit Bettung

299,99 €\*  
\* unverbindliche Preisempfehlung

www.piko.de



# Aus is's und gor is's ...



EJ 11/1994: Verleger Hermann Merker stellt seine neuen Mitarbeiter vor: Christoph Kirchner (rechts) und Christoph Kutter.

**D**ieses Jahr hat, wie wir wissen, so manches durcheinandergewirbelt. Beim Einen löste sich nur der langersehnte, -geplante und -angesparte Exotenurlaub in nichts auf, beim Anderen war es die gewohnte Sicherheit des Arbeitsplatzes. Wieder andere mussten selbst um ihr Leben bangen oder haben den Verlust eines nahestehenden Menschen zu beklagen, der ohne Corona vielleicht noch gesund und munter wäre.

Uns alle bei der VGBahn traf die Entscheidung unserer langjährigen Muttergesellschaft Funke Medien hart, sich, wie es so schön heißt, „aufs Kerngeschäft zu konzentrieren“. Eisenbahnliteratur gehört nicht dazu. Zum 1. Juli fand die VGBahn mit dem Münchner Verlagshaus Geranova | Bruckmann einen neuen Eigentümer, zu dem auch die Alba Publikation gehört, die unter anderem das Eisenbahn-Magazin herausgibt.

Schon früh war klar, dass ein es Nebeneinander zweier so ähnlich strukturierter Hefte wie EJ und EM nicht geben könne. Ebenso war klar, dass das Eisenbahn-Journal als die auflagenschwächere dieser beiden Zeitschriften keine eigenständige Zukunft haben konnte. Gerhard Zimmermann und ich beschlossen daher, einen Strich zu ziehen: Er geht zum Jahresende in Rente, ich, dafür ein paar Jahre zu jung, habe gekündigt.

Nach Jahrzehnten im Beruf einen solchen Schritt zu tun, fällt für gewöhnlich nicht leicht. Mir schon, obwohl ich ausgesprochen gerne EJ-Redakteur war. Doch zweimal vier Wochen coronabedingte „Kurzarbeit null“ vor der Übernahme durch den neuen Eigentümer haben mich daran erinnert, dass es ein Leben neben der Vollzeitarbeit gibt. Auch wenn noch nicht rentenreif, bin ich glücklicherweise in einem Alter, in dem man eine solche Entscheidung treffen kann.

Redakteur beim Eisenbahn-Journal zu sein, bedeutete, eine große Freiheit bei der Themenwahl zu haben. Es würde mich freuen, wenn ich bei meinem subjektiven Vorgehen den Interessen möglichst vieler

Leser gerecht geworden wäre. Von einigen weiß ich es dank Leserbriefen, Kontakt auf Messen oder Anrufen. All jenen herzlichen Dank!

Herzlichen Dank auch allen EJ-Autoren, vor allem denen, die über die Jahre zu Freunden geworden sind. Ich hoffe, die Kontakte aufrechterhalten zu können – nicht nur, weil wir ja auch privat alle Modellbahner sind. Gleiches gilt für die vielen Firmenvertreter, egal ob Inhaber oder Mitarbeiter, die man im Laufe der Jahre regelmäßig auf Messen und Ausstellungen traf und mit denen man sich beileibe nicht nur über fachliche Themen unterhalten hat. Vielleicht sieht man sich ja mal wieder.

In Zukunft fehlen wird mir sicher der tägliche (oder seit der Einführung des Home-Office zumindest regelmäßige) Kontakt mit meinen EJ-Kollegen, denen der Miba und des Modelleisenbahners. Sie wer-

de ich ebenso vermissen wie die vielen netten Kolleginnen und Kollegen aus Vertrieb, Grafik, Sekretariat und Anzeigenabteilung. Menschen, mit denen man teilweise über ein Vierteljahrhundert lang zusammengearbeitet hat, vergisst man nicht.

Zum Abschluss dieses letzten aller Eisenbahn-Journale ein kleiner „Ego-Trip“: Wie es der Zufall will, habe ich vor genau 26 Jahren, in der Dezember-Ausgabe 1994 (damals noch eines der vierteljährlichen „Modellbahn-Journale“) meinen ersten größeren Bastelbeitrag im Eisenbahn-Journal veröffentlicht. Gestatten Sie, liebe Leser, mir eine Rückschau auf einige Artikel, die ich nicht nur redaktionell betreut habe, sondern deren Autor ich auch war und an die ich mich heute ganz besonders gerne erinnere.

Aus is's und gor is's und schod is's, dass's wohl is!\*)

*Christoph Kutter*



Debüt in MJ IV/1994: Für eine der vielen Redaktionsanlagen des Hermann-Merker-Verlags kitbashte ich mit Faller-Material einen zur Schiebepasseway von Märklin passenden Rechteckschuppen. Ein Industriemodell fehlt bis heute.

**H0-Totenbretter in EJ 7/1999: Themen mit historischer oder wie hier volkskundlicher Komponente gehörten stets zu meinen liebsten. Leser, denen ich mit solch bahnfernen Extravaganzen auf die Nerven gegangen bin, mögen mir verzeihen!**



\* Für Nichtbayern: „Aus ist es und vorbei und schade, dass das wahr ist.“



Die vierteilige Serie „Ladegut: Wein“, redaktionsintern „Suff auf Schienen“ genannt, begann im EJ 4/2005. Sie war eine Coproduktion mit Wagenspezialist Paul Scheller, der zu jeder Modellbahnepoche höchst profunde Vorbild-Informationen lieferte. Ihr folgten im Laufe der Jahre Serien und Schwerpunkthefte über Holz-, Milch-, Bier- und Tiertransporte, die jeweils zu einem Schub themenbezogener Modellneuheiten führten.



Der Synagogenbau aus EJ 10/2012: Ein länger geplantes Projekt, das mir einige neue Kenntnisse über deutschjüdische Geschichte bescherte. Leider hat bislang kein Gebäudehersteller das Thema aufgegriffen.



Der Dino als Ladegut in EJ 8/2006: Eigentlich eine spontane Schnapsidee, deren Umsetzung ins Modell mir viel Spaß gemacht hat. Wie bei so vielen weiteren Beladungsbeiträgen sorgte Christian Gerechts Fachwissen für die vorschriftskonforme Sicherung des Ladeguts. Noch heute gehört der Wagen zu meinen Lieblingen im Fuhrpark.

Der Schienenzeppelin als Medienstar in EJ 5/2019: Einer meiner raren Ausflüge ins Vorbildressort zum Hype um den Geschwindigkeitsweltrekord auf Schienen von 1931. Eigentlich ein Nebenprodukt des anschließend folgenden Beitrags „Sound für den Schienenzepp“ von Manfred Grünig, für den ich sehr spannende Rechercharbeit leisten durfte.

Der Knochenwagen in EJ 11/2014: Ein ausgefallenes Projekt, für das sich Recherche und Materialsuche über Jahre hinzogen. Wohl zu keinem anderen Bastelthema habe ich so viele Zuschriften aus Leserkreisen bekommen wie zu diesem.

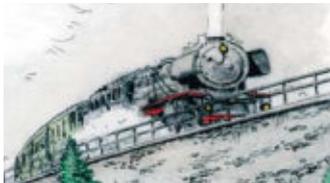


26 Jahre später: Das letzte Foto fürs EJ – umständehalber mit Gesichtsmaske. FOTO: GERD PETER



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

**63654 Büdingen**  
**MODELL & TECHNIK**  
**RAINER MÄSER**  
 Berliner Str. 4  
 Tel.: 06042 / 3930  
 Fax: 06042 / 1628  
**FH EUROTRAIN**

**75339 Höfen**  
**DIETZ MODELLBAHNTECHNIK**  
**+ ELEKTRONIK**  
 Hindenburgstr. 31  
 Tel.: 07081 / 6757  
 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de  
**FH/RW/H**

**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**



**BAHNHOFSPRESSEBUCHHANDLUNG Karl Schmitt & Co. KG**

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

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

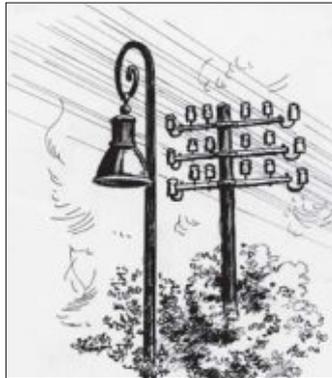
**97070 Würzburg**  
**ZIEGLER MODELLTECHNIK**  
 Textor Str. 9  
 Tel.: 0931 / 573691  
 www.modelltechnik-ziegler.de  
**FH/RW EUROTRAIN®**

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

**86199 Augsburg**  
**AUGSBURGER**  
**LOKSCHUPPEN GMBH**  
 Gögginger Str. 110  
 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045  
 www.augsburger-lokschuppen.de  
**FH/RW**

**94161 Ruderting bei Passau**  
**MODELLBAHNHAUS**  
 Rocktäschel 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  
 Schweigggerstr. 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**

# MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

## Aus dem Inhalt:

- Mit Sound über die Spessarttrampe
- Rundum-Anlage mit Großstadtbahnhof

- US-Dampf in Spur 0:  
*Bizarre Felsen, wilde Prärie*
- Versunkenes Kleinbahn-Idyll:  
*Beschaulich durch die Altmark*

**Best.-Nr. 7573 • 14,80 €**

## WEITERE FASZINIERENDE MOBATV-AUSGABEN



DVD Best.-Nr. 7572  
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7571  
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7570  
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7710  
€ 14,80

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

**Modell Bahn TV**  
 Ausgabe 73  
 Jetzt neu! Nur 14,80 €

**INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG**

- Mit Sound über die Spessarttrampe
- Rundum-Anlage mit Großstadtbahnhof

Laufzeit 59 Minuten

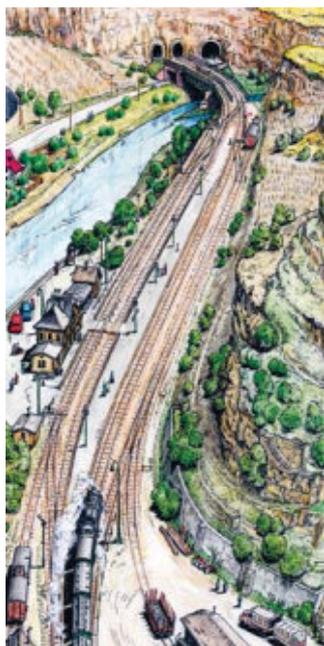
DVD VIDEO

**RIOGRANDE**  
 FILMREISE

**RioGrande-Bestellservice** • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100  
 • E-Mail [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) • [www.modellbahn-tv.de](http://www.modellbahn-tv.de) • [www.riogrande.de](http://www.riogrande.de) • [shop.vgbahn.de](http://shop.vgbahn.de)



[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)



### Verkäufe Dies + Das

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

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

**günstig: [www.DAU-MODELL.de](http://www.DAU-MODELL.de)**

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).

**[www.modellbahn-weber.com](http://www.modellbahn-weber.com)  
Lagerabverkauf**

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 anfr. unter [eanlagenwagner@t-online.de](mailto:eanlagenwagner@t-online.de).

**[www.nordbahn.net](http://www.nordbahn.net)  
Qualität, Auswahl, preiswert**

Verkauf: alte Märklin-Kataloge und -Prospekte. Märklin-Loks, -Wagen, -Zubehör. Märklin-Bibliothek-Bücher usw. Tel. 09128/9250829.

Original-Lokschild V100 133 gegen Gebot zu verkaufen. Tel. 030/3924613.

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)  
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Klaus Meyer, Am Umschwang 6, 29471 Gartow, Tel. 05846/9804344. Biete 15x Roco Universal-Entkuppler Nr. 40292, neu und originalverpackt, für € 10 das Stück. 16 Roco Entkuppler Nr. 42419, leicht gealtert, für € 10 das Stück.

[www.lok-doc-wevering.de](http://www.lok-doc-wevering.de)

[www.menzels-lokschuppen.de](http://www.menzels-lokschuppen.de)

[www.d-i-e-t-z.de](http://www.d-i-e-t-z.de)

[www.moba-tech.de](http://www.moba-tech.de)

[www.modellbahn-pietsch.com](http://www.modellbahn-pietsch.com)

### Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201/697400, Fax 0201/606948 oder [hermann.goebels@t-online.de](mailto:hermann.goebels@t-online.de).

[www.modelleisenbahn.com](http://www.modelleisenbahn.com)

Verk.: Spur 1 Märklin Abteilwagen 1/2 Klasse, digital, KPEV Nr. 58026-1 für € 220. Spur 1 Märklin Preuß. P8, digital, Sound + Dampf Nr. 55381 für € 1.900. Vitrinenmodelle, Originalkarton. Schniebs, Tel. 06181/690354.

[www.puerner.de](http://www.puerner.de)

Spur 0, BR 12, siehe Deckblatt Mä-Katalog 1934/40 1-D-2, maßstabgerecht, LüP 51cm, min. Kreisdurchmesser 120cm, Zugkraft größer als HR und ME, mir ist keine Tp-BR 12 bekannt. Bitte nur ernst gemeinte Zuschriften: [w-woehlte@t-online.de](mailto:w-woehlte@t-online.de).

[www.modelltechnik-ziegler.de](http://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](mailto:contact@us-brass.com)

Märklin-Sondermodelle H0. Liste von: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, NL-6118 AM Nieuwstadt, Niederlande. [www.marco-denhartog.nl](http://www.marco-denhartog.nl).

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

[www.koelner-modell-manufaktur.de](http://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.

[www.modellbahn-keppler.de](http://www.modellbahn-keppler.de)

[www.modellbahn-apitz.de](http://www.modellbahn-apitz.de)  
[info@modellbahn-apitz.de](mailto:info@modellbahn-apitz.de)

**Hallo Modelleisenbahn-Fans!**

H0-Spur-Kompletanlage zu verkaufen (Gleichstrom, keine Märklin-Loks), **nur an privat**: ca. 30 Loks, 80 Waggons, 70 Häuser, 220 Figuren, 280 Bäume, 8 Trafos, ca. 30m gerade Schienen, ca. 25m gebogene Schienen, 27 Weichen, 2 Tunnel, 3 Brücken und Vieles mehr. In Velen, Tel. 0170/1855998 (ab 10h). Schon jetzt an Weihnachten denken!

[www.modellbahnritzer.de](http://www.modellbahnritzer.de)

[www.mbs-dd.com](http://www.mbs-dd.com)

Fleischmann 4121, DR-Reko-Dampflok BR 22 004, Tender 2'2'T32, € 199/ Liliput L 131502, DB-Dampflok BR 42694, Wannentender, € 188/ Trix 21236, Adler, SX-Decoder, plus 3 offene Personenwagen, in Sammler-Holzkassette, € 350/ Märklin 37159, Sowjet. Dampflok TE 3915, Wannentender, € 125. Alle Modelle neu und unbespielt, OVP top. Tel. Nbg. 0911/5075396/[w.stehlig@t-online.de](mailto:w.stehlig@t-online.de).

[www.lokraritaetenstuebchen.de](http://www.lokraritaetenstuebchen.de)

[www.Modellbau-Gloeckner.de](http://www.Modellbau-Gloeckner.de)

H0 = 37 Loks, Ep. 5+6. Roco; Piko; Brawa; Flm.; SBB, DB, ÖBB, Privatb. - E42 SOB; 460; 101; 145; 181; 185; 120; 1014; 1044 Taurus; 1116; 189; versch. 223; Lok m. Haftreif. + NEM. Piko bedr. Räder neu, 34 Pers. wg. 1:87 + KKK. FS; DB; SBB; ÖBB; CD; CNL; VSOE.-Cont.wg. 4-achsig. KKK Fahrz. wenig gef. Loks geprüft. I.D. Listen gg. € 1,80 in Briefm. von R. Göhler, 01705 Freital, Kirchstr. 4. Bei Angabe einer Mailadresse Listen auch mit Bildern möglich.

[www.carocar.com](http://www.carocar.com)

[www.modellbahnshop-remscheid.de](http://www.modellbahnshop-remscheid.de)

**Märklin Loks, K-Gleise, Gebäude**  
Digital BR 03 € 85, BR 86 Telex € 95, K-GI 1 Dreiwegweiche € 18, 5 Weichen elektr. je € 10, 48 Gleise ab € 0,80. Loks und Gleise zusammen € 250. Stellpult 72720 € 6, Güterwagen DR 3-teilig 47909 orig.verp. € 45, Fleischmann Trafo 14V/3A € 30. Gebäude, Bäume, Figuren. Liste gg. Rückporto 80ct. bei L. Schmidt, Hardenberg 14, 58540 Meinerzhagen, Tel. 02358/7467.

[www.menzels-lokschuppen.de](http://www.menzels-lokschuppen.de)

Biete neuwertig und in OVP: Märklin/Trix DCC, 22428 Diesellok BR 132 € 120, Märklin/Trix DCC, 22918 Diesellok BR 218 € 120. Denzer, Tel. 06535/7049, Mail: [allidenzer@web.de](mailto:allidenzer@web.de).

<https://modellbahn-aktionstage.de/>  
Samstag, den 28.11. von 11-18 Uhr, Sonntag, den 29.11. von 12-17 Uhr im Ring-Café Leipzig, Roßplatz 8-9, 04103 Leipzig, barrierefreier Zugang.

[www.modeltom.com](http://www.modeltom.com)

[www.suchundfind-stuttgart.de](http://www.suchundfind-stuttgart.de)

[www.jbmodellbahnservice.de](http://www.jbmodellbahnservice.de)

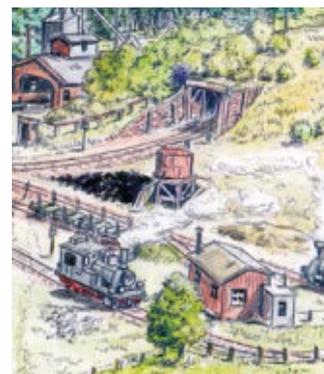
### Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

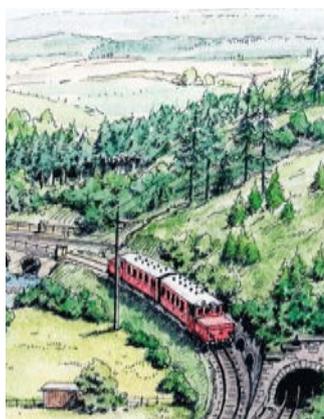
**1:220 Zubehör: [Klingenhoefer.com](http://Klingenhoefer.com)**

Spur TT, ex DDR-Wendzeit, 6 Loks, 1 Triebwg., 77 Güter- u. Pers.wagen, ca. 35 E-Weichen sowie ca. 300 Gleise/ Kreuzungen/ Entkuppler usw. zu € 365. Nur an Selbstabholer, kein Versand. Tel. 0174/2305745 (Raum Bremen).

### Verkäufe sonstige Fahrzeuge

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





## Verkäufe Zubehör aller Baugrößen

Piko A-Gleise und Weichen zu verkaufen. Top Zustand, kaum gebraucht, nur mal zum Ausprobieren. Kein Einzelverkauf. Gesamtverkauf –20% plus Versandkosten. Liste unter Tel. 05551/65986. Vorkasse!

**Tierfiguren: [www.Klingenhoefer.com](http://www.Klingenhoefer.com)**

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)  
Feine Details und Eisenbahnmodelle

[www.modellbahnservice-dr.de](http://www.modellbahnservice-dr.de)

[www.modellbahnen-berlin.de](http://www.modellbahnen-berlin.de)

**Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1**  
[www.hack-bruecken.de](http://www.hack-bruecken.de)

[www.modellbahnzentrum-uerdingen.de](http://www.modellbahnzentrum-uerdingen.de)

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

[www.puerner.de](http://www.puerner.de)

[www.modellbahn-kepler.de](http://www.modellbahn-kepler.de)

[www.augsburger-lokschuppen.de](http://www.augsburger-lokschuppen.de)

## Verkäufe Literatur, Video, DVD

Verkäufe ca. 2000 Märklin-Prospekte. Tel. 09128/9250829. Liste anfordern.

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

[www.modellbahn-kepler.de](http://www.modellbahn-kepler.de)

Verkäufe: MEB von 1956 bis 2019 und Sonderhefte, gut erhalten, Preis nach Vereinbarung. Reiche, Chemnitz, Tel. 0371/4010414.

[www.bahnundbuch.de](http://www.bahnundbuch.de)

Biete ME Heft 53/7, 54/2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 55/1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 1956–2000 kompl. gebunden, 2000–2020 kompl./Schuber DVD Stars der Schiene 68 St., div. Eisenbahnliteratur Transpress. Liste anf., Abholung, Preis VS. Tel. 03644/552958.

Verkäufe umfangreiche Sammlung Eisenbahn-Fachbücher, Kursbücher, Dienstvorschriften, Eisenbahnkarten, Lokbeschreibungen SBB/DB/DR. Eisenbahn- und Streckengeschichte, BW, AW, Privat-, Klein- und Schmal-spurbahnen, Bahnbau und Bahnunterhaltung, Lok, Wagen, Baureihenbände EK, Endisch u.a., Standardwerke um 1900, Lehrbücherei. Detail-Liste 36 Seiten gratis bei Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny.

## Verkäufe Fotos + Bilder

Verk. aus Nachlass Auswahlsendung Eisenbahnbilder von Länderbahn bis BR/DB (sortiert nach Regionen bzw. BR), Faksimile, Werbeprospekte, Versuchsberichte, etc. von DRG bis DB/DR. M. Hengst, Tel. 0173/3690401, [matthias.hengst@ergo.de](mailto:matthias.hengst@ergo.de).

## Gesuche Dies + Das

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: [annedetlefgerth@aol.com](mailto:annedetlefgerth@aol.com).

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

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

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

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an [hvo@gmx.com](mailto:hvo@gmx.com).

LGB, H0 und TT- Sammlung oder Anlage bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel. 0341/4613285.

Suche kleine Anlage Spur N (preiswert). Wolfgang Weiß, Tel. 037421/170974.

## Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

Werden Sie 1 Gewinner beim Verkauf Ihrer Eisenbahnsammlung an Bernd Zielke in Krefeld. Ihr Ankaufsspezialist seit 2002 mit den höchsten Ankaufspreisen für KISS, KM1, Bockholt, Lemaco, Fulgurex, Märklin, Magnus, LGB. Neuwertig, 1–500 Loks gesucht. 015777592733, [ankaufeisenbahn@yahoo.com](mailto:ankaufeisenbahn@yahoo.com), <http://www.wirkaufeneineisenbahn.com>.

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](mailto:shop@modellbahn-erftstadt.eu).

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



**Die neuen VGB-Kalender sind da!**  
**jetzt bestellen:**  
[www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.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](mailto:Dr.Thomas.Koch@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](mailto:j.baader@jubamo.de).

**Liebe Inserenten,  
bitte beachten Sie,  
dass Barzahlung bei  
Kleinanzeigen ab  
sofort nicht mehr  
möglich ist !!**

**Vielen Dank  
Ihre  
Anzeigenabteilung**



Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBÄHNER und MIBA veröffentlicht. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von rund 150.000 Interessenten.

**AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:**

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstentfeldbruck • Fax: 08141/53481-200

Noch einfacher geht es per E-Mail an: [anzeigen@vgbahn.de](mailto:anzeigen@vgbahn.de) oder Sie laden den Coupon unter [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de) herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatannonce nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

ANZEIGENSCHLUSS KLEINANZEIGEN 02/2021: 09.12.2020

	<b>Privatannonce bis 7 Zeilen € 10,-</b>
	<b>Privatannonce bis 12 Zeilen € 15,-</b>
	<b>Privatannonce bis 17 Zeilen € 20,-</b>

**Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!**

- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| <input type="radio"/> Verkäufe Dies + Das             | <input type="radio"/> Gesuche Dies + Das             | <input type="radio"/> Sonstiges                               | <input type="radio"/> Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,- pro Zeile + MwSt. |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2      | <input type="radio"/> Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2      | <input type="radio"/> Urlaub, Reisen, Touristik               | <input type="radio"/> 1 x veröffentlichen  |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m | <input type="radio"/> Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m | <input type="radio"/> Börsen, Auktionen, Märkte               | <input type="radio"/> 2 x veröffentlichen  |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z     | <input type="radio"/> Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z     | <b>Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt.)</b> | <input type="radio"/> 3 x veröffentlichen  |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fahrzeuge sonst.       | <input type="radio"/> Gesuche Fahrzeuge sonst.       | <input type="radio"/> Fettdruck pro Zeile + € 1,-             | <input type="radio"/> 4 x veröffentlichen  |
| <input type="radio"/> Verkäufe Zubehör alle Baugrößen | <input type="radio"/> Gesuche Zubehör alle Baugrößen | <input type="radio"/> Farbdruck rot pro Zeile + € 1,-         | <input type="radio"/> 5 x veröffentlichen  |
| <input type="radio"/> Verkäufe Literatur, Video, DVD  | <input type="radio"/> Gesuche Literatur, Video, DVD  | <input type="radio"/> Grauer Fond pro Zeile + € 1,-           | <input type="radio"/> ..... x veröffentlichen  |
| <input type="radio"/> Verkäufe Fotos + Bilder         | <input type="radio"/> Gesuche Fotos + Bilder         |   |  |

\_\_\_\_\_  
Name / Firma

\_\_\_\_\_  
Vorname

\_\_\_\_\_  
Straße / Hausnummer

\_\_\_\_\_  
PLZ / Ort

\_\_\_\_\_  
Telefon / Fax

\_\_\_\_\_  
Datum / Unterschrift

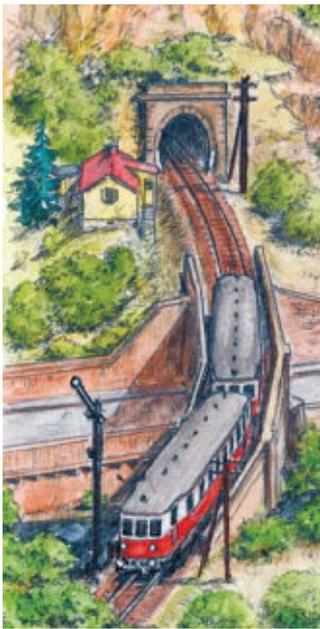
Zahlung: € \_\_\_\_\_ **KEIN Bargeld oder Briefmarken!**

Abbuchung (nur Inland):

\_\_\_\_\_  
Kreditinstitut (Name und BIC)

\_\_\_\_\_  
IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen. SEPA-ID: DE742490000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.



## Gesuche

### Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Werden Sie 1 Gewinner beim Verkauf Ihrer Eisenbahnsammlung an Bernd Zielke in Krefeld. Ihr Ankaufsspezialist seit 2002 mit den höchsten Ankaufspreisen für Roco, Trix, Märklin, Bemo, HAG, Fulgurex, Lemaco und andere. Neuwertig, 10–1000 Loks gesucht. 015777592733, ankauf@senbahn@yahoo.com, <http://www.wirkaufendeineisenbahn.com>.

**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](mailto: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](mailto:info@gebrauchtemodellbahn.de), [www.gebrauchtemodellbahn.de](http://www.gebrauchtemodellbahn.de).

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, [shop@modellbahn-erftstadt.eu](mailto:shop@modellbahn-erftstadt.eu).

<https://modellbahn-aktionstage.de/> Samstag, den 28.11. von 11-18 Uhr, Sonntag, den 29.11. von 12-17 Uhr im Ring-Café Leipzig, Roßplatz 8-9, 04103 Leipzig, barrierefreier Zugang.

**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](mailto:j.baader@jubamo.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](mailto:buitelaar.marco@gmail.com), Tel. +31 6 11646623.

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

Suche: Märklin VT 08.5 Eierkopf mit Flügelrad. Tel. 0170/4469521. Peter Preuß, Am Baumrain 6, 57319 Bad Berleburg.

**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](mailto:fischer.ruediger@t-online.de).

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

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



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](mailto:ankauf@henico.de).

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

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstaholer. Tel. 02252/8387532 oder 0151/50664379, [shop@modellbahn-erftstadt.eu](mailto:shop@modellbahn-erftstadt.eu).

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

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 [ilonak@live.de](mailto:ilonak@live.de).

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

## Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

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

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171/9588790 oder [red\\_dust61@web.de](mailto:red_dust61@web.de).

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

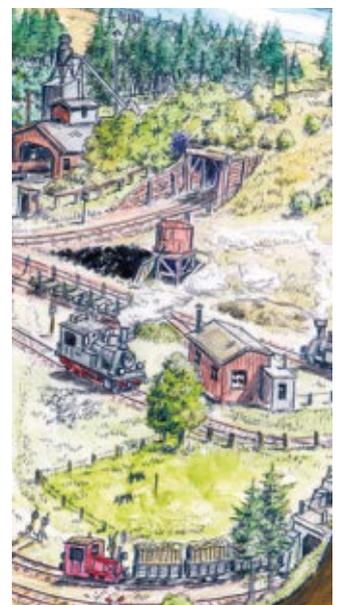
**Ihre Sammlung in gute Hände.** Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel. 05251/5311831, [info@gebrauchtemodellbahn.de](mailto:info@gebrauchtemodellbahn.de), [www.gebrauchtemodellbahn.de](http://www.gebrauchtemodellbahn.de).

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

TT und N-Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel. 0341/4613285.

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





**Die neuen VGB-Kalender sind da!**  
**jetzt bestellen:**  
[www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

## Gesuche Zubehör aller Baugrößen

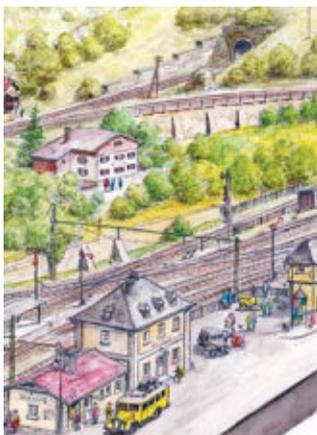
**Holzhäuser, Holzfiguren, Dioramen 50er J. gesucht. Faller, Neuffen, Flor, RS, Preiser usw. Ital. Eisenbahnen Rivarossi Bakelit. Zahle gut für Spitzenstücke. Ein Kontakt lohnt sich: [buitelaar.marco@gmail.com](mailto:buitelaar.marco@gmail.com) oder Tel. +31 6 11646623.**

Suche für Fleischmann-Gleisbild-Stellwerk: 5 Stück Schalter für DKW (Artikel-Nr. 6906), 10 Stück Weichenschalter für einfache Weiche (Artikel-Nr. 6900), neuwertig oder sehr gut erhalten. Angebote bitte an Ingolf Paul, Tel. 03501/781798 oder 0171/7901998.

**Suche Hädl Trabant Kübel 1:87** Forstverwaltung 222001 offen und 222002 geschlossene Plane. Kieselbach, Tel. 0211/741896.

## Gesuche Literatur, Video, DVD

Gartenbahnprofi Ausgaben Jahrgang 2003 und 2004 komplett gesucht. Gebote unter [gartenbahn@magenta.de](mailto:gartenbahn@magenta.de).



## Gesuche Fotos + Bilder

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172/1608808, E-Mail: [rene.stannigel@web.de](mailto: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](http://www.fes-online.de) oder [www.facebook.com/gayisenbahn](http://www.facebook.com/gayisenbahn). In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: [www.fluegelrad.de](http://www.fluegelrad.de).**

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)  
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Kostenlos abzugeben, evtl. zum Ausschachten: Bahnhofsanlage 2-tlg. mit Zubehör (Oberleitung/Weichenmotoren). Größe 2 x ca. 140 x 50 / 1:87. Muss abgeholt werden. Günter Marquardt, Rosenstr. 11, 71364 Winnenden, Tel. 07195/942293.

[www.modellbahnen-berlin.de](http://www.modellbahnen-berlin.de)

[www.modell-hobby-spiel.de](http://www.modell-hobby-spiel.de)  
- News / Modellbahnsofa -



## Urlaub, Reisen, Touristik

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443/8877, [www.Ferienhaus-Freudenstadt.de](http://www.Ferienhaus-Freudenstadt.de).

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

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

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](http://www.ferienhaus-emmy.de).

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

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](http://www.schlossfuerstenberg.de).

## Börsen, Auktionen, Märkte

**[www.modellbahnboerse-berlin.de](http://www.modellbahnboerse-berlin.de):** 15.11. Berlin / 06.12. Chemnitz / 12.12. Pöbneck / 13.12. Dresden. Bitte mit Maske + ausgefüllter Nachverfolgung. Herzog 0173/6360000.

21.11.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10-16 Uhr, 82194 Gröbenzell, Freizeitzentrum Wildmooshalle, Wildmoosstr. 36. Tel.: 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de).

22.11.: 60. Tauschbörse der Eisenbahnfreunde Göttingen e.V. für Modelleisenbahnen, -autos und Zubehör, 10-16h, BBS II Göttingen, Godehardstr. 11, unterer Haupteingang.

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

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

[www.modellbahn-spielzeug-boerse.de](http://www.modellbahn-spielzeug-boerse.de)

**Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.** 29.11.: Bebra, Traditions Lokschuppen, Gilfershäuser Str. 12. 05.12.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. **NEU!! Schkeuditz/Leipzig:** 13.12. (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](mailto:jensberndt@t-online.de), [www.modellbahnboerse-berndt.de](http://www.modellbahnboerse-berndt.de).

29.11.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10-16h, 08228 Rode-wisch, Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32. Tel. 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de).

05.12.: Tauschbörse für Eisenbahn, Modellauto, Spielzeug, 9-16h, Oberschwabenhalle, 88212 Ravensburg. Info-Tel.: 0751/42485. [www.eisenbahnfreunde-rv.de](http://www.eisenbahnfreunde-rv.de).

05.12.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10-16h, 82383 Hohenpeißenberg, Haus der Vereine, Nordstr. 3, Tel. 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de).

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

19.12.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10-15h, 80634 München, DB-Casino, Richelstr. 3. Tel. 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de).

28.12.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10-17h, 87484 Nesselwang, Alpspitzhalle/Sommerbörse, Von-Lingg-Str. 30. Tel. 0163/6801940, [www.star-maerkte-team.de](http://www.star-maerkte-team.de).

16.01.: 58. Modelleisenbahn-Börse der Modelleisenbahnfreunde Gerlingen e.V., 11-16h, Gerlingen, Stadthalle. Aktuelle Infos unter „Termine“ auf: [www.bothner-modell-eisenbahnen.de](http://www.bothner-modell-eisenbahnen.de).



# Kalender-Editionen der VGBahn

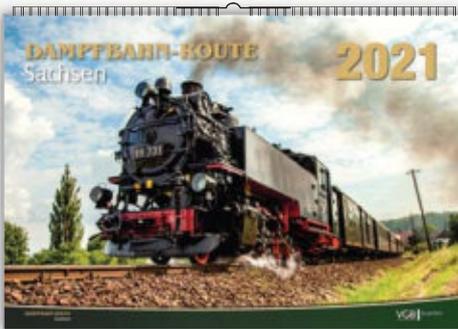
Kalender im Format 49 x 34 cm, mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

# 2021

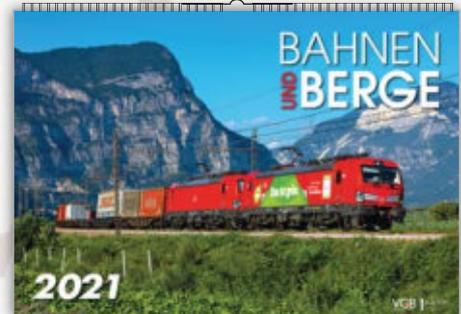
## Fotos der Extraklasse - ausgewählt von den VGB-Redaktionen



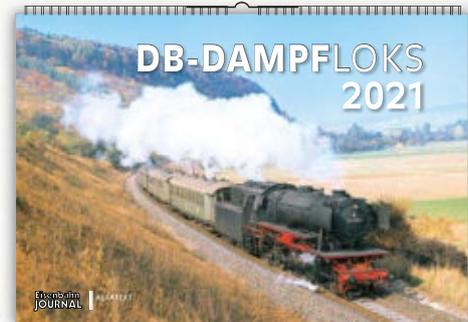
**Eisenbahn und Landschaft**  
Mit Loklegenden und Zugklassikern  
durchs Jahr  
Best.-Nr. 552001 • € 12,95



**Dampfbahn-Route Sachsen**  
Eine bildgewaltige Reise durch Sachsen  
24 farbig bedruckte Blätter plus Titel-  
blatt und Legendenblatt  
Best.-Nr. 552014 • € 16,95



**Bahnen und Berge**  
Aktuelle und historische Schienenfahrzeuge zeigensich im Spiegel  
der Jahreszeiten inmitten majestätischer Alpenkulisse.  
Best.-Nr. 552016 • € 16,95



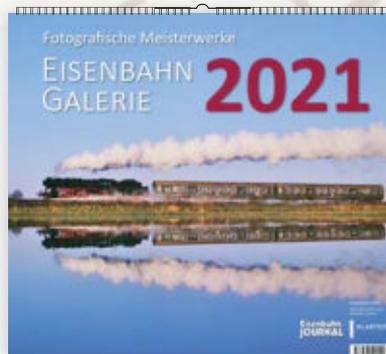
**DB-Dampfloks**  
Die Blütezeit des Dampfbetriebs  
Best.-Nr. 552002 • € 12,95

## Impressionen im Großformat

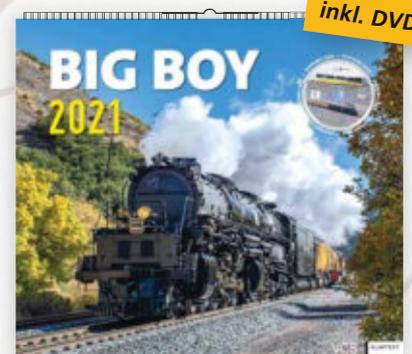
Kalender im Format 50 x 45 cm, mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger



**Harzer Schmalspurbahnen 2021**  
Deutschlands längste Dampfbahn  
Best.-Nr. 552030 | € 16,95



**Eisenbahn Galerie 2021**  
Von stimmungsvoll romantisch bis avantgardistisch  
Best.-Nr. 552031 | € 16,95



**Big Boy 2021**  
Das amerikanische Eisenbahn-Märchen  
Best.-Nr. 552041 | € 19,95

Weitere Kalender finden Sie unter [www.vgbahn.de/kalender](http://www.vgbahn.de/kalender)



# Die große Zeit der Eisenbahn geht weiter!

Für alle, die nicht auf die Blütezeit der DB zwischen 1950 und 1990 verzichten wollen!

Das **NEUE** Erweiterter Umfang  
132 Seiten + 2 Filme



Jetzt  
**GRATIS\***  
zum Kennenlernen

Liebe Journal-Leser,  
mit der nächsten Ausgabe werden wir das *Eisenbahn Journal* in das *eisenbahn magazin* integrieren.



## Profitieren Sie jetzt mehrfach:

- Emotionale Berichte, fundierte Texte und prägnante Bilder aus der große Zeit der Eisenbahn
- Spannende Erinnerungen an betriebliche Meilensteine, Strecken und Baureihen von DB und DR
- Mehrere Anlagenporträts in jeder Ausgabe und der komplette Neuheiten-Überblick
- Vergleichstest von verschiedenen Modellen einer Baureihe mit einheitlichen Wertungsnoten in jeder Ausgabe
- Praxistipps zu Anlagenbau, Fahrzeugoptimierung und Digitaltechnik in jeder Ausgabe

# Jetzt umsteigen!

Sie finden ab sofort die vertrauten Inhalte vom *Eisenbahn Journal* im **NEUEN eisenbahn magazin** wieder.

Bitte bis zum  
**06.12.2020**  
einlösen!

# Jetzt Gratis- Kennenlern-Ausgabe\* sichern!

Lernen Sie **Das NEUE**  
*eisenbahn magazin* kennen!

## \* So funktioniert Ihr GRATIS-TEST:

- ✓ Fordern Sie jetzt Ihre persönliche Probe-Ausgabe 1/2021 an unter [www.vgbahn.de/EMgratis](http://www.vgbahn.de/EMgratis) oder per Telefon **08105 388329**
- ✓ Sie erhalten **druckfrisch** das **NEUE eisenbahn magazin** (ab 05.01.)
- ✓ Sie erhalten einen **10%igen Dankeschön-Rabatt** für Ihr erstes Bezugsjahr  
Sie können **jederzeit** kündigen

**Das NEUE** Erweiterter Umfang  
132 Seiten + 2 Filme



### Wenn Ihnen das **NEUE eisenbahn magazin** gefällt:

- Sie erhalten das *eisenbahn magazin* ab der übernächsten Ausgabe jeden Monat druckfrisch frei Haus und mit 10%igen Dankeschön-Rabatt für € 7,02 je Heft (Jahrespreis € 84,24)
- Sie können die Kennenlern-Ausgabe 1/21 behalten

### Ihre Vorzugs-Garantie:

Ihre Kennenlern-Ausgabe *eisenbahn magazin* 1/21 erhalten Sie gratis\*. Sie können Ihre Bestellung innerhalb von zwei Wochen nach Liefererhalt ohne Begründung widerrufen. Bei Gefallen erhalten Sie ein Jahres-Abonnement vom *eisenbahn magazin* mit 10%igem Dankeschön-Rabatt und jederzeitigem Kündigungsrecht.

Am besten gleich anfordern unter  
**[www.vgbahn.de/EMgratis](http://www.vgbahn.de/EMgratis)**

oder per Telefon **08105 388329**



# PIKO



## E-Lok BR S499.1 ČSD

### Die Kultlok „Laminátka“ kommt als Expert Modell von PIKO

#### Highlights:

- Komplette Neukonstruktion
- Digital schaltbare Führerstands- und Chassisbeleuchtung
- Maschinenraumeinrichtung und -beleuchtung
- Metallstromabnehmer
- Viele angesetzte Details
- Feinste Drehgestelle



51380 E-Lok BR S499.1 ČSD Ep. IV  
51381 ~E-Lok BR S499.1 ČSD Ep. IV  
51382 E-Lok/Sound BR S499.1 ČSD Ep. IV  
51383 ~E-Lok/Sound BR S499.1 ČSD Ep. IV

209,99 €\*  
249,99 €\*  
299,99 €\*  
309,99 €\*



\* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis



Diese und weitere Neuheiten finden Sie im aktuellen Katalog 2020, im Fachhandel oder direkt bei PIKO

f i YouTube  
www.piko.de