

Eisenbahn JOURNAL

November
11/2005

Baureihe 66

in Vorbild + Modell



Ellok-Porträt: **Baureihe 151**

Historie: **Bahnknoten Wasserburg**

Anlage: **„Diehmeltalbahn“**

30 Jahre
Eisenbahn JOURNAL



Beilage:
Faksimile-Nachdruck
Ausgabe 1 von 1975

(Füllseite)

66 – 50 – 30

Ganz langsam neigt sich das Jahr nun dem Ende zu. Für den Modellbahner beginnt nun die Vorweihnachtszeit, also die Phase im Jahreslauf, in der die Versprechungen der vorangegangenen Messe(n) Wirklichkeit werden. Nun gilt es für die Modellbahnproduzenten, die Karten auf den Tisch zu legen: Geriet die angekündigte Top-Neuheit wirklich so, wie das Nürnberger Handmuster es versprach? Können Antrieb und Laufeigenschaften mit dem Äußeren mithalten?

Eine H0-Maschine, bei der Entwickler und Produzenten besonders viel Zeit hatten, ein optimales Ergebnis zu erzielen, können wir Ihnen in dieser Ausgabe erfreulicherweise vorstellen: Die 66er von Lenz. Von den Epoche-III-Fans seit langem gefordert, schließt die wohlgelungene Spätzünderin bei den Sammlern die letzte Lücke im Reigen der DB-Neubauloks. Dass diese Type – von der in Form der Lok 66 002 immerhin 50% des Bestandes erhalten sind – in diesem Jahr ihren 50. Geburtstag feiert, war von Lenz zwar sicher nicht beabsichtigt, ist aber doch ein netter Zufall.

Will man partout alle guten Dinge drei sein lassen, so kann man die 66er durchaus ein weiteres Mal mit der Zahl 50 in Verbindung bringen: Mit ihr sind die ersten 50% der in diesem Jahr fälligen H0-Großserien-Tenderloks ausgeliefert. Den Anfang machten im Frühjahr die 84 und die 75.10 von Liliput, in den nächsten Wochen zu erwarten sind die 75.0 von

Brawa, die 76 von Fleischmann sowie die 89.70 von Märklin und Trix. Dazu kommen die 61er von Märklin als nicht frei verkäufliches „Insider“-Modell sowie die 92.20 von Weinert als Bausatz. Acht formneue Tenderlok-Modelle also, trefflich geeignet für den Einsatz auf den verschiedenartigsten Modellbahnanlagen. Wäre Roco in der Lage gewesen, die 64er heuer auszuliefern, hätte es der guten Dinge sogar dreimal drei gegeben.

Wer dieses Heft nicht von hinten nach vorne durchblättert, dem wird schon auf dem Titel nicht entgangen sein, dass die Zahl drei diesmal auch für uns eine besondere Bedeutung hat: Drei-ßig Jahre gibt es das Eisenbahn-Journal mittlerweile, zählt man die unter dem Vorläufertitel „M+F Journal“ erschienenen Ausgaben mit. Das erste M+F Journal haben wir nachdrucken lassen und diesem Heft als „Geburtstagsgeschenk“ beigelegt.

Schauen Sie es sich mal in Ruhe durch – vermutlich werden Sie ebenso wie wir überrascht sein, welche Themen im Jahre 1975 die Freunde großer und kleiner Bahnen bewegten und wie weit entfernt das Bahngeschehen dieser Zeit nun schon ist. Lesenswert auch die Retrospektive Horst J. Obermayers, Journalautor von Anfang an und Verfasser unzähliger Artikel und Sonderhefte, die über die Jahre hinweg das Eisenbahn-Journal mit geprägt haben. Sie finden seinen Beitrag auf Seite 46 dieser Ausgabe.

CHRISTOPH KUTTER



TITELBILD: Wie oft hatten wir auf der Vorschauseite heuer schon das Modell der 66er von Lenz angekündigt? Zwei- oder gar dreimal? Stets trog die Hoffnung. Doch jetzt ist sie tatsächlich da und ab Seite 44 im Modell zu bewundern. Die Seiten davor sind dem Vorbild gewidmet, das vor einem halben Jahrhundert auf die Gleise der Bundesbahn rollte. Unseren eigenen 30-jährigen Geburtstag begehen wir mit einem Beitrag von Autoren-Urgestein Horst J. Obermayer sowie einem Nachdruck der ersten Ausgabe des Eisenbahn-Journals, damals noch M+F Journal genannt.
FOTO HELGE SCHOLZ

Vorbild

- Galerie**
Klassiker zwischen Nord- und Ostsee 6
- Ellok-Porträt**
Baureihe 151: Kraftpakete der zweiten Generation 10
- Bahn-Historie**
Bahnknoten Wasserburg: Gut für Schlagzeilen 22
- BAHN-NOTIZEN**
ÖBB-Nostalgie mit 1110.505, DB-Lok-News, Müglitztalbahn, 169-Tag Oberammergau etc. 30

Vorbild und Modell

- Dampflok-Porträt**
Baureihe 66: Wer zu spät kommt 38
- Neues Modell**
66 002 von Lenz 44

30 Jahre Eisenbahn-Journal

- Markante Spuren durch drei Jahrzehnte** 46
plus Beilage:
Faksimile-Nachdruck der ersten Ausgabe von 1975



Kraftpakete der zweiten Generation
Die 151er zählen weder zur alten noch zur neuen Ellok-Garde. Obwohl auch schon 30 Jahre alt, sind sie derzeit noch unverzichtbar • Seite 12

Gut für Schlagzeilen

In **Wasserburg (Inn) Bahnhof** treffen die Strecken Rosenheim–Mühldorf und Ebersberg–Wasserburg zusammen. Der Bahnknoten wurde wegen seiner Schienenbus-Versammlungen ebenso bekannt wie durch spektakuläre Ereignisse rundherum • Seite 22



Modell

Kommentar: Roco – sparen bis zum Umfallen?	52
Neuer Bausatz E 92.7 von Westmodel	54
Anlagenporträt H0 Die Diehmeltalbahn	56
Anlagenporträt TT Alte Liebe	64
Neues Lokmodell: Die „Wühlmaus“	70
Anlagengestaltung Am Quell des Weines	72
Fahrzeug-Umbau Vielseitiger Winzling	78
Anlagenbau „Goldener Oktober“ , Folge 5 Gestaltung einer Herbstlandschaft	82
Anlagenbau „Die Modell-Kleinbahn“, Folge 8 Signale für Nebenbahnen	86
Basteln: Ladung für Rocos Erzbahnwagen	90
Gebäude-Umbau Vom Schuh zum Schlumpf	92
Digital Decoder unter der Lupe: Lastgeregelte für DCC/2	96

Rubriken

Editorial	3
MODELL-NEUHEITEN	48
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Neue Bücher, DVDs etc.	104
Auktionen • Börsen • Märkte	107
Mini-Markt	108
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	117
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:

GERHARD ZIMMERMANN, MARCUS NIEDT, HELGE SCHOLZ, GUDRUN HÖLLERER



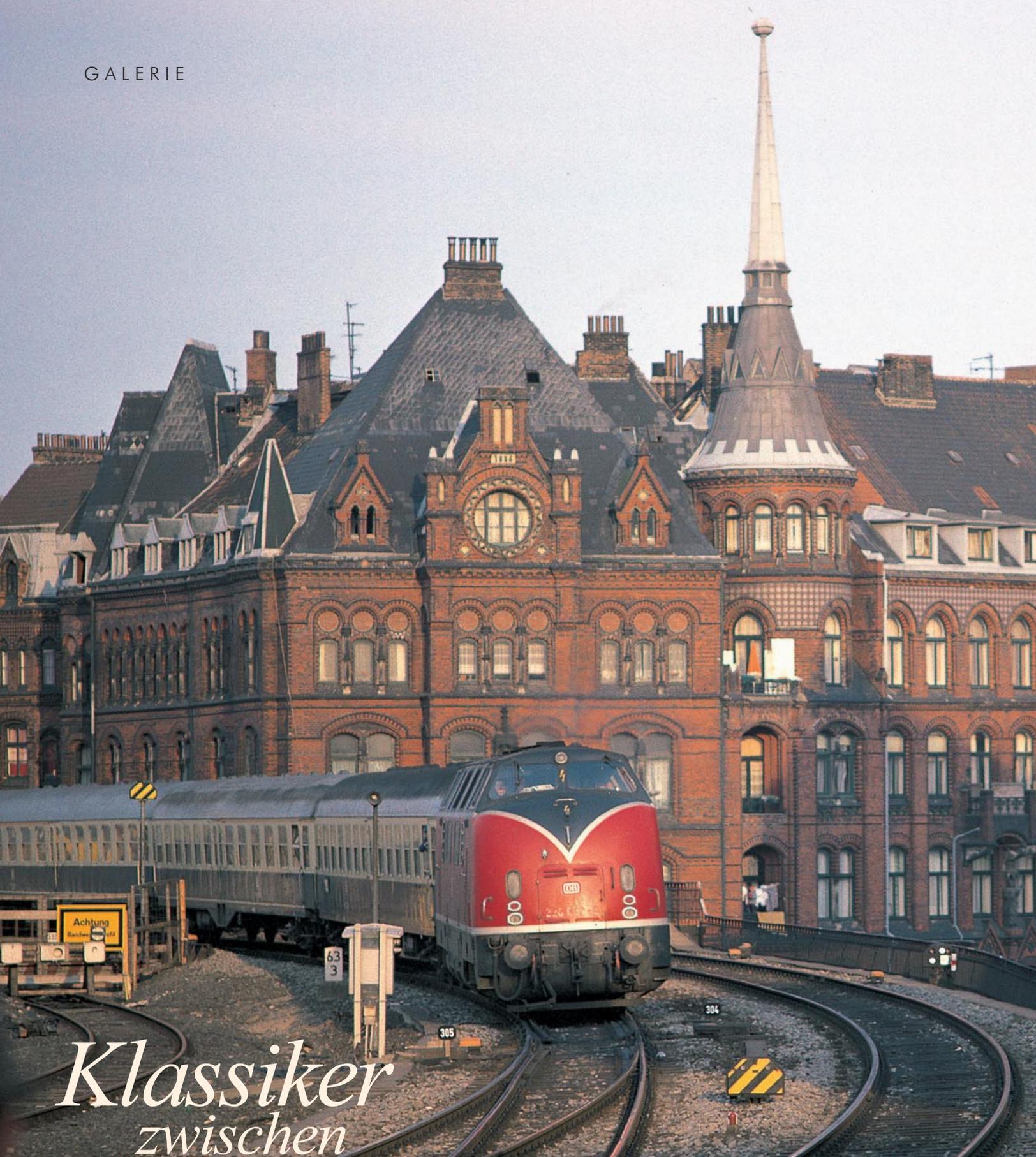
Klassische DB

1:87 – und sonst nix! Keine Kompromisse in Sachen Maßstab und Vorbildtreue gingen die Erbauer der **Diehmeltalbahn** ein. Eine bewundernswerte Segmentanlage • Seite 56

Tiefe Einblicke

Die **Verladeanlage eines Weinguts** öffnet ungewohnte Perspektiven und ist auch ohne dazugehörigen Weinberg ein reizvolles Modellbahnmotiv. Ein Bau nach Vorbild
• Seite 72





Klassiker zwischen Nord- und Ostsee

Erst vor gut zehn Jahren begann **im Norden des DB-Streckennetzes** die Elektrifizierung. Damit endete die Alleinherrschaft der Dieseltraktion zwischen den „deutschen Meeren“. Geprägt haben das **einstige Diesel-Eldorado** bis Mitte der 1980er-Jahre die „Oldies“ aus den 50ern, später die Baureihe 218. Doch bald wird sich auch der „Youngtimer“ hier schon rarer machen.



Noch bis in die 1980er-Jahre waren sie zwischen Nord- und Ostsee präsent, die Triebfahrzeuge der Wirtschaftswunderjahre. Als da wären die Lübecker Großdieselloks der Baureihe V 200 sowie die Altonaer Triebwagen der Baureihen VT 08.5, VT 12.5 und VT 11.5-Triebfahrzeuge, die durchweg Eisenbahngeschichte geschrieben haben. In den frühen DB-Jahren prägten sie mit ihren runden Bauformen das Bild der modernen Eisenbahn und spiegelten das Lebensgefühl jener aufstrebenden Zeit wider.

Schließlich mussten auch sie den Weg allen alten Eisens gehen und der Baureihe 218 uneingeschränkt Platz machen. Ironie des Schicksals: Rund 30 Jahre später hat auf den nördlichsten DB-Strecken inzwischen auch die einst ungeliebte Ablösung ihre besten Einsatzzeiten längst hinter sich. Über den Hindenburgdamm nach Westerland zum Beispiel wird man die 218 schon ab dem Fahrplanwechsel im Dezember viel seltener antreffen, wenn dort die Nordostseebahn das Gros des Zugverkehrs übernimmt. Eines Tages wird dann vielleicht die NOB – ganz namengerecht – selbst der Klassiker zwischen den Meeren sein.

Neben den Großen der ehemaligen „Bundesbahn-Zunft“ gab es im Hamburger Rangierdienst in den 1970er-Jahren auch noch die Diesel-Exoten der Baureihe V 65 und die Wehrmachts-Baureihe V 20 zu bestaunen. Und rund um Husum rollte einem wie selbstverständlich der gute alte Schienenbus VT 98 über den Weg. Für alle Freunde der Dieseltraktion also geradezu „paradiesische“ Zustände.

Warum nur war man all die Jahre mit Besuchen im Norden immer so zurückhaltend, während man sich vom Süden geradezu magisch angezogen fühlte? Zugegeben, die landschaftlichen Highlights fanden (und finden) sich geographisch bedingt vermehrt im Süden Deutschlands, auch war dort die Fahrzeugdichte in jeder Hinsicht deutlich attraktiver. Dennoch hätte der norddeutsche Eisenbahnbetrieb eine gebührende Aufmerksamkeit verdient. Sei's drum, verpasst ist verpasst. Versäumtes lässt sich nicht nachholen. Wie überall hat sich im hohen Norden das Bild der Eisenbahn stark verändert. Der Charme früherer Tage ist verflogen, dem Fortschritt galt es Tribut zu zollen.

Die Entwicklung brachte schließlich für das „Land zwischen den Meeren“, wie Schleswig-Holstein wegen seiner Lage zwischen Nord- und Ostsee gerne bezeichnet wird, den langersehnten Fahrdraht. Nach Flensburg und Kiel fährt man heute elektrisch. Über kurz oder lang wird dies wohl auch für die Relation Hamburg–Lübeck–Travemünde zutreffen.

Loks und Triebwagen, die Eisenbahngeschichte geschrieben haben, prägten die Dieselstrecken zwischen Nord- und Ostsee bis in die 1980er-Jahre: V 200, VT 08.5/VT 12.5 und VT 11.5 – hier in Hamburg Hbf, Kiel Hbf und Hamburg-Altona.

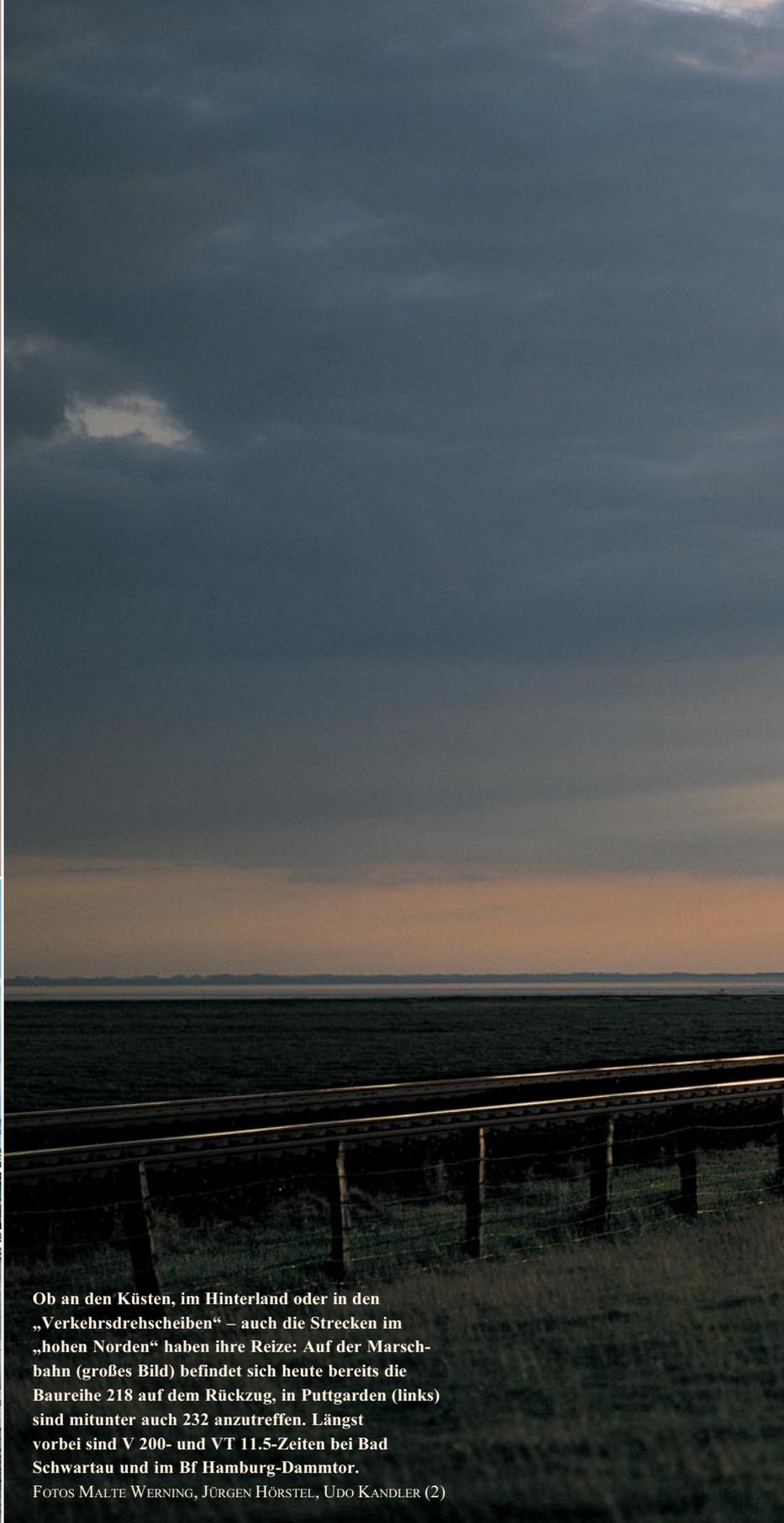
FOTOS UDO KANDLER (3)



Der äußerste Norden Deutschlands wird natürlich nicht alleine durch die Küsten von Nord- und Ostsee bestimmt. Auch das Küstenhinterland hat seine Reize: Die Holsteinische Schweiz zwischen Eutin und Preetz zum Beispiel lockt mit ihrer Seenplatte und ihrer lieblichen Hügellandschaft, in der die mit 168 Metern höchste Erhebung Schleswig-Holsteins, der Bungsberg, aufragt. Bei den „Verkehrsdrehscheiben“ des Nordens wäre allen voran der weithin bekannte Hamburger Hauptbahnhof von 1906 zu nennen, mit seiner unverwechselbaren mächtigen Haupthalle und dem quer über den Gleisen liegenden Empfangsgebäude. Architektonisch kaum weniger interessant ist der 1908 eröffnete Hauptbahnhof von Lübeck. Das Empfangsgebäude, ganz im Stil der Backsteingotik, bildet zusammen mit der vierschiffigen Bahnhofshalle ein imposantes Ensemble, das derzeit einer grundlegenden Sanierung unterzogen wird (vgl. EJ 10/2004).

Der verkehrsreichste Bahnhof Schleswig-Holsteins wird bis zum Abschluss der Sanierungsarbeiten aber viel von seiner Authentizität eingebüßt haben. Dennoch kein Vergleich zu dem, was einst dem Kopfbahnhof in Hamburg-Altona mit den vier leichten Stahlhallen von 1898 widerfuhr, der 80 Jahre nach Inbetriebnahme dem Erdboden gleichgemacht wurde. An derselben Stelle befindet sich heute ein nüchterner Kaufhausneubau mit integrierten Eisenbahnräumen.

Die „ewige Baustelle“ des Hauptbahnhofes der Landeshauptstadt Kiel ist seit Ende letzten Jahres nun auch wieder mit neuem Leben erfüllt. Leider blieben



Ob an den Küsten, im Hinterland oder in den „Verkehrsdrehscheiben“ – auch die Strecken im „hohen Norden“ haben ihre Reize: Auf der Marschbahn (großes Bild) befindet sich heute bereits die Baureihe 218 auf dem Rückzug, in Puttgarden (links) sind mitunter auch 232 anzutreffen. Längst vorbei sind V 200- und VT 11.5-Zeiten bei Bad Schwartau und im Bf Hamburg-Dammtor.

FOTOS MALTE WERNING, JÜRGEN HÖRSTEL, UDO KANDLER (2)





die Bemühungen um den Erhalt der in den Jahren 1899 und 1908 errichteten Hallenkonstruktion ohne Erfolg: Der Entwurf für den Neubau hat mit dem historischen Vorbild nichts gemeinsam.

Tut man sich mit Modernisierungen der Eisenbahn in Schleswig-Holstein von jeher schwer (was schon alleine die ausgesprochen späte Elektrifizierung verdeutlichen mag), so konnte dennoch einst ein ehrgeiziges Projekt

realisiert werden: Im Zuge der im internationalen Verkehr nach Skandinavien bedeutenden Vogelfluglinie Hamburg–Puttgarden–Rødby–Kopenhagen wurde am 3. April 1963 die kombinierte Eisenbahn- und Autobrücke über den Fehmarnsund in Betrieb genommen, eines der markantesten Brückenbauwerke Schleswig-Holsteins. Nur wenig später konnte seinerzeit auch der neue Bahnhof Puttgarden seiner Bestimmung übergeben wer-

den. Seither werden zwischen Puttgarden und dem dänischen Rødby die Züge mit modernen Fährschiffen trajektiert.

Bevor sich im früheren DB-Diesel-Eldorado nun auch die Baureihe 218 rar macht, sollte man dem „hohen Norden“ Deutschlands mit so interessanten Strecken wie der Vogelfluglinie nach Puttgarden oder der Marschbahn nach Westerland auf jeden Fall noch einen Besuch abstatten. **UDO KANDLER**



Nach dem Einheitslok-Programm der 1950er-Jahre gehört die **Baureihe 151** zur zweiten Generation elektrischer Neubaulokomotiven der DB. Obwohl die Sechsscher im Durchschnitt inzwischen bereits rund 30 Jahre alt sind, gehören sie trotz der momentan umfangreichen Lieferungen von Güterzugmaschinen an die DB AG noch nicht zum „alten Eisen“

• VON JÜRGEN HÖRSTEL



Knapp 6000 kW
Leistung und 120 km/h
schnell: Die Baureihe
151 sorgte in den
1970er Jahren für eine
Beschleunigung des
DB-Güterverkehrs.
Auf der Nord-Süd-
Strecke ist sie auch
heute noch unentbehr-
lich (bei Freden/Leine).
FOTO JÜRGEN HÖRSTEL

Kraftpakete der zweiten Generation





20 Maschinen erhielten ab Werk für den Einsatz im schweren Erzverkehr beidseitig die automatische Kupplung. FOTO JÜRGEN HÖRSTEL

Fast 600 Höhenmeter gilt es auf der Schwarzwaldbahn zwischen Hausach und Sommerau zu bewältigen: Schwerstarbeit für die 151 169 mit einem Kesselwagenzug nach Villingen (1990). FOTO ANDREAS RITZ

Als das letzte Dutzend der Baureihe 150 (siehe EJ 5/2004) noch gar nicht ausgeliefert war, erschien bereits der Prototyp der Nachfolgebaureihe 151 auf den Schienen, weil die DB weitere, aber noch leistungsfähigere Güterzuglokomotiven benötigte. Um längere und schwerere Güterzüge fahren zu können, waren nach den Elektrifizierungen der 1960er Jahre vielfach die Überholgleislängen auf 750 m vergrößert und die Rangierbahnhöfe entsprechend angepasst worden. Da die bisher stärkste Lok, die Baureihe 150, die seit den 1950er Jahren gebaut wurde, den neuen Anforderungen nicht mehr in vollem Umfang genügte, sollte eine verstärkte Version als Nachfolgebaureihe 151 die 150 ergänzen.

Krupp und AEG, die bereits den Löwenanteil bei der Baureihe 150 geliefert hatten, begannen daher in Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt (BZA) München die Entwicklung der ebenfalls sechsachsigen Baureihe 151, die größere Leistung und Höchstgeschwindigkeit bei einem maximalen Dienstgewicht von 120 t erreichen sollte. Das 1969 von der DB entwickelte betriebliche Leitprogramm sah schnelle Güterzüge mit 120 km/h und 1000 t Last vor, für schwerere Züge mit 1200 t noch eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. 80 km/h bei 2000 t. Daraus leiteten sich die Anforderungen an die Baureihe 151 ab, die z.B. 1100-t-Züge noch bei 3 ‰ Steigung mit 120 km/h befördern sollte, 2000-t-Züge mit 100 km/h. Selbst bei einer Anhängelast von 3000 t sollten bei 3 ‰ noch 75 km/h möglich sein.



Vorserienlok 151 011 auf Abnahmefahrt am 27. September 1973 vor einem Schnellzug von München in Richtung Rosenheim. Planlok war die 110 345. FOTO DIETER KEMPF

Erste 151 in den damals neuen DB-Farben Ozeanblau-Beige war im Jahr 1975 die 151 073. Ihre Abnahme erfolgte am 11. Februar 1975.

Bei der angestrebten relativ kurzen Entwicklungszeit lag es nahe, auf bereits langjährig bewährte Bauelemente zurückzugreifen, so z.B. beim Gummiringfederantrieb und beim Fahrmotor. Von den Baureihen 110/112/139/140 wurde der Typ WB 372 übernommen und durch neue Isolierstoffe in der thermischen Belastbarkeit so verbessert, dass seine Leistung auf 1000 kW angehoben werden konnte – eine Steigerung gegenüber der Baureihe 150 von immerhin etwa einem Drittel. Damit kommt die 151 auf knapp 6000 kW Dauerleistung. Die Höchstgeschwindigkeit wurde trotz ursprünglich geplanter 140 km/h auf 120 km/h festgelegt – 20 km/h mehr als bei der 150. Gesteuert wird die 151 über ein 28-stufiges Hochspannungs-Schaltwerk mit Thyristor-Lastschalter. Die elektrische Bremse, bei der die Energie über Bremswiderstän-



de in Wärme umgewandelt wird, erzeugt eine nahezu gleichbleibende Wirkung zwischen 120 und 30 km/h und unterstützt damit die standardmäßige Knorr-Druckluftbremse.

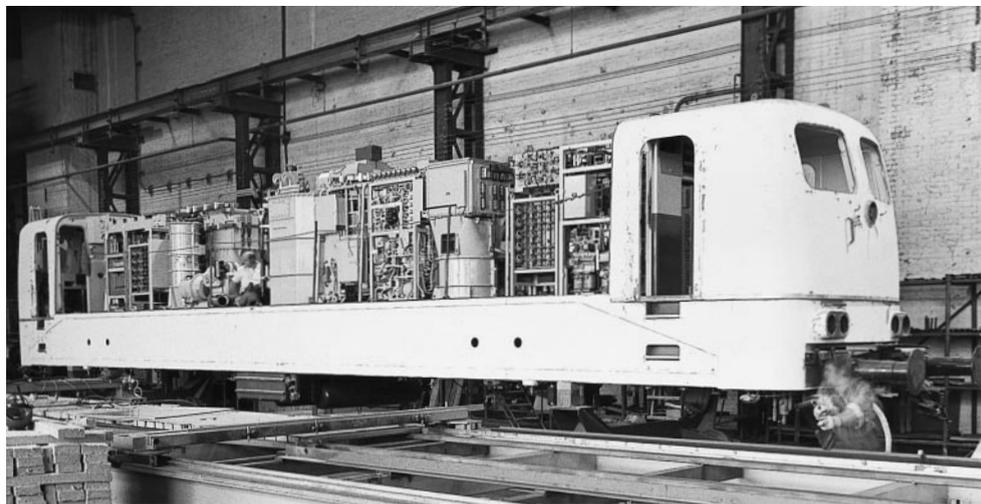
Wegen der schwereren Fahrmotoren mussten die Drehgestelle neu konstruiert werden. Dabei wurden einige Elemente der Baureihe 103 (Radsatzführung durch Lemniskatenlenker, Abstützung durch Flexicoilfedern) übernommen, jedoch nicht die Tiefanlenkung der

Drehgestelle. Diese wurde durch Drehzapfen ersetzt – mit der Folge von Problemen bei der Zugkraftübertragung. Da das Fahrverhalten im Bogen nicht optimal war, musste die Lagerung der Mittelradsätze nachträglich seitenschieflich gestaltet werden.

Grundlage des Lokkastens war ein geschweißter Brückenträger, auf den die beiden Führerhäuser aufgeschweißt und dazwischen drei abnehmbare Maschinenraumhauben auf-



So sieht heute der Arbeitsplatz des Lokführers in der Baureihe 151 aus. FOTO JÜRGEN HÖRSTEL



Besonderheiten der 151 001: umlaufende Handstange, drei Trittstufen zu den Führerständen und ein etwas breiterer Steg zwischen den beiden mittleren Maschinenraumfenstern. FOTO LUDWIG WALTER

Blick in die Fertigungshalle von Henschel in Kassel. Dank dreier einzeln abhebbarer Hauben-Segmente ist der Maschinenraum der Baureihe 151 jederzeit leicht zugänglich. FOTOS HENSCHEL (2)

gen Leichtbau eine deutliche Gewichtsreduzierung gegenüber der Baureihe 150 erreicht werden. Alle Loks erhielten Einrichtungen für Wendezugbetrieb und Doppeltraktionssteuerung. Den Forderungen des Personals wurde mit geräumigeren Führerräumen, einer neuen Heizung sowie u.a. durch ein Thermofach in der Führerhausrückwand Rechnung getragen. Ursprünglich waren alle 151er mit zwei Scherenstromabnehmern vom Typ DBS 54 ausgerüstet, etliche Maschinen erhielten in den letzten Jahren Einholm-Stromabnehmer.

Als erste Lok wurde im Oktober 1972 die 151 001 an die DB abgeliefert. Sie wies äußerlich geringfügige Unterschiede zu den nachfolgenden Maschinen auf, z.B. eine umlaufende Handstange wie bei den vorherigen Einheitslokomotiven, die erst in den 1980er

gesetzt wurden – ein ähnliches Prinzip wie schon bei der Baureihe 103 oder den Baureihen 181 und 184. Während die beiden äußeren Hauben jeweils drei Lüftungsgitter auf jeder Seite aufweisen, verfügt die mittlere Haube über vier Seitenfenster, die zum charakteristischen Erscheinungsbild der Lok beitragen. Beim Brückenträger wurde von vorneherein die Möglichkeit des Einbaus einer automatischen Kupplung berücksichtigt.

Die höhere Leistung erforderte einen neu konstruierten Trafo. Auch hier kamen moderne Isolierstoffe zu Einsatz. Dabei gelang es sogar, nicht nur das Gewicht des Trafos zu verringern, sondern auch die Abmessungen so zu reduzieren, dass zwei durchgehende Seitengänge im Maschinenraum möglich wurden. Insgesamt führte die höhere Leistung jedoch zu etwa 6 t Mehrgewicht beim elektrischen Teil. Trotzdem konnte durch sorgfälti-

Jahren durch einzelne senkrecht angeordnete Griffe ersetzt wurde (Standard-Stirnwand-aufstieg) sowie drei anstatt vier Trittstufen zu den Führerständen. Geblieben ist bei der 151 001 bis heute ein weiterer kleiner Unterschied: der etwas breitere Steg zwischen den mittleren Maschinenraumfenstern. Neben den 12 Vorserienlokomotiven 151 001 bis 012 von Krupp/AEG orderte die DB zunächst 63 Serienloks, an deren Bau auch Krauss-Maffei/Siemens und Henschel/BBC beteiligt waren. Anschließend wurde die Bestellung auf insgesamt 170 Maschinen aufgestockt, von denen Krupp und AEG die meisten, nämlich 73 Loks, bauten, Krauss-Maffei/Siemens 50 Loks und Henschel/BBC 43 Loks. Bei vier Loks kam es zu der sonst eher seltenen Kombination Henschel/Siemens. 20 Maschinen (151 089–099 und 151 114–122) erhielten beidseitig die automatische Kupplung (AK) für Einsätze im schweren Erzverkehr.

Die 151 001–075 wurden mit einer Ausnahme gemäß dem damals gültigen Konzept in grüner Farbgebung mit schwarzem Rahmen in Dienst gestellt. Nach Vorstellung des neuen DB-Farbkonzpts Ozeanblau-Beige lieferte Henschel die 151 073 in der neuen Farbgebung aus, wobei wie bei den Baureihen 218 oder 181 ein ozeanblauer Zierstreifen von der Front bis zu den Führerstandtüren geführt wurde. Die 151 073 diente offensichtlich als Design-Muster, denn Henschel lackierte die beiden folgenden Lokomotiven 151 074 und 075 wieder im altbekannten Grün. Die ab April 1975 abgenommenen Maschinen (beginnend mit der 151 076) erhielten dann aber ohne Ausnahme die neue Lackierung. Mit der Indienstellung der letzten

Serien-151 im September 1977 wurde der Bau dieses Typs mit insgesamt 170 Maschinen abgeschlossen. Ursprüngliche Überlegungen der DB, den Auftrag um weitere 15 Exemplare (151 171–185) aufzustoßen, wurden wieder verworfen, da sich die Technik während des Lieferzeitraums deutlich weiterentwickelt hatte und 1976 die fünf Prototypen der designierten Universallokomotiven der Baureihe 120 bestellt worden waren.

Kurz bevor sich das nächste Farbkonzpt „Orientrot mit Kontrastfläche“ durchsetzen konnte, erhielt Ende 1987 die 151 044 als

einzig grüne 151 eine Neulackierung in Ozeanblau-Beige. Weitere Revisionen mit Neulack erfolgten erst wieder 1990. Als Erste wurde 151 021 Anfang 1990 in „Orientrot“ umlackiert. Noch heute ist diese Lok ein Sonderling, der – inzwischen mit verkehrsrotem Farbton – trotzdem weiterhin das weiße „Lätzchen“ an der Front gemäß dem orientroten Farbkonzpt trägt. Bei fast vier Dutzend Maschinen kam ab 1990 das orientrote Farbkonzpt zur Anwendung, bis im Herbst 1997 die ersten Loks das „Verkehrsrot-Design“ erhielten, das sich inzwischen weitgehend

Lieferliste

Lok-Nummer	Stückzahl	Hersteller Mechan-Teil	Hersteller E-Teil	Baujahr
151 001–024	24	Krupp	AEG	1972–1974
151 025–054	30	Krauss-Maffei	Siemens	1973–1975
151 055–075	21	Henschel	BBC	1974–1975
151 076–102	27	Krupp	AEG	1975–1976
151 103–110	8	Henschel	BBC	1975
151 111–113	3	Krauss-Maffei	Siemens	1975
151 114–126	13	Krupp	AEG	1976–1977
151 127–131	5	Henschel	BBC	1976
151 132	1	Henschel	Siemens	1976
151 133, 134	2	Henschel	BBC	1976
151 135	1	Henschel	Siemens	1976
151 136	1	Henschel	BBC	1977
151 137–153	17	Krauss-Maffei	Siemens	1976–1977
151 154–162	9	Krupp	AEG	1977
151 163, 164	2	Henschel	BBC	1977
151 165	1	Henschel	Siemens	1977
151 166–169	4	Henschel	BBC	1977
151 170	1	Henschel	Siemens	1977



Die 151 134 bespannte am 22. Juli 1994 den InterRegio 2478 von Kassel bis Halle (Saale), fotografiert östlich von Eichenberg.

durchgesetzt hat. Einziger Vertreter in der klassischen grünen Farbgebung ist heute die designierte Museumslok 151 049; die letzte ozeanblau-beige Lok (151 160) wurde Anfang 2005 abgestellt.

Nach ihrer Anlieferung wurden die ersten 151er den Betriebswerken Hagen-Eckesey und Nürnberg Rbf zugeteilt, von wo aus sie im schweren Güterverkehr, vor allem auf den steigungsreichen Nord-Süd-Relationen zum Einsatz kamen. Dabei waren und sind Fahrleistungen von bis zu 1500 km pro Tag keine Seltenheit. 1976/77 wurde, nach Elektrifizie-

rung der Strecke Lehrte–Braunschweig, zwischen den Stahlwerken Peine-Salzgitter und den Nordseehäfen Nordenham bzw. Hansaport in Hamburg der Erzverkehr mit sechsachsigen Erzwagen und einer Anhängelast von 5400 t eingerichtet, für den nur die AK-151 in Doppeltraktion in Frage kamen. Zwischen Bremen und Nordenham mussten diese Züge anfangs noch mit Dieselloks gefahren werden. Später wurden auch Erzverkehre zwischen Rotterdam und Dillingen (Saar) sowie nach Linz in Österreich aufgenommen. Nach Abschluss der Lieferung waren am Jahresen-

de 1977 in Hagen-Eckesey 94 und in Nürnberg Rbf 76 Exemplare beheimatet. 1984 wechselten einige Maschinen von Hagen nach Nürnberg, sodass beide Werkstätten, die inzwischen in Hagen 1 und Nürnberg 2 umbenannt worden waren, gleichgroße Bestände aufwiesen. 1987 wurden noch weitere acht Loks nach Nürnberg verlagert. Neben dem schweren Güterverkehr kam die 151 auch im Personenverkehr zum Einsatz, dank Wendezugsteuerung auch im Nahverkehr mit Wendezügen, was jedoch meist nur umlaufbedingte Fülleleistungen waren. Star-Einsätze



151 118 und 151 116 sind am 1. Mai 1999 bei Wels mit einem schweren Erzzug nach Linz in Oberösterreich unterwegs. FOTOS JÜRGEN HÖRSTEL (3)



151 062 mit Nahverkehrs zug nach Ingolstadt in Treuchtlingen (Juni 1988).

Die 151 033 beförderte am 18. Mai 1984 den D 403 aus Leipzig von Probstzella bis Nürnberg. Aufnahme südlich von Erlangen. FOTO ANDREAS RITZ

151 087 im Juli 1994 mit einem gemischten Güterzug auf der Strecke München–Augsburg bei Althegnenberg. In diesem Bereich wird die Strecke derzeit viergleisig ausgebaut.
FOTO GERHARD ZIMMERMANN



waren jahrelang die D-Züge zwischen Nürnberg und Probstzella; die Baureihe 151 bewältigte den Frankenwald ohne Schubhilfe. Reisezugbespannungen sind heute nicht mehr möglich, weil für Reisezüge seit 2003 eine Einrichtung zur Türblockierung (TB 0) vorgeschrieben ist, die die 151 nicht besitzt.

Nachdem im Vorfeld der 1991 erfolgten Inbetriebnahme der Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart insgesamt 85 Loks (151 001–085) LZB erhalten hatten, um für den nächtlichen Güterverkehr „neubaustreckenfähig“ zu werden, wurden die Beheimatungen neu sortiert: Nürnberg erhielt 151 001–088 und 151 100–104, Hagen die AK-Loks 151 089–099 sowie die Maschinen 151 105–170. In der zweiten Hälfte der 1990er Jahre wurden noch einzelne Fahrzeuge getauscht, an der Gesamtverteilung änderte dies jedoch kaum etwas: In Nürnberg lag der Bestand bei knapp 100 Maschinen, der Rest war in Hagen beheimatet.

Erst im Jahr 2000 wurden weitere Maschinen aus Hagen abgezogen, wobei mehrere noch ein kurzes buchmäßiges „Gastspiel“ im Bw Oberhausen gaben, bis ab 2002 alle 151er in Nürnberg konzentriert wurden. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich der Gesamtbestand unfallbedingt bereits geringfügig reduziert: Als Erste schied 151 072 aus, die im Februar 1997 in eine Flankenfahrt in Frankfurt-Süd verwickelt und schwer beschädigt worden war; 151 054 stieß vor einem Güterzug im Mai 1999 in Westhofen bei Schwerte frontal mit einer „entlaufenen“ Wagengruppe zusammen und wurde anschließend ebenfalls ausgemustert. Als Nächste verabschiedete sich die AK-151 120 aus dem Bestand, nachdem sie im Januar 2003 in Gremberg Rbf mit einer Langschienentransporteinheit kollidiert war. Seit einem Rangierunfall mit insgesamt vier AK-

151ern im September 2004 im Bahnhof Venlo sind die stark beschädigten 151 090 und 151 117 als Ersatzteilsponder abgestellt. Teile der letztgenannten Lok wurden verwendet, um die Unfalllok 151 110 instand zu setzen, die im August 2004 in Taben/Saar mit einem Lkw zusammengestoßen war. Damit sind inzwischen drei Maschinen nach Unfällen ausgemustert worden, zwei weitere nach einem Unfall als Ersatzteilsponder im Ausbesserungswerk abgestellt. Veränderungen gab es in den letzten Jahren auch bei den AK-Loks der Baureihe 151, deren Zahl sich bis 2002 auf 26 erhöht hat. Inzwischen sind einige Loks mit einer AK nur an einem Führerstand nachgerüstet worden, z.B. aus der Nummernreihe 151 162–167. Dies steht in Zusammenhang mit den vorgenannten unfallbedingten Abstellungen.

Nach wie vor werden noch Hauptuntersuchungen bei der Baureihe 151 durchgeführt, obwohl es mehrfach Gerüchte gab, dass Railion sich von einem Teil dieser Sechssachser trennen will. 2005 kam es – meist nach Fristablauf – schon zu mehreren Z-Stellungen. Der Betriebsbestand ist Mitte 2005 zeitweise auf unter 160 Exemplare gesunken. Ein Teil der Maschinen, nämlich 30 Stück, wird übrigens buchmäßig von der Railion-Tochtergesellschaft „Railion Intermodal Traction“ eingesetzt, die 2003 als Traktionsdienstleister speziell für den kombinierten Verkehr gegründet wurde.

Es ist davon auszugehen, dass Railion auf die Baureihe 151 – die mit 6000 kW nach wie vor zu den besonders leistungsstarken Güterzuglokomotiven zählt – auch in den nächsten Jahren noch nicht verzichten kann, so dass diese Sechssachser weiterhin auf dem deutschen Streckennetz und in Österreich anzutreffen sein werden. □



151 096: Die letzte Revision erfolgte 1997 in Opladen.



151 149 mit Anstrich in Verkehrsrot und DB-Logo auf der Lokfront. Die 151 124 (KLEINES FOTO) hat hingegen einen Railion-Schriftzug erhalten.

151 007 mit Lackierung nach dem Farbkonzept „Orientrot mit Kontrastfläche“ rollt am 18. April 1997 durch Hannover. FOTOS JÜRGEN HÖRSTEL (4)

Technische Daten

Baureihe	151	150
Leistung	5982 kW	4410 kW
Anfahrzugkraft	441 kN	440 kN
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	100 km/h
Dienstgewicht	118 t	128 t
Länge über Puffer	19,49 m	19,4 m
Baujahre	1972–1977	1956–1973

Schienenbus-Versammlung:
Es war ein fast fröhliches Geknatter,
wenn sich die Züge aus Rosenheim,
Mühldorf, Ebersberg und Wasserburg
Stadt im Bahnknoten Wasserburg
Bahnhof trafen, wie hier im August
1988, als die Stichstrecke in die Stadt
allerdings schon gesperrt war.

FOTO MARCUS NIÉDT



Gut für Schlagzeilen

Am 1. Oktober 2005 wurde die Strecke Ebersberg–Wasserburg Bahnhof 100 Jahre alt. Der so genannte „Filzenexpress“ ist eine der beiden Bahnlinien, die in der mehrere Kilometer westlich der eigentlichen Stadt Wasserburg liegenden Station zusammentreffen.

Der Bahnknoten Wasserburg (Inn) Bahnhof erlangte aber längst nicht nur wegen seiner Schienenbus-Versammlungen, die es hier einst gab, einen hohen Bekanntheitsgrad, sondern auch wegen mehrerer spektakulärer Ereignisse auf den Zulaufstrecken.

CHRISTIAN GERECHT blickt zurück auf die **Bundesbahn-Zeit** bis Mitte der 1990er-Jahre



Der Bahnhof von Wasserburg am Inn entstand bei Reitmehring an der am 1. Mai 1876 eröffneten Strecke von Rosenheim nach Mühldorf. Dass die Station rund viereinhalb Kilometer und knapp 60 Höhenmeter vom sehenswerten, in einer Inn-schleife liegenden Städtchen Wasserburg entfernt errichtet wurde, war für die ansässige Bevölkerung natürlich kein befriedigender Zustand. Aber erst an Heiligabend 1902 erhielt der Ort direkten Anschluss an das Eisenbahnnetz. Und damit auch einen zweiten Bahnhof: Wasserburg (Inn) Stadt. Damit wurde aus dem Durchgangsbahnhof Wasserburg der Abzweigungsbahnhof Wasserburg (Inn) Bf.

Die Bayerische Staatsbahn plante zu dieser Zeit schon die Lokalbahn Ebersberg–Wasserburg, auf der am 1. Oktober 1905 der Betrieb aufgenommen werden konnte. Damit war aus dem Abzweigungsbahnhof ein richtiges Eisenbahnkreuz geworden, das erst mit der Stilllegung der Stichstrecke nach Wasserburg Stadt im Jahr 1987 in seiner Funktion wieder beschnitten wurde. Das Areal von Wasserburg (Inn) Bf war großzügig auf der „grünen Wiese“ angelegt, wie die auf Basis eines Stellwerksgleisplans von 1978 erstellte Zeichnung (s. Seite 27) verdeutlicht.

Viele Jahre fand die rund 24 Kilometer lange Strecke Ebersberg–Wasserburg (Inn)

Bf–Wasserburg (Inn) Stadt kaum Beachtung. Sie erlangte erst dann überregionale Bekanntheit, als in den 1970er- und 1980er-Jahren die Stilllegung unausweichlich schien. Über mehrere Fahrplanperioden verkehrte nur noch ein Alibi-Zugpaar, während das Busangebot erweitert wurde. Eine Bürgerinitiative zum Erhalt des so genannten „Filzenexpresses“ forderte im Einklang mit der Stadt Wasserburg den Erhalt der durchgehenden Verbindung mit Maßnahmen für einen wirtschaftlicheren, aber ebenso kundenfreundlichen Betrieb. Zu den Vorschlägen zählten unter anderem die Verlängerung der Münchner S-Bahn-Linie 4 über Ebersberg hinaus bis Wasserburg und

die Einführung eines Stadtbahn-ähnlichen Betriebs im 30-Minuten-Takt auf der Stichstrecke mit Errichtung einer Park-and-Ride-Anlage bei der Station Wasserburg (Inn) Bf, um die Wasserburger Innenstadt zu entlasten. Verwirklicht wurde nichts.

Als dann ein Dammrutsch infolge eines Unwetters am 12. März 1987 die Stichstrecke nach Wasserburg Stadt unpassierbar machte, leitete die Bundesbahn das Stilllegungsverfahren für die Gesamtstrecke ein. Sämtliche weiteren Überlegungen und Studien zur Rettung des „Filzenexpresses“ mit Wiederinbetriebnahme des unterbrochenen Abschnitts Wasserburg (Inn) Bf–Wasserburg (Inn) Stadt wurden von der DB abgelehnt.

Erst als es im Sommer 1989 hieß, dass noch während der laufenden Fahrplanperiode mit der endgültigen Umstellung auf Busbe-

trieb zu rechnen sei, kam plötzlich die Wende. Bis in den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages“ hatte es der „Filzenexpress“ geschafft – und nicht zuletzt aufgrund des politischen Drucks verkündete die Bayerische Staatsregierung nun ihren Plan, die bis dato von der Stilllegung bedrohte Strecke zu einem Pilotprojekt für die bevorstehende Regionalisierung von Nebenbahnen zu machen. Somit war die Zukunft der Bahnlinie zwischen Ebersberg und Wasserburg Bahnhof vorerst gesichert.

Seit Mitte der 1990er-Jahre verkehren statt der Schienenbusse Triebwagen der Baureihe 628 im Zwei-Stunden-Takt, teils auch von/bis Grafing. Zur Reparatur der nach dem Dammrutsch „technisch gesperrten“ Stichstrecke nach Wasserburg Stadt ist es aber bis heute nicht gekommen.

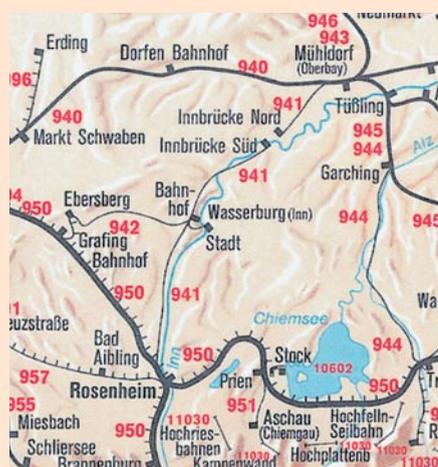
Zeitgleich mit der heißen Phase des politischen Tauziehens um den „Filzenexpress“ war die Bahnlinie Ende 1988 obendrein durch die glücklicherweise glimpflich verlaufene Irrfahrt eines führerlosen S-Bahn-Zuges in die Schlagzeilen geraten. Die ungenügend gesicherte Einheit hatte sich am S-Bahn-Endpunkt in Ebersberg selbstständig gemacht und war mit rund 60 km/h über die 19 Kilometer lange Strecke bis Wasserburg (Inn) Bf gerollt, wo man den Zug auf ein Abstellgleis leitete und dieser dann nach Überfahren eines Prellbocks entgleiste.

Auf der Nebenbahn

Der Abschnitt Ebersberg–Wasserburg (Inn) Bf bietet neben einer sehr engen, schwer zugänglichen Hufeisenkurve hinter Ebersberg



Streckenkarte vom Sommer 1981. Die Innbrücke bei Jettenbach ist bereits gesperrt, die Strecke nach Wasserburg Stadt noch in Betrieb. GRAFIK SLG. GERECHT



In Dauersteigung am Flussufer: Ein Teil der nur 4,4 Kilometer langen Stichstrecke von Wasserburg Stadt hinauf nach Wasserburg Bahnhof verläuft entlang des Inns. Hier knattert ein Schienenbus-Zweiteiler im August 1985 bergauf.



Der Endbahnhof, den hier im Juni 1984 soeben eine vierteilige Schienenbusgarnitur verlässt, glänzte durch ein relativ hohes Reisendenaufkommen.



Die nach dem Dammrutsch auf der Stichstrecke am 12. März 1987 in Wasserburg Stadt „eingeschlossenen“ Schienenbusse wurden einige Tage später per Culemeyer-Straßenroller abtransportiert. FOTOS MARCUS NIEDT (3)

Attraktiver Fotostandort:
Bei Oberlaufing durchmisst
die Nebenbahn von Ebersberg
nach Wasserburg Bahnhof eine
wunderschöne Birkenallee.
Hier ein Übergabezug nach
Grafring im April 1986.
FOTO MARCUS NIEDT



vor allem die reizvollen, zwischen den Häusern liegenden Haltestellen Tulling und Brandstätt. Am bekanntesten ist freilich der überaus attraktive Fotostandort an der schmalen Ortsverbindungsstraße von Ebersberg nach Oberlaufing, wo die Strecke eine wunderschöne Birkenallee durchmisst. Interessant war auch der Bahnhof Forsting. Bedingt durch ein großes Getreidelagerhaus und den Landhandel verfügte er noch Anfang der 1980er-Jahre über ein gewisses Wagenladungsaufkommen. Damals stand auch noch das typisch bayerische Agenturgebäude, das 1987 leider der Spitzhacke zum Opfer fiel.

Im Bahnknoten Wasserburg (Inn) Bf konnte man bis zur Stilllegung des weiteren Streckenverlaufs nach Wasserburg Stadt Bundesbahn pur erleben. Hierzu zählten die relativ hohe Zugdichte, bimmelnde Schrankenanlagen, reichlich vorhandene Formsignale, sirrende Seilzüge und ein „Service“, den man heute kaum noch findet: dienst- und hilfsbereite, manchmal vielleicht auch etwas „knurrige“, aber immerhin stets anwesende und ansprechbare Eisenbahner. An Fahrkartenschalter, Fahrdienstleiterstellwerk und Wär-

terstellwerk war örtliches Personal vorhanden, das von den Zugbegleitern, Triebwagen- und Lokführern ergänzt wurde. Wie lebhaft war doch das Treiben und Gewusel an den Bahnsteigen und das beinahe nicht enden wollende, fast schon fröhliche Geknatter der Schienenbusse, wenn sich die Züge zwischen Rosenheim und Jettenbach/Innbrücke Süd und zwischen Wasserburg (Inn) Stadt und Ebersberg in den Hauptverkehrszeiten kreuzten! *Tempi passati.*

Wasserburg (Inn) Bf trug sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr die Hauptlast des Aufkommens dieser Strecke. Neben einem eher zurückhaltenden Wagenladungsverkehr an Ladestraße, Rampe und Lagerhaus war es vor allem der Gleisanschluss der Firma Meggle, der ein immenses Potenzial im Güterverkehr besaß. Das große Milchwerk wurde durch eine vorzügliche Kräuterbutter ebenso bekannt wie mit dem 1986 durch die Tschernobyl-Katastrophe radioaktiv verseuchten Molkepulver, das monatelang durch die Republik speditiert wurde, um letztendlich hinter irgendwelchen Kasernenorten zu verschwinden.

Meggle empfing neben Gaswagen zur Energieversorgung des Werkes regelmäßig auch Kesselwagen mit Säure zur Reinigung von Kessel- und Rohrsystemen. Im Wagenausgang fand sich in erster Linie das schon angesprochene Molkepulver. Es wurde weltweit versandt. Deutschland- und europaweit in gewöhnlichen gedeckten Wagen, nach Übersee in Großcontainern. Vor allem Letztere brachten – da meist mit Schiffsanschluss verbunden und deshalb als Eilgutwagen deklariert – der Bundesbahn ein einträgliches Geschäft. Alle Wagen wurden im Privatgleisanschluss der Firma be- oder entladen.

Als Kreuzungsstation von immerhin vier Streckenabschnitten hatte Wasserburg (Inn) Bf auch für die Bahnmeisterei Rosenheim eine größere Bedeutung. Immer waren im Güterschuppengleis, das damals schon längst nicht mehr als solches genutzt wurde, Bahndienstwagen hinterstellt. Sogar das Gleis zum schon längst nicht mehr genutzten Schuppen für K1 oder K1v lag noch.

Besonders angenehm war ein Aufenthalt in Wasserburg Bahnhof stets im Sommer und vor allem in Höhe der Ausfahrt in Richtung Soyen. Hier, unweit der Ausfahrtsignale wisperte der Wind leise durch die Bäume, trug den Duft frisch gemähter Wiesen heran und brachte mit leichter Brise auch etwas Erfrischung. Bei Vogelgezwitscher und Bienensummen konnte man dann, gut versorgt mit

„Ding-ding-ding ... ding“: Wohlklingend wurde die Schranke am nördlichen Bahnhofsende geschlossen. Und noch bevor man ihn sah, hörte man ihn schon, den „KNATTERFRITZEN“



Mal solo, mal als Fünfteiler, der Schienenbus-Einsatz war vielfältig – hier in Wasserburg Stadt (oben, August 1985) und im Bahnhof Forsting (Mitte, Juli 1985). FOTOS CHRISTIAN GERECHT (2)



Für hohes Potenzial im Güterverkehr sorgte der Gleisanschluss der Firma Meggle in Wasserburg Bahnhof – hier ein Güterzug nach Rosenheim im Oktober 1989. FOTO MARCUS NIEDT

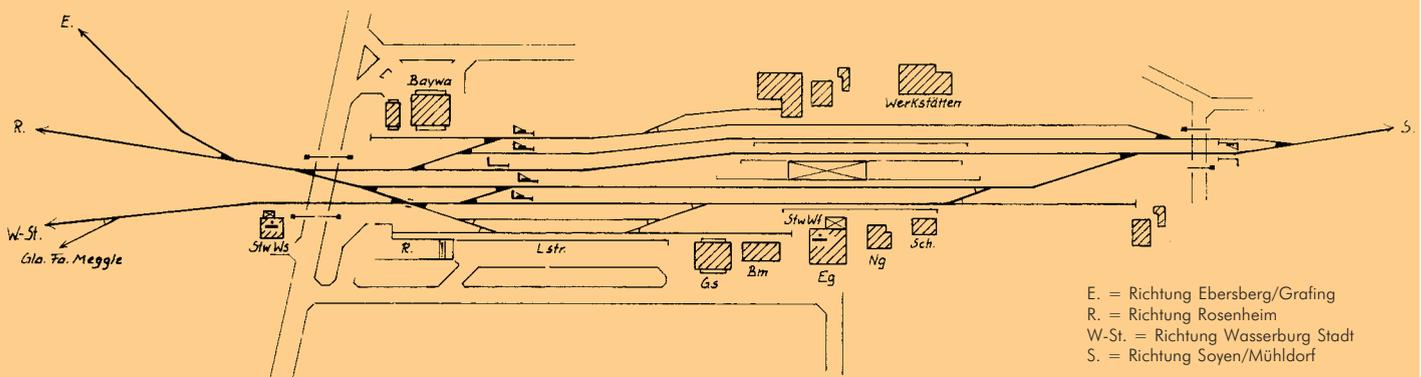


ein paar Butterbrezen, Wurstsemmeln und kohlenstofffreiem Mineralwasser, ruhig mal eine Weile auf den nächsten Zug, den es zu fotografieren galt, warten und dabei regelrecht „abschalten“.

Einen herannahenden Zug zu übersehen oder gar zu überhören, war nämlich schlichtweg unmöglich. Er kündigte sich zunächst durch den klingelnden Streckenfernsprecher und kurz darauf mit dem Quietschen der Seilzüge des Einfahrsignals an. Rechtzeitig wurde die kleine Schranke am nördlichen Bahnhofsende geschlossen, was mit jenem wohlklingenden „Ding-ding-ding... ding“ geschah. Wobei beim letzten „Ding“ der Schrankenbaum noch einmal nachfederte. Und dann, noch bevor der Schienenbus überhaupt zu sehen war, hörte man ihn schon, den „Knat-fritzen“!

Der einstige Endbahnhof in Wasserburg Stadt glänzte vor allem mit einem relativ hohen Reisenaufkommen. Eine Heizölhandlung und ein kleines Verpackungsunternehmen sorgten für zwar nicht viel, aber immerhin regelmäßiges Güteraufkommen. Da der Bahnhof nur noch über eine Weiche verfügte, musste hier mit „Schwerkraft“ rangiert werden. Dazu drückte der Übergabezug seine Wagen in das vor dem Bahnhof in Dauersteigung liegende Streckengleis zurück. Hier wurden diese mit Hand- oder Druckluftbremse eingebremst und ausgehängt. Nachdem die Lok ins Bahnsteiggleis zurückgefahren war, wurde die Weiche ins Ladegleis gestellt und die Bremsen der Waggons gelöst bzw. entlüftet. Die Wagen rollten nun selbstständig in das Ladegleis, wo sie mittels Handbremse oder Hemmschuhen angehalten und wieder bereitgestellt wurden.

Beeindruckend waren auf der Ebersberger Strecke die bis zu fünfteiligen Schienenbuszüge, bestehend aus VT, VB und VS 798, sowie die vielen nur mit Andreaskreuzen gesicherten Straßenübergänge, die für wahre Pfeifkonzerte sorgten. Was waren das vor allem im Sommer für schöne Fahrten, wenn der Triebwagenführer die Falttüre offen stehen ließ und einem der Fahrtwind um Nase und Ohren strich und die Düfte von Feld und Flur den Fahrgastraum durchströmten. Was machte es da schon, wenn mal ein Dieselwölkchen oder das duftende „Gold“ des Landmannes ins Wageninnere drang. Und was für



Die auf Basis eines Stellwerksplans von 1978 erstellte Zeichnung verdeutlicht die großzügigen Ausmaße der Anlagen von Wasserburg Bahnhof. GRAFIK CHRISTIAN GERECHT

ein Rückschritt sind dagegen heute die bakteriell verseuchten Klimateanlagen ...!

Vor dem Straßenausbau zwischen Ebersberg und Wasserburg konnten sich sowohl Triebwagenführer wie Autofahrer immer wieder gegenseitig Fahr- und Beschleunigungskünste beweisen. Immerhin bis auf Höhe des Ortes Brandstätt verliefen Bahn und Straße in unmittelbarer Nachbarschaft. Oft hatten dabei die Schienenbusse die Nase vorne, vor allem, wenn in Oberndorf oder Neuhausen kein Bedarfshalt einzulegen war.

Solch ein Fahrerlebnis – vor allem, wenn ein „todesmutig“ fahrender Automobilist am Bahnübergang hinter Forsting doch noch ausgebremst wurde – hat bleibende Erinnerung, die auch heute noch zum Schmunzeln anregt. Nach Straßenneubau und Vernachlässigung der Bahnstrecke waren diese „Rennen“ passé.

Sogar Lastkraftwagen gewannen das „Duell“ jetzt spielend. Eine Fahrt im Schienenbus war nunmehr zwar nicht unattraktiver, schlimmstenfalls aber etwas holpriger!

Auf der Hauptstrecke

Auch die Fahrt von Wasserburg nach Soyen, Gars, Ramerberg oder Rosenheim war im „Schom“ eine feine Sache, wenn auch nicht so tief in die Vegetation führend. Soll heißen, dass hier im Bereich der Flora noch ein anständiger, einer Hauptbahn angemessener Rückschnitt erfolgte, während zwischen Ebersberg und Wasserburg so manches Zweiglein in das Lichtprofil ragte und von Schachtelhalmen übersäte Gleisabschnitte den Triebwagen wie durch wogende Wiesen gleiten ließen.

Auf der Hauptstrecke zeigten – obwohl wie in einem Dornröschenschlaf liegend – die Bahnhöfe Jettenbach, Gars am Inn, Soyen und Rott am Inn noch die volle Bandbreite der Bundesbahn-Angebote im Personen- und Güterverkehr. Mit Ausnahme von Jettenbach waren alle Bahnhöfe besetzt, hatten ein durchaus anständiges Reisendenaufkommen, aber einen zurückgehenden Wagenladungsverkehr. Nur in Soyen wurden regelmäßig Heizöl-Kesselwagen zugestellt. In Gars und Rott am Inn sorgten Sägewerke für die Hauptlast im Güterverkehr. Nur saisonal kamen noch Wagenladungen mit Dünge- oder Futtermitteln dazu.

Besonders urig waren die damals noch vorhandenen und auch nutzbaren Wartesäle. Ja, Wartesäle! Keine verschmierten, verkommenen und stinkenden Buden, nein – richtige



Verträumt, aber dennoch besetzt und mit vollem Angebot, wartete auch der Bahnhof Soyen auf, hier im August 1985.



Bereits 1978 wurde die Innbrücke bei Jettenbach gesperrt. Die DB richtete jeweils an den Brückenköpfen die provisorischen Haltepunkte Innbrücke Süd und Nord (hier im August 1985) ein. Fahrgäste mussten umsteigen und die 280 Meter lange und nun überdachte Brücke zu Fuß überqueren.

Vom Unterbau her war die Hauptbahn Rosenheim–Mühldorf für zweigleisigen Betrieb ausgelegt. Dies ist an der großzügigen Streckenführung noch heute zu erkennen, wie hier nahe Soyen. In den 1990er-Jahren lösten VT 628 die Schienenbusse auch auf dieser Strecke ab. FOTOS MARCUS NIEDT (4)

Wartesaale, wie sie von der Königlich Bayerischen Staatsbahn für die Reisenden zweiter und dritter Klasse erstellt wurden. Hell, mit langen Bänken und einem wärmenden Kaminofen. Letzterer wurde aber meist auch nicht mehr genutzt.

Obwohl die Bahnlinie Rosenheim–Wasserburg (Inn) Bf–Mühldorf nur eingleisig errichtet wurde, waren die Baukosten immens. Vor allem schlugen die beiden großen Innbrücken bei Königswarth und Jettenbach zu Buche. Die Königswarther Innbrücke besaß eine Länge von 195 Metern und lag mit der Schienenoberkante 20 Meter über dem mittleren Wasser des Inns. Die Jettenbacher Innbrücke war gar 280 Meter lang und führte in 49 Meter Höhe über den Inn hinweg. Beide besaßen mächtige Brückenköpfe und Pfeiler, die filigrane Brückenkonstruktionen aus Stahl trugen. Auch die Erdarbeiten an der Strecke waren sehr umfangreich. Lange Einschnitte und Dämme mussten für diese Trasse geschaffen werden, die vom Unterbau her auf gesamter Länge für einen zweigleisigen Betrieb ausgelegt war. Dies ist an der großzügigen und geradlinigen Streckenführung noch heute gut zu erkennen.

Im Personenverkehr konnten die „allein herrschenden“ Schienenbusse gerade zwischen Soyen und Rosenheim oftmals sogar bis auf 80 km/h beschleunigen und – vor allem, wenn Verspätungen aufzuholen waren – ihre Sprintstärke und auch Höchstgeschwindigkeit ausspielen. Als Personenzüge wurden auf allen in Wasserburg (Inn) Bf zusammen treffenden Strecken nach dem Ende der Dampftraktion (unter anderen mit den Bau-

reihen 64 und 70) ausschließlich Schienenbusse der Baureihen VT 798/VB 998/VS 998 eingesetzt, die – entsprechend des Reisendenaufkommens – auf der Hauptstrecke als zwei- oder dreiteilige Garnituren und zwischen Ebersberg und Wasserburg (Inn) Stadt vom Solotriebwagen bis hin zur fünfteiligen Garnitur gefahren wurden.

Ihren größten Bekanntheitsgrad erlangte die Hauptbahn von Rosenheim nach Mühldorf im Jahr 1978, als die Sperrung der großen Innbrücke bei Jettenbach Schlagzeilen machte. Das Bauwerk war derart marode, dass es unter der Last der nicht besonders schweren Schienenbusse einzustürzen drohte. Als Notlösung hatte die Bundesbahn die beiden Haltepunkte Innbrücke Süd und Nord anzubieten, die direkt an den Brückenköpfen entstanden. Reisende mussten die 280 Meter lange Brücke zu Fuß überqueren, um in den jeweiligen Anschlusszug „umzusteigen“. Sogar Kofferkulis wurden bereitgestellt.

Sieben Jahre wurde dieses Provisorium genutzt, dann galt die Brücke sogar als nicht mehr begehbar! Die Strecke zwischen Mühldorf und Wasserburg wurde – weil man zwischenzeitlich auch die Königswarther Innbrücke für unbefahrbar erklärt hatte – stillgelegt und der Betrieb auf Schienenersatzverkehr umgestellt. Dieser Zustand dauerte zehn Jahre an und mehrmals schien es so, als würde sich die DB ganz von dieser Verbindung zurückziehen. Die Bahnlinie war nun wegen des erforderlichen Neubaus der beiden Innbrücken zu einem Politikum geworden, das letztlich doch zugunsten des Eisenbahnverkehrs entschieden wurde. □

Brücken-Schicksal: Die beiden großen Innbrücken schlugen beim Bau der Bahnlinie Rosenheim–Mühldorf mit hohen Kosten zu Buche und wären nach ihrer Sperrung wegen Baufälligkeit der Strecke beinahe zum Verhängnis geworden. Hier die 195 Meter lange Königswarther Innbrücke im August 1985. Wenig später wurde das Bauwerk gesperrt.



NOSTALGIEZUG-HIGHLIGHT: Seit einigen Jahren verkehren jeden Sommer von Tirol aus wöchentliche Nostalgiezüge der ÖBB auf landschaftlich reizvollen Strecken. Neben der Spantenwagen-Garnitur, die in der Saison 2005 mit der 1245.04 von Wörgl aus wieder über die Giselabahn nach Leogang und weiter nach Zell am See eingesetzt wurde, fuhr die 1020.44 mit einer Eilzuggarnitur aus älteren Vierachsern von Reutte als „Kaiser Max“ über die Außerfern- und Mittenwaldbahn nach Innsbruck und weiter durch das Inntal nach Jenbach. Auf Wunsch der Besteller bestehen diese Züge im Regelfall aus rein tannengrün lackiertem Material. Von daher war das diesjährige „Highlight“ auf dieser Relation der Einsatz der bestens hergerichteten, blutorangen Innsbrucker Nostalgielok 1110.505 am letzten Verkehrstag, dem 6. September – bedingt durch Reparaturen an der 1020. Die leider nur selten eingesetzte 1110.505 hatte einen Tag später noch die Aufgabe, die Wagengarnitur als Leerzug von Reutte nach Innsbruck zurückzuführen, wobei die Aufnahme in Bichlbach-Berwang entstand. Bleibt abzuwarten, ob nächstes Jahr neue (und mehr!) Einsatzziele für diesen schönen Sechsscher auf dem Programm stehen werden. FOTO: ROBERT FRITSCHÉ





Erste Plandienste: 146 203 mit IRE 4239 nach Lindau am 5. September in Geislingen (Steige). FOTO KORBINIAN FLEISCHER

225.8 bei Railion Deutschland eingereiht – die 218 002 als 225 802, 218 006 als 225 806, 218 009 als 225 809 und 218 011 als 225 811. Am 5. September gelangten die Maschinen in einem Lokzug zu ihrem neuen Standort Mühl Dorf. Dort sollen sie nach Ausbau des Heizgenerators gemeinsam mit den bereits vor einiger Zeit umgebauten 225 803 bis 805 (ex 218 003 bis 005) eingesetzt werden. Dafür will Railion dem Vernehmen nach auf bald anstehende Revisionen an aus der Baureihe 215 hervorgegangenen 225ern verzichten. KK

298: Start der Modernisierung

Die erste modernisierte 298 wurde am 19. August feierlich an Railion übergeben. Es handelt sich um die Saalfelder 298 335, die im Werk Cottbus untersucht und mit einem neuen Caterpillar-Motor der Reihe BT-TA 3508 ausgerüstet wurde. Bei einer Leistung von 773 kW bietet dieser eine höhere Wirtschaftlichkeit und geringere Emissionen als bisher. Der geplante Serienumbau von insgesamt 77 Loks soll aber erst nach der Erprobung von drei Umbaumustern starten. MWD

406/ICE 3: Tests in Frankreich

Mitte September wurden die Testfahrten des ICE 3M bei der SNCF abgeschlossen. Nach der anfangs mit zwei Garnituren durchgeführten Versuchsreihe absolvierte der Triebzug 4605 „Würzburg“ (mit den Endwagen 406 005/505) im Jahr 2005 nochmals ein umfangreiches Prüfprogramm in Frankreich. Im Spätsommer durchgeführte Tests auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Lille und Calais verliefen nach Angaben beteiligter Techniker so

101: Neue Werbeaufschriften

Nachdem viele Monate Beruhigung in die Szene der Werbeloks kam, stehen nun wieder neu beklebte 101 im Einsatz. Seit Mitte August werben 101 029 und 080 für die „Polizeiberatung“ und fahren im gesamten Bundesgebiet „Streifen“. Zum September wurde 101 101 mit einer neuen Variante der „Azubis gegen Gewalt“-Werbung versehen. Die blaue Grundfarbe ist mit Europa-Sternen und Willkommens-Schriftzügen in verschiedenen Sprachen versehen. Sponsor ist die Modelleisenbahn GmbH in Hallein, die als vorläufiger Nachfolger des insolventen Herstellers Roco auftritt. MWD

111: Chemnitzer „Sparbalken“ passé

Der Chemnitzer „Sparbalken“ ist verschwunden: Die letzte 111, die die kurze Ausführung des Kontrastbalkens auf der Stirnfront trug, war 111 003 aus München. Nach einer Untersuchung im Werk Dessau im August ist diese Anstrichvariante, die nur acht im Werk Chemnitz untersuchte Loks im Jahre 2002 erhielten, wieder passé. Auch sonst hat diese Baureihe keine optischen Ausreißer

mehr zu bieten, nachdem die ehemalige 111 030 ihre „Vampir“-Beklebung verlor und als letzte Maschine die neue verkehrsrote Lackierung erhielt. MWD

112: Ausweitung der Einsatzgebiete

Die Baureihe 112 übernimmt weitere Aufgaben im Rhein-Ruhr-Raum. Nachdem die Loks bereits seit einigen Monaten die RE-Linie 2 Mönchengladbach–Essen–Münster mit Doppelstock-Wendezügen bedienen, soll nun auch die RE-Linie 7 (Krefeld–Münster–Rheine) von der Reihe 111 auf 112 übergehen. Der Mehrbedarf an Loks wird vor allem in Stuttgart gedeckt, wo die Maschinen durch neu gelieferte 146.2 überflüssig werden. Die im Ruhrgebiet freierwerdenden 111 sollen dagegen verstärkt in die Einsatzgebiete der 110 in der Relation Bonn–Köln–Wuppertal einbrechen.

Auch von Kiel aus haben 112er die Aufgaben der Baureihe 110 in Schleswig-Holstein übernommen. Die letzten beiden Loks, 110 505 und 110 507, wurden Ende August nach Dortmund abgegeben. MWD

Einsatzausweitung im Raum Rhein-Ruhr: 112 139 mit Doppelstockzug nach M'gladbach in Münster Hbf.

FOTO MALTE WERNING

146.2: Planeinsatz von Stuttgart aus

Am 13. Juli 2005 wurde die erste für Baden-Württemberg vorgesehene 146.2 von Kassel nach Stuttgart überführt. In den folgenden Wochen kamen weitere Maschinen vom Herstellerwerk in den Süden. Dort wurden mit den neuen Loks zahlreiche Probe- und Schulungsfahrten durchgeführt, die zwischenzeitlich abgeschlossen wurden. Bis zum Fahrplanwechsel verkehren die Maschinen bereits mit einigen IRE-Zügen Stuttgart–Karlsruhe und Stuttgart–Ulm(–Lindau). Die Loks lösen in Stuttgart die letzten Maschinen der Baureihe 110 ab. KF

218.0: Weitere Loks als 225.8

Zum 1. September schieden die letzten vier Vorserien-218 bei DB Regio aus und wurden neu als



erfolgreich, dass die letzte Probe-phase voraussichtlich noch in diesem Herbst beendet werden kann und der Frankreich-Zulassung nichts mehr im Wege steht. Allerdings müssen die für den Einsatz im Korridor Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS), also auf der Neubaustrecke Paris–Strasbourg vorgesehene fünf ICE 3M technisch noch an die SNCF-Vorgaben angepasst werden.

Bedenken gegen den ICE-3-Einsatz hatte die SNCF unter anderem wegen des bei Fahrten über 300 km/h aufgetretenen „Schotterwirbels“ angemeldet, bei dem Schottersteine den Unterboden, Achswellen und Bremsen beschädigten. Ursächlich hängt die Verwirbelung mit den auf französischen (und auch belgischen) Strecken verlegten Zweiblockschwellen und der anderen Schotterstreuung zusammen. Um Abhilfe zu schaffen, wurde der nunmehrige Testzug mit „Spoilern“ und speziellen Schutzblechen ausgerüstet (was beim gegen Steinflug unempfindlicheren TGV offenbar nicht erforderlich ist).

Ebenfalls Probleme bereitete die Wirbelstrombremse: Nachdem infolge der Magnetkraft Weichenabdeckungen abhoben, darf die Wirbelstrombremse in Frankreich nun nur mit halber Leistung eingesetzt werden. Ab Mitte 2007 sollen TGV- und ICE-Züge plan-



Modernisierung: Als erstes Umbaumuster ihrer Baureihe wurde 298 335 im August fertig gestellt – hier neben 234 278 in Cottbus.

FOTO HANS DÖRSCHEL

Das Ende naht: 634-Einheit als RB 24654 am 15. September im Bahnhof Bad Harzburg.

FOTO KORBINIAN FLEISCHER

mäßig im als „Rhealys“ projektierten POS-Verkehr zwischen Paris und Stuttgart bzw. Frankfurt (Main) fahren. Die SNCF hat dafür bei Alstom acht neue Mehrsystem-Triebköpfe geordert. Erste Testfahrten mit dem TGV auf deutschen Strecken sind noch in den kommenden Herbstwochen vorgesehen. **KK**

Baureihe 425: Für den Herbst gerüstet

Nach der herbstlichen Pannenserie mit der Baureihe 425/435 im Rhein-Ruhr-Raum in den vergangenen zwei Jahren glaubt sich DB Regio dieses Jahr gut gerüstet: Bis Anfang Oktober sollen 72 Einheiten mit einer zusätzlichen Magnetschienenbremse ausgerüstet sein, die der Betriebshof Essen in einem Sonderprogramm an den Triebzügen anbringen will.



Mit dieser sollen die Züge die notwendigen Bremsmanöver bei Laubfall und Nässe bei den teilweise für 160 km/h ausgelegten Fahrplänen besser bewältigen als in der Vergangenheit. Der Schienenpersonennahverkehr im Rhein-Ruhr-Raum stützt

sich mittlerweile zu einem großen Teil auf die modernen Züge der Baureihen 425 und 426. Im vergangenen Jahr musste DB Regio Sonderfahrpläne mit lokbespannten Ersatzgarnituren erstellen, nachdem es bereits im Herbst 2003 zu einem großen Verkehrschaos aufgrund der unzureichend greifenden Bremswirkung der Züge bei nassem Schmierfilm auf den Gleisen kam. **MWD**

624/634: Bald ist endgültig Schluss

Nur noch sieben Garnituren beider Baureihen werden derzeit in zwei Laufplänen beim Werk Braunschweig eingesetzt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember werden wohl die letzten Leistungen dieser Baureihe in Deutschland enden, während die acht nach Polen an die PKP vermieteten Züge (vgl. EJ 9/2005) dort weiter verkehren werden. **KF**

Jetzt Herbst-tauglich: 425 656 unterwegs nach Aachen am Abzweig Mühlenberg.

FOTO MALTE WERNING



203: Alstom-Loks für DB Regio

Das Alstom-Werk in Stendal hat im September von DB Regio einen Millionenauftrag zur Lieferung modernisierter Dieselloks erhalten. Dabei geht es um die Lieferung von fünf Exemplaren der Baureihe 203, die im Rahmen eines bereits bestehenden Vertrages von Alstom an die Leasinggesellschaft Hannover Mobilien Leasing (HML) geliefert werden sollen. Darüber hinaus wurde ein Wartungsvertrag über vier Jahre abgeschlossen. Alle Fahrzeuge werden noch in diesem Jahr von der HML an die DB Regio Mittelfranken überstellt und sollen anschließend zum Rangieren von Reisezugwagen an den Standorten Würzburg, Regensburg und Passau zum Einsatz kommen.



Vom Hersteller werden die modernisierten 203 als sogenannte „Flüsterloks“ bezeichnet, da der Geräuschpegel gegenüber der Ursprungsausführung durch den

Einbau eines Caterpillar-Dieselmotors vom Typ 3512 um fast 20 Prozent reduziert werden konnte. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. **M. KROLOP**

Neues Outfit: Hinter der Baureihe 203 verbergen sich ex DR-V 100 – hier 203 111 bei Alstom in Stendal.
FOTO ALSTOM/SLG. KROLOP

NOB: Bw Husum im Rohbau fertig

Am 7. September feierte die zur Connex-Gruppe gehörende Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB) mit rund 500 geladenen Gästen das Richtfest ihres neuen Betriebswerkes in Husum. Dort werden ab Dezember 2005 die Diesellokomotiven, Dieseltriebwagen und

Wagen für den Regionalverkehr auf der Marschbahn Hamburg–Westerland beheimatet.

Nach Angaben von NOB-Geschäftsführer Karl-Heinz-Fischer werden in dem etwa 200 Meter langen Werkskomplex rund 18 Millionen Euro investiert; es entstehen 50 neue Arbeitsplätze. Das neue Betriebswerk umfasst eine Reisezugwagenhalle und eine

Lokhalle (beide mit einer modernen Hebebock- und Krananlage ausgestattet), außerdem eine Waschhalle mit zwei selbstfahrenden Waschbögen. In den Hallentrakten finden auch Büros und Sozialräume Platz. Der noch vorhandene Ringlokschuppen wird für die Betriebsleitung, das Großteillager und weitere Werkstattbereiche umgebaut. Mittelfristig

will die NOB auf dem 4,9 Hektar großen ehemaligen DB-Areal ihren gesamten Fahrzeugpark technisch betreuen. **KK**

DB-Fernverkehr: Weitere Einschnitte

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 plant die DB Fernverkehr AG weitere dramatische Einschnitte im IC-Verkehr. Schwach ausgelastete Züge sollen nach dem Willen der DB nicht mehr verkehren. Oft trifft es Verbindungen, die erst vor wenigen Jahren von InterRegio-Zügen zu IC-Zügen mutierten, wie zum Beispiel die IC Züge zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Düsseldorf. Bereits jetzt laufen bei den Nahverkehrsgesellschaften der Länder die Planungen, diese Züge durch schnelle RE-Verkehre zu ersetzen. Stellt sich nur die Frage ob man, nachdem bereits viele ehemalige InterRegio-Verkehre heute von Nahverkehrszügen gefahren werden, auch noch IC-Verkehre mit den von den Ländern bezahlten Nahverkehrszügen ersetzen kann ... **KF**

Auf Testfahrt: 146 520 mit NOB-Zug zwischen Dresden-Altstadt und Flöha am 26. August.
FOTO MICHAEL MÖSKEN



RüKB: Überraschung zum Jubiläumsfest

Am 10. und 11. September feierte die Rügenschke Kleinbahn (RüKB) ihr großes Jubiläumsfest. Der Veranstalter konnte sich über rund 6000 Besucher auf der Feier in Putbus und entlang des „Rasenden Rolands“ freuen, der erstmalig im Juli 1895 zwischen Putbus und Binz durch die Felder Deutschlands größter Insel stampfte. Für regelmäßige Besucher der Bahn gab es einige Überraschungen: Eine der größten war sicherlich das Auftauchen eines B-Kupplers von Krauss, der mit der DR-Nummer 99 4603 an die ehemals auch auf Rügen eingesetzte Henschel-Lok erinnern sollte. Die Maschine hat eine abenteuerliche Vergangenheit: Sie wurde 1908 an die Österreichische Alpine Montan Gesellschaft geliefert und 2004 nach Rumänien überführt, wo sie mit Teilen zweier weiterer Loks optisch an das „Stainz“-Gartenbahnmodell der Nürnberger Firma LGB angenähert wurde. Vor allem die Wiederbesetzung der alten DR-Nummer ist bei Eisenbahnfreunden heftig umstritten. Neben der bereits im Juli ebenfalls aus Rumänien eingetroffenen Resita-Lokomotive überraschte weiterhin die Ankündigung, dass auch die Lok 99 4631 wieder auf die Gleise der RüKB zurückkehren wird. Die Vulcan-Lok aus dem Jahre 1913 ist eine waschechte Rügänerin und wurde 1984 zur Devisenbeschaffung an einen Apotheker aus Lehrte verkauft. 2002 konnte sie der Unternehmer Ludger Guttwein im Tausch gegen eine 52er erwerben und nach Prora überführen. Nach dem geplatzten Eigentümerwechsel im Jahre 2004 wurde die Lok jetzt mit einigen weiteren Personenwagen an den neuen Betreiber der RüKB abgegeben. Nur kurz währten im Übrigen die aufgrund des Zugunglücks vom



14. August eingetretenen Verkehrseinschränkungen auf der Strecke (Lauterbach Mole-)Putbus-Göhren. Seit 25. August fahren die Züge wieder voll nach Plan. Die abgeschlossene Reparatur der meisten vom Unfall betroffenen Reisezugwagen sowie der Dampflok 99 783 ermöglichte zu diesem Zeitpunkt die Wiederaufnahme des annähernden Stundentaktes zwischen Putbus und Göhren bis zum Saisonende. Inzwischen ist auch die zweite am Unfall beteiligte Lokomotive, die 99 784, wieder betriebsfähig. Eine falsche Weichenstellung hatte am 14. August im Bahnhof Binz LB zum Zusammenstoß der dort planmäßig kreuzenden Züge aus Göhren und Putbus geführt. Nach Presseberichten wurden dabei etwa 30 Fahrgäste verletzt. **MWD/KK**

Flöhatalbahn: Busbetrieb bleibt

Für den Ausbau der Bahnstrecke von Olbernhau nach Neuhausen stehen die Signale auf rot. Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) will den Ort künftig nur noch mit dem Bus bedienen. Auch derzeit gibt es auf der Strecke der Erzgebirgsbahn lediglich Schienenersatzverkehr. Nach Aussage des Bürgermeisters Peter Haustein aus Neuhausen würde eine

Sanierung der Gleise elf Millionen Euro kosten. Geld, das der Verkehrsverbund Mittelsachsen nicht ausgeben möchte. Die Trasse auf dem oberen Abschnitt zwischen Olbernhau und Neuhausen soll aber erhalten bleiben. 2006 soll auf der Zweigstrecke zwischen Pockau und Marienberg nach vielen Jahren der Betrieb wieder aufgenommen werden. **KF**

Brücke für Bayreuth-Warmensteinach

Wieder besser bestellt ist es um die Zukunft der sanierungsbedürftigen Nebenbahn von Bayreuth nach Warmensteinach. Nachdem ihr Schicksal lange Zeit durch den Ausbau der Autobahn A 9 besiegelt schien, steht ebendieser nun einer Reaktivierung der Strecke nicht mehr entgegen. Zur Überquerung der Autobahn wurde zwischen den Stationen Bay-

reuth-St. Georgen und Bayreuth-Lainek kürzlich eine neue kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke errichtet, die die abgebrochene alte Bahnbrücke ersetzt. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens hat nun die Ausschreibung der Sanierung des Abschnitts Bayreuth-Weidenberg begonnen. Möglichst ab Frühjahr 2006 will die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) hier Züge rollen lassen. **KK**

FOTO LEIKRA

reuth-St. Georgen und Bayreuth-Lainek kürzlich eine neue kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke errichtet, die die abgebrochene alte Bahnbrücke ersetzt. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens hat nun die Ausschreibung der Sanierung des Abschnitts Bayreuth-Weidenberg begonnen. Möglichst ab Frühjahr 2006 will die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) hier Züge rollen lassen. **KK**

Bayerisch Eisenstein: Durchlauf bis Spicak

Die Regental Bahnbetriebs-GmbH wird im kommenden Jahr Züge der Waldbahnlinie Plattling-Bayerisch Eisenstein bis Spicak verlängern. Damit gibt es erstmals seit der Wiedereröffnung des Eisenbahngrenzübergangs Bayerisch Eisenstein planmäßig Durchläufe nach Tschechien. Derzeit beginnen und enden die Züge der „Waldbahn“ bzw. der CSR jeweils im deutschen bzw. tschechischen Bahnhofsteil, wobei die Fahrgäste die Staatsgrenze zu Fuß überqueren müssen. Künftig findet die nach wie vor durchzuführende Ausweiskontrolle im Zug statt. **KK**

WEITEREN „TIGER“ ÜBERNOMMEN: Als 3300 93 hat die Ostthüringische Eisenbahn (OHE) den Blue Tiger 250 003 von TX Logistik übernommen – hier am 16. August in Cottbus.

FOTO HANS DÖRSCHEL



Müglitztalbahn: „Ich bin wieder da!“

Den 115. Jahrestag der Eröffnung der Müglitztalbahn nahm der gleichnamige Förderverein zum Anlass, seine Anschlussbahn im Bahnhof Bärenstein feierlich zu eröffnen. Gleich drei Maschinen der Baureihe 52 weilten am 17. November auf den Gleisanlagen, der Star war jedoch der rekonstruierte Altenberger Wagen 73 413.

Die Überführung des Waggons mit Lok 52 8080 gestaltete sich zu einem Ereignis auf und neben der Strecke. Vor fast genau 40 Jahren rollte zum letzten Mal ein Fahrzeug dieser Gattung, einst in 96 Exemplaren speziell für den Einsatz auf dieser Strecke und im überschneidenden Dresdner Vorortverkehr entwickelt und von Linke-Hofmann-Werke A.G. in Breslau gebaut, durch das Tal. Dank eines mehrjährigen Rekonstruktionsprogramms (wir berichteten) konnte der letzte Vertreter dieser Wagengattung in Tschechien geborgen und durch Fördergelder der Europäischen Union kofinanziert wieder aufgebaut werden und fungiert nun als Ausstellungsstück. Pünktlich 10.10 Uhr setzte sich der Sonderzug in Heidenau in Bewegung und dampfte am 17. September durch das Müg-

litztal auf alten (neuen) Gleisen bergwärts. An den bekannten Fotopunkten nahmen die trotz schlechten Wetters zahlreich angereisten Fotografen den Zug ins Visier. Mehr jedoch freuten sich die Bewohner der Städte und Gemeinde an der Strecke über die Wiederkehr eines kleinen Stückes ihrer Heimatgeschichte. Aus Fenstern und hinter Gartenzäunen winkte man dem Zug entgegen. Eine Stimmung, wie man sie sich von den Eröffnungsfahrten der nun viermal wieder aufgebauten Strecke vorstellen muss.

Nach der Anschlussbahn würdigte Altenbergs Bürgermeister Kirsten die Leistung des Fördervereins, dieses Fahrzeug wiederbelebt zu haben und somit einen wichtigen Beitrag zur weiteren Entwicklung der Region beigetragen zu haben. Nun wäre wohl die DB AG in der Pflicht, dem hier vorgelegten Engagement nachzueifern und den Schienenverkehr im Osterzgebirge weiterhin attraktiv zu gestalten.

Nun gilt es, das Begegnungszentrum Bärenstein weiter auszubauen, wobei z.B. der Güterschuppen in den kommenden Jahren zu einem Ausstellungsraum umfunktioniert werden und an die schmalspurige Ära der Müglitztalbahn erinnern soll. **HS**



Reinhard Barthel (li.) und Jörg Köhler, die beiden Initiatoren des Projekts „Altenberger Wagen“. Oben ein Blick in ein 3.-Klasse-Abteil.
FOTOS HELGE SCHOLZ (3)





169-TAG „UNTER WASSER“: Anlässlich des hundertjährigen Bestehens des elektrischen Betriebs zwischen Murnau und Oberammergau gelang es am 20. August trotz „Katastrophenwetters“ unter der Regie von Stephan Herrmann einen 169-Tag auf der Strecke zu veranstalten, den rund 70 Eisenbahnfreunde finanzierten. Auf dem Bild links heult 169 005 vor der Ortskulisse von Altenau mit einem Fotogüterzug die größte Streckensteigung hinauf. Am Abend ließ sich im Bahnhof Oberammergau sogar kurz die Sonne blicken. FOTOS THORSTEN REICHERT (2)

DDM NEUENMARKT-WIRTSBERG: Nach über fünfjähriger Planung wurde das seit Jahrzehnten brachliegende Gelände des ehemaligen Bw Neuenmarkt-Wirsberg weitgehend im ursprünglichen Funktionszustand rekonstruiert. Die das Museum anfahrenen Zuggarnituren können künftig dort ihre Betriebsstoffe ergänzen und die Wartung über der Schlackengrube durchführen. Die Wasserkräne wurden nach technischer Überarbeitung am historischen Standort wieder aufgestellt. Unter musealen Gesichtspunkten wurde auch der Kohlenkran im Zustand der Auslieferung vor rund 70 Jahren wieder montiert. Fünf historische Holzmastleuchten erhellen das Betriebsgelände entsprechend dem Vorbild von vor mehr als sechzig Jahren. Harmonisch mit dem Museumsgeschehen gestaltet sich der Betriebsverkehr der in Neuenmarkt stationierten Regentalbahn AG auf den zum Kohlenhof führenden Gleisabschnitten. Hier findet ein lebhafter Frachtumschlag mit Verladung von Kiefern- und Fichtenholz aus dem Frankenwald für die Papierindustrie statt. Außerdem bedient die Regentalbahn regelmäßig einen Gaskunden in Lanzendorf. Am 10. September 2005 war für diese Leistung die museumseigene V 60 114 im Einsatz (Bild). FOTO KORBINIAN FLEISCHER



„UNVOLLENDETER“ WIEDER DAHEIM: Nach längerer Abstellzeit im Freigelände des AW Kassel wurde der leider nicht komplett aufgearbeitete VT 11.5 des DB Museums am 7. September im Schlepp von V 200 002 zurück nach Nürnberg gefahren – hier bei der Ankunft auf dem Museums-Freigelände. Die V 200 hat die aus VM 11 5203 und VM 11 5122 sowie VT 11 5008 bestehende TEE-Garnitur hier soeben auf den vorläufigen neuen Standplatz geschoben. FOTO FERDINAND VON RÜDEN



Nach den bereits 1948 geäußerten Wünschen der zuständigen Dezernenten hätte sie eigentlich eine neue „Vierundsechziger“ werden sollen. Mit höherer Kessellage und kürzerem Achsstand war die neue Bauart ausersehen, nicht nur das Erbe ihrer Vorgängerin anzutreten, sondern auch noch andere ältere Tenderlokomotiven zu ersetzen. Nachdem sich die verschiedenen Gremien in vielen kontrovers geführten Beratungen nicht auf ein endgültiges Konzept der „Baureihe 64 neu“ einigen konnten, drohte das Vorhaben jedoch früh zu scheitern.

Auch die danach im Juni 1950 vom weisungsberechtigten Zentralamt von den Firmen Henschel & Sohn in Kassel und Maschinenfabrik Esslingen angeforderten Entwürfe, die der Hauptverwaltung der noch jungen Deutschen Bundesbahn bereits im September zur Begutachtung vorlagen, fanden keine beschlussfähige Mehrheit. Sowohl der Kohlevorrat von nur 3 t als auch das bescheidene Volumen der Wasserbehälter von 9 m³ erschienen zu knapp bemessen. Lediglich das modernere, geräumigere und komfortablere Führerhaus werteten das sonst doch recht plumpe Erscheinungsbild etwas auf.

Kostbare Zeit mit den Beratungen weiterer Entwürfe verstrich, bis das Zentralamt Minden im Januar 1952 der Firma Henschel den Auftrag zur Ausarbeitung eines neuen Konzepts für eine Lok nun mit der Achsfolge 1'C 2' erteilte. Während der Abstimmung dieser Entwicklung mit eigenen Studien der DB vergingen wiederum zwei Jahre. Im Septem-



Wer zu spät kommt ...

Unter Fachleuten galt die **Baureihe 66** als beste deutsche Tenderlok. Weil aber zur Zeit ihrer Entwicklung bereits der Traktionswandel bevorstand, ist es bei nur zwei Baumustern geblieben. Ein Rückblick

• VON HORST J. OBERMAYER

Am 11. September 1965 steht die 66 002 vor dem Rundschuppen des Bw Gießen in exakter „Bellin-grodt-Stellung“ in der Sonne. Ihre große Zeit war nun vorbei und die hochwertigen Dienste sind alleiniges Geschäft der im Hintergrund stehenden 01. Mit Personenzugleistungen nach Fulda ging ihre Einsatzzeit zu Ende. Ob dieser gelungenen Maschine nach einerüber dreißig jährigen Abstellzeit ein zweites Leben eingehaucht werden kann ist wohl mehr eine Frage des Geldes als der Machbarkeit. FOTO JÜRGEN A. BOCK



ber 1954 konnten in Kassel endlich die Vorbereitungen für die Fertigung von zwei Prototypen der neuen Baureihe 66 mit den Henschel-Fabriknummern 28923 und 28924 eingeleitet werden. Der nahezu endgültige Entwurf lag dem Fachausschuss für Lokomotiven erst zur Sitzung am 3. Dezember 1954 vor.

Die Abnahme der beiden Baumuster 66 001 und 66 002 im AW Göttingen erfolgte schließlich am 6. und 14. Oktober 1955 nach

Probefahrten nach Kassel und zurück. Zu jener Zeit hatte sich der Wandel in der Zugförderung allerdings bereits sehr deutlich abgezeichnet, so dass mit einer Serienfertigung der Baureihe 66 nicht mehr zu rechnen war. Endlich, nach vielen meist vergeblichen Versuchen, hatte die Bahn eine universell verwendbare Dampflokomotive zur Verfügung, die nun aber wegen der inzwischen rasch wachsenden und erfolgreichen Dieselkonkurrenz gar nicht mehr benötigt wurde.

Die Bauausführung

Unter konsequenter Berücksichtigung der nun festgeschriebenen neuen Baugrundsätze für Einheitslokomotiven der DB war eine Fahrzeuggattung entstanden, die allen Anforderungen gerecht wurde. Die Gestaltung und Dimensionierung des Laufwerks mit einem Treibraddurchmesser von 1600 mm ließen eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h in beiden Fahrtrichtungen zu. Trotz einer Länge

über Puffer von 14 798 mm und der großen Betriebsvorräte lag die größte Achslast noch knapp unter dem verlangten Grenzwert von 16 t.

Als wohlgelungene Konstruktion erwies sich der geschweißte Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer, Einfach-Ventilregler und Henschel-Mischvorwärmer der Bauart MVT. Bei einem Dampfdruck von 16 bar entwickelte die Baureihe 66 eine größte indizierte Leistung von 1170 PSi. Damit übertraf sie sogar die altgediente gleich große und wesentlich schwerere preußische T 18. Noch gravierender war die Überlegenheit gegenüber der legendären preußischen P 8.

Der zweischüssige Langkessel erhielt im unteren Bereich des hinteren Teils einen konischen Übergang zum Stehkessel. Zwischen den beiden Rohrwänden wiesen die 36 Rauch- und 70 Heizrohre eine Länge von nur 3600 mm auf. Die wirksamen Heizflächenanteile von Feuerbüchse und Heizrohren waren so abgestimmt, dass sich ein sehr günstiger und bislang nie verwirklichter Verhältnisswert von 5,85 ergab. Der Heißdampfregler Bauart Wagner wurde zusammen mit dem Dampfsammelkasten hinter dem Schornstein in die 1953 mm lange Rauchkammer eingebaut.

Besonderes Augenmerk lag auch auf der Gestaltung des Laufwerks. Die Laufachse mit einem Raddurchmesser von 1000 mm ist mit dem ersten Kuppelradsatz zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell vereinigt. Das Spiel der Laufachse beträgt 105 mm nach beiden Seiten. Die benachbarte Kuppelachse ist um je 10 mm seitenschiebbar. Sowohl die Treib- als auch die hintere Kuppelachse wurden ohne Seitenspiel im Blechrahmen mit einer Wangendicke von 18 mm gelagert. Das hintere Drehgestell entspricht mit einem Spiel von 80 mm nach jeder Seite dem der Lokomotiven 65 014 bis 018, weist einen Raddurchmesser von 850 mm und nun zweiseitig wirkende Bremsen auf.

Zu den weiteren konstruktiven Besonderheiten im Laufwerk zählen die über Ventile und Druckluftzylinder umstellbare Rückstellvorrichtungen beider Lenkgestelle in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung. Außerdem waren alle Achs- und Stangenlager sowie Teile der außen liegenden Heusinger-Steuerung mit Wälzlagern verschiedener Ausführung bestückt worden. Die beiden aus Stahlguss gefertigten Zylinder mit einer Bohrung von 470 mm und einem Hub von 660 mm liegen exakt in Achsmitteln.

Die Behälter für die reichlich bemessenen Betriebsvorräte wurden vollständig geschweißt und abnehmbar, vom Führerhaus vollkommen getrennt, auf dem Rahmen angeordnet. Die beiden seitlich neben dem Kessel vorhandenen Wasserkästen haben ein Volumen von zusammen 6,2 m³. Ein dritter Behälter unter dem Kohlenbunker kann 8,1 m³ Speisewasser aufnehmen. In dem mit einem zweiteiligen Deckel verschließbaren Kohlenkasten können 5 t Brennstoff mitgeführt werden.



Der Betriebseinsatz

Da sie im normalen Betriebsdienst ohnehin nicht mehr dringend benötigt wurde, stand die 66 001 ab ihrer Abnahme der Lokomotiv-Versuchsanstalt Minden für eine fast einjährige umfassende Erprobung zur Verfügung. Hierbei bestätigten sich nahezu alle Erwartungen hinsichtlich überaus günstiger Leistungs- und Verbrauchswerte. Danach war die Lok ab dem 24. Oktober 1956 beim Bw Frankfurt/M 3 beheimatet, dem die 66 002 bereits von Anbeginn für den Betriebsdienst zugewiesen war.

Beide Maschinen waren überwiegend mit Personenzügen des Regionalverkehrs nach Aschaffenburg, Darmstadt, Mannheim und Wiesbaden eingesetzt. Mit aus drei- und vierachsigen Umbauwagen bestehenden Garnituren, waren die leistungsfähigen Dreikuppler nur wenig gefordert und zeichneten sich durch eine außerordentlich geringe Störanfälligkeit aus. Nach Auflösung des Bw Frankfurt/M 3 gingen die 66 001 im Juli 1957 und die 66 002 nach einem Aufenthalt im AW Jülich im Mai 1958 auf das Bw Frankfurt/M 1 über. Die nahezu unveränderten Einsätze endeten dort nach der Elektrifizierung weiterer Strecken am 28. Mai 1960.

Nach der Frankfurter Zeit wurde direkt anschließend das Bw Gießen zur nächsten

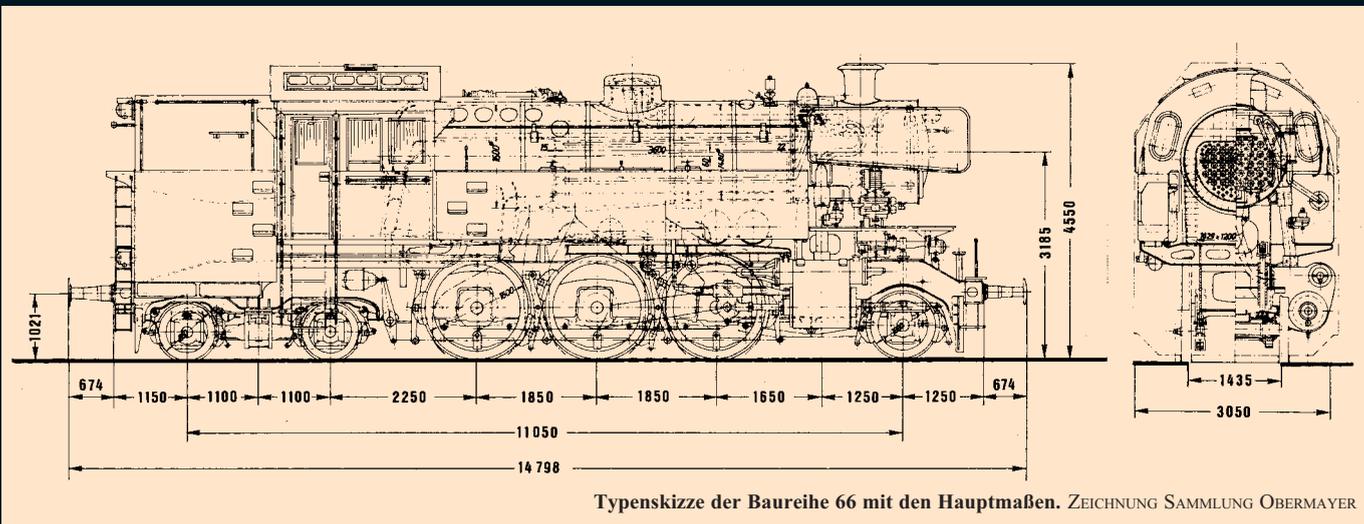
OBEN: Das markante Gesicht der Baureihe 66 mit der links über dem Puffer erkennbaren Turbospeisepumpe.

FOTO HORST J. OBERMAYER

66 001 rangiert im August 1966 im Bahnhof Gießen zwei Bahnpostwagen an Zug 1737.

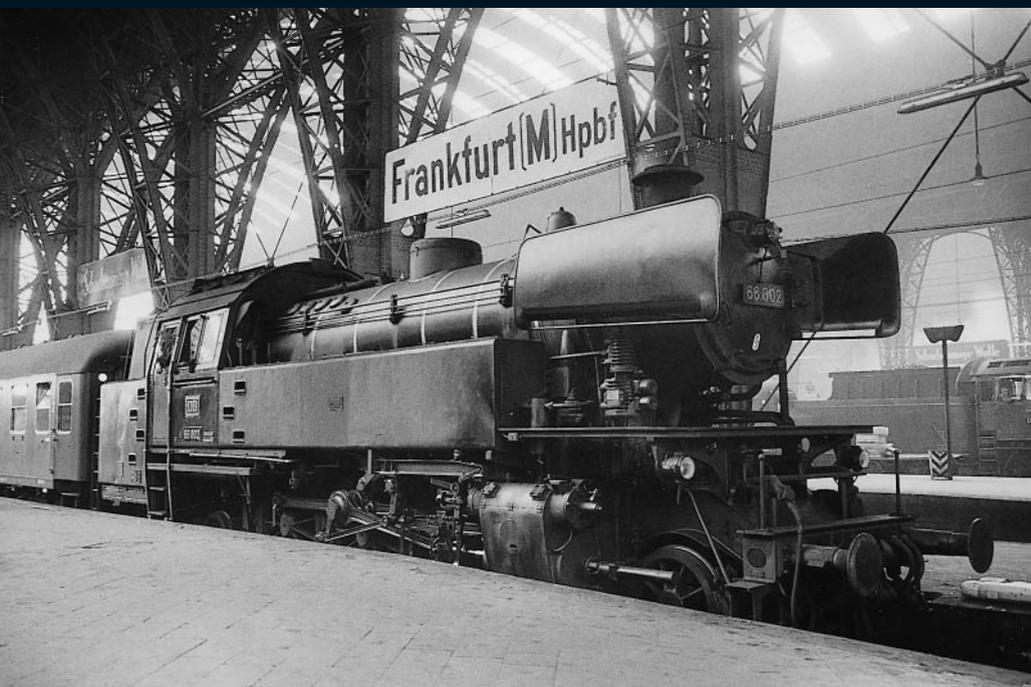
FOTO JÜRGEN A. BOCK





Typenskizze der Baureihe 66 mit den Hauptmaßen. ZEICHNUNG SAMMLUNG OBERMAYER





und zugleich letzten Heimat der Baureihe 66. In Laufpläne der Baureihe 23 eingebunden, kamen die beiden Tenderloks, nun auch vor Eilzügen nach Marburg und Dillenburg, auf tägliche Laufleistungen bis zu 374 km. Selbst mit Schnellzügen nach Frankfurt waren die flinken 66er zu sehen, bis auch diese Strecke vom Fahrdrabt überspannt war. Ab dem Sommerfahrplan 1965 waren schließlich nur noch bescheidene Leistungen vor Personenzügen in Richtung Lollar und Fulda übrig geblieben.

Ein Treibstangenbruch bei voller Fahrt verursachte am 2. Oktober 1966 einen kapitalen Triebwerkschaden und setzte dem Wirken der 66 001 ein jähes Ende.

Der sofortigen z-Stellung folgten am 24. Februar 1967 die Ausmusterung und im Juli 1967 die Verschrottung im AW Trier. In einem eigenen kleinen Umlaufplan beförder-

**Mit einem Eilzug aus Gießen ist
66 002 im September 1957 in
Frankfurt/Main Hbf eingetroffen.**

FOTO LUDWIG ROTTHOWE



te die Lok 66 002 zunächst noch je zwei Personenzugpaare nach Londorf und Fulda, bis sie ab Februar 1967 zur Reservelok degradiert wurde.

Nach einer Gesamtleistung von nur rund 775 000 km verfügte die Hauptverwaltung der DB am 15. September 1967 auch die z-Stellung dieser Maschine. Nach der Ausmusterung zum 12. März 1968 blieb die Lok für einige Monate im AW Trier und danach in einem Lokschuppen in Ewersbach bei Dillenburg abgestellt. Im März 1969 wurde sie in die Fahrzeugsammlung der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte übernommen. Zunächst im Bw Erndtebrück hinterstellt, befindet sich die gut gepflegte Maschine jetzt im großen DGEG-Museum Bochum-Dahlhausen. Derzeit wird eine allerdings kostenintensive Inbetriebnahme erwogen. □

**66 001 in voller Fahrt mit EVz 452
Korbach–Frankfurt. In Korbach war
damals das Wenden der Maschine
noch möglich. FOTO JÜRGEN A. BOCK**



Dampflok-Duo

Als die Firma Lenz das Projekt einer **Baureihe 66 in H0** ankündigte, wunderte sich so mancher: Schließlich fehlen noch Loktypen, die verbreiteter waren als der kurzlebige DB-Neubaudampfer. Doch Epoche-III-Freunde werden um die in zwei Ausführungen lieferbare Lok kaum einen Bogen machen können • VON CHRISTOPH KUTTER

Stimmt nicht!“, könnte man hier gleich einwerfen: So mancher Epoche-III-Freund hat gar keine andere Wahl, als die 66er links liegen zu lassen – dann nämlich, wenn er Wechselstromfahrer ist. Lenz bietet die Lok nur in Zweileiter-Ausführung an, hier aber bereits mit eingebautem DCC-Decoder und über einen beiliegenden Extraschalter schon im Analogbetrieb abrufbaren Zusatzfunktionen (langer und kurzer Pfiff, Glocke).

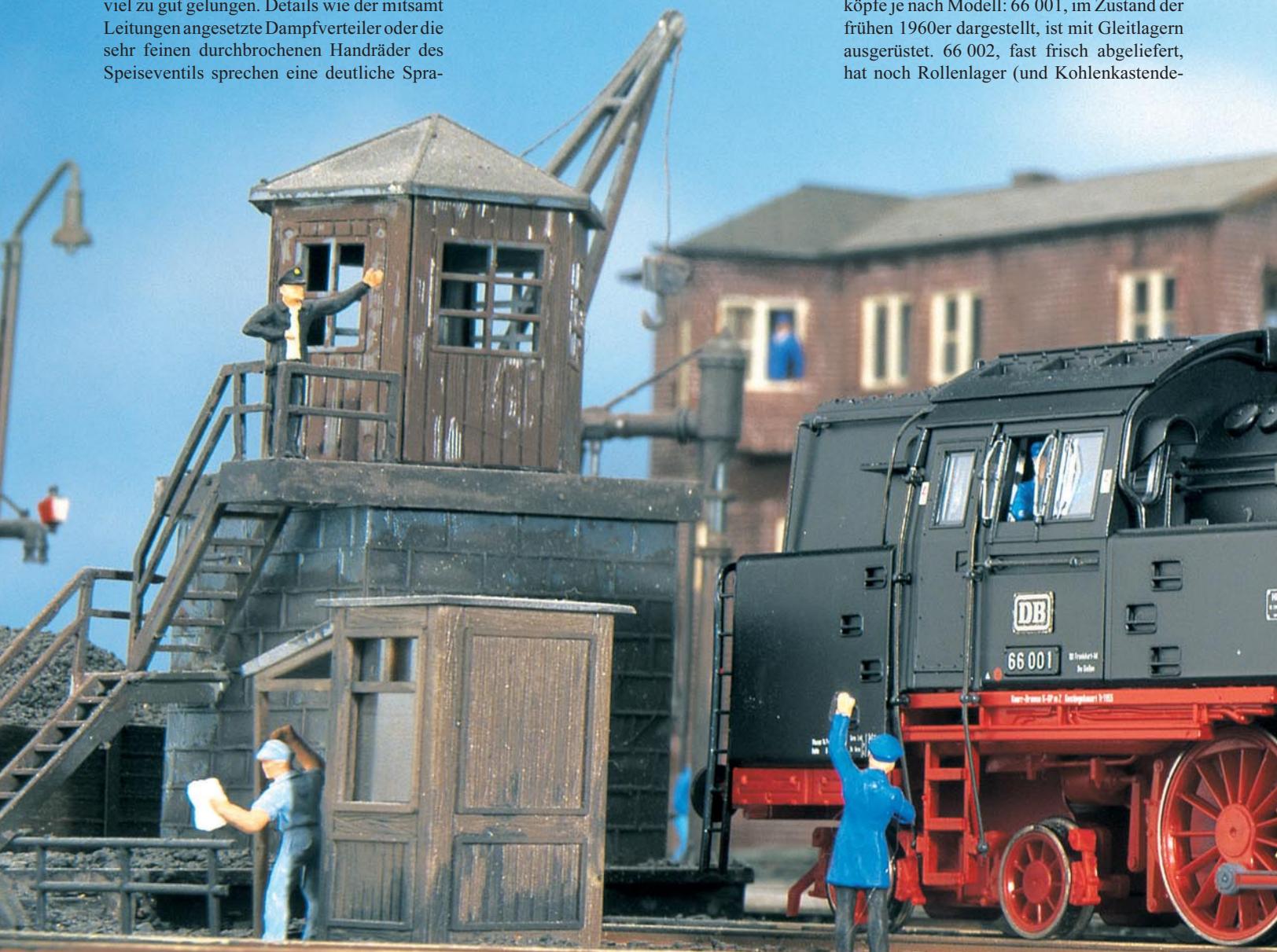
Doch die heutzutage wenig übliche Einschränkung des Kundenkreises auf ein Stromsystem gehört zu den wenigen Punkten, die man an der 66er zum Herummäkeln findet. Dazu ist speziell die Gestaltung des Gehäuses viel zu gut gelungen. Details wie der mitsamt Leitungen angesetzte Dampfverteiler oder die sehr feinen durchbrochenen Handräder des Speiseventils sprechen eine deutliche Spra-

che. Allerdings fehlt der Lichtmaschine die Zuleitung und auch der Luftpumpe hat man nur eine einzelne Leitung spendiert. Handläufe und Steuerstangen an Kessel, Kohlenkasten und Führerhaus bestehen durchweg aus Draht, was nicht nur für eine vorbildliche Materialstärke sorgt, sondern auch für Grifffestigkeit

Erstklassig gelungen ist Lenz die Wiedergabe des Bereichs vor den Wasserkästen, der durch die den meisten Neubauloks fehlende Schürze ja besonders gut einsehbar ist. Selbst die Kesselstütze, bei den meisten Modellen zwecks Aufnahme von Lampe und Rauch-

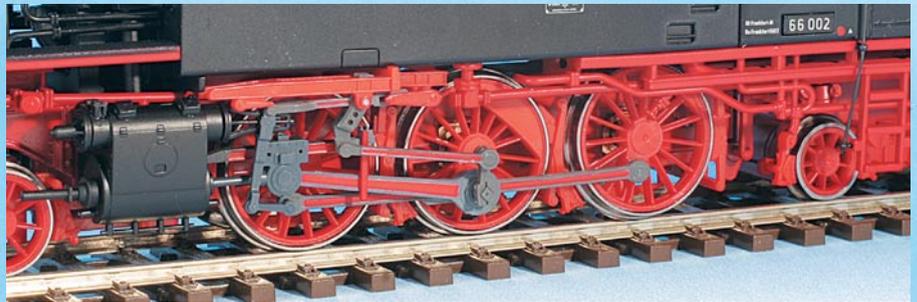
einsatz verschlossen wiedergegeben, erweist sich bei genauerem Betrachten als durchbrochen. Dann (und nur dann) merkt man aber auch, dass das aus der Stütze nach vorne schwenkende Abdampfrohr zu kurz geraten ist und schon etwa zwei Millimeter unter dem Kessel endet. Bestens zu sehen ist dagegen, dass Lenz die Aufhängung der vorderen Lampen unter dem Umlauf geradezu beispielhaft gelungen ist: Kein Kästchen und keine Zuleitung stört. Auch der warm-weiße Lichtton der LEDs ist gut getroffen.

Besonderes Augenmerk gelegt hat Lenz auf die vorbildentsprechende Wiedergabe der Steuerung. So unterscheiden sich die Kreuzköpfe je nach Modell: 66 001, im Zustand der frühen 1960er dargestellt, ist mit Gleitlagern ausgerüstet. 66 002, fast frisch abgeliefert, hat noch Rollenlager (und Kohlenkastende-





Die bestens gelungene Lokfront.



Die Gestaltung der Steuerung dürfte Maßstäbe setzen – ihre Farbgebung weniger.

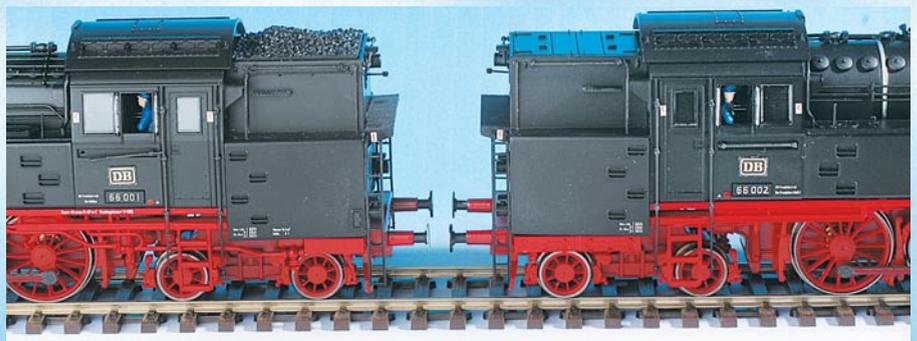
ckel). Selten an Modellen zu sehende Details sind Radnaben mit Zentrierbohrung sowie die korrekte Befestigung der Gegenkurbel. Auch die sehr feinen Speichen verdienen Lob.

Gehäuse, Zylinder, Umlauf und vordere Pufferbohlenabdeckung der 66er sind schön satt seidenmatt schwarz lackiert. Dagegen wirken die nicht lackierten Räder je nach Lichteinfall mitunter etwas plastikhaft. Für die Farbe der Steuerungsteile hätte eine Anleihe beispielsweise bei Gützolds 75er nicht geschadet: Deren ölig wirkender dunkler Farbton schlägt Lenz' Mittelgrau deutlich. Einwandfrei ist die Beschriftung, die sogar geätzte und damit erhabene DB-Kekse umfasst.

Der Motor der Lok ist im Kessel untergebracht, was leider nur eine klein dimensionierte Schwungmasse ermöglicht. Er wirkt über Getriebe auf die erste Kuppelachse so-

wie die Drehgestellachsen. Deren letzte ist mit Haftreifen bestückt. Die zwei übrigen Kuppelachsen sind pendelnd und seitenbeweglich gelagert. Sehr gut: Ein kleiner Kondensator hilft der Lok im Digitalbetrieb über kurze stromlose Abschnitte. Analogbahner

müssen leider mit dem Schwungmässchen vorlieb nehmen. Als Höchstgeschwindigkeit des gut regelbaren Modells haben wir umgerechnet 120 km/h gemessen. Seine Zugkraft reicht für den vorbildgerechten eher leichten Einsatz aus. □



Auffälligste Unterscheidungsmerkmale von 66 001 und 66 002 sind die Kohlenkästen sowie die Kesselringe der jüngeren Maschine. Doch auch die Anschriften differieren. ALLE FOTOS EJ/SCHOLZ





1975 erscheint die erste Ausgabe des M+F Journals – so der ursprüngliche Titel. In den Vorworten präsentieren Verleger Hermann Merker und Horst J. Obermayer als Mitbegründer das Konzept der neuen Zeitschrift. Rechts Titelseiten von 1980 bis 2005.

Horst J. Obermayer:

Markante Spuren durch drei Jahrzehnte

Als sich im Februar 1975 die Pforten zur 26. Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg öffneten, blieb das Angebot von Neuheiten der Modellbahnindustrie weit hinter den Erwartungen zurück. Großes Aufsehen in der Branche erregte hingegen das Erscheinen des **M+F Journals**, einer neuen Modellbahn-Fachzeitschrift. Bereits im Dezember 1974 hatte die in Fürstentfeldbruck ansässige Firma Merker und Fischer angezeigt, eine Hauszeitschrift herauszugeben. Für dieses Vorhaben war ich auch bereits um fachliche Unterstützung gebeten worden. Nach einigem Zögern signalisierte ich Anfang Januar 1975 meine Bereitschaft zur Mitarbeit. Sehr rasch musste ich erkennen, dass hier doch noch sehr viel Arbeit zu verrichten war. Von einem Gehilfen wurde ich so zwangsläufig – wie später vom Verleger Hermann Merker in einer Laudatio gewürdigt – nicht nur zum Mentor und Namensgeber, sondern auch zum Ideenspender und Gestalter des Projekts.

Die inzwischen geänderte Konzeption sah jetzt vor, in der neuen Zeitschrift nicht nur M+F-Produkte zu präsentieren, sondern auch die Entwicklungen anderer Hersteller zu beleuchten und dazu Wissenswertes vom großen Vorbild Eisenbahn zu berichten. Für die Herstellung konnte jene Offset-Druckerei in Stuttgart gewonnen werden, in der zuvor schon seit längerer Zeit die Modellbahnrevue MBR

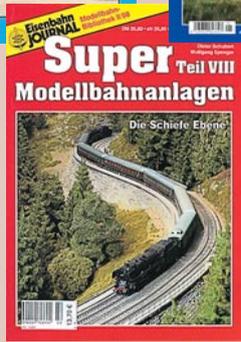
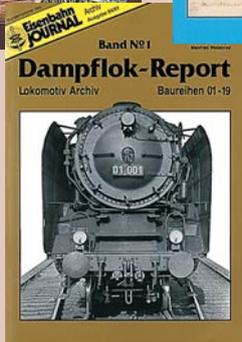
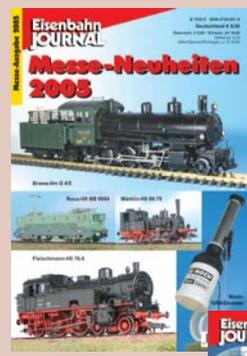
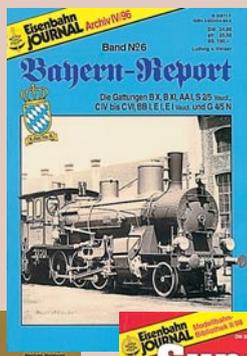
entstanden war, bis sie im Laufe des Jahres 1974 mit äußerst merkwürdigen und unerfreulichen Begleiterscheinungen leider unterging. Durch schlechte Erfahrungen und offene Forderungen gewarnt, verlangte die Druckerei die Hälfte der kalkulierten Fertigungskosten als Vorkasse für das neue Journal. In einem wahren Kraftakt konnten dann in außerordentlich kurzer Zeit alle erforderlichen Arbeiten, von der Vorbereitung bis zum fertigen Druck, bewältigt werden. Pünktlich zum vereinbarten Termin verließen genau 6060 Exemplare des M+F Journals 1/1975 am 28. Januar die leistungsfähige Druckerei.

Einige vermeidbare Fehler und Mängel, die sich in der großen Hektik eingeschlichen hatten, wurden uns verziehen. Die Zeitschrift fand eine überraschend gute Aufnahme bei vielen Lesern. Im Heft 2/1975 konnten wir deshalb den Umfang bereits von 48 auf 56 Seiten erweitern. Statt der zunächst vorgesehenen vier Ausgaben, erschienen bis zum Jahresende schließlich sogar sechs Hefte. Eine erste deutliche Spur war gelegt, die ab 1976 mit einem Heftumfang mit nun 64 Seiten konsequent verfolgt wurde. Ein erstes farbiges Titelbild zierte bereits Heft 4/1977 und ab der nächsten Ausgabe folgte schon ein großes Farbposter über zwei Seiten. Dies und ein weiter wachsender Anteil von farbigen Abbildungen steigerten die verkaufte Auflage rasch auf mehr als 10 000 Exemplare.

Eine zu Beginn des Jahres 1980 eingeleitete Einschränkung des Fertigungsprogramms von Bauteilen und Bausätzen bei Merker und Fischer, dazu neue Bestimmungen bei dem für den Versand so wichtigen Postzeitungsdienst, verlangten eine Strukturänderung des M+F Journals. Ab der Ausgabe 1/1980 erschien die Zeitschrift deshalb nun mit neuem Titel als **Eisenbahn Journal**. Damit verbunden war nicht nur eine abermalige Erweiterung des Heftumfangs, sondern auch eine neue Gliederung der Inhalte mit wesentlich höherer Gewichtung des Vorbildteils. Erforderlich war eine deutliche Verringerung des Anteils mit direkter Werbung für eigene Produkte. Auch die Erzeugnisse anderer Hersteller wurden nun meist nur noch in Verbindung und mit Bezug zu deren Vorbildern bei der Bahn präsentiert.

Auch diese Entwicklung wurde zu einer neuen und erfolgversprechenden Spur, die sich zwei Jahre später mit den zwei bald vergriffenen Sonderausgaben zu großen deutschen Dampflokbauarten noch vertiefte. Zusammen mit meinem Freund und Partner Manfred Weisbrod, einem Eisenbahnexperten aus Leipzig, sowie mit zunehmender Aktivität weiterer fachkundiger Autoren, wuchs die Zahl von Sonder- und Specialausgaben kontinuierlich. Längst sind diese ersten Publikationen und viele Titel des stetig gewachsenen Angebots vergriffen, viele davon





Aufwändige Dokumentationen zur Dampfloktechnik und Länderbahngeschichte sowie Modellbahn-Sonderausgaben kamen im Laufe der 80er-Jahre hinzu.

Eine jährliche Sonderausgabe zur Nürnberger Messe sowie seit 2004 Extra-Ausgaben runden das aktuelle Journal-Angebot ab. Rechts das neue EJ-Extra.

inzwischen schon zu begehrten Sammlerstückchen geworden. Nach einer Erweiterung des Redaktionsteams erschienen ab 1983 bereits sieben Normalausgaben des Eisenbahn Journals. Mit der sich nun abzeichnenden noch größeren Akzeptanz der Zeitschrift wuchs die Auflage. Von Jahr zu Jahr kam zudem je eine weitere Ausgabe hinzu, bis 1989 endlich das Erscheinen von jährlich zwölf Heften angezeigt werden konnte.

Mit der zusätzlichen Konzeption von vier neuen Sonderausgaben zur Dampfloktechnik, aber auch mit einer speziellen Reihe zur Planung und zum Bau von Modellbahnanlagen fand das Verlagsprogramm eine abermalige Ausweitung und schon wieder eine neue Erfolgsspur. Eine weitere Serie präsentierte mit präzisen Beschreibungen und exzellenten Abbildungen das Entstehen von Superanlagen. In diesem Zusammenhang soll vor allem das beeindruckende Wirken des Anlagengestalters Josef Brandl erwähnt werden. Seine Arbeiten, in mehreren Ausgaben dokumentiert, zählen nach wie vor zur hohen Schule des Modellbahnbaus – von Vielen angestrebt, doch nur von besonders befähigten Modellbahnfreunden auch in dieser Perfektion verwirklicht.

Zu weiteren, nicht zu übersehenden Meilensteinen an den bereits vorgezeichneten Spuren wurden die mit großem Aufwand geschaffenen Serien von Preußen-, Bayern-,

Sachsen- und Dampflokomotive-Report. Damit konnte ein großer Bereich deutscher Eisenbahngeschichte dokumentiert werden. Zwei danach noch erschienene Sonderbände enthalten eine einmalige Typenblatt-Sammlung von nahezu allen Dampflokbauarten der ehemaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und ihren Rechtsnachfolgerinnen in beiden Teilen Deutschlands. Bestehend in diesen umfangreichen Ausgaben sind vor allem die Präzision und Detailgenauigkeit der Zeichnungen von Milos Kratochvil neben vielen großformatigen Fotos.

Als sich Gründer und Verleger Hermann Merker am Ende des Jahres 1999 in den wohlverdienten Ruhestand zurückzog, konnte er mit Genugtuung auf ein erfolgreiches Wirken zurückblicken. Das Eisenbahn Journal hatte längst seinen festen Platz an vorderer Stelle deutschsprachiger Fachzeitschriften gefestigt. Dazu waren mit dem heute selbstständigen „Le Train“ ein bedeutender Ableger in Frankreich geschaffen und ein Lizenzabkommen mit der Zeitschrift „Mondo Ferrovia“ in Italien geschlossen worden. Die einst in Fürstfeldbruck und Stuttgart gelegten ersten Spuren führten damit breit gefächert und unübersehbar nun auch weit über die Landesgrenzen hinaus.

Eine neue Verlagsleitung und die jetzt verantwortliche Redaktion fanden im Jahre 2000 nicht nur eine solide Basis vor, sondern konnten jetzt mit einer Schar fachkundiger Autoren einer nachfolgenden Generation die begonnene Arbeit erfolgreich fortsetzen. Wie gut dies gelingt, beweist das inzwischen zu einem stattlichen Magazin gewachsene Eisenbahn Journal, das heute zusammen mit den Zeitschriften MIBA und ZÜGE sowie der Videothek von RioGrande in der Verlagsgruppe Bahn (VGB) integriert ist, mit jeder neuen Monatsausgabe und weiteren interessanten, regelmäßig erscheinenden Sondereditionen. Abgerundet wird das Programm der Verlagsgruppe Bahn mit einem reichhaltigen Video-/DVD-Angebot, mit Büchern und zeitgemäßen elektronischen Datenträgern. Die einst gelegten und inzwischen gefestigten markanten Spuren sollten also trotz unserer schwierigen Zeitumstände noch weit in eine gesicherte Zukunft führen. □

Horst J. Obermayer (74) ist Mitbegründer des Eisenbahn Journals und steht unserer Redaktion mit Rat und Tat als fachkundiger Autor zur Verfügung.



1981 erschien die erste Sonderausgabe, die der Baureihe 03 gewidmet war. Sonderausgaben und Specials über Loks und Regionen gehören seither zum EJ-Programm.

30 Jahre Eisenbahn JOURNAL



Cool: „Bundesheer“-Taurus der ÖBB von Roco.

Wieder aufgelegt: „Plan D“-Holländer von Roco (UNTEN)



G 10-Derivat: preußischer Wärmeschutzwagen von Roco.



Neu: Fährboot-Belgier, auch von Roco.

ROCO

Top-Novität war ein vierachsiger Kesselwagen „Essen“, eingestellt bei der DRB. Das Vorbild des mit isoliertem Kessel ausgerüsteten Fahrzeugs stammt aus der Mitte der 30er-Jahre. Zusammen mit dem Steifrahmen-Vierachser von **Brawa** und dem Dreiachser von

Liliput durchbricht er als einziger Vorkriegs-Kesselwagen die Zweiachser-Monotonie des aktuellen Angebots, ist aber von wesentlich gängigerer Bauart als jene Exoten. Das Modell ist mit schön nachgebildeten Drehgestellen genietet Bauart ausgestattet. Rahmen, Bühne, Leitern und Tritt-

bretter sind fein und detailliert ausgeführt. Gut gefällt der erhabenen gestaltete und alufarben bedruckte Zettelkasten. Leider ein Fehler unterlaufen ist Roco bei der Angabe des Ladeguts: „Propan- und Butangemisch“ gehören in einen Gas-, nicht Mineralölkesselwagen. Da die Beschriftung

ansonsten sehr sauber und komplett ist, sollte sich aber kein Epoche-II-Freund davon abhalten lassen, mit dem Kauf des Wagens zur Genesung der Firma beizutragen!

Als Varianten brachte Roco Reisezugwagen 1./2. und 2. Klasse der DB AG, die ÖBB-Mitteleinstiegswagen in Grün mit UIC-Beschriftung. Wieder aufgelegt wurden niederländische „Plan D“-Wagen 1., 2. und 3. Klasse sowie der ex-bayerische Dreiachser-Personenwagen 2./3. Klasse der DRG. Den Güterwagenbestand erweiterten ein fein bedruckter preußischer Wärmeschutzwagen, ein belgischer Fähr-



Formneuer Lückenschließer: Vierachs-Kesselwagen der Epoche II von Roco.



Gab's noch nie in H0: formneuer Pw4i-32 der DB von Piko.



Gut was drauf: DB-Rungenwagen mit Ladegütern von Piko.



Mit Platte: DR-Plattformwagen von Piko.



100 Jahre RhB: Moderner Containerwagen und Personen-Veteran von Bemo.

bootwagen der Epoche III sowie ein Offener der DR.

Als Spezialität für Sammler präsentierte Roco den ÖBB-Taurus 1116 246 mit der äußerst aufwändigen Bedruckung „50 Jahre Bundesheer“.

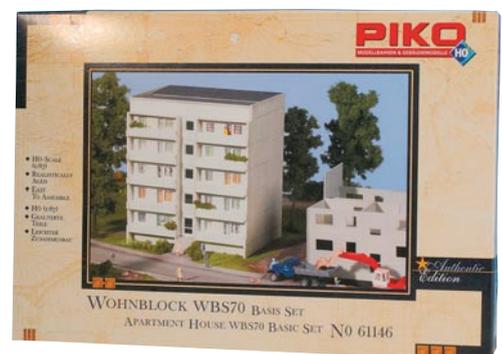
PIKO

Formneu präsentierten die Sonneberger den Schnellzug-Packwagen Pw4i-32 der DB. Das erstmals als H0-Modell nachgebildete Fahrzeug war anders als seine Vorgänger mit innen liegenden Schiebetüren ausgestattet. Das Modell ist im üblichen Piko-Stil gehalten: Gehäuse und Drehgestelle detailliert und maßstäblich, Lackierung und Bedruckung tadellos, Griffstangen und Lüfter angesetzt. Lediglich ein eingezogener Faltenbalg zum tauschen könnte beiliegen – den muss man sich von Fleischmann als Ersatz-

teil für die Eilzugwagen holen. Mit einem Sandsteinblock bzw. Dampflok-Treibachsen beladen wurde der Rungenwagen Rmms 33 der DB in Epoche-III- bzw. -IV-Version vorgestellt. Den langen vierachsigen Plattformwagen der DR gab es mit einer Ladung Wandteile für Plattenbauten. Als Varianten aufgelegt wurden ferner ein Gedeckter der DR/ Epoche III mit Bremsenhaus, ein Offener der DB/Epoche IV mit Beschränkung für Zuckerrüben-transport sowie der 10-t-Kühlwagen im DRG-Look als Bierwagen „Bergquell Löbau“.

Im preisgünstigen Hobby-Sortiment kamen ein Taurus der EVB sowie eine 189er der ÖBB auf den Markt, beide auch in Wechselstrom-Ausführung. Das Gebäudeprogramm in H0 ergänzte das Modell eines fünfstöckigen DDR-Plattenbau-Wohnblocks des

Längst überfällig: Bausatz für DDR-„Platte“ von Piko in H0.



Typs WBS 70. Es kann durch ein zweistöckiges Ergänzungsset erweitert werden.

BEMO

Als „Anhängsel“ für die Epoche-I-Dampflok erschien ein RhB-Personenwagen 1./2. Klasse. Das Modell ist schön gold/weinrot schattiert bedruckt und mit einer durch die großen Fensterflächen gut sichtbaren zweifarbigen Inneneinrichtung ausgestattet. Ausgeliefert wurde auch ein vierach-

siger RhB-Containerwagen. Beide Wagen in H0m.

LILIPUT

Zwei Dreiaxler standen diesmal auf der Auslieferungsliste: ein formneuer Rennpferde-Transportwagen und ein Wein-Kesselwagen der Firma Dujardin, beide in Ausführung der Epoche II. Das Vorbild des von 1907 stammenden Pferdetransporters bot Platz für sechs Rösser. In der Fahrzeugmitte befand sich ein Abteil



Formneu:
preußischer
Transportwagen
für Rennpferde
von Liliput.

Mit Innen-
einrichtung:
Anhängers im
60er-Jahre-Stil
von Veit
Kornberger
(links außen).



Einbaufreund-
lich: Decoder
für Märklinisten
von Viessmann.

für ihre Begleiter. Das Modell erfreut durch angesetzte Schluss-scheibenhalter, stirnseitige Griffe und Treppen sowie freistehende Lüfter. Wie seitlich durchgehende Trittbretter und Handläufe (angespritzt) sowie die langen Federpakete ausweisen, konnte der Wagen zur Schonung der wertvollen „Passagiere“ in Schnell- und Eilzüge eingestellt werden – eine interessante Abwechslung, auch auf der Modellbahn.

Dies gilt ebenso für den Weinwagen, dessen Vorbild zu den wenigen in den 1930er-Jahren noch für dieses Ladegut gebauten Fahrzeugen gehörte (siehe EJ 5/2005, S. 50/51). Die auffälli-

ge Beschriftung (auch auf der Nicht-Bremserhaus-Seite des Kessels) ist authentisch, der Kessel (da vom im Frühjahr neu ausgelieferten Mineralöl-Waggon stammend) nicht. Eine gute Idee sind die dem Kesselwagen beiliegenden Schlusslaternen, die einfach über die Laternenhalter gesteckt werden.

VEIT KORNBERGER MODELLBAHNZUBEHÖR

Die Firma aus Ratingen stellte in H0 einen einachsigen Anhänger der 1960er-Jahre vor. Er wird in den Varianten „Verkaufswagen Fische“ und „Fuhrant“ angeboten. Beide haben Klappen zum

Öffnen und eine Inneneinrichtung. Tauschdeichseln zum Kupeln an Pkw und Lkw liegen bei.

VISSMANN

Speziell zur Umrüstung von Märklin-Modellen mit Allstrom-Motor erschien der Decoder 5247. Er ist multiprotokollfähig (Motorola, Systems, DCC) und funktioniert im Analogbetrieb als Umschalter. Zudem bietet er zwei Beleuchtungs- und vier Funktionsausgänge, ist lastgeregelt und kann einfach an Stelle des Umschalters oder Delta-Decoders eingeschraubt werden. Außer dem Anlöten der Kabel ist keine weitere Arbeit nötig, auch die

Magnetspule des Motors kann bleiben.

Das Naturbaum-Sortiment für H0 wuchs um eine 20 cm hohe Robinie Schein-Akazie. Für die G-Bahner gab es einfache und doppelte Peitschenleuchten sowie 14,5 cm lange schwarze Stahlröhren als Ladegut.

BRAWA

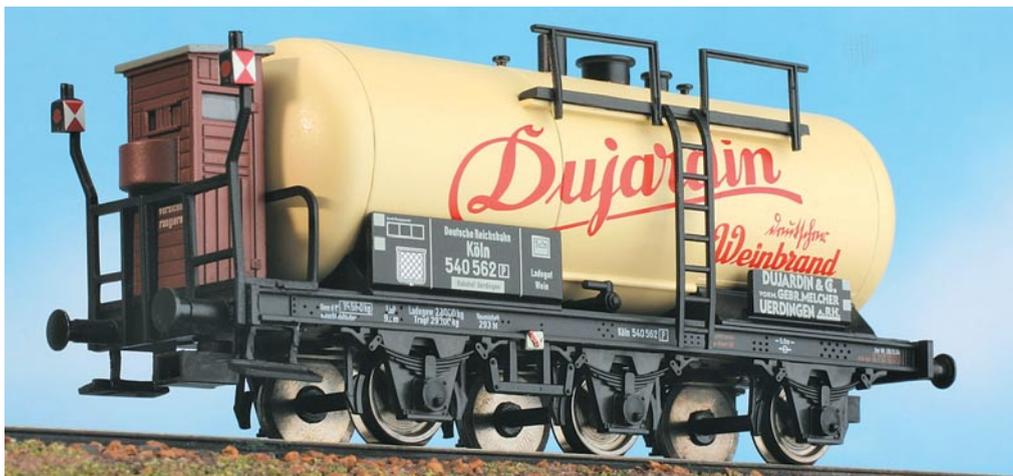
Als Nummernvarianten vorgestellt wurden die 06 002 der DRB sowie die 132 399 der DR. Beide sind in Gleich- und Wechselstromversion erhältlich, die 06 jeweils auch mit Sound.

Die Flotte der württembergischen „Amerikanerwagen“ erweiterte Brawa um ein Länderbahnfahrzeug 4. Klasse sowie um einen DRG-Waggon, ebenfalls 4. Klasse. Der erste entspricht der 1899 modernisierten Bauform mit ungeteilten Fenstern, der zweite der letzten „Amerikaner“-Version mit großen Fenstern.

Vom kurzen württembergischen Niederbörder erschien eine Variante mit Kiesladung. Der vierachsige Rungenwagen der Bauart Rmms wurde als Feuerwehrwagen der Epoche V nach einem Vorbild in Hagen aufgelegt.

Für die N-Bahner legte Brawa zwei ex-württembergische „Lattenwagen“ in Ausführung der DB/ Epoche III auf.

Auffällig: bei der DRG eingestellter Dreiachs-Weinwagen von Liliput.





Macht das Duo komplett: 06 002 der DRB von Brawa.

Mit neuen Aufbauten: „Amerikanerwagen“ in DRG- und Länderbahn-Ausführung von Brawa.



Mit neuer Ladung: württembergisches Kieswägele von Brawa.



Ohne Blaulicht: Feuerwehrgagen mit Container in H0 von Brawa.

HAPO

In H0, TT und O erhältlich ist ein „Kiesgruben-Set anno 1935“ aus O&K-Bagger mit Hochlöf­fel sowie einer Büs­sing-Raupe mit An­hänger. Alle sind Fertigmodelle aus Messing.

PLAYMOBIL

Der Horror für vorbildorientierte Modellbahner mag die neue Spielbahn des Männlein-Herstellers ja sein. Für den Nachwuchs dürfte sie eine Menge Spaß bringen – und vielleicht die Liebe zum Hobby wecken: Batteriebetrie­ben und mit LEDs beleuchtet rauschen die Züge übers Kunststoffgleis. Alles ist robust und wetterfest, also auch für den Freilandbetrieb geeignet. Allerlei öffnen, abnehmen oder kippen lässt sich an den Fahrzeugen außerdem.

Fast neidisch macht die Funkfernsteuerung, mit der man bis zu fünf Züge gleichzeitig bändigen

kann. Gut, dass der „RCE“-Triebwagen, die Ellok „152 019“ sowie die Wagen auch auf LGB-Gleisen laufen. Deren Besitz vorausgesetzt, steht einem Spaßausflug auf Papas (oder Mamas?) Gleisen nichts im Wege.

SALLER

Der Traktoren- und Oldtimerspezialist aus Kaufbeuren präsentiert das H0-Modell des DKW F1 von 1931. Die Fahrzeuge sind mit filigranen angesetzten Ätzteilen wie Lenk­rad, Außenspiegel und Schaltknüppel ausgestattet, was vor allem beim Roadster sehr gut zur Geltung kommt. Kurz: eine echte Bereicherung für den sehr mageren Kfz-Bestand der Epoche II.

WOLFGANG GAUCH

Der Spezialist für Wassergestaltung aus Mannheim bietet drei neue Wellenstempel an. Passend

Schick: Sallers fein detaillierter DKW F1 in H0.

Praktisch: Wellenstempel und Mischwanne von Wolfgang Gauch (UNTEN)



dazu gibt es einen Wechselgriff, der zu allen Stempeltypen passt. Ferner erschien eine Mischwanne aus Tiefzieh­kunststoff. Sie eignet sich nicht nur für Farbgebungs-Test, sondern auch als

Form für einen kleinen Tümpel. w.s.gauch@arcor.de

BUSCH

Für die Gestaltung kleinerer Gewässerflächen eignet sich „Mo-



dellwasser Aqua“. Die zähe, milchig weiße Flüssigkeit (Fensterfarbe) ist geruchlos. Nach 24 Stunden ist sie klar und trocken. Außerdem bietet die Firma einen Anrührbecher für Gips, Farben etc. an, der auch als Pinselablage fungiert.

AT STAUTZ TECHNIK

Als erste Variante des KEG-„Rumäniendiesel“ erschien eine Lok der polnischen Privatbahn-Gesellschaft PTK. Infos zu Modell und Vorbild finden Sie im August-Journal.

FLEISCHMANN

Von der 39er in H0 erschien eine DB-Variante mit eingebautem DCC-Sounddecoder. Als Sonder-serien kamen als 221-Ableger die V 270 der EBW-Cargo und eine Lok der PEG ins Sortiment.

In N gab's die beige/türkise DB-194 sowie als Sonderserie die „Rail4Chem“-185, beide mit Schnittstelle.

PAAPE SYSTEM-VITRINEN

Die Firma aus Aldingen präsentierte mit „Trackx“ eine neue Vit-

rine mit flexiblen Einlegeböden aus Alu-Winkelprofilen. Sie wird nach Maß gefertigt.

KIBRI

Erfreulicherweise nicht schrill-modern aufgepeppt wurden die beliebte „Farben AG“, ein Nebengebäude, ein Kesselhaus mit Kamin, ein Zaun und ein Schuppen ausgeliefert. In N kamen eine Gründerzeit-Fabrik, ein Schotterwerk sowie ebenfalls ein Zaun und ein Kesselhaus in die Geschäfte – alles alte Bekannte.

Jetzt polnisch: Rumäniendiesel in H0 von AT Stautz.



KOMMENTAR: Roco Sparen bis zum Umfallen?

„Mönchlein, Mönchlein, du gehst einen schweren Gang“, soll der damals hochberühmte Feldherr Georg von Frundsberg zu Martin Luther gesagt haben, als er dem angehenden Reformator 1521 auf dem Wormser Reichstag über den Weg lief. Ersetzt man die beiden ersten Worte durch „Roco, Roco“, so lässt sich dieser Spruch auch auf die Modelleisenbahn GmbH anwenden, die Nachfolgerin des im Juli Pleite gegangenen Herstellers aus Hallein.

Zwar war Roco dank des ungemindert produzierenden slowakischen Zweigwerks schon seit August fähig, nicht nur Lagerware zu liefern, sondern auch Neuheiten. Der Euro könnte also wieder rollen. Doch leider riskiert man in Hallein gerade, genau die für die Zukunft wichtigsten Gruppen zu vergrätzen: Handel und Kunden.

Zu den ersten Maßnahmen des neuen Roco-Managements gehörte nämlich der Beschluss, keine Reklamations- und Reparaturaufträge der alten Firma Roco mehr auszuführen. Sämtliche im Werk befindliche Altware werde zurückgeschickt (siehe Oktober-EJ). Inzwischen dürfte dies geschehen sein.

Gewiss: Eine solche Vorgehensweise ist bei Insolvenzen

üblich. Eine Nachfolgefirma kann nicht für Fehler gerade stehen, die ihre gescheiterte Vorgängerin zu verantworten hat. Gelackmeiert ist in erster Linie der Handel. Denn er ist von Gesetzes wegen zu zweijähriger Gewährleistung verpflichtet. Für berechnete Reklamations- und Garantieansprüche gibt es Gutschriften von der insolventen Roco GmbH. Sie sollen vom Vergleich möglichst ausgenommen bleiben, also komplett ausgeglichen werden.

Wer also in den letzten eindreiviertel Jahren eine Roco-Lok gekauft hat, die jetzt plötzlich nicht mehr funktioniert, kann sich mit dem Händler darum streiten, wie „berechtigt“ sein Anspruch ist – und der Händler mit Roco. Gleiches gilt für Neuware, die zwar jetzt über den Ladentisch geht, vom Händler aber noch vor der Insolvenz auf Lager gelegt wurde. Hier dürfte die Zahl defekt ausgelieferter Modelle besonders hoch sein, da Ex-Chef Peter Maegdefrau bereits Monate vor dem Crash die Qualitätsprüfung praktisch abgeschafft hatte. Der einzige Schutz für Händler und Kunden ist ein gründlicher Test vor dem Kauf.

Doch Roco hat noch eine Idee auf der Pfanne: Nach bester

Manager-Praxis will sich die Firma auf Kernkompetenzen konzentrieren. Reparaturarbeiten gehören nicht dazu. Das sollen „Partner“ erledigen, die das besser können. Wer, wissen die Hall-einer auch schon: die Händler. Ersatzweise Fachwerkstätten, die sich ihre Dienste natürlich bezahlen lassen. Roco liefert nur noch Ersatzteile, aber nicht mehr an Endkunden.

Betriebswirtschaftlich hat die Idee Charme: kein Ärger mehr, keine Personalkosten, nur noch Geschäft. Fürs Image aber könnte sie verheerend sein. Bereits jetzt gibt es tausende genervter Roco-Käufer, die vor dem Konkurs (allerdings oft zu Dumping-Preisen) schlampig montierte oder beschriftete Modelle erstanden haben. Zu ihnen gesellen sich nun alle, die beim Handel monatelang auf Reparaturen oder Ersatzteile warten müssen. Wie wohl jeder Modellbahner schon erfahren hat, ist ja nicht jeder Händler willens, per Fax oder Internet Kundenwünschen schnell zu entsprechen. Vor allem Kleinläden mit nur wenigen oder gar keinen Angestellten sind zu solchen aufgezwängten Dienstleistungen zeitlich kaum in der Lage. Schon jetzt überleben die meisten von ihnen

nur durch Selbstaussbeutung.

Vermutlich würde ein Blick in die Bücher der Modelleisenbahn GmbH selbst dem deutschen Finanzminister die Tränen des Mitleids in die Augen treiben. Und ganz sicher ist in Hallein Sparsamkeit wichtigste Tugend. Dennoch sollte es sich die Geschäftsführung überlegen, ob sie mit ihrer Gewährleistungs- und Ersatzteilmolitik nicht am falschen Ende knapst. Die Möglichkeit, Kleinteile direkt und schnell bestellen zu können, hat Roco früher viel Sympathie gebracht.

Märklin macht es besser, Fleischmann demnächst auch: Per Internet kann jeder für Lok-Ersatzteile Nummern sowie Lagerbestand abrufen und dann via Telefon, Fax oder Händler bestellen. Das spart diesem die Suche und dem Kunden die berüchtigte Ausrede „Ham die nimmer“.

Roco wäre gut beraten, einen solchen Service zumindest in Aussicht zu stellen. Jeder hat in der derzeitigen Situation der Firma Verständnis für Notmaßnahmen. Doch die müssen Handel und Kunden auch vermittelt werden. Eine offensive Informationspolitik war jedoch noch nie die Stärke von Roco – weder vor noch nach der Insolvenz. CHRISTOPH KUTTER

(Füllseite)



E 92.7 von Westmodel

Der Altbauellok-Spezialist aus Mönchengladbach hat einen **neuen H0-Bausatz** im Angebot, dessen Montage wir vorstellen • VON ROLF NEIDHARDT

Die preußische Eisenbahnverwaltung benötigte für Güterzugleistungen auf den schlesischen Gebirgsstrecken schwere sechssachsige Elektrolokomotiven. Außer der Beschaffung von Maschinen mit Stangenantrieb wurden auch Lokomotiven mit Tatzlager-Einzelachsantrieb bestellt. Die erfolgreiche Einführung dieser Baureihe erfolgte erst nach Ende des Ersten Weltkriegs als preußische EG 571ab bis 579ab.

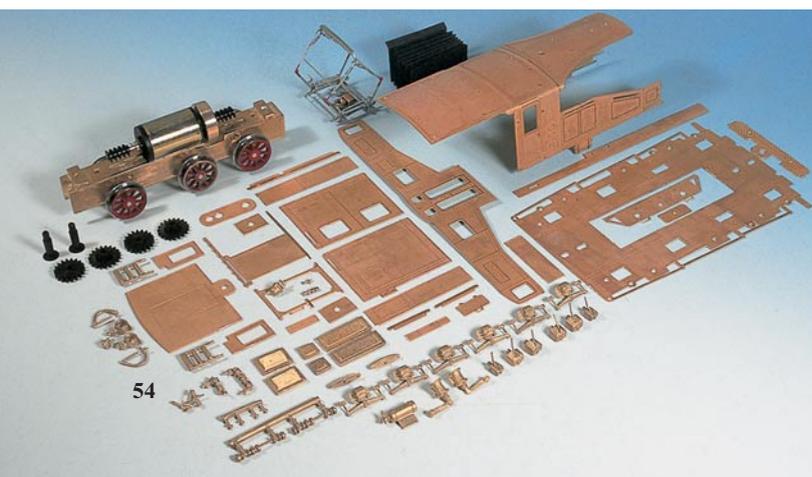
Zur leichten Montage des Bausatzes sollen nun einige Erfahrungen weitergegeben werden. Man beginnt mit dem Überschleifen des gegossenen U-förmigen Fahrwerksblocks. Nur die Bohrungen für die Treibradachsen werden auf Leichtgängigkeit aufgerieben. Die Bohrung für die antriebslose Mittelachse wird nach oben und unten um 0,5 bis 1 mm zum Langloch erweitert. Die Achsen der lose laufenden Zwischenzahnräder sollen dagegen

fest sitzen. Es folgt die Arbeit an den Rahmenblenden. Das Ätzteil wird abgewinkelt und mit den Gussteilen bestückt. Federpakete, Achslager und Sandkästen kommen auf die Vorderseite. Die Lötstellen auf der Rahmenrückseite versäubert man mit einer Flachfeile.

Vor der Getriebemontage muss der Fahrwerksblock grundiert und lackiert werden. Jetzt werden die Zwischenzahnräder einge-

Der Teilesatz sollte vor der Montage auf Vollständigkeit geprüft werden. Hier ist nur der für eine Lokhälfte zu sehen.

Die Lüfterelemente werden in der Frontpartie eingelötet. Erst dann erfolgt das Abwinkeln mit Hilfe der eingezätzten Kehlen.



baut. Mit einem kleinen Trick kann man deren Lage auf der fest sitzenden Achse fixieren. Beidseitig fügt man zusätzlich kleine Scheiben ein. Diese sind nicht Bestandteil des Bausatzes und müssen selbst beigelegt werden. Der nächste Schritt ist die Montage der Radsätze. Wegen der geschlossenen Anordnung im Rahmenblock besteht der Radsatz aus Einzelteilen. Eine Radscheibe wird mit der Achse verbunden und dann eingefädelt. Im Rahmen drückt man das Ritzel auf und dann an der Gegenseite die andere Radscheibe. Die antriebslose Mittelachse wird mit einem auf einer Traverse montierten Federdraht im Langloch nach unten gedrückt und erhält somit eine sichere Auflage auf dem Schienenkopf. Mit Hilfe einer Glasplatte kann man das kippelfreie Stehen des Rahmens testen und notfalls durch ein leichtes Verdrehen

des Rahmens die ideale Lage finden. Für eine sichere Stromaufnahme ist dies eine Grundvoraussetzung. Zuletzt folgt der Motor. Eine Korrektur kann auch hier nötig sein, falls der Eingriff zwischen Schnecke und Zwischenzahnrad nicht optimal sein sollte. Mit Materialabnahme im Auflagebereich oder einer dünnen Einlage kann die Lage der Motorwelle zum Zwischenzahnrad angepasst werden. Der Funktionstest mit den montierten Stromabnehmern erfolgt zu diesem Zeitpunkt der Montage.

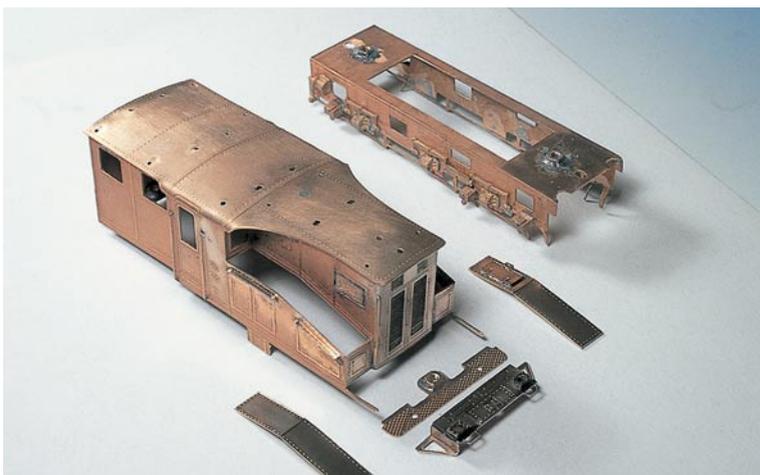
Die Montage des Gehäuses stellt den Modellbauer vor keine großen Schwierigkeiten, sofern man der Bauanleitung folgt. Eine Explosionszeichnung hilft letzte Unklarheiten zu beseitigen und zeigt den Einbauplatz der Einzelteile. Am Hauptteil ist die Dachpartie bereits vorgebogen. Dieser Service ist zu schät-

zen! Wenn man selbst mit irgendwelchen Hilfsmitteln fern einer passenden Biegelehre diese Rundung herstellen würde, führte das sicher zu unschönen Knicken im Dachbereich, die nach der Lackierung noch stärker sichtbar würden. Die Schiebetüren werden erst nach der Lackierung mit Sekundenkleber aufgesetzt.

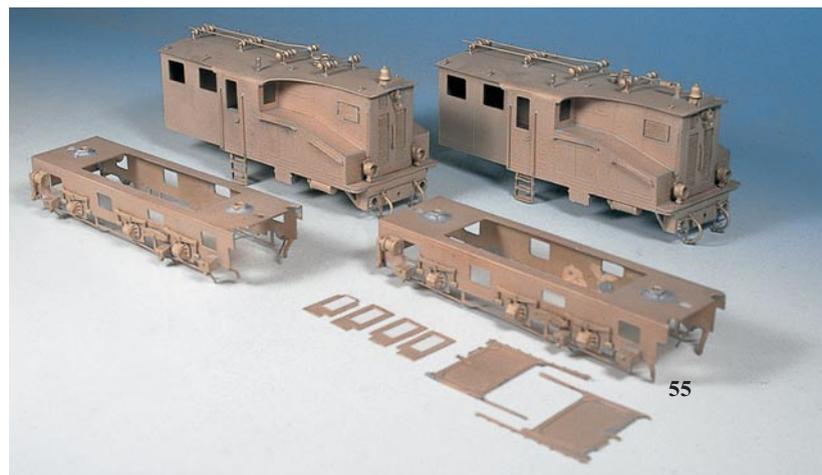
Sind Rahmen und Gehäuse montiert, sorgt eine Behandlung der Oberfläche mit dem Sandstrahlgerät für eine gute Farbaufnahme. Mit Grundierung wird vorgearbeitet und anschließend der Schwarz- und Grünton aufgebracht. Restarbeiten an Isolatoren und Stromleitungen erfolgen mit dem Pinsel.

Durch die Neuauflage des Bausatzes mit Faulhaber-Motor ist Westmodel wieder einmal ein großer Wurf für die Freunde der Altbaueloks gelungen. □

Noch ohne angesetzte Messingussteile zeigt sich der Lokkasten. Am Rahmen ist die Gehäusebefestigung zu sehen.



Die Rahmen- und Gehäuseteile sind zum Lackieren bereit. Das Sandstrahlen entfernte letzte Zinn- und Kleberreste. FOTOS ROLF NEIDHARDT



Die Diehmeltalbahn

Vorbildgerechten Betrieb im Stil der Epoche III auf einer reizenden **Nebenstrecke**, die thematisch im Dreieck Lahn-Dill-Sieg angesiedelt ist, haben sich drei Modellbahnfreunde zum Motto ihrer Anlage gemacht – rund herum also genau **etwas für „H0-Puristen“**

Im Jahr 1998 wurde im zeitigen Frühjahr der Grundstein für eine H0-Gleichstrom-Segmentanlage mit dem H0pur®-Rad-Schiene-System gelegt.

Wir waren damals zwei Mitglieder eines in der Gründungsphase stehenden Modellbahnclubs und irgendwie schlummerte das H0pur®-Virus schon eine geraume Zeit in uns, denn wie auf ein geheimnisvolles Zeichen hin kam das Gespräch unter uns auf Finescale.

In unseren Gesprächen stellten wir auch fest, dass wir das gleiche Verständnis über den Bau und das Aussehen einer Modellbahn

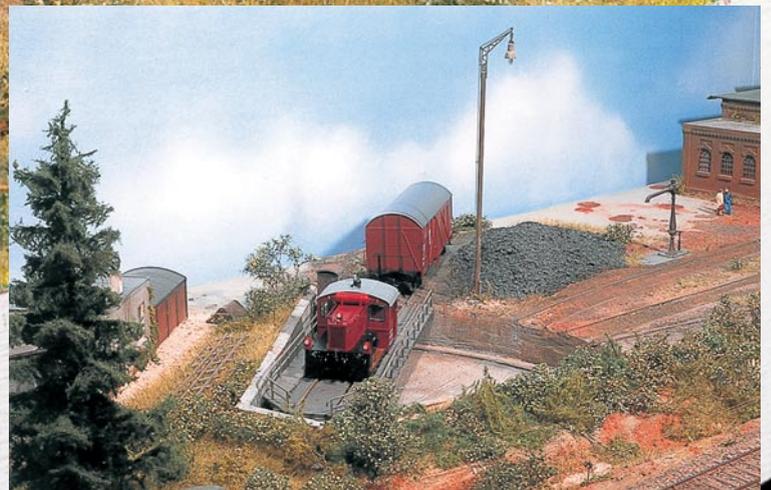
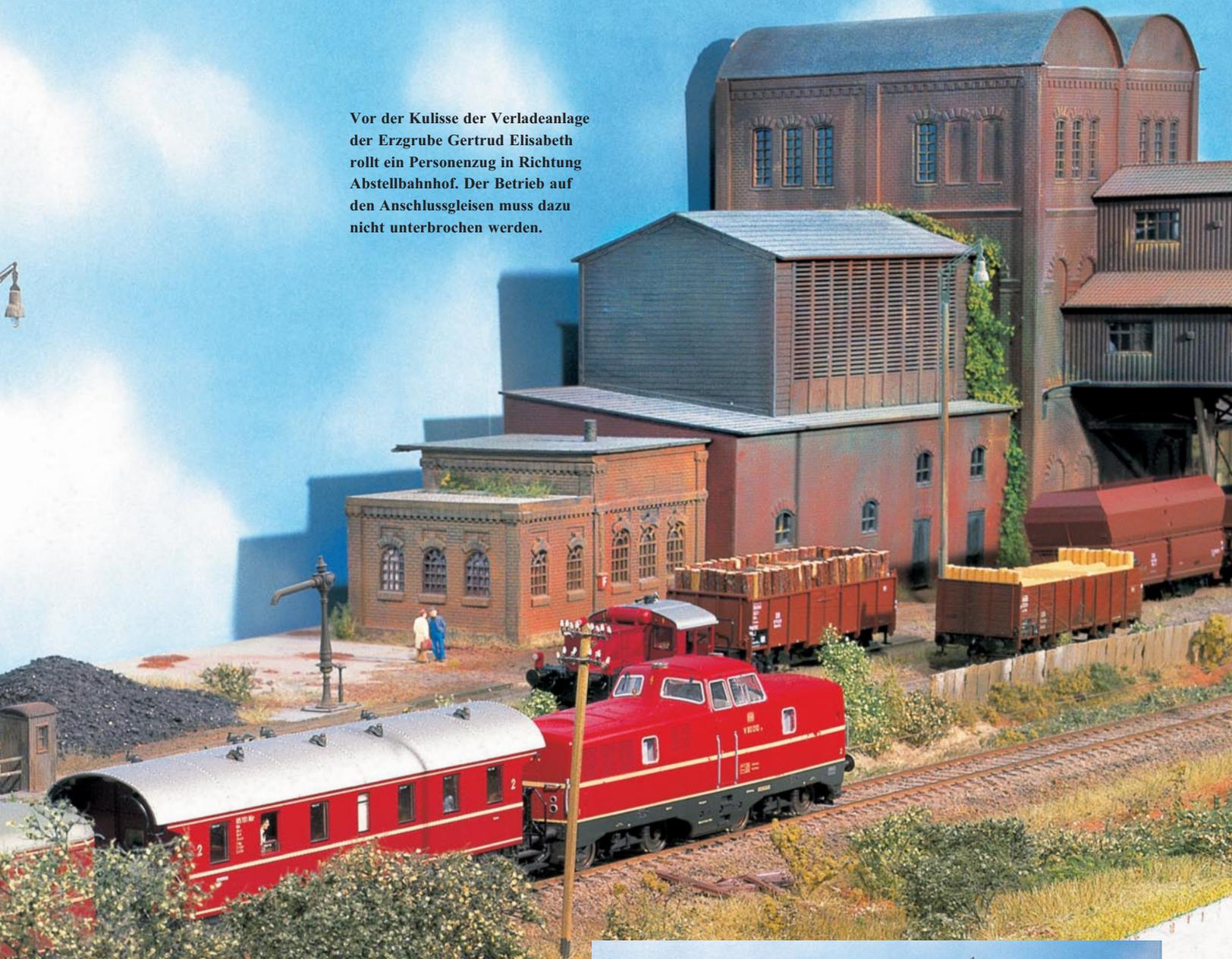
haben – meistens jedenfalls. Als dann am nächsten Clubabend ein Güterwagen mit zwei „Probe“-H0pur®-Achsen auf dem Tisch stand, waren die Würfel für uns zwei gefallen. Der Bau einer Modellbahn dieser Art wurde beschlossen. Einer von uns entschloss sich spontan zum Bau eines Bahnhofs – und wollte die Weichen bauen, der andere übernahm ein Stück Strecke und den Fiddle Yard.

Und wie sollten wir jetzt zu den entsprechenden Gleisen und Weichen kommen? Es gab noch keine Weichenbausätze, nur das eine oder andere Einzelteil – was also jetzt?

Angelehnt an Umbauvorschläge mit Tillig-Weichen wurden Tillig-Weichen-Schwellenroste mit Code-70-Schienen von Schuhmacher ausgerüstet. Dazu wurden dann die Herzstücke und die Zungen aus den Schienenprofilen gefräst und gefeilt. Alle Maße nach dem H0pur®-System wurden dabei eingehalten. Die weiteren Bahnhofsgleise entstanden auch aus Tillig-Schwellenbändern mit Code-70-Schienen. Die leicht geschwungenen Streckengleise bestehen aus dem gleichen Schienenprofil, eingezogen in Stahlschwellen. Diese älteren, sehr beweglichen



Vor der Kulisse der Verladeanlage der Erzgrube Gertrud Elisabeth rollt ein Personenzug in Richtung Abstellbahnhof. Der Betrieb auf den Anschlussgleisen muss dazu nicht unterbrochen werden.



Auf der Segmentdreh-
scheibe hat gerade die Köf
mit einem Waggon Platz.



Wagen für Wagen wird von der Köf unter die Verladeanlage gezogen und befüllt. Neben diesem unermüdlichen Geschäft gilt es auch noch Waggons mit Grubenholz bereitzustellen.

Schwellenbänder fanden sich ganz unten in der Bastelkiste. Für einen Fan der Stahlschwellengleise sollten wenigstens die Schwellen der Streckengleise eine Ähnlichkeit mit Stahlschwellen haben. Die Trasse der Strecke war schnell festgelegt, nur im Bahnhof dauerte die Festlegung der endgültigen Lage der Bahnhofsgleise etwas länger – bis sie den kritischen Blicken standhalten konnten.

Als thematisches Vorbild unserer Bahn hatten wir uns auf die Gegend im Dreieck Lahn-Dill-Sieg festgelegt, so dass aus den „großen“ Bahnhöfen Dierdorf und Siershahn unser „H0-Diershahn“ entstand. Es wurde dann nur noch

ein Name für unsere Bahn gebraucht. Nach kurzer Überlegung einigten wir uns auf den Namen Diehmeltalbahn – mit h, um eine Verwechslung mit der ehemaligen schmalspurigen Diemeltalbahn – ohne h – zu vermeiden.

Als zeitliche Vorstellung zum Bau der Anlage wurde der Zeitraum um 1960 gewählt, also mitten in der Epoche III. Die Bahn im Diehmeltal ist nur noch bis zum Bf Diershahn in Betrieb, die weitere Strecke wurde so um 1954 stillgelegt und abgebaut.

Ein weiteres Mitglied unseres Vereins zeigte Interesse an unserer „Arbeit“ und war bald

als dritter Mann mit dabei. Dadurch wurden eine Erweiterung des Bahnhofsvorfeldes in Richtung Einfahrtsignal und ein Anschlussgleis in ein Sägewerk möglich. Jetzt reichte es zwar für einen vorbildgerechten Abstand des Einfahrtsignals zur Rangierhalttafel, aber was ist mit dem Vorsignal? Die „Rettung“ brachte uns etwas später ein jüngerer Clubkollege, der nach unserer Frage ohne zu überlegen zusagte und damit in unsere Truppe aufgenommen wurde. Er bekam die Erstellung einer 90-Grad-Kurve „aufs Auge gedrückt“ und wir hatten jetzt unseren 400-m-Vorsignalabstand.

Somit war unsere Segmentanlage auf elf Segmente angewachsen, mit einer Schenkellänge von ca. 7,00 m x 12,00 m.

Auf den Bogensegmenten müssen wir leider auf eine Gleisüberhöhung aus für uns verständlichen Gründen verzichten. Der Übergangsbogen und die Überhöhung hätten sich jeweils in die bereits vorhandenen geraden Gleistrassen der angrenzenden Segmente hineingezeichnet.

Da die Anlage auch ohne das Kurventeil aufgebaut werden soll, wäre letztlich die doppelte Anzahl der betroffenen geraden Anlagensegmente erforderlich gewesen. Deren Lagerung ist jedoch aus Platzgründen nicht möglich und deshalb kommen wir bis jetzt leider nicht in den Genuss eines sich elegant in die Kurve legenden Zuges.

Im H0pur®-System erfordern die Gleisen an den Segmentkastenübergängen einen stabilen und möglichst verzugfreien Unterbau. Die 0,50 m breiten Segmentkästen bestehen aus Tischlerplatten und Sperrholz in verschiedenen Stärken mit Füßen aus Alu-Vierkantrohr mit verstellbaren Einsätzen. Die Kurvensegmente sind aus Transportgründen etwas schmaler. Eine weitere Voraussetzung für einen reibungslosen Betrieb ist genaues





Arbeiten innerhalb der Toleranzen im Gleis- und Fahrzeugbau. Etwas sollte nicht verschwiegen werden: Auf einer Ausstellung kann es nach dem Aufbau hin und wieder einmal vorkommen, dass durch Temperaturschwankungen oder eine drastische Änderung der Luftfeuchtigkeit eine geringfügige Nachjustierung der Segmentübergänge notwendig wird. Dabei wird ein Höhenunterschied von 1 mm an den Schienenstößen in

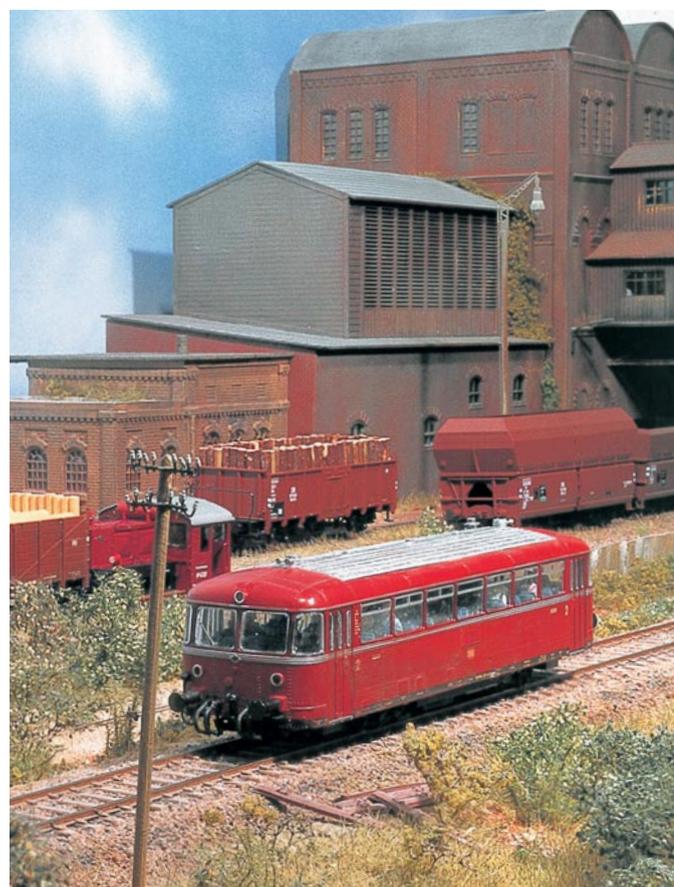
der Geraden bei langsamer Fahrt verkräftet. Ein seitlicher Versatz führt sofort zur Entgleisung.

Unser dritter Mitstreiter schied dann, nachdem seine beiden Segmente fertig gestaltet waren, aus der mittlerweile „IG Diehmeltalbahn“ genannten Gruppe aus. So waren es noch die beiden „Gründungsmitglieder“ und unser „Neumitglied“, der durch sein „Spezialgebiet Modellauto“ besonders gut zu uns

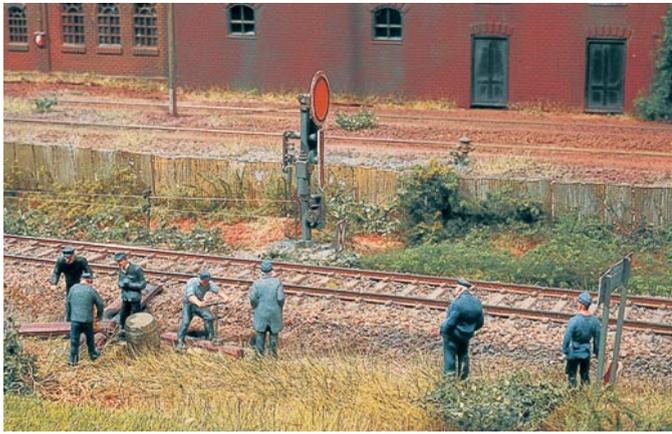
Auf der Nebenstrecke tuckert eine VT 98-Garnitur vorbei; sie genügt für den bescheidenen Personenverkehr voll und ganz. Vom Fensterplatz aus verfolgt so mancher Reisende das Rangiergeschäft im Grubengelände.

Ein Solotriebwagen auf der Strecke. Zeigt das Vorsignal Halt, weil er so bedächtig dahinrollt?

Der Anschluss ist voll, wie der Betriebseisenbahner zu sagen pflegt. Alle Gleise sind mit Waggons belegt und künden von der noch lange nicht in Aussicht stehenden Schließung der Grube.





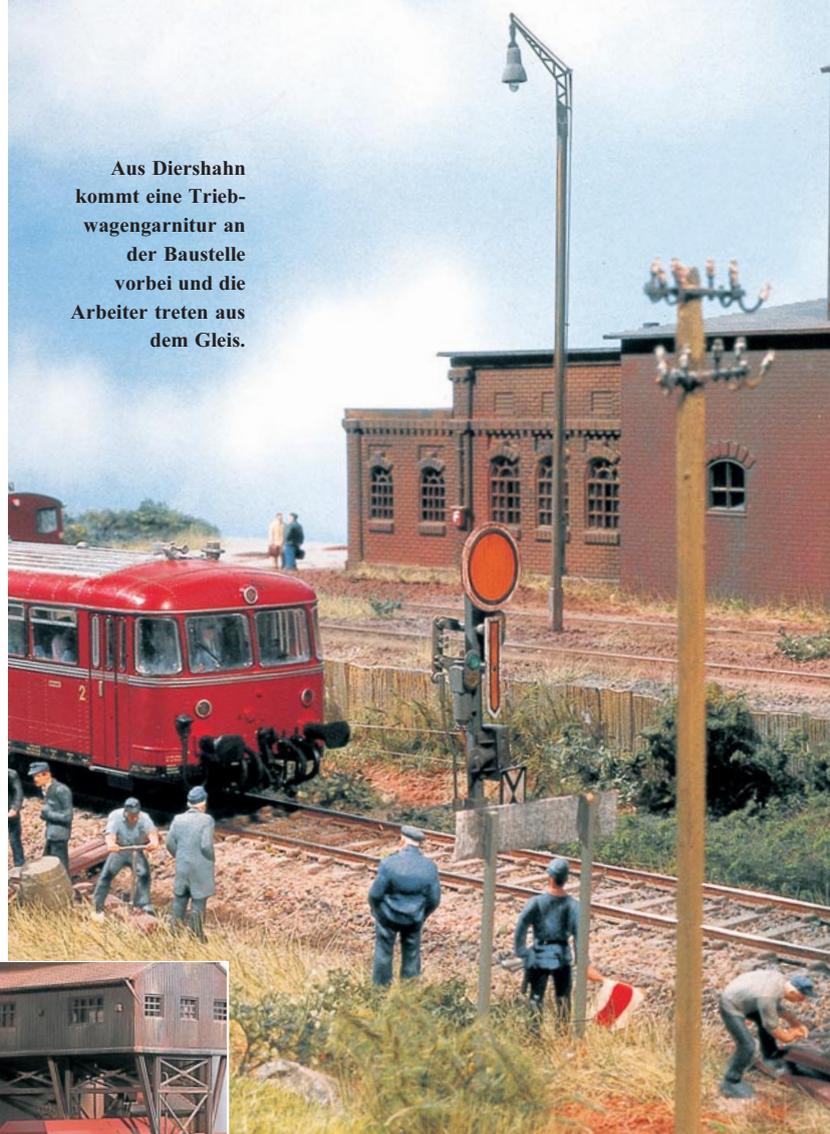


passt. Jetzt war auch die richtige „Mischung“ für den Weiterbau und den Betrieb der Diehmetalbahn zusammen: konsequent (fast immer) in Bau und Betrieb, locker im Umgang miteinander und manchmal sich selbst oder die Modellbahnerie im Allgemeinen auf den Arm nehmend.

Wegen der Größe der Anlage können wir nur einige Male im Jahr, so z.B. auf einer Ausstellung, die Segmente komplett aufbauen. Gefahren wird dann aus dem Fiddle Yard,

**Der Gleisbautrup
bei der Arbeit.
Einige Schwellen
müssen ausgewech-
selt werden.**

**Wenig später folgt
die V 80 – das lässt
doch auf einen
regen Betrieb
schließen!**

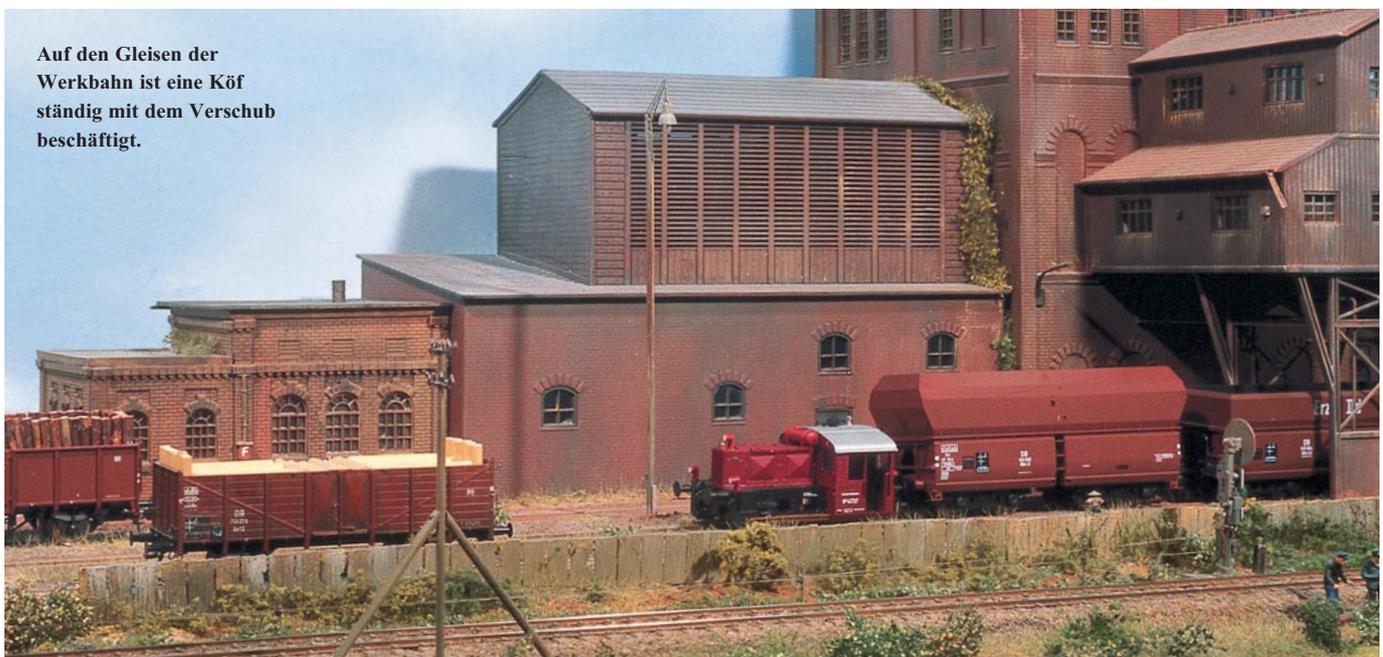


**Aus Diershahn
kommt eine Trieb-
wagengarnitur an
der Baustelle
vorbei und die
Arbeiter treten aus
dem Gleis.**



vorbei an einer Verladeanlage der Erzgrube Gertrud Elisabeth in den Bahnhof Diershahn.

Eines darf aber nicht vergessen werden: HÖpur® beginnt nicht am Gleis und endet nicht am Fahrzeug, sondern bezieht auch das Umfeld der Gleistrasse ein. Das heißt, dass Gebäude, Straßenfahrzeuge, Eisenbahnfahr-



**Auf den Gleisen der
Werkbahn ist eine Köf
ständig mit dem Verschub
beschäftigt.**

zeuge, die Landschaft, kurzum die gewählte Gegend und das ganze Drumherum dem Vorbild in der gewählten Zeit entsprechen müssen!

So viel zu uns und dem „Wie und Warum“ beim Bau und Weiterbau unserer Bahn. Gesagt werden muss noch, dass, obwohl wir Mitglieder im Modellbahnclub des ESV Mainz-Bischofsheim sind, „unsere“ Diehmeltalbahn nicht als Clubanlage zählt. Sie ist sozusagen eine Privatbahn.

Verfolgen wir jetzt eine Zugfahrt aus dem Fiddle Yard in Richtung Bahnhof. Der eingieisige, rundum abgedeckte Fiddle Yard ist der Anschluss der Diehmeltalbahn an die große weite Welt. Hier werden die Züge geparkt, zerlegt und neu gebildet.

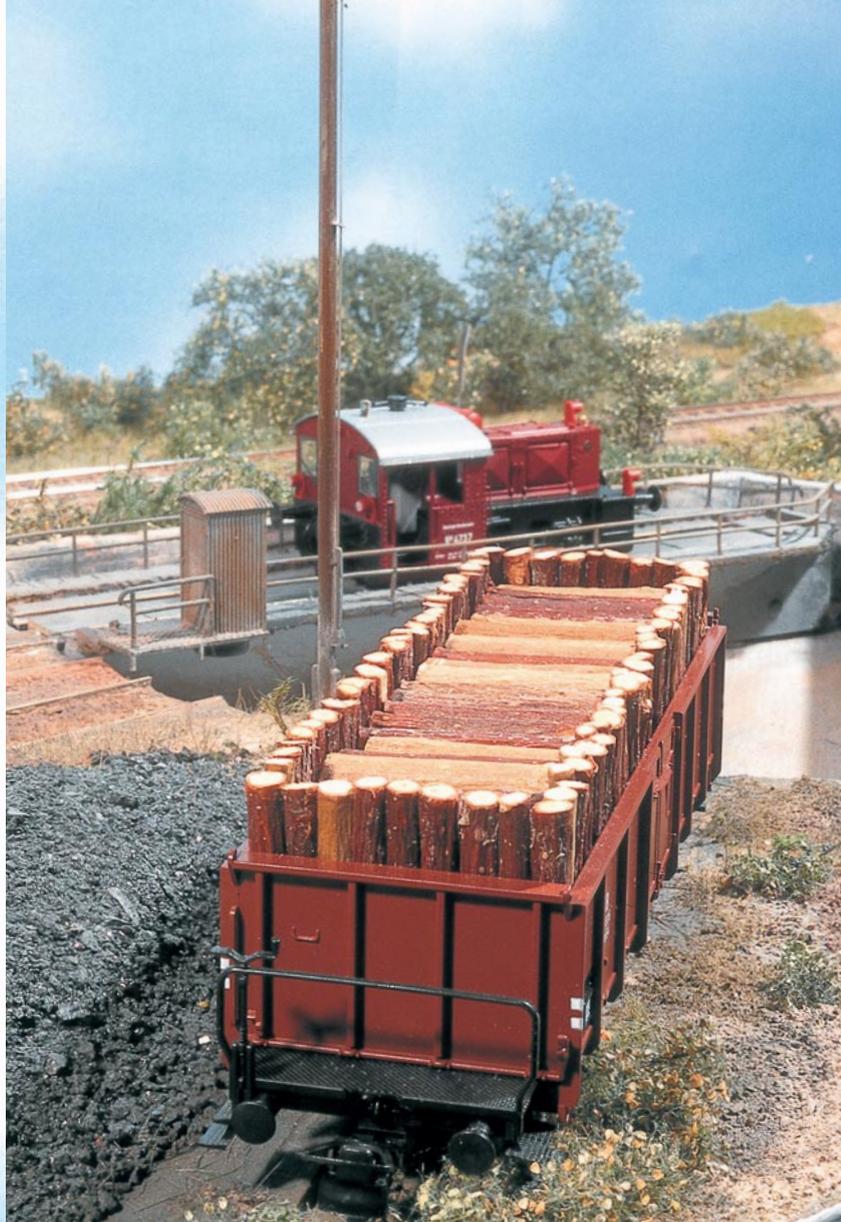
Wenn ein aus dem Fiddle Yard ausfahrender Zug das „Licht des Diehmeltals“ erblickt, befindet er sich schon in gleicher Höhe mit der Aufbereitungs- und Verladeanlage der Erzgrube Gertrud Elisabeth. Durch einen Zaun von MO-Miniatur vom Streckengleis getrennt befinden sich drei Lade- und Verkehrsgleise, die in einem Drehwinkel, auch Segmentdreh-scheibe genannt, als Weichenersatz zusammengeführt werden. Damit kann die Werklok oder, wenn es sein muss, als Ersatz auch eine DB-Leihlok auf kurzem Weg von einem Gleis zum anderen wechseln. Dieser Weichenersatz wurde nach einem Bauvorschlag erstellt und zu guten Konditionen auf einer Modellbahn-Börse erstanden.

Der große Ziegelbau des hier sichtbaren Grubenteils war eine Gemeinschaftsarbeit der Baufirmen Piko, Vollmer und Walthers. Einzelne Gebäudeteile können heute dem kritischen „Maßstabs“-Auge des Besitzers nicht mehr so ganz standhalten und werden wohl irgendwann auch verbessert werden. Davon unbeteiligt steht Artitecs Schuppen am Rande des Werksgeländes und verdeckt eine Umweltsünde auf dem Gelände, denn aus einem Fass läuft eine undefinierbare Flüssigkeit aus. Aber große Hektik ist deswegen bei dem Mitarbeiter der Erzgrube nicht zu erkennen.

In Höhe des Verladebunkers der Erzgrube sind einige Rottenarbeiter der Bundesbahn bei den Vorbereitungsarbeiten zum Auswechseln einiger Stahlschwellen. Entgegen unserer Fahrtrichtung steht einige Meter hinter den Arbeitern ein Vorsignal, das durch drei in maßstäblichem Abstand angeordnete Vorsignalbaken dem Lokführer angekündigt wird. In Fahrtrichtung steht auf der anderen Gleisseite das Einfahrtvorsignal Va des Bahnhofs Diershahn. In der Attrappe des Vorsignalantriebs endet die „Drahtzugleitung“ vom Stellwerk „Df“ an der Einfahrt von Diershahn.

Auf der rechten Seite sieht das reisende Preiserlein dann die Rückseite einer Mauer. Diese begrenzt einen kleinen Bauhof, den sich der Erbauer noch vor der landschaftlichen Fertigstellung seiner Segmente erstellt hat.

Wie es dann weitergeht, wird der Bericht in der folgenden Ausgabe des Eisenbahn-Journals zeigen. Wir bitten deshalb um etwas Geduld. □





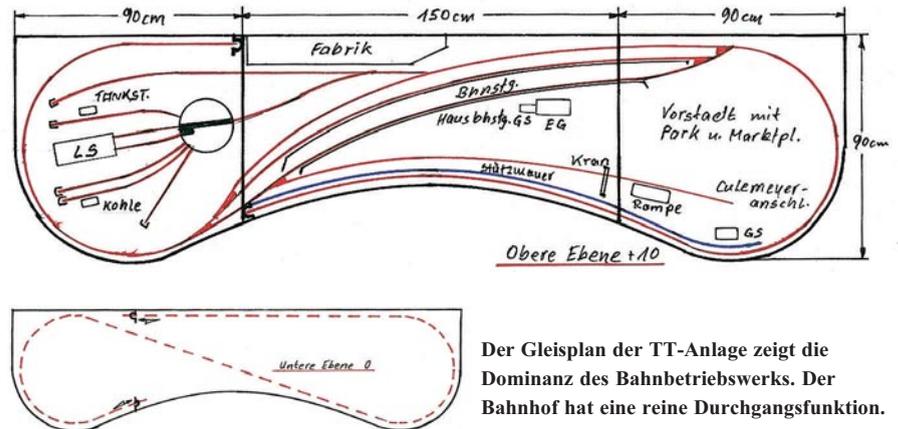
Über eine Segmentdrehscheibe sind die Gleise innerhalb des Zechengeländes miteinander verbunden. Für den Verschub ist eine Köf zuständig, denn nur solch eine kurze Rangierlok findet mit einem Güterwagen zusammen auf der schwenkbaren Bühne Platz. Beständig geht es hin und her, wenn Waggons mit Kohle abgefahren und andere mit Grubenholz bereitgestellt werden.



Alte Liebe

„Einmal TT-Bahner – immer TT-Bahner“. Östlich der Elbe eine unbestrittene Weisheit, bedingt durch die Popularität der einst aufblühenden Berliner Modellbahnfertigung. Den Erfolg der **„Nenngröße der Mitte“** konnte keine Grenzlinie aufhalten und somit fanden wir eine wunderschöne **TT-Anlage** nicht östlich, sondern an der Mündung der Elbe • VON MICHAEL GROSSMANN

Wie kommt ein „Wessi“ aus dem „hohen Norden“ zu der Spurweite TT, die eigentlich eher in den neuen Bundesländern stark verbreitet ist? Ganz einfach: indem ich als Kind eine ROKAL-TT-Bahn zum Weihnachtsfest 1958 geschenkt bekam. Dieser Spurweite bin ich bis heute, mit einem kurzen „Ausrutscher“ in die H0-Szene, treu geblieben. Nicht umsonst wird der Maßstab 1:120 auch Spur der Mitte genannt; er stellt für mich den optimalen Kompromiss dar. Der Vorzug dieses Maßstabs besteht darin, dass bei vorgegebenen Platzverhältnissen eine vergleichsweise großzügige Anlagengestaltung möglich ist. Da ich zu



Der Gleisplan der TT-Anlage zeigt die Dominanz des Bahnbetriebswerks. Der Bahnhof hat eine reine Durchgangsfunktion.

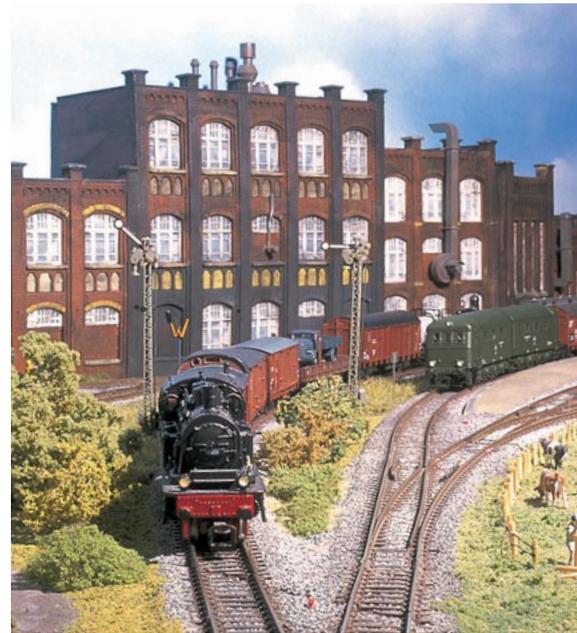




den Um- und Selbstbauern gehöre, erschien mir die Spur N als Alternative zu klein.

Die gesamte Anlage entstand in Rahmenbauweise. Sie besteht aus drei Teilen, denn sie wurde von Anfang an transportabel konzipiert. Die Trassen wurden aus 10 mm starkem Sperrholz gefertigt.

Das Motiv der Anlage ist eine eingleisige Nebenbahn mit einem Vorstadtbahnhof, dem eine kleine Lokeinsatzstelle zugeordnet ist. Hier sind die für Vorspann- und Schiebedienste benötigten Lokomotiven beheimatet, denn die Nebenstrecke weist erhebliche Steigungen auf. Die Streckenführung ist ein in sich verschlungenes Oval; der damit verbundene Kreisverkehr ist für den Betrachter jedoch nicht sofort erkennbar. Um die Betriebsabläufe zu erweitern, ist eine zusätzliche Abstellgruppe geplant, die von einer Hintergrundkulisse verdeckt wird.



Bw-Impression. Dank einer geöffneten Rauchkammertür kann das Rohrblasgerüst hier gut eingebunden werden.

Im Bw wird gerade eine 86er restauriert. Auf dem Nebengleis ist der Schienenkran mit dem Befüllen des Bansens beschäftigt.

Ausfahrt frei für den Güterzug. Ähnlich der Hannoveraner „Conti“-Kulisse bildet auch hier eine Fabrikfront den Hintergrund der Szenerie.

Die Drehscheibe dient mehr zum Verteilen der Maschinen auf die Stände als zum Wenden.





Jenseits des Empfangsgebäudes befindet sich die Ladestraße. Dort wird gerade ein Militärtransport vorbereitet.

Der hier abgebildete Fahrzeugpark wird das Herz so mancher TT-Bahners wohl höher schlagen lassen.

Der ungewöhnliche Name des Bahnhofs, Melmac (Modell-Bf. Klasdorf von Auhagen), entspringt der Phantasie; die gedachte Nebenstrecke führt weiter bis nach Alfhausen. Der Bahnhof selbst verfügt neben einem Umfahrgleis über zwei Bahnsteiggleise. Vor dem Bahnhofsgelände befindet sich die Ortsgüteranlage mit einem selbst gebauten Verladekran. Hier können auch Güterwagen auf Culemeyer-Straßenroller verladen werden, wie es in den 1930er-Jahren üblich war.

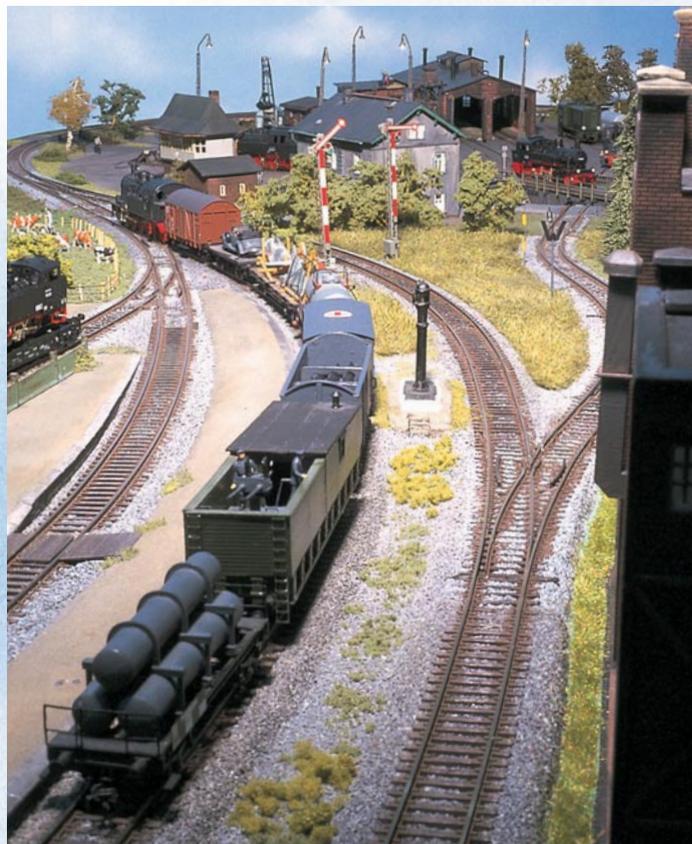
Das Gleismaterial, die Weichen und deren Antriebe stammen von der Sebnitzer Firma Tillig. Sie hat auch das verwendete Styrostone-Schotterbett im Programm.



Da die meisten Weichen durchgehende Zungen haben, war der Einsatz motorischer Antriebe notwendig. Die 20-m-Drehscheibe der Lokeinsatzstelle ist ein TT-Modell der Firma Fleischmann.

Den größten Teil der auf der Anlage befindlichen Gebäude lieferte die Firma Auhaugen, Marienberg/Erzgeb. Die meisten Bausätze wurden den Bedürfnissen entsprechend abgewandelt. Für den Lokschuppen (Basis Auhaugen) wurden z.B. zwei auf dem Flohmarkt erstandene defekte Modelle verlängert und mit einem Anbau versehen. Im Hintergrund tarnt ein Fabrikrelief die Streckenführung. Es wurde aus Teilen der Farbenfabrik

Nach der Einfahrt des Personenzuges kann nun der Militärzug mit dem Flag-Wagen weiterrollen. Rechts erkennt man innerhalb der großzügigen Gleisanordnung die Zufahrt zum Bahnbetriebswerk.





Szenen am Rande des Geschehens. Für die ortsansässigen Handwerker bieten der Bahnhof und sein Umfeld anscheinend eine sichere Einnahmequelle. Europaweite Ausschreibungen konnte man damals nicht und es wurde einfach gehandelt!

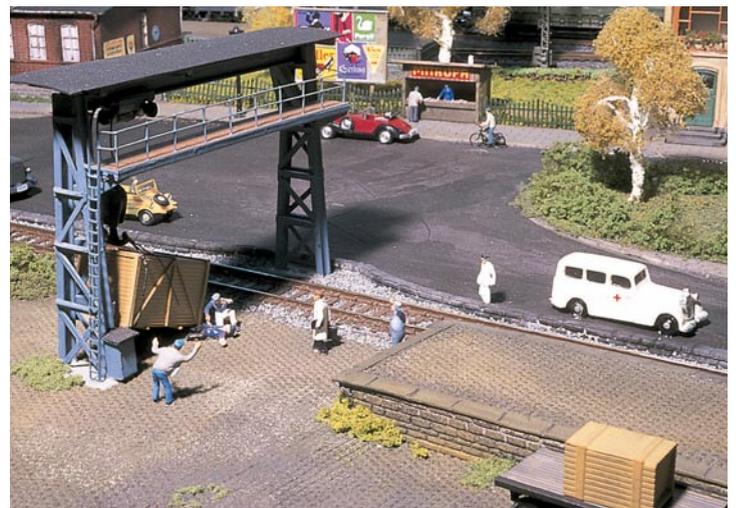


von Kibri zusammengefügt. Diese Aktion bescherte zwei Wochenenden „Sägearbeiten“. Einige Gebäude entstanden im Selbstbau aus Kunststoffplatten verschiedener Hersteller oder des Architektenbedarfs, wie z.B. Wellblechimitationen.

Alle Gebäude wurden gealtert. Hierfür verwende ich stark verdünnte Plakafarbe; dabei sollte ein Tropfen Spülmittel nicht vergessen werden.

Ein Grund für die Wahl der Epoche II ist die Vielfalt der im Einsatz befindlichen Dampflokomotiven von der T 3 bis zur Baureihe 01. Eine „Elektrisierung“, wie es vor dem 2. Weltkrieg hieß, der Strecke ist nicht vorgesehen. Allerdings ist der Beginn des Einsatzes von Dieselloks bereits erkennbar,

Schwerer Unfall bei Verladearbeiten! Der Arzt ist schon da, um den Verletzten zu betreiben. Die Kiste hat sich vom Gehänge gelöst und den Arbeiter eingeklemmt. Das sieht böse aus. Toi, toi, toi dem armen Burschen.



Die Station Melmac verfügt über keinen Schmalspurteil und somit ist die 99 678 hier wohl nur „zwischenlagert“. Wo wird die Reise hinführen? Laut der Historie zum Glück nicht zu einem Osteinsatz. Das TTe-Modell stammt aus dem Programm von MMM.



Ein Blick auf die Gleisseite des Melmacer Empfangsgebäudes soll nicht vergessen werden.

denn neben den V 36 taucht als Besonderheit die nagelneue Doppellok D 311 (bei der DB später als V 188 bzw. 288 im Einsatz) auf.

Die Palette an handelsüblichen TT-Erzeugnissen ist in den vergangenen Jahren beträchtlich erweitert worden, so dass für die Freunde der TT-Spur zwar noch einige Wünsche offen sind, aber dennoch für alle Modellbahn-Epo-

chen ein reichhaltiger Fahrzeugpark zur Verfügung steht. Auf der Anlage kommt rollendes Material der Firmen Tillig, Roco, Jatt, pmt, Kittler und MMM zum Einsatz, darunter Dampflok der Baureihen 01, 03, 38, 41, 42, 52, 86, 78, 80, 81, 91 und 95.

Abschließend möchte ich allen Herstellern der Nenngröße TT danken, die zum Erhalt

und der Weiterführung unserer „idealen Spur“ beitragen. Auch der AKTT (Arbeitskreis TT) hat sich in diesem Zusammenhang seit 1977 große Verdienste erworben. Es gibt in keiner anderen Nenngröße einen solchen herstellerübergreifenden Verein, der die Kommunikation zwischen Modellbahnern und Herstellern fördert und koordiniert. □



Die „Wühlmaus“

Anfang der 1980er-Jahre beschaffte die DR zehn Loks der Baureihe 110, die speziell zum Antrieb von Grabenräumgeräten und Schneefräsen eingerichtet waren. Die **Modellbahnmanufaktur Crottendorf** hat sich dieses Vorbilds angenommen

Die von Eisenbahnfreunden „Wühlmaus“ getauften V 100-Ableger waren eine Gemeinschaftsentwicklung von DR und CSD. Nach einer Baumusterlok (110 980-8 der Reichsbahn-Baudirektion) von 1976 lieferte LEW Hennigsdorf von 1981 bis 1983 zehn Maschinen an die DR und sieben in die Tschechoslowakei. Bei der DR trugen die Serienloks die Nummern 110 961 bis 970. Der Erstling wurde ab 1988 als 110 960 geführt.

Die Maschinen waren wie die V 100.1 im Güterzug- und Reisezugdienst einsetzbar. Allerdings fehlte den Loks der Heizkessel, so dass sich der Einsatz vor Reisezügen im Winter verbot. Äußerlich beschränkten sich die Unterschiede zu den Serienloks auf die gelbe Lackierung, die Rangierbühnen an den Stirnseiten und den Wellenabtrieb am vorderen Vorbau. Hier wurde im Sommer die Grabenräumeinheit oder im Winter eine Hochleistungs-Schneefräse angeschlossen. Die Fahrmotoren der Loks sind dafür mit einem zweiten Abtrieb ausgerüstet.

Beim Einsatz mit der Grabenräumeinheit bewegen sich die Loks im extrem langsamen Geschwindigkeitsbereich zwischen 0,1 und 7 km/h. Da dies das hydraulische Getriebe überhitzen würde, sind sie mit einem hydrostatischen Antrieb ausgestattet, der auf den ersten Radsatz der Lok wirkt. Im regulären Streckendienst ist der Antrieb abgeschaltet.

Ab 1992 erhielten die Loks die Betriebsnummern 710 961 bis 970, wurden drei Jahre

später aber an die Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH in Berlin verkauft.

Die H0-Nachbildung der Modellbahnmanufaktur Crottendorf basiert auf dem Großserienmodell der V 100 von Brawa. Das Gehäuse wurde in verschiedenen Details vorbildentsprechend geändert. So besitzt die Lok Rangiererbühnen sowie Doppellüfter an den Führerhausseiten. Am hinteren Vorbau fielen zwei



Vorder- und Rückseite (LINKS) der 110 970 mit ihren charakteristischen Änderungen.

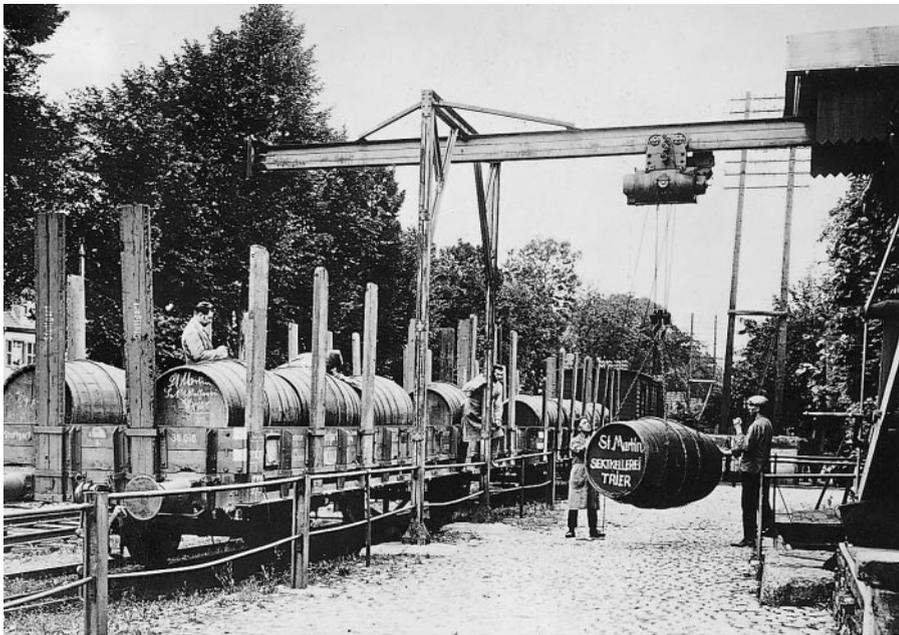
Türen weg. Die vordere Pufferbohle ist wie beim Vorbild abnehmbar, um später die von MMC geplanten Modelle der Grabenräumeinheit und der Hochleistungs-Schneefräse anschließen zu können. Lackierung und Beschriftung entsprechen dem Vorbild. Fürs Fahren mit sehr geringen Geschwindigkeiten ist die H0-Lok mit einem fein regelbaren Glockenankermotor ausgestattet.

Christoph Kutter

Die Vorbildlok am 15. Juni 1995 in Chemnitz. Kurz darauf wurde sie an die Deutsche Gleis- und Tiefbau verkauft. Auch die auf dem Bild zu sehenden Wagen verdienen Interesse! FOTO J. KLOSE



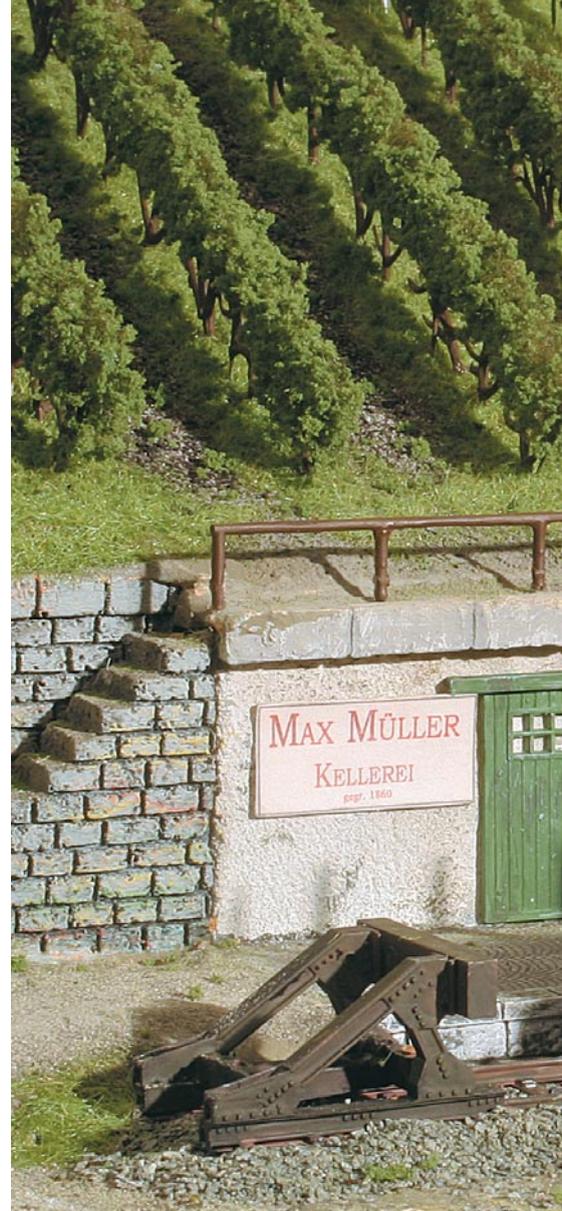
(Füllseite)



Entladung von Weinfässern auf der Ladestraße einer Trierer Sektkellerei, aufgenommen um 1930. Mit Hilfe eines elektrischen Krans werden die Fässer von Rungenwagen des Typs Rs Stuttgart zum Eingang der Kellerei gehievt. Dort wurde der Wein in Flaschen gefüllt und zu Sekt veredelt.

Am Quell des Weines

Im Laufe des Jahres haben wir gezeigt, mit welchen Wagen Wein transportiert wird, wo man ihn entlädt und wie man Weinberge im Modell gestaltet. Was fehlte, war das Glied zwischen Winzer und Bahn: **die Verladeanlage eines Weinguts** • VON CHRISTOPH KUTTER



Während der Vorbereitungsphase zur Artikelserie „Ladegut Wein“ (vgl. EJ 4 bis 7/2005) stieß ich auf das links oben abgebildete Foto. Es gefiel mir so gut, dass ich die Szene gerne im Modell nachgebaut hätte. Auf meiner eigenen Anlage



Die Modell-Weinverladung aus dem gleichen Blickwinkel wie das Originalmotiv.

OBEN die Anlage in Frontalansicht. Bis auf die Tore und einige Kleinteile ist alles Eigenbau.



ließ sie sich zwar nicht mehr unterbringen – wohl aber auf der eines Freundes, die ohnehin mit einem großen Weinberg ausgestattet ist. Das dazugehörige Weingut „schie“ förmlich nach einem Gleisanschluss, wie ihn früher viele Kellereien in der Pfalz oder an der Mosel besaßen. Dabei kam zupass, dass sich die Anlage meines Freundes im fraglichen Abschnitt noch im Holzspanten-Stadium befand.

Ein kurzes Anschlussgleis war schnell gelegt. Sein gerader Abschnitt reicht aus, um zwei Güterwagen zur Beladung bereitstellen zu können. Um das Ganze später einmal besser sehen zu können (das Motiv liegt vom Betrachter aus gesehen hinter dem Gleis), habe ich keine Ladestraße geplant, sondern eine Seitenrampe. Zudem „spielt“ es in der Epoche III, als Fasswein vor allem in gedeckten Güterwagen auf die Reise ging.

Nachdem die Maße festgestellt waren – Probleme bereitete vor allem der abdeckende Weinberg –, konnte die Planung beginnen. Ergebnis war eine teilweise in den Hang geschnittene Laderampe. Sie wird auf der dem Gleis abgewandten Seite von einer Wand begrenzt, die Zugang zu den Lagerkellern des Weingutes gewährt. Links sollte eine Zufahrt möglich sein, rechts ein Weg in den Weinberg führen.

Basis der Rampe ist ein 29 x 4,8 cm messendes Rechteck aus 19-mm-Fischlerplatte. Dahinter klebte ich senkrecht ein 5,5 cm hohes Stück 5-mm-Sperrholz, in das ich zuvor drei Toröffnungen gesägt hatte. Deren Maße orientierten sich an den Torflügeln des Garagen-Bausatzes 3775 von Vollmer, die ich ursprünglich verwenden wollte.

Um die Toröffnungen etwas von der Umgebung abzugrenzen, bekamen sie auf der Außenseite eine Einfassung aus Blindmauerwerk. Dafür schnitt ich aus einer Kunststoff-Mauerplatte die Steine heraus und klebte abwechselnd lange und kurze mit Plastik-Cement von Faller um die Öffnungen herum aufs Holz. Als alles getrocknet war, wurde der Rest der Rückwand mit Holz-Reparaturspachtel verputzt. Er lässt sich zwar nicht ganz glatt auftragen, bildet aber eine wunderbar unregelmäßige und raue Putz-Oberfläche. Von den Blendsteinen an den Toren ließ sich überstehende Spachtelmasse leicht abkratzen. Gepflastert wurde die Rampe mit Kunststoff-Steinplatten von Auhagen (42576).

Zwei der drei Tore sollten geöffnet dargestellt werden. Den dadurch sichtbaren Boden der Weinkeller – angenommenermaßen gestampfter Lehm – habe ich wieder aus Holzspachtel geformt. Mit dem gleichen Material verspachtelt wurden extra angeklebte Holz-

leistchen von 1 cm Breite hinter den Türöffnungen. Sie gaukeln eine Wandstärke von etwa 130 cm vor. Vorbildgerecht wäre sicher deutlich mehr gewesen, doch hätte man dann vom Inneren der Keller kaum etwas gesehen.

An dessen Wänden sind nämlich Fässer verschiedener Größe gelagert. Die kleinen sollen samt Inhalt von hier aus den Weg in die weite Welt antreten. Sie stammen aus dem Pola-Set 440, das als einziges auf dem Markt Fässer dieser Größe enthält. Zwar sind sie nur mäßig detailliert (die stählernen Reifen sind kaum erkennbar und zu wenige, Öffnungen bzw. Verschlüsse fehlen), aber was soll's? Eine Alternative gibt es eh nicht. Für den Masseneinsatz sind die Pola-Fässer jedenfalls gut zu gebrauchen, vor allem, wenn man sie braun lackiert. Ich habe dazu die matten und schnell trocknenden Sprühfarben von Noch benutzt. Dunkel- und Hellbraun sowie Schwarz wurden nass in nass über die Fässer gesprüht, was zu einem akzeptablen Ergebnis führt – wie gesagt, für den Masseneinsatz.

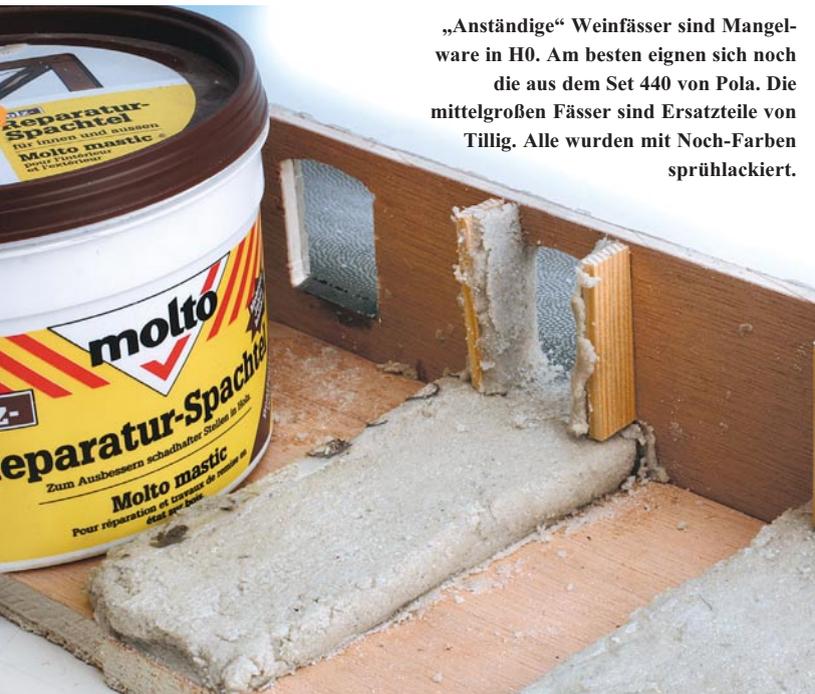
Fest installiert sind die großen Fässer, die der Lagerung und Reife des Rebensaftes dienen. Sie spendete ein alter Märklin-Weinwagen 4432. Um Material zu sparen, habe ich sie halbiert. Kleine und große Fässer wurden auf Mauerkarton von Busch geleimt und haben so eine solide Basis.



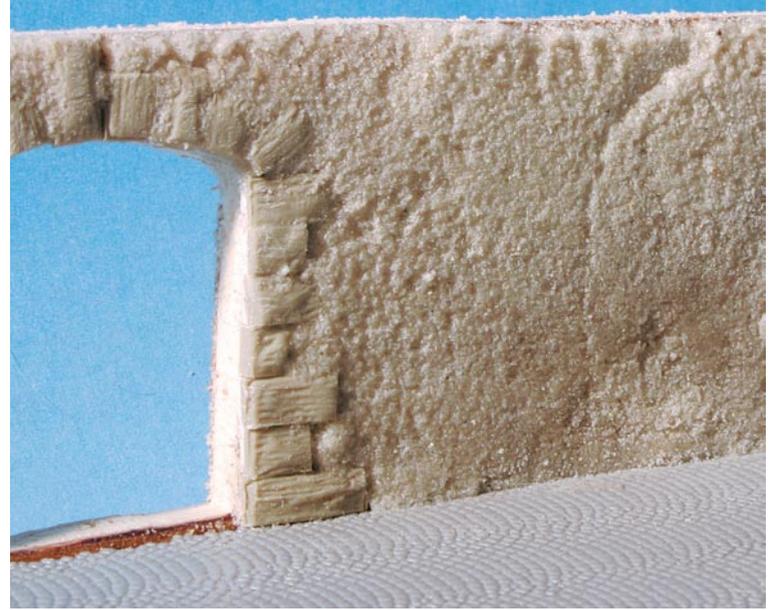
Ein Stück 19 mm starke Tischlerplatte plus eine Rückwand aus 5-mm-Sperrholz bilden die Basis der Rampe.



Aus Mauerplatten geschnittene Steine rahmen die Tore ein.



„Anständige“ Weinfässer sind Mangelware in H0. Am besten eignen sich noch die aus dem Set 440 von Pola. Die mittelgroßen Fässer sind Ersatzteile von Tillig. Alle wurden mit Noch-Farben sprühlackiert.



Holzreparaturspachtel von Molto lässt sich nur schwer glatt aufstreichen – und ist damit ein ideales Material für die Darstellung rau verputzter unebener Wände.



Auch die Böden der Weinkeller entstanden aus Holzspachtel. An den Toren gut zu erkennen sind die Leisten zur Nachahmung der Mauerstärke. Sie wurden ebenfalls verputzt.

Der Kran entstand vor allem aus den von Piko vertriebenen Plastruct-Profilen. Auch aus dem Kran-Set von Kibri wurden einige Teile verwendet.



Stellprobe für die arrangierten und auf Stücke von Mauerkarton geklebten Fässer. Die großen stammen von einem Märklin-Fasswagen.





So ist die Rampe in der Anlage platziert: vorne das dazugehörige Weingut, dahinter ein Wingert.

Als nächstes an der Reihe waren die Tore. Anders als geplant, wurden zwei davon als Schiebetore ausgeführt, nur eines mit Flügeln. Dieses stammt aus dem Vollmer-Bausatz 3775, die anderen beiden samt Laufschienen vom Auhagen-Güterschuppen 11351. Ebenfalls im Auhagen-Sortiment zu finden sind die Mauerblenden für den Sockel (48578) sowie die Decksteine an der Kante der Ladestraße (48577). Zwei von diesen habe ich auch, rechtwinklig zur Leiste zusammengeklebt, für den leicht vorkragenden Sims an der Oberkante der Mauer verwendet. Dort wurde aber jede zweite Fuge mit Revellspachtel geschlossen, um den Eindruck einer anderen Steinstruktur zu erwecken. Zum Anstrich wählte ich Grün für die Tore, dünnes Weiß für den Putz sowie Grautöne für Steinblenden, Pflaster, Sims und Mauerwerk. Flächen und Kanten wurden zudem durch Granieren in unterschiedlichen Farben patiniert.

Einige Arbeit erforderte der Kran. Ihn musste ich weitgehend selbst bauen, da es eine entsprechende Konstruktion auf dem Zubehörmarkt nicht gibt: Die Laufschiene ist auf einer Seite im Gebäude verankert und wird durch eine portalähnliche Stützenkonstruktion getragen. Am PC ging die Konstruktion eines dem Vorbildfoto ähnlichen Gestells rasch von der Hand. Auch das Baumaterial stand bald fest: die von Piko vertriebenen Plastruct-Kunststoffprofile. Sie sind in vielen Ausführungen und Stärken erhältlich, lassen sich leicht kürzen und ebenso leicht verbinden, z.B. mit Fallers fein dosierbarem „Expert“-Kleber. Komplizierter war es schon, eine passende Laufkatze zu finden. Zunächst



Die Torvarianten: links das aus dem Auhagen-Bausatz, rechts das von der Vollmer-Garage.

hielt ich das Ausstattungssortiment 8101 von Kibri für ideal. Es enthält u.a. einen Bockkran, dessen Katze mitsamt Steuerleitung, Befestigungskette, Haken usw. gut zu passen schien. Plastruct-Profile und Kibri-Teile wurden anhand der PC-Zeichnung rasch zusammengeklebt und (noch ohne Hebezeug und Steuerkabel) per Spraydose „verzinkt“. – Leider etwas voreilig.

Bei näherem Betrachten stellte sich dann nämlich heraus, dass der Kibri-Kran zwar ein Stromkabel aufweist, jedoch keinen Motor. Zudem kann der Flaschenzug, so wie er laut Bauanleitung befestigt werden soll, überhaupt nicht funktionieren: Ein Kettenende hingelose herunter. Also ran an die Restekiste.

Ein Vollmer-Portalkran (aus dem Set 5747) lieferte den E-Motor samt Winde. Das Doppelaggregat wurde halbiert und an Stelle des Haupthakens an die Kibri-Laufkatze geklebt. Diese war dazu etwas abzufeilen. Zwar ist die Trommel der Winde zu dick, aber so genau

schaute später mal hoffentlich keiner hin ... Den abgeschnittenen Haupthaken habe ich aufgebohrt und auf die Kette gefädelt. Dann wurde diese mit einem Ende an die übrig gebliebene Öse der Katze geklebt. Das andere Ende habe ich zweimal um die Winde gewickelt und mit Sekundenkleber fixiert. Fertig war der Flaschenzug.

Gesteuert wird der Kran durch das gekürzte Steuerkabel vom Kibri-Kran. Seinen Strom bekommt er über eine „durchhängend“ gebogene Leitung aus Draht. Zuletzt habe ich noch aus einem Bastelkistenrest, gebeiztem Balsaholz und 600er-Schleifpapier entsprechend dem Vorbild ein „Kabäuschen“ über das hangseitige Ende des Krans gesetzt.

Um die eingerichteten Weinkeller gut in Szene setzen zu können, benötigten sie eine Beleuchtung. Auf Empfehlung des Versenders WE elektronik in Wuppertal (Chef Heinz-Ulrich Paß ist praktischerweise selbst passionierter Modellbahner) habe ich vier gelb leuch-



Der aus Plastruct-Profilen gefertigte Kran von der Seite und von oben. Als Auflager dient ein befeiltes und verspachteltes Holzklötzchen (UNTEN LINKS).



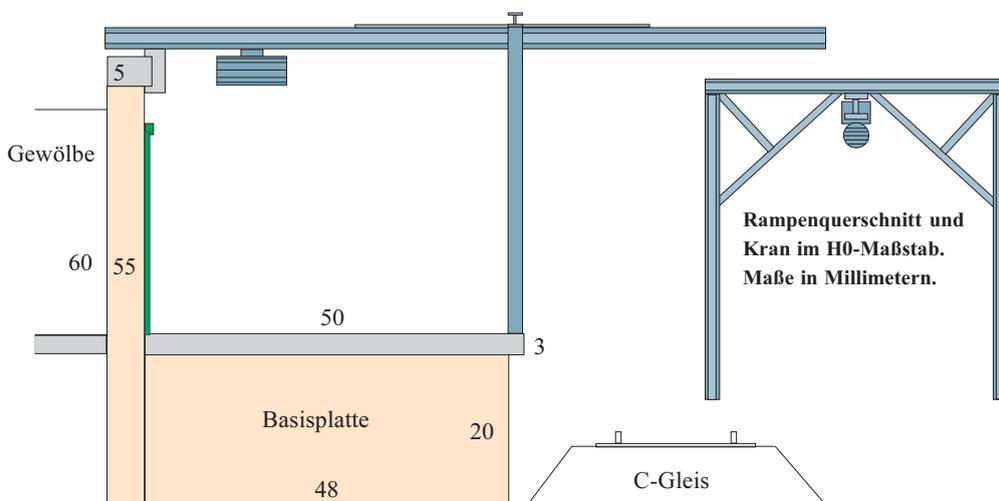
Die Laufkatze des Krans musste stark umgebaut und ergänzt werden. LINKS das Kibri-Original, RECHTS mit Vollmer-Motor, Kabeln und Kette.

tende 3-mm-LEDs verwendet. Sie sind wartungsfrei, was Sorgen um einen Wechsel durchgebrannter Birnchen im Anlagenuntergrund erspart. Die passenden Widerstände lieferte WE ebenfalls. Alles wurde verlötet und mit Anschlussdrähten versehen.

Blieb noch die Ausstattung der Rampe. Entsprechend dem Vorbildfoto sollte eine

Entladeszene dargestellt werden: Auf einem DB-Rungenwagen des Typs Rmms 33 (von Piko) ist eine Ladung leere Fässer eingetroffen. Diese werden per Kran abgeladen und zwecks Wiederbefüllung in den Weinkeller gerollt. Das nötige Personal lieferten die Preiser-Sätze 10255 und 14016. Die Fässer bekamen zum Teil die Stirnseiten weiß oder dun-

kelrot lackiert. Darauf habe ich mit einem feinen Permanentstift die Initialen der Kellerei („MM“ für „Max Müller“) aufgetragen. Leider scheiterten Versuche, mit Hilfe des PC eine feinere und ausführlichere Beschriftung zu erreichen. Die Fässer habe ich zum Teil entlang der Wand deponiert, zum Teil am Kran bereitgestellt. Drei Preiser-Arbeiter sind damit beschäftigt, sie im mittleren Gewölbe verschwinden zu lassen. Ein weiterer trägt die Hubkette (Weinert 9317 mit nur 0,3 mm großen Ösen) weg, um das nächste Fass am Kranhaken zu befestigen. □



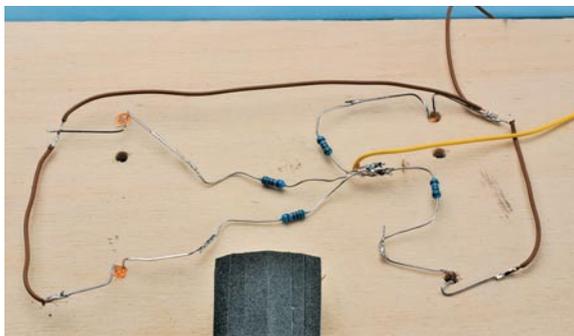
Weitere Beiträge zum Thema „Ladegut Wein“ finden Sie in den Ausgaben April bis Oktober 2005 des Eisenbahn-Journals. In den Heften 4 bis 7/2005 porträtierte Paul Scheller die Geschichte des Weintransports beim Vorbild. Modellbeiträge enthalten die Ausgaben 5 (Kellerei mit Gleisanschluss, Entladung per Straßenroller), 6 (Bau eines Weinbergs), 7 (Weinberggestaltung), 8 und 9 (Fassladungen vorbildgerecht).



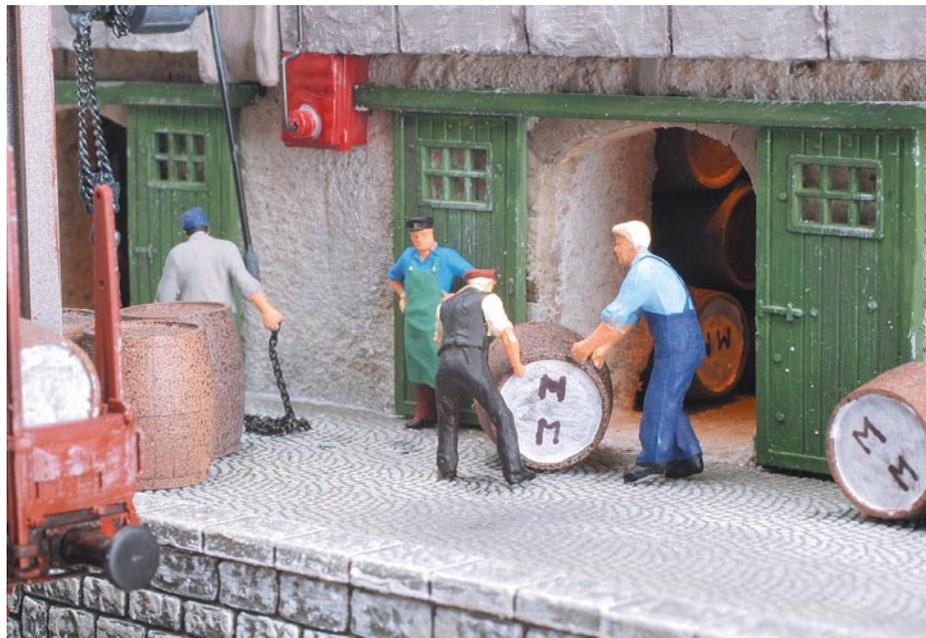
Wenn die Ladearbeiter Nachtschicht machen, tauchen Leuchtdioden sie und das Weinlager in ein romantisches Licht.



Eine der verwendeten LEDs mit passendem Widerstand.

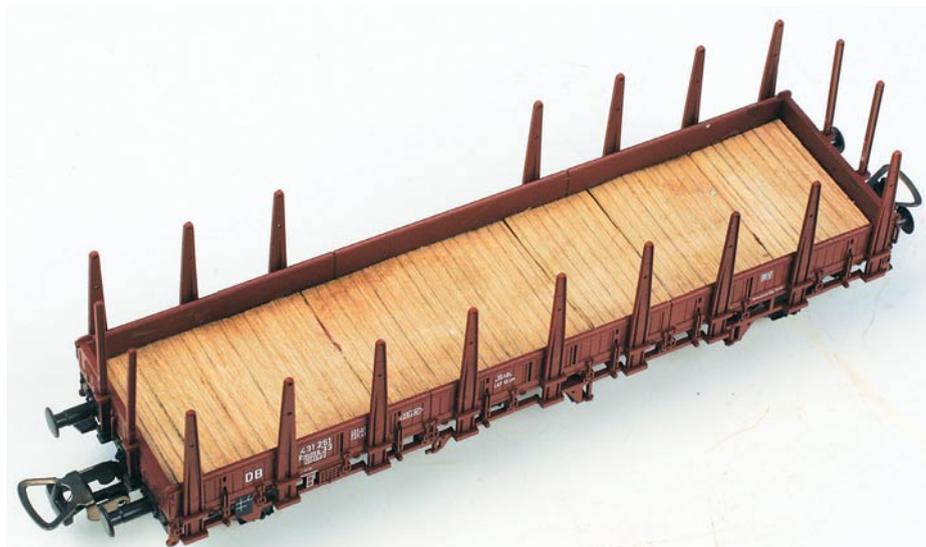


Der Deckel des Weinlagers von oben mit Verkabelung, Widerständen und LEDs sowie von unten.



Die Nachtszene bei Tageslicht.

Pikos schöner Rmms 33 bekam für diese Szene einen neuen Boden aus Balsaholz.



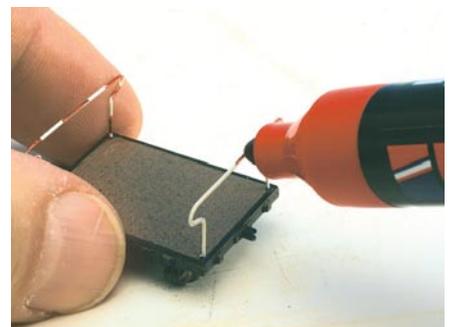
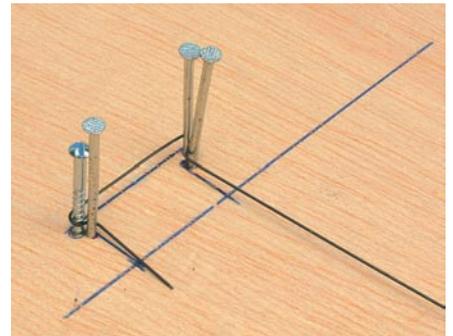
Bezugsadresse:

WE elektronik Vertriebs GmbH, Sedanstr. 88, 42281 Wuppertal. Tel.: 02 02 / 51 04 44. www.we-wuppertal.de



Vielseitiger Winzling

Von der Firma pmt gibt es seit kurzem das H0-Modell eines **Rotten- oder Bahnmeistereiwagens**. Ein unscheinbares Gefährt mit Kreativpotential • VON CHRISTOPH KUTTER



Als HANS FAUST am 22. Mai 1975 die 044 594 im Bw Betzdorf fotografierte, dürfte ihm der Getränketransport auf dem Stumpfgleis hinter der Lok kaum aufgefallen sein. Fürs Modell-Bw bildet er jedoch ein nettes Randmotiv (GANZ OBEN). Am aufwändigsten herzustellen sind die Geländer des Rottenwagens mit ihren seitlich abstehenden Griffen: 0,3-mm-Stahldraht wird in einer aus vier Nägeln improvisierten Lehre gebogen (RECHTS). Dann lackiert man ihn weiß und setzt ihn in vier zuvor gebohrte Löcher an den Ecken des Wagens ein. Zuletzt malt man mit Lack oder einem Permanentmarker die roten Partien der Geländer an. Getränkekisten für die Epoche III liefert Preiser (17105), moderne Busch (1134).





Zwei Rottenwagen in ihrem ureigenen Einsatzgebiet, dem Bahnbetriebswerk. In der Bastelkiste findet sich stets Material, das, mit etwas Rostpatina versehen, der Aufarbeitung oder der Verschrottung harren kann beziehungsweise als neues Tauschteil zu einer defekten Lok gekarrt werden muss. Werkzeug oder eine Kiste ergänzen das Ensemble. Die Rottenwagen selbst bieten für Patinierer ein weites Betätigungsfeld: Von frisch überarbeitet bis halb vergammelt reicht die Palette darstellbarer Zustände. In jedem Fall aber bedürfen die Holzbohlen einer Bearbeitung.
FOTO G. HÖLLERER



In der Bahnmeisterei waren es die Arbeiter leid, schwere Kisten und anderes Gerät immer mit Muskelkraft auf die Rottenwagen wuchten zu müssen. Also haben sie sich auf dem „kleinen Dienstweg“ einen leichten Kran besorgt und ihn auf eines der Fahrzeuge montiert. Im Modell liefert Weinert Passendes mit dem Kran des KlV 51 (OBEN) oder dem älteren Lkw-Kran 4425. Dieser müsste allerdings mit einer neuen drehbaren Basis versehen werden.





Kein Phantasieprodukt: Den Rottenwagen mit aufmontierter Drehleiter gab (gibt?) es wirklich (UNTEN). Sein Basisfahrzeug dürfte schon bessere Tage gesehen haben, wogegen die Drehleiter eher neueren Datums zu sein scheint. FOTO W. HAMMER.



Für ein entsprechendes Modell eignet sich die Drehleiter 216 von BeKa. Sie wird zusammengebaut und nach Geschmack lackiert. Ein eingesetztes Stück Kunststoff-Rundmaterial stellt die Welle für den Hebe- und Senkmechanismus dar, gebogener Draht die Handkurbel.

In den Rottenwagen wurde ein 3-mm-Loch gebohrt und darüber konzentrisch eine passende Beilagscheibe als Drehkranz geklebt. Kiste und Eimer stammen aus der Bastelkiste.



50 Euro für Ihre Idee!

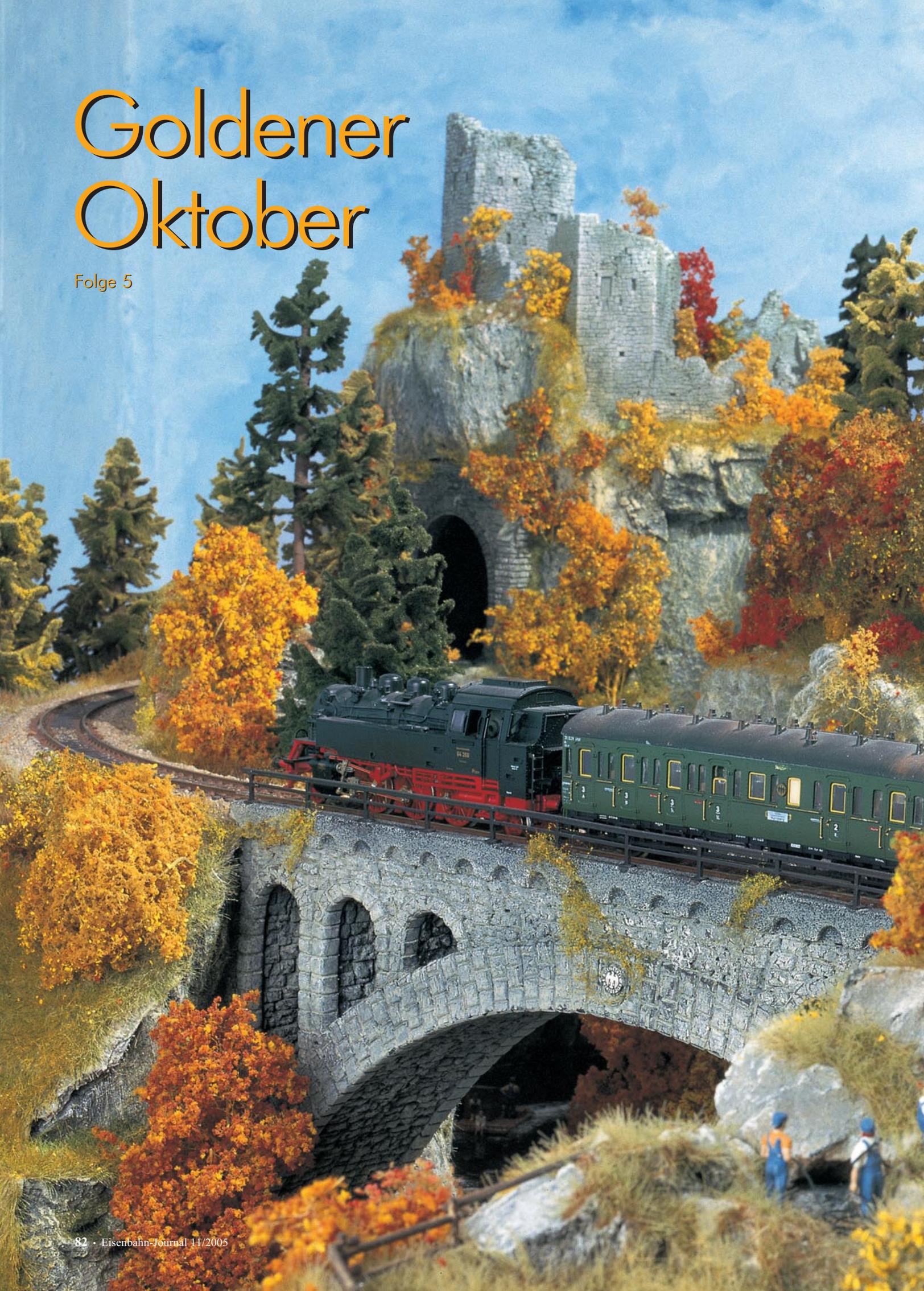
Als praxisorientierter Bastler haben Sie sicher viele Ideen und Kniffe auf Lager. Machen Sie sie zu Geld! Das Eisenbahn-Journal zahlt für jeden Basteltipp 50 Euro pro Heftseite. Zur Illustration schicken Sie uns bitte möglichst Dias, scharfe Abzüge oder Skizzen mit. Sollten Sie mit dem Fotografieren Schwierigkeiten haben, senden wir Ihnen gerne unseren bewährten Fotoleitfaden zu.

Redaktion Eisenbahn-Journal, „Bastelpraxis“,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck

(Füllseite)

Goldener Oktober

Folge 5



Passend zur Jahreszeit haben wir diese Folge der Serie vorgezogen: Sie befasst sich mit der gar nicht so einfachen

Gestaltung einer Landschaft in herbstlich-bunten Farben

• VON KARL GEBELE

Spätestens nach dem Begrasen beginnt eine Modellbahn-Anlage in ihren „natürlichen“ Farben zu erblühen. Den krönenden Abschluss erreicht man allerdings erst mit dem Pflanzen von Sträuchern und Bäumen. Zwar wählen die meisten Modellbahner als darzustellende Jahreszeit den Sommer, doch für mich stand schon lange fest, dass ich wenigstens einmal eine Herbstlandschaft gestalten wollte.

Den letzten Stoß gab mir ein Ausflug, bei dem ich an einem sonnigen Herbsttag frühmorgens in Richtung Neresheim fuhr. Gerade als die Sonne über dem Härtsfeld aufging und sich der Morgennebel lichtetete, da erstrahlte wie aus dem Nichts das spätbarocke Kloster Neresheim. Goldgelb thronend lag es auf einer Anhöhe in der Morgensonne. Im Hintergrund leuchtete bereits der Herbstwald mit all seinen bunten Farben vor einem weichen, samtblauen Hintergrund – ein herrlicher, gleichsam himmlischer Anblick!

Nein, ich will hier nicht ins Schwärmen verfallen, nur zeigen, welche Eindrücke wichtig und Voraussetzung sind, um eine Modell-Landschaft naturgetreu nachzubilden. Etwas Enthusiasmus ist vonnöten, denn die Ernüchterung kam rasch: Wider Erwarten entpuppte sich das Angebot herbstfarbener Büsche und Bäume als spärlich. Somit war eigene Kreativität angesagt. Das kam mir jedoch gelegen, denn gerade solche Gestaltungsarbeiten sind den Teilnehmern meiner Volkshochschulkurse immer willkommen.

Basis für die Gestaltung von Büschen und Sträuchern sollten die Noch-Naturbäume sein. Mit der feinen Flockage dieses Anbieters, so dachte ich, müsste eine natürlich aussehende Herbstfärbung erzielbar sein. Doch nachdem ich Flockage in den Tönen Beige, Hell-, Mittel- und Dunkelbraun besorgt hatte, dazu noch gelbes und rotes Laub, war ich zunächst enttäuscht: Die Farben waren viel zu blass und die gewünschte Wirkung konnte nicht befriedigen. Also musste ich weitersuchen.

Bei Woodland wurde ich fündig. Dort entdeckte ich eine herbstfarbene Foliage, die genau meinen Wünschen entsprach. Leider war dieses Material fürs Beflocken der feinen Äste viel zu grob. Meine alte Kaffeemühle musste her, denn was Erde und Sand mahlen kann, müsste auch Foliage klein bekommen. Das Ergebnis war leider immer noch etwas zu grob. Das Messer nachzuschleifen half und brachte ein Super-Ergebnis. So wurde jetzt die ganze Foliage, schön getrennt nach Farbe, gemahlen und in leere Dosen gefüllt.

Eine 64er zockelt mit ihrem Personenzug durch die herbstliche Landschaft. Wie Büsche und Bäume aus Industrieware gefertigt wurden, ist Thema dieser Folge.

Jetzt endlich konnte das Beflocken der Büsche mit Sprühkleber losgehen. Ein leerer Karton dient als Spritzkabine. Die Noch-Bäume habe ich zuvor sorgfältig nach Größe und Verwendungszweck sortiert und griffbereit hingelegt. Zunächst wurden die Rohlinge komplett mit Sprühkleber eingenebelt und danach sofort in Noch-Flockage getaucht. Darin habe ich sie so lange gewälzt, bis eine gleichmäßige Beflockung erreicht war. Überschüssiges Material wurde durch leichtes Klopfen am Stamm abgeschüttelt. Nun hat der Busch bereits seine Grundbeflockung. Für den Rest wird er nochmals leicht mit Sprühkleber übersprüht und gleichmäßig mit gemahlener Foliage bedeckt. Danach nochmal abschütteln und fertig ist das Gewächs. Aber Vorsicht: Trägt man zu viel Flockage auf, kommt das feine Geäst nicht mehr zur Wirkung. Den fertigen Strauch kann man jetzt direkt in die Anlage setzen oder in eine Styroporplatte stecken. Wer sichergehen möchte, fixiert mit Mattlack das Material noch einmal.

Ratsam ist es, gleich eine größere Menge an Büschen und Sträuchern in verschiedenen Farben anzufertigen. Tolle Ergebnisse bringt das Vermischen unterschiedlicher Farbtöne von Flockage oder Foliage.

Zum Einsetzen in die Landschaft habe ich mit einem Vorstecher ein Loch gestochen und den Baum mit Heißkleber befestigt. Fällt beim Pflanzen der Büsche in die Landschaft etwas Laub herab, so sollte man es an Ort und Stelle mit etwas Sprühkleber fixieren. Schon liegt herabgefallenes Laub genau am richtigen Ort.

Was jetzt noch fehlte, waren einige große Herbstbäume wie Linden, Eichen oder Kastanien. Auch sie wurden, ungeachtet der grünen Belaubung, wie die Büsche auf „Herbst“ umgemodelt. Zusätzlich habe ich auf der fertig gestalteten Anlage mit Airbrush-Farben von Schmincke (Goldocker, Braun, Rot, sowie Grün) die Herbstfärbung weiter verbessert und unnatürliche Übergänge beseitigt.

Im Bereich der Felsenschlucht waren Hochstammtannen von Noch eingepflanzt. Nur mit grünen Tannen allein wollte ich diesen Landschaftsteil aber nicht gestalten. Vergeblich suchte ich nach Lärchen in goldgelber Herbstfärbung. Somit war wieder einmal eigene Kreativität notwendig. Nach einigen Versuchen war die Lösung gefunden – dank Airbrush kein Problem: In Reih und Glied wurden 15 Tannen auf eine Platte geklebt. Durch Aufsprühen von Goldocker, Braun sowie Zitronengelb verwandelten sie sich rasch in herbstlich gefärbte Lärchen. Auch hier lohnt es sich, gleich eine größere Stückzahl farblich zu behandeln, denn die Reinigung einer Spritzpistole ist doch recht aufwändig.

Natürlich bekamen bei dieser Sprühaktion auch die Baumstämme etwas Farbe ab. Da ich aber grundsätzlich sämtliche Baumstämme mit brauner Farbe überarbeite, spielte dies keine Rolle. Wenn alle Baumstämme braun sind, granriere ich sie mit weißer Farbe um die Rindenstruktur hervorzuheben. Nun stand dem Einpflanzen nichts mehr im Wege. □



Herbstfarbendes Flockenmaterial von Noch bildet die Grundlage für die Gestaltung der Büsche.



Auch Woodland-Material ist geeignet, muss aber zuvor zerkleinert werden.



Zum Zerkleinern stopft man Foliage in eine alte Kaffeemühle und erhält so schön feines Material.



Beim Sprayen dient ein Karton als Sprühkabine.



Überschüssiges Material wird abgeklopft.



Einige Noch-Bäume in ihrer Farbenpracht.



Im zweiten Arbeitsgang gibt es eine weitere Sprühkleber-Dusche, dann wird die fein gemahlene Flockage aufgebracht (LINKS). Baum setzen: Ein Loch bohren ...





... dann kommt ein Tropfen (Heiß-)Kleber in das Loch und zuletzt das Bäumchen.

Ohne Eigenleistungen sind solch schöne Gestaltungs-Ergebnisse nicht zu erzielen. Heruntergefallenes Laub wird gleich mitverarbeitet. ALLE FOTOS KARL GEBELE



Bereits erschienene Folgen der Serie „Goldener Oktober“:

- EJ 7/2005: Rahmen und Trassen
- EJ 8/2005: Brücken
- EJ 9/2005: Tunneln und Mauern
- EJ 10/2005: Straßen und Häuser platzieren, sowie
- EJ 6/2005: Weinberg

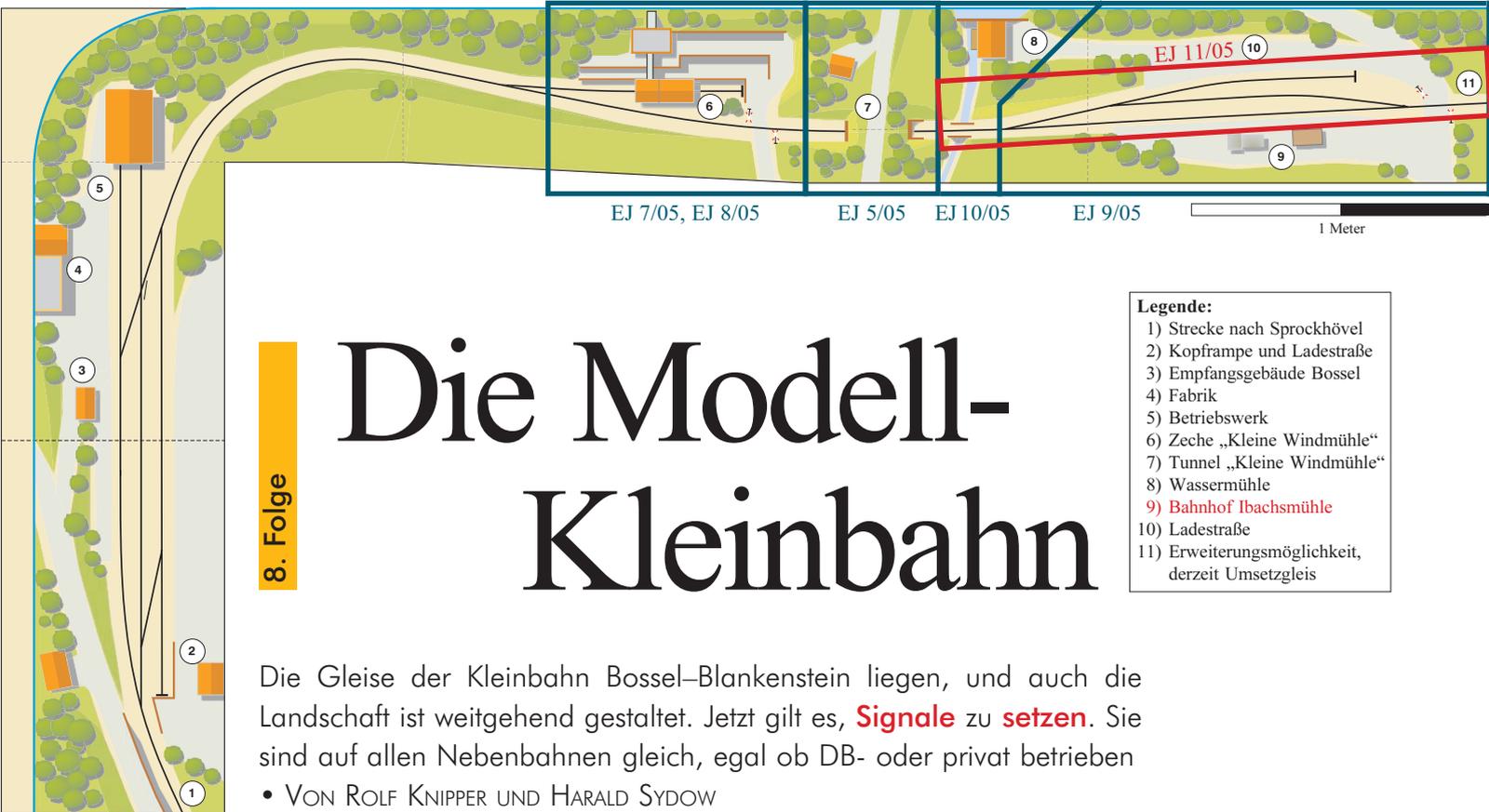
8. Folge

Die Modell-Kleinbahn

Die Gleise der Kleinbahn Bossel–Blankenstein liegen, und auch die Landschaft ist weitgehend gestaltet. Jetzt gilt es, **Signale zu setzen**. Sie sind auf allen Nebenbahnen gleich, egal ob DB- oder privat betrieben

• VON ROLF KNIPPER UND HARALD SYDOW

- Legende:**
- 1) Strecke nach Sprockhövel
 - 2) Kopframpe und Ladestraße
 - 3) Empfangsgebäude Bossel
 - 4) Fabrik
 - 5) Betriebswerk
 - 6) Zeche „Kleine Windmühle“
 - 7) Tunnel „Kleine Windmühle“
 - 8) Wassermühle
 - 9) **Bahnhof Ibachsmühle**
 - 10) Ladestraße
 - 11) Erweiterungsmöglichkeit, derzeit Umsetzgleis



Schauen wir uns im Bahnhof Ibachsmühle genauer um. Da wäre zum einen ein Ladegleis mit einem Prellbock. Oberhalb der Pufferbohle befindet sich ein feststehendes Signalbild. Es erinnert an ein Halt zeigendes Gleisperrsignal, was genau so gewollt ist. Basis für die Modellumsetzung ist der Prellbock von Roco, der auf alle H0-Gleissortimente passt.

Zunächst wurde seinem Plastikglanz mit verdünnter brauner Dispersionsfarbe zu Leibe gerückt. Auch die Pufferbohle erhielt eine weißliche Grundfärbung. Akzente habe ich mit der schon mehrfach erwähnten Heki-Lasurfarbe (Dunkelbraun) gesetzt. Hat der Prellbock seine Patina, sieht man dem betagten Stück seine „Jährchen“ schon an. Das angespritzte Signalschild Sh 0 (Halt! Fahrverbot) wird zunächst weiß grundiert. Mit schwarzem Mattlack von Tamiya und einem sehr feinen Pinsel lässt sich nun die Maskierung herausheben. Vor allem die erhabene Darstellung der beiden „Halbmonde“ erleichtert diese Arbeiten enorm. Bei unvorsichtigem Rangieren kommt es natürlich immer wieder zu Berührungen von Wagenpuffern und Bohle. Am einfachsten stellt man dies auf einem Modell-Prellbock dar, indem man einem Wagen die Pufferteller mit ziemlich trockener schwarzer Farbe bestreicht und sie an die Bohle drückt.

Nun endet aber in Ibachsmühle derzeit auch die ganze Strecke. Bis zum Weiterbau muss das Streckenende nicht nur mechanisch im Modell, sondern auch nach den Bestim-

mungen der für alle Bahnen gleichsam gültigen Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) gesichert werden. Dazu ist zunächst wieder ein Prellbock erforderlich. Statt dem werkseitig aufgesetzten Signal Sh 0 steht hier jedoch eine sogenannte Schutzhalt-Tafel (Sh 2). Dies ist immer dann der Fall, wenn Züge vor diesem Prellbock enden, was in Ibachsmühle ja der Fall ist. Schauen Sie sich einmal in einem Kopfbahnhof um! Dort finden Sie genau diese Tafel. Sie wird zudem als mobiles Signal für Baustellen verwendet. Auch Werkstore oder vorübergehend stillstehende Fahrzeuge wie Bauzugwagen sichern man derart ab. Für die Dunkelheit kann Sh 2 noch mit einem roten Licht bestückt werden.

Früher mussten Schutzhalt- und andere Signale einmal in der Woche vor dem Stellwerk oder der Blockstelle präsentiert werden. Dann fuhr der zuständige Beamte die Strecke ab und prüfte den ordnungsgemäßen Zustand.

Signaltafeln für alle Fälle

Als preiswerte, aber dennoch korrekte Signalausstattung sind Tafeln eine erstklassige Alternative zu Licht- und Formsignalen – sofern „vereinfachter Nebenbahnbetrieb“ herrscht. Aber von dem kann man ja bei einer Kleinbahn wie dieser ausgehen.

Weinert liefert in verschiedenen Sets alle benötigten Signaltafeln als H0-Ausschneidebögen auf bedruckter Pappe. Keine schlechte Idee, denn auf diese Weise spart man sich

teure Drucke auf Metallbasis. Als Masten liegen Vierkantprofile aus grauem Kunststoff bei und die Bedeutungen werden in der Beschreibung recht ausführlich erklärt. Lässt man Geschwindigkeitsanzeiger usw. außer Acht, so sind die wichtigsten Signaltafeln eines Bahnhofs das „Einfahrtsignal“ in Form der sogenannten Trapeztafel (Ne 1) sowie das Signal Ne 5, die Haltetafel.

Die Trapeztafel kennzeichnet, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle zu halten haben. Sie steht in aller Regel auf beiden Bahnhofsseiten und erlaubt auch Zugkreuzungen. Wie genau sich ein Lokführer beim Erreichen der Trapeztafel zu verhalten hat, ist in den besonderen Bestimmungen für den Zugverkehr der entsprechenden Strecke jeweils genau erläutert. Vor allem bei Kreuzungen ist eine Verständigung der Personale erforderlich. Sie kann durch Zeichen erfolgen, wie definierte Wink- oder Pfeifsignale.

Das gesamte Prozedere ist für die Modellbahn nicht weiter bedeutsam, außer jemand möchte mittels Sounddecodern ein Pfeifsignal-Konzert veranstalten. Wichtig ist, dass am Ne 1 bei der Modellbahn grundsätzlich alle Züge halten sollten. Nun ist die Weichenlage zu überprüfen, anschließend kann der Zug die Fahrt fortsetzen.

Wo er im Bahnhof halten muss, bekommt der Lokführer durch das Signal Ne 5 angezeigt. Hier muss er seinen Zug zum Stillstand bringen und den weiteren Anweisungen des Betriebspersonals folgen. Ne 5 ist auch in Bahnhöfen zu finden, die mit Form- oder



Signaltafeln sind Signale ohne Signale zu sein – jedenfalls im engeren Sinne: Die Haltetafel Nr. 5 zeigt dem Lokführer, wo er im Bahnhof zum Stehen zu kommen hat, die Tafeln BÜ 5 und BÜ 4 zeigen, dass er vor der Weiterfahrt zu läuten und zu pfeifen hat.



Die Roco-Prellböcke wurden kräftig patiniert – keine Übertreibung, wie die vielen Rost- und Schmutztöne des Originals zeigen (FOTO G. HÖLLERER).



Ein Prellbock wurde mit der roten Tafel Sh 2 ergänzt. Sie kennzeichnet das definitive Streckenende.





Die Trapeztafel № 1 kann auf Nebenbahnen das Einfahrsignal ersetzen. Wird ein Gleis in zwei Richtungen benutzt, steht die H-Tafel an beiden Enden des Bahnsteigs.



Lichtsignalen ausgerüstet sind. Hier dient es planmäßig haltenden Zügen dazu, ihren Platz zu finden.

Wegen des gleich an die Ausfahrweiche anschließenden Bahnübergangs müssen von Ibachsmühle nach rechts ausfahrende Züge besondere Sicherheitsvorkehrungen beachten: Mit Läuten und Pfeifen sind querende Personen und Straßenfahrzeuge auf die bevorstehende Abfahrt aufmerksam zu machen. Die entsprechenden Tafeln heißen BÜ 5 (es ist zu läuten) und BÜ 4 (3 Sekunden pfeifen). In der Kombination werden sie als LP 3 bezeichnet. Straßenseitig sichern den Übergang Andreas-kreuz.

Eine weitere Tafel befindet sich vor dem linken Tunnelportal von „Kleine Windmühle“: Als liegendes längliches Rechteck, auffällig diagonal schwarz/weiß gestreift, kündigt das Signal Re 6 den ankommenden Lokführern den nahen Haltepunkt Ibachsmühle an. Dieses Zeichen haben wir am Computer gesetzt – eine schnelle und preiswerte Alternative.

Grenzzeichen und Weichenlaternen

Ibachsmühle ist mit drei Weichen ausgerüstet. Da jeder Betrachter diesen Bereich direkt vor der Nase haben würde, musste der Bahnhof unbedingt mit allen erforderlichen Signalen ausgerüstet sein.

Besonders wichtig sind die Grenzzeichen (Ra 12). Sie markieren bei abzweigenden Gleisen die Grenzen der Profilverfreiheit, also den Punkt, bis zu dem sich zwei Fahrzeuge nähern dürfen, bevor es kracht. In H0 ist das Signal genau mittig bei 40 mm von den Gleismitten aus zu setzen (3,5 Meter beim Vorbild). Entsprechende Modelle liefert z.B. Erbert in einer fertigt lackierten Kunststoffausführung. Lediglich der kleine (Montage-)Mast sollte noch mattschwarz eingefärbt werden.

Die Weichen erhalten Laternen und Stellbock- bzw. Handhebelattrappen von Weinert. Mit einiger Übung lassen sie sich im Handumdrehen montieren. Wohlgedacht, es handelt sich hier um funktionslose (aber auch



Von Weinert gibt es Signaltafeln für alle Zwecke. Sie werden an den mitgelieferten Pfahl geklebt und an den Rändern schwarz gestrichen.



preiswerte) Messing-Modelle. Für Fotozwecke und Ähnliches lassen sich die Laternen bei uns natürlich drehen. Die Hebel wurden aber mit Sekundenkleber fixiert. Alles funktionstüchtig herzurichten, dürfte schwierig sein. Vor allem würde auch die Optik aufgrund der nötigen Stellemechanik eher leiden.

Zuletzt noch zwei der wichtigsten Weichensignale: Wn 1 zeigt die Schmalseite der Laterne mit einem weißen Rechteck. Es zeigt an, dass der gerade Strang befahren wird. Bei Wn 2 zeigt der Pfeil von der Spitze der Weiche aus gesehen an, dass der Abzweig befahren wird. Vom Herzstück aus sieht man dann einen Kreis auf der Breitseite.

Das Handstellgewicht ist in aller Regel je zur Hälfte weiß und schwarz angemalt. Schwarz zum Boden zeigend markiert die Grundstellung der Weiche. Ist das Gewicht gelb, gibt es keine Grundstellung. In Ibachsmühle fehlen gelbe Gewichte – aus gutem Grund: Nur mit definierten Weichenstellungen ist ein vereinfachter Nebenbahnbetrieb gesichert möglich. □



Bei den Grennzeichen wird der Schaft bemalt. Weinert liefert auch Verkehrszeichen.

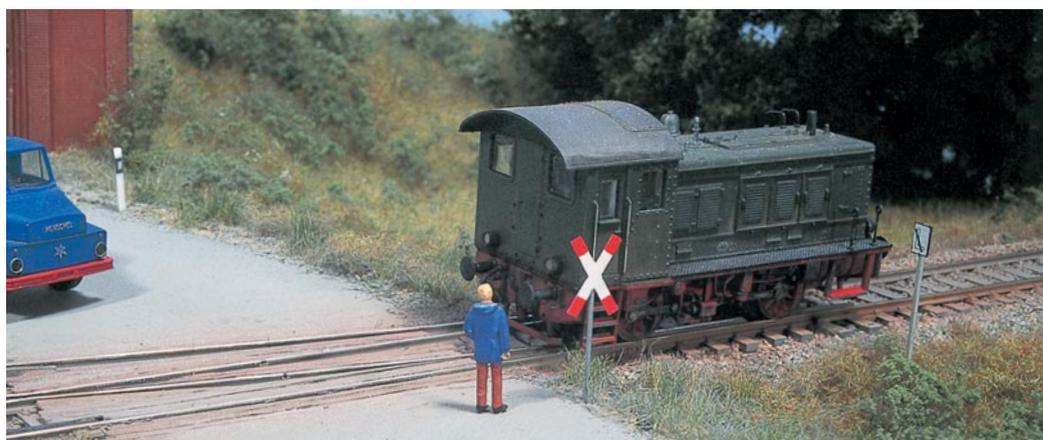


Bis hierher und nicht weiter: Der Drahtstift markiert die Stelle, wo das daneben liegende Grennzeichen seinen Platz finden wird.

An der durchgestrichenen L-Tafel darf der Lokführer aufhören zu Läuten.



Weinerts Weichenlaternen werden bemalt.

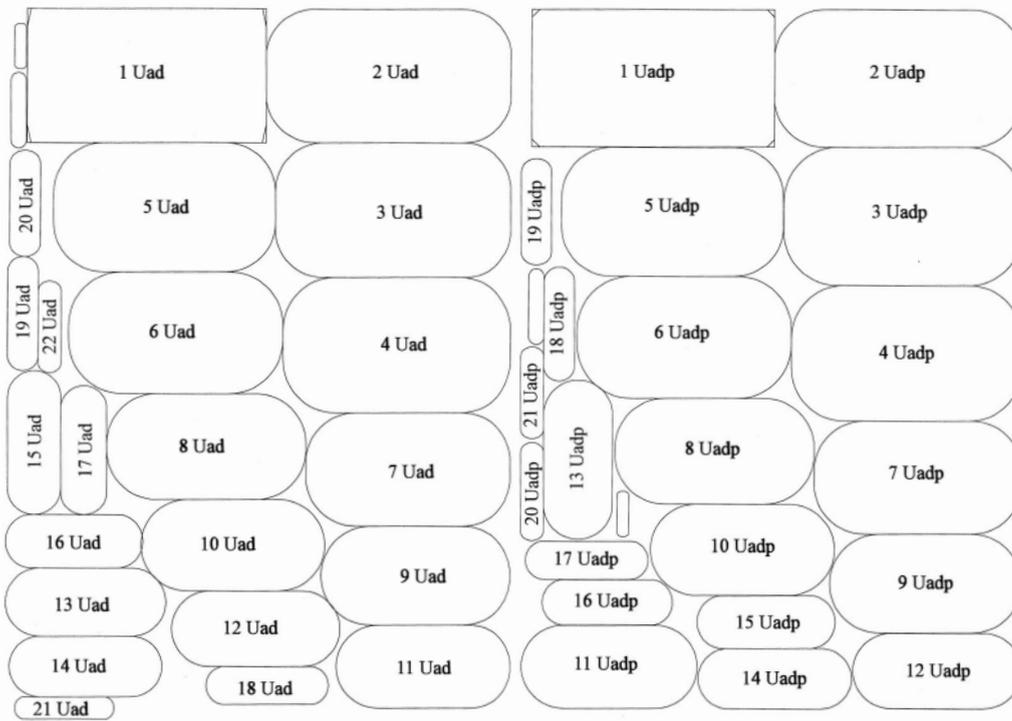


Ein VT 95 passiert in Gegenrichtung die Ankündigungstafel für einen Haltepunkt Ne 6.



Stellböcke und Stellgewichte werden fixiert, die Laterne bleibt für Fotos drehbar.





Die Schablone für die 24 Schichten der Uad-Beladung bzw. die 23 des Uadp. Sie ist hier auf ein Viertel verkleinert abgebildet. Um den Bastelvor-schlag nachvollziehen zu können, ist die Schablone einzuscannen. Die Bilddatei ist so zu vergrößern, dass das Feld 1 Uad (links oben) 3,55 x 6,25 cm Kantenlänge aufweist.



Diese Schablone finden Sie mit freundlicher Genehmigung des Autors auch zum Herunterladen und Ausdrucken auf unserer Internetseite (www.eisenbahn-journal.de).

Ladung für Rocos Erzbahnwagen

Zu den **schwedischen Riesenloks** der Typen Dm3 und IORE bietet Roco auch die passenden Wagen an – leider ohne Ladung. Dem kann man abhelfen • VON STEFAN WOHLRAB

Weit jenseits des Polarkreises verläuft in Schweden die Malmbana. Sie dient in erster Linie dazu, das in den Minen von Kiruna geförderte Eisenerz abzutransportieren. Das Erz wird zu 30% in Form von Feinerz und zu 70% als Pellets verladen. Die Pellets sind Kugeln mit etwa 1 cm Durchmesser, die in alle Welt verkauft werden. Von Kiruna aus teilt sich die Erzbahn in einen Südast nach Luleå, und einen Nordast nach Narvik in Norwegen.

Die Erzbaugesellschaft LKAB lässt von der Tochter MTAB Züge zu den beiden Häfen fahren. Die Ganzzüge bestehen größtenteils aus Erzwagen der Bauarten Uad und Uadp mit jeweils 80 t Ladegewicht. Diese unterscheiden sich äußerlich durch den Aufbau des Erzbehälters. Er ist bei den Uad-Wagen anders geformt und größer als bei den Uadp, da Pellets mehr Platz als Feinerz benötigen.

Neben den Erzbahn-Lokomotiven der Typen Dm3 und IORE hat Roco auch Erzwagen der Bauarten Uad und Uadp im Programm. Während letzterer (44173) schon seit einigen Jahren lieferbar ist, erschien der Uad (45992) im vergangenen Frühjahr.

Leider hat Roco die Erzwaggons bisher nur leer ausgeliefert. Das ist schade, da die langen Erzzüge im Modell nur beladen richtig wirken. Allerdings ist es nicht damit getan, irgendwie Erz in die Wagen zu schütten. Vielmehr sollte der Erzhaufen in seiner durch die Verladetechnik entstandenen charakteristischen Form realistisch dargestellt werden. Zudem sollte das Ladegut möglichst leicht sein – durch die langen Züge summiert sich Gewicht schnell.

Als kostengünstiges Material verwende ich leere Packungen von Corn Flakes. Sie werden mit der Schere zerschnitten, wobei darauf zu achten ist, dass alle Kanten und Überlappungen entfernt werden. Pro Packung entstehen so mindestens vier Erzhaufen, also genug für eines der Roco-Vierersets. Dann werden die Vorlagen auf diesen Karton gedruckt. Die Qualität ist nicht entscheidend. Nur das Größenverhältnis muss eingehalten werden.

Je nach Wagentyp werden 23 bzw. 24 Ebenen geplottet und Schicht für Schicht mit der Schere ausgeschnitten. Hier muss genau gearbeitet werden, denn die einzelnen Ebenen unterscheiden sich meistens nur um 2 mm.

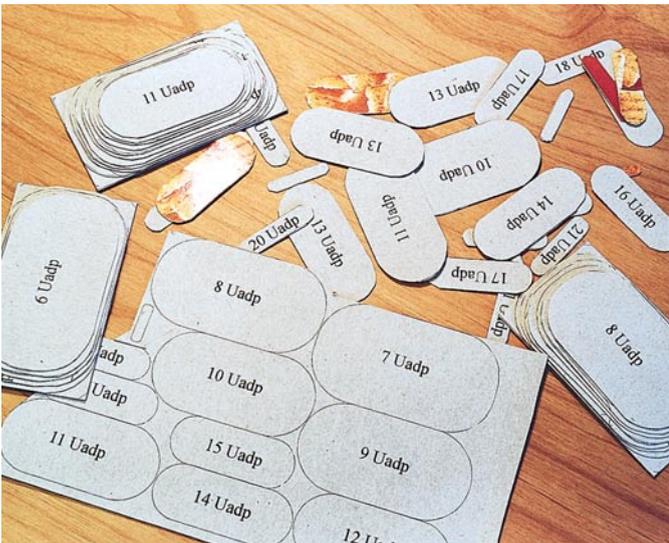
Bis auf die beiden kleinsten Teile tragen alle Kartonausschnitte eine Nummer. Mit der Nummer 1 beginnend werden sie mittig aufeinander geklebt. Am besten geht das mit Holzleim. Jeder Ausschnitt ist um eine Idee kleiner als der vorherige. Nach etwa fünf Ebenen sollten die Pappkartons noch einmal ausgerichtet werden. Eine kurze Pause festigt den Unterbau für die nächsten Schichten.

Wenn alle Schichten zusammengefügt sind, und der Leim getrocknet ist, muss eine dünne Schicht Spachtelmasse die Stufen glätten. Hierzu eignet sich jede Art von Spachtelmasse. Man benötigt sehr wenig, da das Ziel nur eine glatte Oberfläche ist. Die Form des Erzhaufens wird ausschließlich von der Pappe bestimmt. Nach einer weiteren Trocknungsphase passt man den Haufen ans Modell an. Meist muss in der Breite noch leicht mit dem Skalpell nachgearbeitet werden. Fertig ist der Einsatz, wenn er leicht und ohne Spiel im Behälter des Roco-Modells liegt.

Im vorletzten Arbeitsgang sollte der Karton mit dunkelgrauer Farbe (Revell) gestrichen werden. Der verhindert, dass der Untergrund durch das Erz scheint. Ist die Farbe trocken, wird alles mit einem dickflüssigen Gemisch aus Wasser, Holzleim und Spülmittel eingestrichen und dann mit echtem Erz bestreut. Ich habe mir bei verschiedenen Besuchen an der Erzbahn einen größeren Vorrat originales Kiruna-Feinerz zusammengesammelt. Es wurde kräftig gesiebt, da Körnchen über 1 mm Durchmesser den Eindruck von Pellets zunichte machen würden. Man kann natürlich auch Erz von Asoa verwenden. Nach dem Trocknen wird überschüssiges Material zur Wiederverwendung abgeklopft. Wagen für Wagen füllt sich so der Erzzug zu einem echten schwedischen Malmtåg. □



Beladene Erzwagen der Typen Uad (links) und Uadp im Modell (OBEN) und im Original.



Die auf Karton ausgedruckten Vorlagen werden ausgeschnitten und konzentrisch übereinander geklebt. ALLE ABB. VOM AUTOR



Fertige Papprohlinge werden mit Spachtel geglättet und dunkel grundiert.



Schließlich werden die Rohlinge mit Leim eingeklebst und mit gesiebtem Feinzer bestreut.



57194 Start-Set ICE 3 Personenzug
57195 Digital-Set ICE 3 Personenzug



MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE **H0**



- Katalog H0-Modellbahn/Gebäudemodelle (8,- €)
- Prospekt H0-Herbstneuheiten 2005 (3,- €)
- PIKO A-Gleis-Prospekt (3,- €)

bei Ihrem Fachhändler oder direkt bei PIKO erhältlich.

PIKO Spielwaren GmbH · 96505 Sonneberg · Lutherstraße 30
e-mail: hotline@piko.de · Internet: www.piko.de



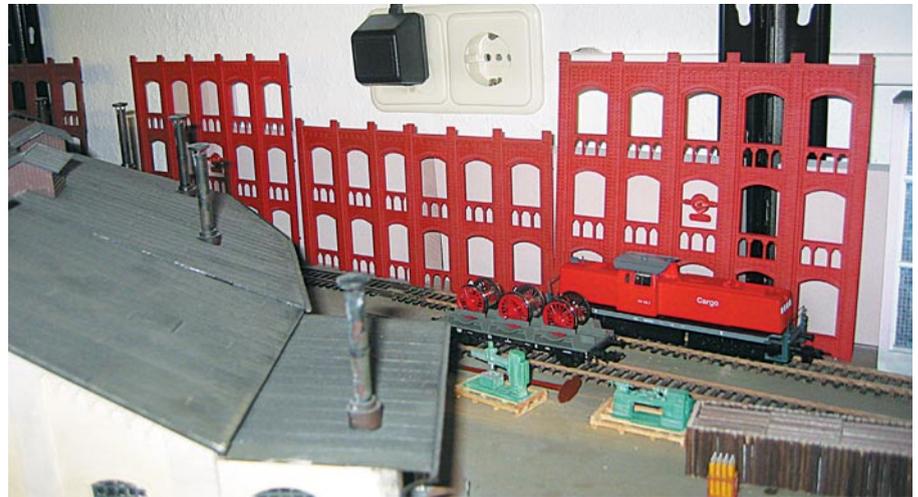
Vom
zum

Schuh Schlumpf

Kibris „Schuhfabrik“ ist ein beeindruckender Industriebau – vor allem, wenn man sie zerteilt **als Halbreliëfkulisse einsetzt**. Statt Schuhwerk kann man dann auch Originelleres darin produzieren lassen – zum Beispiel blaue Wichtel

• VON MICHAEL MÜHLBAUER

Schon aus der Schachtel gebaut ist Kibris „Schuhfabrik“ 9810 ein mächtiger Komplex. Die Gliederung der Fassade macht Aufstocken leicht.



Stellprobe: Gut zu erkennen sind die beengten Verhältnisse und der wegzutarnende Hintergrund!



Für die Regalstützen waren Aussparungen in Dachteile zu sägen. UNTEN die fertige Fassade: Steckdose und unterer Teil der Stütze sind verschwunden.

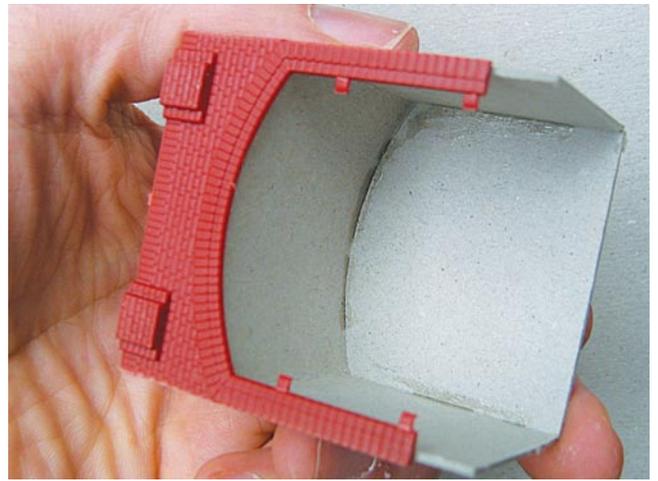
Sicher kennen Sie die Schlumpfe, jene Comicfiguren des Brüsseler Zeichners Pierre Culliford („Peyo“). Als kleine Gummifiguren werden sie seit über 30 Jahren von der Firma Schleich in Schwäbisch Gmünd hergestellt. Da mir die blauen Männlein schon seit der Grundschulzeit ans Herz gewachsen sind, wollte ich sie irgendwie in meine Modellbahn-Anlage einbinden. Doch wie? Schlumpf-Figuren in 1:1 sind leider zu groß (etwa 5 cm), in 1:87 viel zu klein. Ein Schlumpfpark wäre schön gewesen, doch dafür fehlte der Platz. Schließlich kam ich auf die „Mutter“ der Schlumpf-Figuren, eben die Firma Schleich.

Diese wurde im Original 1935 gegründet und ist bereits seit den 1960er Jahren auf Comicfiguren spezialisiert. Ferner stellt sie schöne Tier- und Ritterfiguren her, im In- wie im Ausland. Meine Firma Schleich hat ihren Stammsitz in diesem Frühjahr zum 70-jährigen Jubiläum frisch renovieren lassen. Sie verfügt über einen eigenen Gleisanschluss, wo kistenweise pädagogisch wertvolle Spielzeugprodukte von höchster Qualität (kurz:





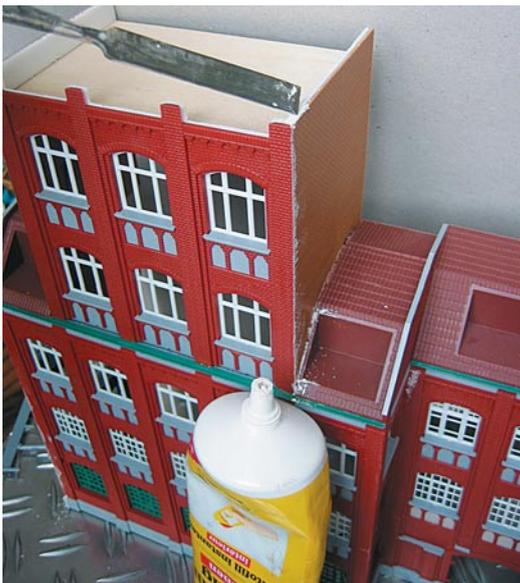
Ein 5 mm starker Drahtstab stabilisiert die Fassade von hinten.



Die Toreinfahrt wurde nach hinten verlängert und abgeschlossen.

Hartschaum-Material verstärkt die Mauer auf dem Dach. Entstandene Fugen wurden verspachtelt.

Mit Dispersionsfarbe in Grautönen bekam die Mauer ein frisch renoviertes Aussehen. Rote Fenster, Fallrohre usw. schaffen Kontraste.



Schlumpfe) in firmeneigene Güterwaggons verladen werden.

Erfreulicherweise hatte Kibri 2004 den altbekannten Bausatz „Farben AG“ durch die „Schuhfabrik“ ersetzt. Er ist so reichhaltig ausgestattet, dass ich außer einigen zusätzlichen Ausstattungsdetails wie Zaunanlage, Antennen oder Schneefänggitter (von Haberl & Partner) sowie ein paar Griffen in die Bastelkiste nichts zusätzlich benötigt habe. Auch die gedeckten Güterwagen waren als Transportwaggons für Seefische schon vorhanden.

Da dieser Teil meiner Anlage in einem Kellerregal eingebaut ist, war im Vorfeld sehr viel Detailplanung und später Anpassungsarbeit notwendig. Material zum Ausprobieren hatte ich genügend, denn das Gebäude sollte ja als relativ flache Hintergrundkulisse dienen: Fast die doppelte Anzahl an Fassaden- und Dachbauteilen stand zur Verfügung.

Erster Bauschritt nach der Planungsphase war natürlich die Fertigstellung des Rohbaus. Abzusehen war, dass ich ihn öfters wieder ins Regal einsetzen und wieder herausnehmen müssen – keine einfache Bugsierarbeit, weil sich vorne im Regal zunächst eine zweigleisi-

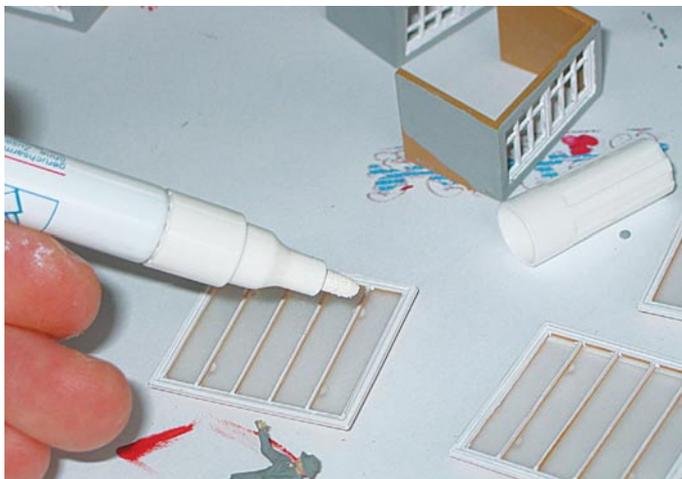
ge Bahnstrecke und dann ein Betriebswerk befinden. Also habe ich den Rohbau mit eingeklebtem 5-mm-Federstahlrohr versteift. Danach folgte reine Fleißarbeit: Erst beim Fenstereinkleben nämlich wurde mir zum ersten Mal die geradezu gigantische Anzahl der Lichtöffnungen in diesem Bausatz so richtig bewusst.

Nicht bewusst war mir in diesem Baustadium ein Grundfehler im Arbeitsablauf: Obwohl die „Firma Schleich“ längst nicht mein erstes Kitbashing- oder Selbstbau-Projekt war, hatte ich mich viel zu spät um die Farbgebung gekümmert. Farblich wollte ich nämlich unbedingt weg von der ziegelroten Klinkerfassade und entschied mich für eine moderne Grau-Kombination, wie sie heutzutage öfters bei renovierten Industriegebäuden anzutreffen ist. Beim Anstrich mit selbst gemischter Dispersionsfarbe wurde mir dann schmerzhaft bewusst, dass ich die Fenster besser erst nach dem Bemalen des Gebäudes eingeklebt hätte. Das Umpinseln der Fenstereinsätze bzw. die Korrektur von Schmierern hat mich schließlich sehr viel Zeit gekostet. Sehr viel rascher vonstatten ging die Dachkolorierung,

für die Wasserfarbe verwendet wurde. Auf eine Innenbeleuchtung der Fabrik habe ich verzichtet, da der Betriebsrat Nacharbeit kategorisch ablehnt.

Die Betonplatten des Firmenhofs entstanden aus 4 mm starken Hartschaum-Platten die im Quadratraster eingeritzt wurden. Einzelne Platten habe ich eingedrückt, ganz oder teilweise ausgespart und die Fläche dann mit sehr verdünnter Schmutzfarbe fleckig bemalt. Dadurch entstand ein Bodenbelag mit deutlichen Gebrauchsspuren. Als Platten zwischen den Schienen des Anschlussgleises diente 2-mm-Sperrholz. Es wurde mit Gips-Haftputz eingespachtelt und dann ebenfalls mit Wasserfarbe patiniert. Damit die Reisenden in den vorbeifahrenden Zügen auch sehen, was hier hergestellt wird, stehen vor dem Hoftor zwei riesige Schlumpf-Figuren. Einmal wöchentlich werden sie vom Hausmeister gereinigt.

Diesen Bausatz umzugestalten und damit etwas „Einmaliges“ zu schaffen, hat sehr viel Spaß gemacht. Aus den Restteilen plane ich bereits ein avantgardistisches Hochhaus mit teilweise integrierter alter Klinkerfassade. Wenn ich mal wieder Zeit habe ... □



Permanentstifte erleichtern das Nachziehen von Fensterstreben.

Die Gestaltung des Freigeländes erfolgte, bevor die Fabrik eingesetzt wurde. Hier das Verspachteln des Ladgleises.



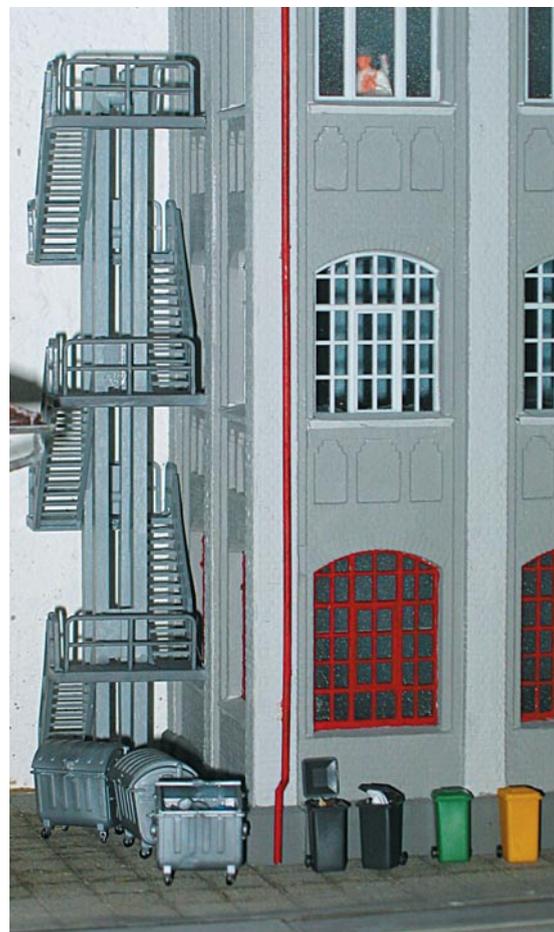
Sinnvolle „Entsorgung“ einer vermalten Figur.

Der fertige Abschnitt. Hartschaum-Platten lassen sich leicht verlegen, einritzen und färben.



Zubehör unterschiedlicher Herkunft rundet die Gestaltung der „Firma Schleich“ ab: Das fein geätzte Tor mit Zaun OBEN stammt ebenso von Haberl & Partner wie die Antennen und Schneefanggitter RECHTS. Die Mülltonnen GANZ AUSSEN hat Preiser im Sortiment, Kippmulden auf dem Ladehof Kibri. Dagegen sind die Feuerleiter sowie die Tafeln für die Werbeschilder im Bausatz enthalten. Die Schilder selbst wurden aus Katalogen eingescannt und passend ausgedruckt.

ALLE FOTOS VOM AUTOR



Decoder unter der Lupe

Teil 3

Weiter geht's in der Marktübersicht geregelter DCC-Decoder, diesmal mit Herstellern, deren Namen mit den Buchstaben von „C“ bis „H“ beginnen.

Die österreichische Firma **con-rail** tritt erst seit relativ kurzer Zeit als eigenständiger Anbieter im deutschsprachigen Bereich auf. Erfahrungen sammelte sie als früherer Lieferant von Roco. Die aktuellen Decodertypen sind Neuentwicklungen und erlangen derzeit ihr letztes Quäntchen Reife. Interessenten sollten daher darauf achten, Exemplare mit der jeweils aktuellsten Softwareversion (soll bei Erscheinen Version 1.15 sein) zu erwerben, da sie sonst auf vielleicht wichtige Fähigkeiten verzichten müssen. Die getestete Version 1.14 beherrscht z.B. noch keinen 128-Fahrstufen-Modus.

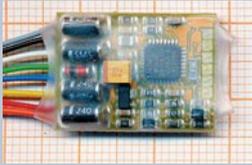
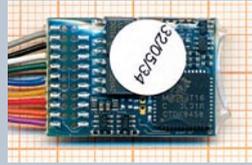
ESU ist dagegen seit langem eine feste Größe im Geschäft mit den kleinen Elektronikern. Die LokPiloten wurden rundum erneuert und werden sicher eine ähnlich weite Verbreitung finden wie ihre Vorversionen. Die Dokumentation ist ausführlich und erklärt die üblichen Anwendungsfälle vorbildlich.

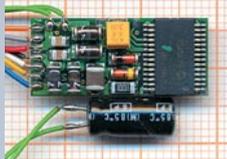
Für den Vollsortimenter **Fleischmann** stellen Decoder nur einen Randbereich des Angebots dar. Heutzutage findet man für die eigenen Fahrzeuge Digitalisierungslösungen durch enge Kooperation mit kompetenten Partnern. Um jedoch all den Modellbahnern, die sich vor Jahren für das FMZ-System entschieden hatten, eine Brücke in die DCC-Welt zu bauen, bietet dieser Hersteller den hier gezeigten Decoder aus eigener Produktion an. Leider ist die Beschreibung zwar vielsprachig, aber wenig aussagekräftig.

Eine weitere – eher unbekannte – Größe ist die Firma **HKE** aus Österreich. Als „Haus- und Hoflieferant“ von Roco fanden ihre Decoder weite Verbreitung. Auch spezielle Varianten wurden von HKE für die Salzburger gefertigt, z.B. die Elektronik der neuen Roco-Spielzeug-120. Darüber hinaus hat sich HKE mit einem Decoder-Testgerät einen Namen in der Branche gemacht – kaum ein Hersteller, der nicht ein solches Gerät zur Qualitäts- und Funktionskontrolle einsetzt. Das bei den hier gelisteten Decodern mitgelieferte Beiblatt bietet nur grundlegende Informationen. Ein vollständiges 27-seitiges Manual muss der Interessent als PDF-Datei aus dem Internet herunterladen.

Tobias Pütz

geregelte DCC-Decoder für Baugröße H0

Produkt			
Hersteller	con-rail	ESU	
Bezeichnung	311102 / 311202	LokPilot DCC V2.0	
Abbildung 1:1			
Webseite	www.con-rail.at	www.loksound.de	
Dokumentation	12 Seiten A5 (d)	24 Seiten A6 (d)	
äußere Erscheinung			
Abmessungen (B x T x H)	15,5 x 22 x 5 mm	15,5 x 22 x 4,5 mm	
Anschluss	NEM651 / NEM652	NEM651 / NEM652	
Kabellänge	80 mm	80 mm	
Funktionsanschlüsse	2 + Licht	2 + Licht	
technische Spezifikation			
Fahrstufen	14, 28 (128 ab 1.15)	14, 28, 128	
Adressen	1 - 127, 128 - 10239	1 - 127, 128 - 9999	
max. Gesamtstrom	2,3 A	1,2 A	
max. Motorstrom	2,3 A	1,1 A	
max. Funktionsstrom	Summe 1,0 A, 4 x 700 mA	Summe 350 mA, 4 x 180 mA	
Motorfrequenz	ca. 32 kHz	20 / 40 kHz	
Rangiergang	nein	ja, schaltbar	
Lastregelung			
Steigungsausregelung	4,26 %	3,85 %	
Besonderheiten			
weitere Protokolle	Motorola	keine	
spezielle Funktionen	Sonderversion für den Fleischmann-Rundmotor	F-Ausgänge dimmbar, div. Lichteffekte, Ansteuerung Rauchgenerator, verminderte Rückwärtsgeschwindigkeit	
spezielle Fähigkeiten	Analogerkennung	Analogerkennung	
Sonstiges	Regelung über P-I-D-Werte justierbar, Bremsstreckenlänge einstellbar	Regelung über P- u. I-Werte justierbar, EMK-Wert und Regelobergrenze einstellbar	
Verfügbarkeit			
Bezug über	Fachhandel	Fachhandel	
Preis (empf. VK)	29,90 Euro	29,50 Euro	

	ESU	ESU	Fleischmann	HKE	HKE
	LokPilot V2.0	LokSound V3.0	TWIN-DECODER	HLD-HFA	HLD-NFA
					
	www.loksound.de	www.loksound.de	www.fleischmann.de	www.hkegmbh.com	www.hkegmbh.com
	24 Seiten A6 (d)	48 Seiten A6 (d)	10 Seiten A6 (d/e/nl/i)	1 Seite A4 (d)	1 Seite A4 (d)
	15,5 x 22 x 4,5 mm	16 x 32 x 6 mm	10 x 23 x 4 mm*	17 x 24 x 4 mm	17 x 24 x 4 mm
	NEM651 / NEM652	NEM652	NEM651 / NEM652	NEM652	NEM652
	80 mm	100 mm	78 mm	85 mm	85 mm
	2 + Licht	2 + Licht	Licht	1 + Licht	1 + Licht
	14, 28, 128	14, 28, 128	14, 28, 128	14, 28, 128	14, 28, 128
	1 - 127, 128 - 9999	1 - 127, 128 - 10240	1 - 127, 128 - 9999	1 - 127, 128 - 9999	1 - 127, 128 - 9999
	1,2 A	1,5 A	0,8 A	1,2 A	1,2 A
	1,1 A	1,1 A	0,8 A	0,8 A	0,8 A
	Summe 350 mA, 4 x 180 mA	Summe 500 mA, 4 x 250 mA	Summe 100 mA	Summe 500 mA, 2 x 250 mA, 1 x 500 mA	Summe 500 mA, 2 x 250 mA, 1 x 500 mA
	20 / 40 kHz	16 / 32 kHz	30 - 150 Hz; 16 kHz	22 kHz	80 Hz
	ja, schaltbar	ja, schaltbar	nein	nein	nein
	3,36 %	2,05 %	3,10 %	3,56 %	2,40 %
	Motorola	Motorola	FMZ	keine	keine
	F-Ausgänge dimmbar, div. Lichteffekte, An- steuerung Rauchgene- rator, verminderte Rück- wärtsgeschwindigkeit	F-Ausgänge dimmbar, div. Lichteffekte, verminderte Rückwärtsgeschwindigkeit, Geräusche per F-Taste schaltbar, Zufallsgeräusche	* für FMZ-Betrieb ist ein runder Kondensator mit L=12, Dm=5 mm an einem 75-mm-Kabel montiert	div. Lichteffekte	F-Ausgänge dimmbar, div. Lichteffekte, kapazitive Last anschließbar
	Analogerkennung	Analogerkennung, Geräuschdecoder integriert (65 sec, per CV oder Kontakt synchronisierbar, programmierbar, vier Kanäle, 0,6 W Dauerleistung)		Analogerkennung	Analogerkennung
	Regelung über P- u. I- Werte justierbar, EMK- Wert und Regel- obergrenze einstellbar	Regelung über P- u. I-Werte justierbar, EMK-Wert und Regelobergrenze einstellbar, lieferbar mit Geräusch für Dampf- Diesel- oder Ellok	Motorsteuerung (Impulsverteilung) per CV änderbar	Regelung in zwei Stufen änderbar	Regelung in zwei Stufen änderbar
	Fachhandel	Fachhandel	Fachhandel	Hersteller/Fachhandel	Hersteller/Fachhandel
	32,90 Euro	119,00 Euro	53,80 Euro	25,00 Euro	25,00 Euro

Lesen Sie im nächsten EJ: geregelte DCC-Decoder von Kühn, Lenz, Piko, Roco, Tams

Video- & DVD-Tipps VON KAI STORM

Die Schnellzug-Dampflok der Baureihe 03.10 bei der DB und DR

Warum gab es eigentlich seinerzeit neben der BR 01.10 noch zusätzlich die ähnliche BR 03.10? Beide Loks sind mit 140 km/h etwa gleich schnell, doch die 03.10 ist als leichtere Schwester zur 01.10 konstruiert, die mit einem 18-t-Achsdruck auf weit mehr Strecken eingesetzt werden konnte als die 01.10 mit 20 t Achsdruck. Die RIOGRANDE-DVD **Die Baureihe 03.10** porträtiert die elegante leichte Schnellzug-



Dampflok dieser Baureihe bei der DB. In dem Film wird bis auf wenige Ausnahmen reichlich farbiges Archivmaterial mit Originalton geboten. Am Anfang wird der allmähliche Abschied von der BR 03.10 auf DB-Gleisen dokumentiert. Gezeigt werden dazu zahlreiche 03.10er vor Reisezügen aus den 1960er-Jahren, oft zu sehen ist die DB-03 1001. Es folgen spannende Erlebnisberichte von urigen Lokführern zum Einsatz dieser Schnellzugloks. Die nach ihren Aussagen nicht unempfindliche 03.10 erforderte viel Können von den Personalen. Dennoch wurden diese Maschinen auch auf schwierigen Relationen eingesetzt, wie z.B. auf der steigungsreichen Ruhr-Sieg-Strecke, was natürlich filmisch festgehalten ist. 1965 werden, wie zu sehen, in Hagen-Eckesey die ersten DB-03.10er abgestellt. Von dort aus laufen die letzten Dampflok dieser Baureihe planmäßig über Schwerte nach Kassel, worüber anhand vieler historischer Filmaufnahmen berichtet wird. Zu se-

hen ist diese Fahrt in Ausschnitten sogar vom Führerstand aus! Unterhaltsame Sequenzen eines Dia-Vortrages mit hervorragenden Fotos vom 03.10-Experten Manfred van Kampen informieren zusätzlich über technische Details zur Lok. In den letzten zehn Minuten sind aufregende historische Szenen vom Fahrbetrieb der 03.10 zu bewundern, gefilmt wurde auch im schneeweißen Winter. – Resultat: Der Film präsentiert nicht nur reichlich Impressionen zur 03.10, sondern auch viele bildliche Eindrücke zur DB-Atmosphäre in den frühen 1960er-Jahren. Am Rand der Szenen erscheinen zunehmend auch Diesel- und Elektroloks.

Die Baureihe 03.10. Stars der Schiene 16. DVD-Video; Laufzeit 45 Minuten. JS-Film, RIOGRANDE-Video, Freiburg. Best.-Nr. 6316; € 16,95

Begeben wir uns nun zur Deutschen Reichsbahn, bei der die 03.10 bekanntlich länger im regulären Betriebsdienst eingesetzt wurde als in Westdeutschland. Eine besondere Lok dieser Baureihe ist bis heute laut stampfend betriebsfähig erhalten geblieben und vor Sonderzügen live zu erleben (einfach atemberaubend!). Sie zählte einst zu den ausgewählten Versuchlokomotiven der VES/M in Halle. Auf der RIOGRANDE-DVD **03 1010** wird dieser DR-Star ausführlich vorgestellt. Zuerst geht es von Meiningen mit einigen DR-Reisezugwagen nach Halle, wo die riesigen Bahnanlagen von früher in historischen Szenen gezeigt werden. Zurück

in der Meinger Dampflok-schmiede wird's dann technisch: Diverse Aufnahmen von außen und innen dokumentieren unter anderem die Pflege und Wartung des schwer zugänglichen mittleren Triebwerks der 03 1010, was das empfindlichste Teil der Lok ist. Weitere Überprüfungen an den Ventilen und andere technische Vorbereitungen an



der alten Lady folgen, bevor sie wieder unterwegs ist, so z.B. auf dem mächtigen Viadukt über das Göltzschtal. Zwischendurch gibt es Begegnungen mit der BR 41 – in historischen Sequenzen wurden Dampflokomotiven der DR-Baureihe 22 gefilmt. Eine vollständig stromlinienverkleidete Lok bekommen wir ebenfalls zu Gesicht – sie erinnert uns an das ursprüngliche Aussehen vieler 03.10er. Der Werdegang der 03 1010 bei der VES/M in Halle einschließlich ihrer Star-Zeit im Bw Stralsund wird in historischen Filmbeiträgen gezeigt. Beeindruckende Nachtaufnahmen mit der 03 1010 in professioneller Qualität vom geschätzten Pianisten und Dampflokverehrer Axel Zwingenberger bilden den Abschluss zu dieser Dokumentation. – Urteil: Die DVD bietet anschaulich dargeboten viele Informationen zur Technik der 03 1010 sowie zahlreiche aktuelle und historische Aufnahmen von ihrem Fahrbetrieb auf romantischen Streckenabschnitten vorbei an Formsignalen, alten Bahnhofsanlagen und handbetriebenen malerischen Bahnübergängen – ein lohnenswerter Dampflok-Film mit vielfältigem Reichsbahn-Flair!

03 1010. DVD-Video; Laufzeit 55 Minuten. JS-Film, RIOGRANDE-Video, Freiburg. Best.-Nr. 6066; € 22,95

Neu auf DVD

Der RIOGRANDE-VHS-Film **Der Rasende Roland** ist nun auch als DVD erhältlich. Begleitet wird der Schmalspur-Dampfzug mit Spurweite 750 mm auf der Ostsee-Insel Rügen bei seiner Fahrt von Putbus nach Göhren. Zu sehen sind vierfach und fünffach gekuppelte Tenderloks der BR 99. Gezeigt werden dabei unter anderem die schönsten Überlandstrecken auf der größten Ostsee-Insel der früheren DDR. Diverse Kreuzungen mit entgegenkommenden langen Dampfzügen sorgen für Abwechslung in dieser Idylle. Zu sehen sind außerdem in historischen Aufnahmen aus den 1960er-Jahren Mallet-Lokomotiven sowie vierfach gekuppelte 99er vor Personenzügen. Vorgeführt werden zudem Betriebszenen auf längst stillgeleg-



ten Strecken von einst. Höhepunkte am Schluss: ein restaurierter Dreikuppeler mit Schleppender sowie ein grüner Vierkuppeler in den traditionellen Farben der Rügenschon Kleinbahn. – Fazit: Ein stimmungsvoller DVD-Film zur unermüdlichen Schmalspur-Dampfbahn auf Deutschlands größter Insel, deren Betrieb noch heute viele Urlauber fasziniert.

Der Rasende Roland. DVD-Video; Laufzeit 50 Minuten. JS-Film, RIOGRANDE-Video, Freiburg. Best.-Nr. 6031; € 22,95

Bezugsquelle:
RIOGRANDE-VIDEO:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Tel.: 0 81 41/5 34 81-0
e-mail: bestellung@vgbahn.de

Anzeige

Das **Liliput** Buch Autor: Ernst-Reiner CLAUS
Band 1 = Triebfahrzeuge • Band 2 = Reise- und Güterzugwagen
Doppelband im Schuber fest gebunden, über 1200 Seiten, 300 s/w Fotos.
Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn.
Auflistung aller Liliput Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe.
Preis des Doppelbandes: 43,00 € + Versand.
Bestellung unter: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608 / 4338

Carl Alexander - Turm
Art.-Nr. 1460 Bausatz, Spur H0 - 1:87
Im guten Fachhandel, oder direkt bei:
HABERL & Partner
Tel. +49 (0)821 40 98 66
Fax +49 (0)821 40 94 92
www.modellbahnkeller.de




Gott und die Welt der Bahn

Das Buch lädt ein, mitten im Alltag kurz anzuhalten. Wer es irgendwo aufschlägt, findet ein Bild



aus der Welt der Bahn, ein Zitat der Bibel, das einen erkennbaren Bezug zum Bild hat.

Dazu einen kurzen Textabschnitt, in weniger als drei Minuten zu lesen. Der Autor greift die jeweilige Assoziation des Zitates zum Bild auf. Das Buch besetzt in der Kombination zwischen der Welt der Eisenbahn und dem christlichen Gedankengut eine einmalige Nische, die sowohl für den Eisenbahn-Fan als auch für den christlich Interessierten sehr attraktiv ist.

Jürgen Schmidt: *Gott und die Welt der Bahn*. 96 Seiten; 49 Fotomotive; gebunden; Format 20 x 20 cm. transpress Verlag, Stuttgart
ISBN 3-613-71275-X € 9,95

Die Bahn im Bregenzer Wald

Die einst im Personen- und Güterverkehr bedeutende Verbindung von Bregenz nach Bezaun litt schon seit ihrer Eröffnung 1902 unter den ungünstigen geologischen Verhältnissen im Achtental,



die mit großer Regelmäßigkeit für Hangrutschungen, Felsabgänge und Unterwaschungen verantwortlich waren.

Anfang der 1980er-Jahre von den ÖBB eingestellt, führt heute ein Verein Museumszüge durch die wildromantische Landschaft.

Der Textteil hat sich die Bahnhofs- und Streckengeschichte zum Schwerpunkt gesetzt. Der Bildteil bietet einen Querschnitt von charakteristischen Fahrzeugen und Bauwerken aus der Zeit der Bahneröffnung bis zum heutigen Museumsbetrieb.

Peter Wegenstein: *Die Bahn im Bregenzer Wald*. 96 Seiten; 16 Farb- und 76 Schwarzweißfotos; gebunden; Format 15 x 21 cm. Spurkranz-Verlag, Wien. € 18,-

Handbuch: Diesellokomotiven

Diesellokomotiven bilden nach wie vor das Rückgrat des Eisenbahnverkehrs. Wer sich mit der Antriebstechnik beschäftigen will, hat auf den Nachdruck dieses erstmals 1967 im transpress Verlag erschienenen Bandes sehnsüchtig gewartet. Denn hier wird die Technik von Fachleuten kompetent und umfassend erklärt. Zahlreiche Detailzeichnungen und Tabellen sowie Fotos beantworten alle Fragen rund um die Technik des Dieselantriebs, dessen Grundlagen



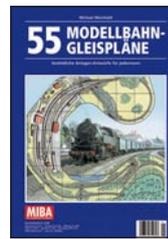
heute wie in den 60er-Jahren dieselben sind. Nicht zuletzt, weil auch heute noch zahlreiche Dieselloks, deren Aufbau hier beschrieben wird, auf der Schiene unterwegs sind.

Handbuch Diesellokomotiven. 496 Seiten; 72 Schwarzweiß-Skizzen und Tabellen, 299 Zeichnungen; gebunden; Format 18 x 24,5 cm. transpress Verlag, Stuttgart
ISBN 3-613-71269-5 € 24,90

55 Modellbahn-Gleispläne

Dieser praktische Sammelband bietet eine kompakte und übersichtliche Zusammenstellung von Modellbahn-Gleisplänen, die in den vergangenen 15 Jahren für die unzähligen Artikel von Planungsspezialist Michael Meinhold in MIBA, MIBA-Spezial oder MIBA-Report entstanden sind. Modellbahngerecht umgesetzte Originalbahnhöfe und -strecken sind hier ebenso zu finden wie Bw-Pläne, Industriebahnen oder Schmalspuranlagen – von der kleinen Nebenbahn-Endstation

fürs Bücherregal bis hin zur raumfüllenden Rundum-Anlage. Wo immer erforderlich, erläutern Streckenskizzen, Schattenbahnhofspläne und Fotos den jeweiligen Anlagenvorschlag. Auch wenn



alle Gleispläne schon mal „irgendwann irgendwo“ zu sehen waren, liegt hier ein komprimierter Fundus für alle Modell-

bahnfreunde vor, die vor der Planung oder vor dem Bau einer vorbildlichen Modellbahn-Anlage stehen. th

Michael Meinhold: *55 Modellbahn-Gleispläne. Vorbildliche Anlagen-Entwürfe für jedermann*. 100 Seiten, DIN-A4-Format, Klammerheftung. VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, MIBA-Verlag, Nürnberg.
ISBN 3-89610-225-7 € 12,80

Mit der Schmalspurbahn durchs Wilsdruffer Land

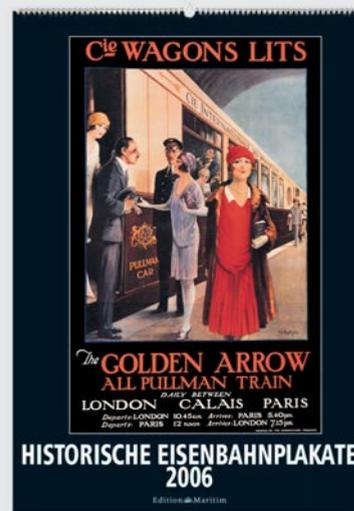
Hierbei handelt es sich nicht um eine weitere Publikation zur Geschichte dieses Streckennetzes, sondern um einen Wanderführer für eine Reise auf den längst stillgelegten Bahndämmen! Für den Eisenbahnfreund ist dieses Werk auf Grund eines Feuerwerks neuer und bisher unveröffentlichter Aufnahmen eine Fundgrube!

Peter Wunderwald: *Mit der Schmalspurbahn durchs Wilsdruffer Land*. 132 Seiten; 130 Fotos; gebunden; Format 15 x 21 cm. IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V., PF 31, 01723 Wilsdruff
€ 15,00 + Versand



Anzeige

EISENBAHNEN NOSTALGISCH SCHÖN



Die schönsten Eisenbahnplakate aus der Zeit, als Reisen noch etwas besonderes war. In diesem wunderschön gestalteten, nostalgischen Kalender sind die schönsten Werbemotive vergangener Jahrzehnte gesammelt.

Historische Eisenbahnplakate 2006
13 farbige Blätter, 1 Blatt mit Bilderläuterungen, Großformat 47 x 67,5 cm,
€ 28,- [D]
ISBN 3-89225-515-6

Jetzt im Buch- und Fachhandel

InfoLine 0521/55 99 55 · Fax 0521/55 91 14 · www.delius-klasing.de/shop

Edition  Maritim

(Füllseite)



Eisenbahn-Romantik wird immer sonntags, 16.45 Uhr, auf SWR ausgestrahlt.

06.11.2005 16.45 Uhr
Bahn-Spezialitäten. Folge 578
WH am 08.11. um 13.30 Uhr

13.11.2005 16.45 Uhr
„Jan Klein“ auf der Spur – Kleinbahnerin-
nerung aus Ostfriesland. Folge 579
WH am 15.11. um 13.30 Uhr

20.11.2005 16.45 Uhr
Amerikanisches Schmalspurnächten.
Folge 580
WH am 22.11. um 13.30 Uhr

27.11.2005 16.45 Uhr
„Zurück nach Damals“ – Dampfspektakel
in den Niederlanden. Folge 581
WH am 06.12. um 13.30 Uhr

Änderungen vorbehalten!

Clubmitglieder: 08341 / 734 10
Inhaltliche Fragen zum
Eisenbahn-Romantik-Club

Clubtelefon: 08141 / 534 81 36
Bestell-Hotline für Clubmitglieder,
Adressänderungen

29.10.-01.11.2005

Modellbahnausstellung in 56637 **Plaidt**.
Saffiger Str. 7, 10-17 Uhr. **Info:** Modelleisen-
bahnfreunde Andernach e.V., Bernd Fislake,
Merowingerstr. 13, 56626 Andernach,
www.mefa-ev.de.ms

03.-06.11.2005

Modellbahnausstellung, Forum Lands-
berger Allee 117, **Berlin**, Do-Sa: 10-19 Uhr,
So: 10-18 Uhr. **Info:** Verein für Berlin-Brand-
enburgische Stadtgeschichte Weinsbergweg
e.V., Liepnitzstr. 27, 10318 Berlin, Tel./Fax
030/5098867.

05.11.2005

Modellbahn-Tauschmarkt in **Naumburg**, Ale-
xander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelder
Str., 8-13 Uhr. **Info:** NMC 63, Klaus Wun-
schick, Poststr. 40, 06618 Naumburg/Saale,
Tel./Fax 03445/20182.

05.11.2005

Modellbahnbörse im Hauptbahnhof **Lu.-Wit-
tenberg**, 10-14 Uhr. **Info:** Förderverein Berlin-
Anhaltische Eisenbahn, Michael Jungfer, Tel.
0172/9476750, www.eisenbahnverein-
wittenberg.de

05.11.2005

Erzgebirgsrundfahrt mit einem Dampfsonder-
zug ab **Chemnitz**, 8-19 Uhr. **Info:** Sächsisches
Eisenbahnmuseum (Anschrift s.u.).

05./06.11.2005

Modellbahnbetrieb in **Klagenfurt** (A), Diesel-
gasse 3, Sa: 14-18 Uhr, So: 10-13 Uhr. **Info:**
Erster Österreichischer Eisenbahn Modellbau-
klub, Klagenfurt, Mobil: 0043/676/3172401,
http://klagenfurt.stellwerk.info

05./6.11.2005

Modellbauausstellung beim Modellbauclub **Bel-
lenberg**, Turn- und Festhalle, Sa: 10-20.30
Uhr, So: 10-17.30 Uhr. **Info:** Modellbauclub
Bellenberg, Bahnhofstr. 11, 89287 Bellenberg

05./06.2005

Modellbahnausstellung und Börse bei den Ei-
senbahnfreunden 99 e.V., 76689 **Karlsdorf-
Neuthard**, Anlagen verschiedener Spurwei-
ten, Samstagabend Nachtfahrtbetrieb, Sa: 11-
19 Uhr, So: 10-18 Uhr. **Info:** Tibor Kopka, Tel.
07251/4405367, www.eisenbahnfreunde99.de

05./06.11.2005

„American Railroads“ Modellbahnausstellung
im Kulturhaus **Schländers** (I), 9-19 Uhr. **Info:**
Modelleisenbahnclub Schländers, Bahnhofstr.
1, I-39028 Schländers (BZ), Tel. 0039/0473/
730148, www.mecschländers.com

05./06.11.2005

Modelleisenbahn-Ausstellung in den Vereins-
räumen, 31515 **Wunstorf**, OT Luthé, Kirch-
platz 2, 10-17 Uhr. **Info:** Modell-Eisenbahn-Club
Luthé e.V., Nienburger Str. 10, 31515 Wun-
storf, Tel. 05031/909269, www.mcc-luthé.de

05./06.11.2005

Benefiz-Modellbahn-Ausstellung in **Breisach**,
Breisgau-Halle zugunsten eines Neubau-Kes-
sels für die Dampflok 384 der EF Breisgau. 15
Modellbahn-Anlagen verschiedener Spurwei-
ten aus Deutschland und Frankreich, 10-18
Uhr. **Info:** Eisenbahnfreunde Breisgau e.V.,
Lorettostr. 24a, 79100 Freiburg, Tel. 0761/
77281, www.rebenbummler.de

05./06.11.2005

Modellbahntage bei den Freunden der Eisen-
bahn Burscheid e.V., **Leverkusen**, Clubräume
Realschule am Stadtpark, 10-17 Uhr, vereins-
eigene Anlagen Gremberg und Durliesbach,
verschiedene Gastexponate, Workshops, Kin-
deranlage, Tombola, Eintritt Erw. € 2,-, Kinder
(bis 14 Jahren) frei. **Info:** FdE Burscheid, Real-
schule am Stadtpark, Am Stadtpark 27, 51373
Leverkusen, www.fde-burscheid.de

05./06.11.2005

Modellbahntage in **Lahnstein**, Stadthalle, 10-
17 Uhr, Anlagen aus sechs Länder (teilweise
erstmalig in Deutschland), Modellbahnbörse.
Info: Förderverein der BSW Eisenbahnfreunde
Lahnstein-Koblenz, G. Lehmkühler, Tel.
0261/7723, www.mec-lahnstein-koblenz.de

05./06.11.2005

Modellbahnausstellung mit Börse im Holzwin-
kelsaal in 86465 **Welden**, HO-Anlage des HMBC
e.V., Anlagen und Exponate anderer Vereine,
Sa: 9-19 Uhr, So: 9-17 Uhr. **Info:** Holzwin-
kler-Modell-Bahn-Club e.V., Manfred Federle, Tel.
08293/1459, www.hmbc.de

05.-20.11.2005

Modellbahnausstellung in **Zittau**, Gerhart-
Hauptmann-Str. 34, nur Sa, So sowie Fr. 13-
17.30 Uhr. **Info:** ZIMEC e.V., Karl-Heinz Stan-
ge, Tel./Fax 03583/701103, www.zimec.de

05.-20.11.2005

Modellbahnausstellung im Haus der Mode-
llbahn, Crimmitschauer Str. 16, 08056
Zwickau, Fr: 16-18 Uhr, Sa, So + Feiertag: 10-
12, 13.30-17.30 Uhr. **Info:** Modellbahnclub
Zwickau e.V., Bernd Leuoth, Tel. 0375/215066,
www.mbc-zwickau.de

05./06./12./13./19./20./26./27.11.2005

Herbstausstellung anlässlich des 25-jährigen
Vereinsjubiläums beim EMC80 **Gelsenkirchen**,
Middelicher Str. 289 (Hauptschule), Sa: 12-18
Uhr, So: 10-18 Uhr. **Info:** EMC80, Middelicher
Str. 289, 45892 Gelsenkirchen, Tel. 0209/
781226 (Di + Do: 19-22 Uhr).

06.11.2005

Modellbahnausstellung in 63825 **Schöllkri-
ppen**, Vereinsheim am Sportzentrum, 10-17 Uhr.
Info: Eisenbahnfreunde Kahgrund e.V., Seit-
zenbergstr. 2, 63825 Schöllkrippen.

06.11.2005

M&O-Auto- und Eisenbahnmodelltauschbörse
in 31515 **Wunstorf**, Schulzentrum, An der Aue,
11-16 Uhr. **Info:** Tel. 05031/3504.

06./13./20.11.2005

Modellbahnausstellung mit vielen Anlagen in
H0, H0e, 0, N, Z im Clubhaus des MEC **Eggen-
felden**, Schießstättgasse 3a, Flohmarkt, Tom-
bola, 10-17 Uhr. **Info:** Alfred Schropp, Alten-
burger Ring 14, 84307 Eggenfelden, www.mec-
eggenfelden.de

06./13./20.11.2005

Fahrtbetrieb auf der H0-Anlage des MEC

Castrop-Rauxel, Dortmund-Bövinghausen,
Provinzialstr. 415-417, 10-18 Uhr. **Info:** Tel.
0231/698404, www.mec-castrop-rauxel.de/
news

10.11.2005

Fahrten zum Martinstag auf der Strecke **Benn-
dorf-Hettstedt**. **Info:** Mansfelder Bergwerks-
bahn e.V., Hauptstr. 15, 06308 Benndorf, Tel.
034772/27640, www.bergwerksbahn.de

12.11.2005

Modellbahn- und Automodellbörse im FEZ **Ber-
lin**, An der Wuhlheide 197, 13-18 Uhr. **Info:**
Frank Tinius, Tel. 030/53071533, Fax 030/
5354610.

12./13.11.2005

Modellbahnausstellung beim MCG 83
im Bürgerhaus **Frankfurt** Griesheim, Schwarz-
erlenweg 57, Sa: 12-17 Uhr, So: 10-17 Uhr.
Info: Modelleisenbahn-Club Griesheim 83 e.V.,
Wolfgang Mewes, Tel. 069/384196

12./13.11.2005

Modellbahn-Ausstellung zum 25-jährigen Jubi-
läum des Modellbahnvereins AMFL in **Walfer-
dange** (L), rue de Diekirch, Anlagen in Baugrö-
ße 1F, 0, 0n3, 0n30, H0, N mit zahlreichen
Schmalspur- und Industrieanlagen aus ver-
schiedenen Ländern, 10-18 Uhr. **Info:** AMFL,
Postfach 40, L-7201 Walferdange, Tel. 0035/
331888, www.amfl.net

12./13.11.2005

Tag der offenen Tür beim MEC **Neustadt a.
Rbge.** e.V., Siemensstr. 16, 10-17 Uhr, Club-
anlage in Märklin Digital und weitere Anlagen in
verschiedenen Spurweiten, Börse. **Info:** MEC
Neustadt a. Rbge. e.V., Siemensstr. 16, 31535
Neustadt, Rudi Seifert, Tel. 05072/92040.

12./13.11.2005

Modellbahnausstellung in 77704 **Ober-
kirch/Baden**, Erwin-Braun-Halle, 10-18 Uhr.
Info: Modellbahnfreunde Rentchall e.V., Ro-
land Seiler, Tel. 07802/2334.

12./13.11.2005

Modellbau-Ausstellung des Plastik Modellbau-
Club **Erding**, Stadthalle, 9-17 Uhr. **Info:** Josef
Schmitt, Postfach 820135, 81801 München.

12./13.11.2005

Modellbahnausstellung mit Tom-
bola, **Vechta**, Overbergschule, Sa: 12-19 Uhr,
So: 10-18 Uhr. **Info:** Modellbau Freunde Lohne,
Karl-Heinz Due, Im Dörlath 12, 49393 Lohne,
Tel. 04442/73449.

12./13./16./19./20.11.2005

Modellbahnausstellung der Modelleisenbahn-
und Eisenbahnfreunde in **Zschopau**, Witzsch-
dorfer Str. 15 (ehem. Schützenhaus), 10-18
Uhr. **Info:** Mirko Caspar, Tel. 03725/344434,
www.zme.zschopau.de

12./13./16./19./20.11.2005

Modellbahnausstellung in **Chemnitz-Raben-
stein**, Trützschlerstr. 8, 10-18 Uhr. **Info:** Mo-
dellbahnclub Chemnitz-Rottluff e.V., Volkmar
Noll, Tel. 0371/252654, www.modellbahnclub-
chemnitz-rotluff.de

12.-20.11.2005

Modellbahnausstellung beim MEC **Rade-
beul**, Dr.-Kütz-Str. 4, werktags: 16-18.30 Uhr,
Sa, So, Feiertag: 10-18 Uhr. **Info:** Hans-Peter
Klein, Tel. 0172/3666337, www.mec-
radebeul.de

19.11.2005

Fahrt von **Chemnitz** über Hof nach Nürnberg
zum Besuch des Verkehrsmuseums, Rahmen-
programm, 7-20 Uhr. **Info:** Sächsisches Eisen-
bahnmuseum e.V. (Anschrift s.u.).

19.11.2005

Schienenbusexkursion ab **Hagen** und **Bochum**
zu wenig bekannten Gütergleisen und Schluss-
bahnen im Ruhrgebiet. **Info:** DGEG Bochum
AG, Dr.-C.-Otto-Straße 191, 44879 Bochum,
Tel. 0234/412305, Fax 0234/94428730,
www.dgeg.de

19./20.11.2005

Modellbahntage im Prisma in **Freiberg/N.**, di-
gitalgesteuerte H0/H0e-Segmentanlage, An-
lagen und Exponate in H0, 0e und IIm, 10-18 Uhr,
Samstag Eisenbahnflohmärkte. **Info:** Modellei-
senbahnclub Freiberg/N. e.V., Eckhard Rühle,
Tel./Fax 07133/3383, www.mec-freiberg.de

19./20.11.2005

Modellbahnausstellung in **Rieden-Kreuth**,
Festhalle, 10-18 Uhr. **Info:** MEC Rieden e.V.,
Hirschwaldstr. 27, 92286 Rieden, Tel. 09474/
910014, www.mecrieden.de

19./20.11.2005

Modellbahnausstellung mit Basar in 58553
Halver, Aula der Realschule, Humboldtstr. 5,
11-18 Uhr. **Info:** MEC Halver e.V., Kirchstr. 3,
58553 Halver, www.mec-halver.de

19./20.11.2005

Modellbahntage in **Wuppertal**, Schützen-
str. 34, a. d. Gelände der Wuppertaler Stadtwer-
ke, Clubanlagen, Gastanlagen a. ü. 2500 qm.
Kindereisenbahn, Bastelecke u.v.m., 10-18 Uhr.
Info: Eisenbahnclub Wuppertaler Stadtwerke
AG, Bromberger Str. 39-41, 42281 Wuppertal

19./20./26./27.11.2005

Modellbahnausstellung in **Waiblingen**,
Schlosskeller unterm Rathaus, gezeigt wird die
Vereins-Digital-Modulanlage u.a., Sa: 10-18
Uhr, So: 11-17 Uhr. **Info:** MEC Waiblingen, Tel.
07151/905661.

25.-27.11.2005

Modellbahnausstellung in 68309 **Mannheim-
Käfertal**, Auf dem Sand 73-77 im Opel Auto-
haus Schmitt & Umhey, 9-18 Uhr. **Info:** Modul-
baufreunde Ladenburg e.V., Otto-Hahn-Str. 5,
68519 Viernheim

26.11.2005

Fahrt von **Nördlingen** nach Kempten. **Info:**
Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Postfach
1316, 86713 Nördlingen, Tel. 09083/340,
www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

26.11.2005

Nikolausfahrten mit der Straßenbahn-Oldtimer-
linie 23 in **Stuttgart**, 13-18 Uhr. **Info:** Stra-
ßenbahnmuseum Zuffenhausen, Strohgäustr. 1,
70435 Stuttgart, Tel. 0711/822210.

26./27.11.2005

Nikolausfahrten auf der Museumsbahn **Stein-
bach-Jöhstadt**. **Info:** IG Preßnitzalbahn e.V.,
Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. 037343/
8080-0, www.pressnitzalbahn.de

26./27.11.2005

Ausstellung des Modellbahnclubs **Seelingstädt**
e.V. Haus der Modellbahn, Lindenstr. Sa: 13-
18 Uhr, So: 10-18 Uhr. **Info:** Jürgen Krauthahn,
Ronneburger Str. 12, 07580 Seelingstädt, Tel.
036608/92693, www.mbc-seelingstaedt.ev.de

27.11.2005

Fahrt von **Berlin** nach Weimar und Erfurt. **Info:**
Traditionszug Berlin e.V., Johanna-Just-Str.
13, 14480 Potsdam, Tel. 0331/6006706, Fax
0331/6006708.

27.11.2005

M&O-Auto- und Eisenbahnmodelltauschbörse
in 31135 **Hildesheim**, Dost-Automobile, Por-
schestr. 1, 11-16 Uhr. **Info:** Tel. 0511/648541.

27.11.2005

Modellauto-Tauschbörse im Autohaus Werner,
Seckenhauser Str. 7, 28844 **Weyhe/Leeste**,
14-17 Uhr. **Info:** Modell-Auto-Club Weser-Ems
e.V., Manfred Nauland, Tel. 0421/412009

Anschriften:

Sächsisches Eisenbahnmuseum e.V., An der
Dresdner Bahnlinie 130c, 09131 Chemnitz, Tel.
0371/4932765, www.sem-chemnitz.de

Anzeigenschluss
für EJ 1/2006 (Januar):
11. November 2005

Themen im Eisenbahn-Journal 12/2005:



Baureihe 181.2

1974/75 wurden die 25 Mehrsystemloks für 15 kV 16,7 Hz und 50 kV 25 Hz in Dienst gestellt. Rund 30 Jahre zählten in Frankreich Metz und Straßburg, in Luxemburg Apach und Luxemburg sowie hierzulande Frankfurt (Main), Stuttgart, Offenburg und Koblenz zu den Wendepunkten im Reise- und Güterzugverkehr. Jetzt steht das Ende des Einsatzes bevor.



FOTOS UDO KANDLER, FRANK LEHMANN

Eine Wendezuglok entsteht

Zur Dampflokezeit spielte die Baureihe 78 die wichtigste Rolle im Wendezugdienst der DB. Wie auf Fleischmann-Basis ein vorbildgerechtes Modell entsteht, zeigt Frank Lehmann.

Außerdem sind folgende Themen geplant:

- **Dampf:** Die 01.10 auf der Nord-Süd-Strecke
- **Diesel:** 50 Jahre KM-Dieselloks der Augsburg Localbahn
- **Anlagenplanung:** Die Wand entlang nach Norddeich Mole
- **Anlagenporträts:** „Diemelthalbahn“ 2; preußische Nebenbahn in H0

EJ 12/2005 erscheint am 16. November 2005

(Aus Aktualitätsgründen etc. können sich einzelne Themen verschieben.)

Eisenbahn-Journal

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-33
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

CHEFREDAKTEUR:

Gerhard Zimmermann (Durchwahl -18)

REDAKTION:

Dr. Christoph Kutter (Modell [verantw.], Durchwahl -27)
Andreas Ritz (Vorbild, Durchwahl -32)
Helge Scholz (Modell/-fotografie, Durchwahl -17)

LAYOUT:

G. Zimmermann, Chr. Kutter, H. Scholz

TECHNISCHE HERSTELLUNG:

Regina Doll (Durchwahl -26)

STÄNDIGE MITARBEITER:

Gabriel Acker, Reinhold Barkhoff, Bernd Beck, Robert Fritsche, Emilio Ganzerla, Karl Gebele, Christian Gerecht, Michael Giegold/profat, Jürgen Hörstel, Stefan und Birgit Hörth, Dr. Sigurd Hufnagel, Helge Hufschläger, Bruno Kaiser, Udo Kandler, Rolf Knipper, Konrad Koschinski, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Wolfgang Langmesser, Beat Moser, Martin Müller, Rolf Neidhardt, Horst J. Obermayer, Dr. Franz Rittig, Jochen Schmidt, Manfred Weisbrod, Malte Werning

Verlagsgruppe Bahn GmbH



Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-33

GESCHÄFTSFÜHRUNG:

Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger

VERLAGSLEITUNG:

Thomas Hilge (Durchwahl -30)

ANZEIGENLEITUNG:

Elke Albrecht (Durchwahl -15)

ANZEIGENSATZ UND -LAYOUT:

Evelyn Freimann (Durchwahl -19)

VERTRIEBSLEITUNG:

Andrea Lauerer (E-Mail: al@vgbahn.de)

VERTRIEB & AUFTRAGSANNAHME:

Elisabeth Menhofer (Durchwahl -34), Petra Willkomm (Durchwahl -28), Petra Schwarzendorfer (Durchwahl -35), Ingrid Haider (Durchwahl -36)
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

AUSSENDIENST & MESSEN:

Christoph Kirchner (Durchwahl -31), Ulrich Paul

VERTRIEB EINZELVERKAUF:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG,
Breslauer Straße 5, D-85386 Eching/München,
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

ABO-SERVICE:

PMS Presse Marketing Services GmbH & Co. KG,
Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf,
Tel. 0211/69 07 89-0, Fax 0211/69 07 89-80

ERSCHEINUNGSWEISE UND BEZUG:

Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80
Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)
Jahresabonnement plus Messe-Ausgabe
€ 84,50 (Inland), € 107,90 (Ausland).
Das Abonnement gilt bis auf Widerruf,
es kann jederzeit gekündigt werden.

BANKVERBINDUNG:

Westfalenbank Bochum Konto 10008125, BLZ 430 200 00

LITHO:

WASO PPS, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf

DRUCK:

L. N. Schaffrath DruckMedien, Marktweg 42-50, 47608 Geldern

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Bei Einreichung von Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Anfragen können i. d. R. nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck als Leserbrief. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zzt. gilt die Anzeigenpreislite Nr. 15 vom 1.1.2005. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Kontrollierte und veröffentlichte Auflage durch IVW



Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



ISSN 0720-051X 31. Jahrgang