

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

11. Modellbauwettbewerb
Die Sieger

NEUE H0-TOP-MODELLE
Brawa-V 90 und Fleischmann-E 69 05
VON FREIBURG INS HÖLLENTAL
Josef Brandls Schwarzwald-Anlage
MEHR ALS EIN STELLWERK
Abschied von „Af“

Bundesbahn im Wandel:

Später Glanz der Ellok-Veteranen



FLEISCHMANN



Der „Ölkocher“ kommt

BR 215 / BR 225: Dieselpower für jeden Einsatzzweck

Neukonstruktion

H0



Die BR 215 war die letzte Diesellok der DB, die noch mit einer Dampfheizung ausgeliefert wurde. 690 Liter zusätzlichen Brennstoff führten die Lokomotiven an Bord, um das Wasser in ihren ölgefeuerten Durchlaufkesseln erhitzen zu können.

Als die Lokomotiven für den Personenverkehr nicht mehr benötigt wurden, entfernte man bei zahlreichen Exemplaren die Dampfheizung und ersetzte sie durch ein Warmhaltegerät. Die umgebauten Maschinen bekamen die Baureihenbezeichnung 225. Sie werden teilweise noch heute im Güterzugdienst angetroffen.

- LED-Spitzenlicht (weiß / rot)
- 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen
- Zahlreiche angesetzte Steckteile
- Freistehende Griffstangen
- PluX22-Digitalschnittstelle
- Abnehmbarer Schaltpliz
- Digital-Varianten mit Originalsound

Diesellokomotive BR 215 der DB, Ep. IV

Art. Nr.: 424001 = € 159,00

Art. Nr.: 424071 = € 229,00

Art. Nr.: 394071 ~ € 229,00

Ideale Wagen: Art. 563005, 567501, 567602, 567710

Diesellokomotive BR 225 der DB AG, Ep. V

Art. Nr.: 424002 = € 159,00

Art. Nr.: 424072 = € 229,00

Art. Nr.: 394072 ~ € 229,00

Ideale Wagen: Art. 552316, 552317, 546013, 546014

SPÄTER
GLANZ DER
ELLOK-
VETERANEN

10



24

V 90:
KLARE KANTE

60
BRANDLS
SCHWARZWALD-
TRILOGIE:
DIE VOLLENDUNG



84

SCHMUDDEL-
SCHÄTZCHEN:
SHELL-KESSELWAGEN
VORBILDGETREU

VORBILD

- 4** Altmeister-Foto des Monats
Helmut Säuberlich, Gelsenkirchen, 1956
- 6** 20 Fragen
Antworten von Uwe Miethe
- 8** Kurz-Gekuppelt
Aktuelle Kurzberichte und Fotos
- 10** Später Glanz der Ellok-Veteranen
Bundesbahn der 70er und 80er im Wandel
- 24** Klare Kante
Charakterstudie zur V 90
- 30** Momente
Nein, wir fahren hier noch nicht an!
- 32** Abschied von „Af“
Ende des Fdl-Stellwerks Assmanshausen
- 40** Galerie
Bilder von Olaf Haensch
- 48** Zeitreise
Holzhausen (Eder) 1981

MODELL

- 54** Modell-Neuheiten
- 58** Bestens gepuffert
Neues Modell: V 90 von Brawa
- 60** Brandls Schwarzwald
Vollendung einer Anlagen-Trilogie
- 72** Dampflok-Klinik
12. Modellbau-Wettbewerb, Folge 2
- 78** Lokomobil auf Reise
Bausatz einer interessanten Fracht
- 84** Schmuddel-Schätzchen
Shell-Kesselwagen vorbildgetreu
- 88** Klein, dick, rot
Neues Modell: E 69 05 in H0 von Fleischmann
- 90** Als-ob-Steinbruch
Anschlussgleis bei Platzmangel
- 90** Sieger des 11. Modellbau-Wettbewerbs

RUBRIKEN

- 98** Händler, Börsen & Mini-Markt
- 105** Leserbrief
- 106** Vorschau und Impressum

TITELBILD: E 44 001 mit TOUROPA-Sonderzug
in Garmisch-Partenkirchen (1956).
FOTO: REINHOLD PALM



GELSENKIRCHEN, 1956

03 092 und eine Lok der Baureihe 01 bei der Einfahrt in Gelsenkirchen Hbf mit D 396 (Hamburg – Köln). Der „Leichtschnellzug“ ist aus den damals neuen Mitteleinstiegswagen gebildet. Von Wanne-Eickel kommend wechselt die Fuhre hier vor der imposanten Kulisse des Gelsenkirchener Stahlwerks auf das Gleis Richtung Essen Hbf. Der Industriekomplex ist heute freilich längst verschwunden.

FOTO: HELMUT SÄUBERLICH



20 FRAGEN

Uwe Miethe

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? Dampflokomotiven vor Schnell-, Eil-, Nahverkehrs-, Güter- und Nebenbahnzügen. Endlose Güterzüge, volle Rangierbahnhöfe. Elloks in Grün-Rot, oder Grün-Schwarz. Dieselloks vor schier endlosen Doppelstock-Gliederzügen. Rangierlokomotiven und eifriges Rangiergeschäft in fast jedem größeren Bahnhof. Lebendige, manchmal verträumte Neben- und Schmalspurbahnen von den Bergen bis zur Küste.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“? Die Städteexpress-Züge der DR. Die orange-beigen Wagenzüge hatten betrieblich absolute Priorität und waren für mich aufgrund ihrer farbenfrohen Erscheinung immer etwas ganz Besonderes.

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten? Das Gefühl der „Eisenbahner-Familie“, wie ich es aus meiner Zeit bei der Reichsbahn kenne.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes? Echte Chancengleichheit für alle Verkehrsträger. Güter gehören auf die Schiene! Beschneidung der Macht der Auto-lobby. Es kann nicht zukunftsweisend sein, dass das Wohl und Wehe von uns allen davon abhängt, dass permanent weltweit immer mehr Autos verkauft werden. Das Auto soll keineswegs verteuert werden, aber jeder Verkehrsträger soll dort seine Chancen bekommen, wo er den größten Nutzen für seine Betreiber und gleichzeitig den besten Effekt für die Umwelt erreichen kann.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen? Gerne würde ich noch einmal auf einer meiner ehemaligen Lokomotiven als Heizer fahren: 52 8020 war meine Planlok beim Bw Elsterwerda, gern auch auf der 52 8104 oder der 52 8149 – leider unerfüllbar.

6. Sie dürfen Ihren Urlaub auf einem einsamen Biotop inmitten eines stillgelegten Güterbahnhofs verbringen. Mit welcher Eisenbahn-Lektüre retten Sie sich dort am liebsten über die Zeit? Mit dem Buch von

Paul Theroux: „Der alte Patagonien-Express“.

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Quasi mit der Milch aus der Babyflasche! Ab 1965 machten meine Eltern mit mir regelmäßig Zugreisen von Karl-Marx-Stadt zu den Großeltern in Wolgast. Unterwegs mussten meine für die lange Reise über Nacht vorbereiteten Babyfläschchen warm gemacht werden. Also ging mein Vater bei längeren Halten vor zur Dampflok und bat den Heizer das Fläschchen zu wärmen. Für den war das kein Problem. Er ließ auf dem Führerstand mit dem Spritzschlauch heißes Wasser in einen Eimer, wärmte das Fläschchen darin, prüfte anschließend fachmännisch an der Wange die richtige Temperatur – fertig. 19 Jahre später stand ich dann selbst als Heizer auf der Dampflok...

Uwe Miethe, 1964 in Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz) geboren, verwirklichte nach der abgeschlossenen Lehre als Modelltischler seinen eigentlichen Berufswunsch: Er ließ sich beim Bahnbetriebswerk Elsterwerda als Lokomotivheizer ausbilden. Nach knapp zweijähriger Heizerzeit in Elsterwerda setzte er jedoch die Arbeit als Tischler fort. 1990 folgte der berufliche Quereinstieg in die Verlagsbranche mit den Stationen „Bernburger Zeitung“, Bernburg, „Mitteldeutsche Zeitung“, Halle/Saale, GeraNova Verlag GmbH, München, und der Computerspiele-Zeitschrift „GameStar“, München. Uwe Miethe fotografiert seit 1979 Eisenbahnen und veröffentlicht seine Aufnahmen in zahlreichen Printmedien. Im September 2006 erschien sein erstes Buch, zahlreiche weitere Titel folgten. Seit 1999 ist sein Wohn- und Arbeitsort München, wo er heute als freiberuflicher Bildjournalist und Buchautor arbeitet.

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? Mein einziger Berufswunsch von Kindesbeinen an war Lokführer.

9. Sie erhalten die Möglichkeiten und Mittel, ein Eisenbahn-Thema medial zu verbreiten (Buch, Film etc.). Welchen Inhalt wählen Sie? Russische und sowjetische Zugtoiletten von 1837 bis heute. Bauformen, Typen, komplette Einsatzlisten, Zeichnungen, Fotos – das volle Programm. Mindestens zwei Bände, je 500 Seiten. Mal im Ernst: Gibt es noch ein Thema, das bisher nicht schon einmal irgendwann, irgendwo behandelt wurde? Mir fällt keines ein, außer das besagte.

10. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Mit vier-einhalb Jahren bekam ich eine H0-Modellbahnplatte geschenkt, fix und fertig aufgebaut, mit Fahrzeugen – alles Piko. Heute besitze ich nach langen Jahren der Modellbahn-Abstinenz wieder eine große Vitrine mit Modellen der DR.

11. Und welche Modell- oder Spielzeugeisenbahn würden Sie heute einem Kind schenken? Eine Gartenbahn mit hohem Spielwert.

12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie? Das komplette Bahnhofsemble des Bahnhofes Jöhstadt der 750-Millimeter-Preßnitztalbahn mit Empfangsgebäude, Güterschuppen, Nebengebäuden und Lokschuppen in H0, Epoche III.

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler? Modelle mit faszinierend echten Geräuschen und einem Detaillierungsgrad, der unglaublich ist. Geradezu fatal ist aus meiner Sicht die Preispolitik der letzten Jahrzehnte, welche das Modellbahnhobby für spielende Kinder weitestgehend unattraktiv gemacht hat.

14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben? Ich wünschte mir, dass ich in einer Art Zeitreise mit dem Wissen von heute und einem Fotoapparat die Jahre 1924 bis etwa 1938 selbst erleben dürfte.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie? Auf die Insel Usedom. Die Erinnerung dahinter sind 86er mit Windleitblechen vor Donnerbüchsen auf der Fahrt von Wolgaster Fähre zum Baden nach Trassenheide oder Heringsdorf.

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? In den LVT 175 „Ferkeltaxe“, das sind die Baureihen 171/172. Je weiter man in den Süden der DDR kam, umso seltener wurden diese kleinen roten Triebwagen. Deshalb war eine Fahrt mit diesen LVT für mich als jemand, der lange ganz im Süden wohnte, immer etwas Besonderes.



17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen? Ich möchte nur eines nennen: die schrecklichen Anglizismen.

18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? Ich möchte mir nicht anmaßen, solche Ratschläge zu geben. Allerdings würde ich mir wünschen – und das gilt nicht nur für Manager bei der Bahn –, dass ich das Geschäft, das ich betreibe, auch wirklich selbst beherrsche. Dafür ist es absolut kein Makel, „etwas von der Pike auf gelernt zu haben“ oder sich dieses Wissen und diese Fähigkeiten in der Praxis später noch anzueignen.

19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? Bei mir hängen bereits zwei sehr schöne Bilder an der Wand. Keine Gemälde, sondern ein Kohlezeichnung und ein Aquarell. Sie stammen aus der Hand meines ehemaligen Kollegen Bernd Kauschmann, ein Lokführer und ein Talent im Zeichnen, Malen und Fotografieren.

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren? Ich glaube weder, dass es noch einmal eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben wird, noch dass der Zug abgefahren ist. Die Eisenbahn könnte aber zukünftig in einem vernünftigen Verkehrsmix eine sehr wichtige Rolle im Personen- und Güterverkehr spielen. Die Voraussetzung dafür wären aber der Wille, dies überhaupt zuzulassen, die entsprechenden politischen Rahmenbedingungen und weitsichtiges Planen und Handeln. Hier empfiehlt sich der oft zitierte Blick in die Schweiz.

„20 Fragen“ wird zusammengestellt von Joachim Seyferth

„Ich wurde mit der Milch aus der Babyflasche mit dem Eisenbahn-Bazillus infiziert: Auf Familienreisen mit der Bahn ging mein Vater immer vor zum Dampflokkeizer und ließ das Fläschchen erwärmen – 19 Jahre später stand ich selbst als Heizer auf der Dampflokk“



Mit markanter Geräuschkulisse brummt die von 2010 bis 2015 restaurierte Vorserienlok V 160 002 mit dem Aluzug Spellen – Koblenz durch Duisburg-Neudorf (11. Juli 2016).

FOTO: MALTE WERNING

„LOLLO“ VOR DEM ALU-ZUG

Dreimal in der Woche fährt die Brohltalbahn den „Aluzug“ von Koblenz nach Spellen (Niederrhein) und wieder zurück. Nach dem Verkauf der eigenen V 200 (die ehemalige DB-V 200 053 steht jetzt in Altenbeken) setzt die Bahn angemietete Streckenloks ein, zuletzt die OHE-Lok 200087 (ex DB 216 123). Da diese Maschine nun untersuchungspflichtig wurde, mietet die Brohltalbahn jetzt ersatzweise die private V 160 002 des Eigentümers Albert Mersburger an, die damit ihren ersten längerfristigen Mieteinsatz hat. Am 29. Juni war der erste Einsatztag für die 1960 von Krupp gebaute „Lollo“ in den Diensten vor dem schweren Aluminiumtransport. Sie wird die Leistung bis voraussichtlich September 2016 übernehmen. Neben der Strecke Voerde – Walsum – Oberhausen wird die „Rheinische Bahn“ zwischen Köln und Oberhausen sowie (im Regelfall) die rechte Rheinstrecke zwischen Köln und Neuwied befahren, wo die 56 Jahre alte Lok mit ihrem markanten Maybach-Sound zahlreiche Eisenbahnfans in Verzückung geraten ließ. Gefahren wird zumeist morgens leer von Koblenz nach Spellen, wo der Zug beladen wird – in die Gegenrichtung geht die Fuhre meistens am frühen Nachmittag. Verkehrstage sind zumeist Montag, Mittwoch und Freitag – doch Abweichungen und Ausfälle sind natürlich jederzeit möglich.

Ruhig geworden ist es hingegen um die DB-Museumslok V 160 003, die vom Verein Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck e. V. betreut wird und zurzeit untersuchungspflichtig abgestellt ist. Eine Revision ist bei dieser Lok momentan nicht geplant, so dass V 160 002 mittelfristig die einzige betriebsfähige „Lollo“ in Deutschland bleibt. **MWD**

SPESSARTRAMPE ALT UND NEU

Das Ende der klassischen Rampenstrecke Laufach – Heigenbrücken rückt immer näher, denn auf der neuen Spessartrampe liegen bereits die Gleise. Auch die Anschlussweiche ist auf Laufacher Seite eingebaut und betriebsbereit. Bis zum Eingang der neuen Betonröhre bei Laufach ist alles geschottert und befahrbar. Ab hier wurde der Trog für die feste Fahrbahn einbetoniert, die letzten Arbeiten an der Röhre wurden im Frühling abgeschlossen. Für den Sommer 2016 war die Montage der Fahrleitung geplant. So ergeben sich zur Zeit interessante Motive von alter und neuer Rampenstrecke in enger Nachbarschaft. **MM**



Ab 2017 fahren Güterzüge durch die Röhre rechts im Bild, der Schiebetrieb mit der Baureihe 151 ist dann wegen der deutlich geringeren Neigung nicht mehr notwendig. **FOTO: MICHAEL MANN**

BAUREIHE 102: NEU VON SKODA

Am 27. Juni 2016 hat der tschechische Hersteller Škoda Transportation die neuen Loks der DB-Baureihe 102 vorgestellt. Sechs Maschinen hat DB Regio gemeinsam mit sechs sechsteiligen Doppelstockgarnituren für den 200 km/h schnellen RE-Verkehr zwischen München, Ingolstadt und Nürnberg bestellt, die wegen Druckdichtigkeit hohen technischen Anforderungen genügen müssen. Die Loks basieren auf dem Loktypen „Emil Zátopek“, der in Tschechien und der Slowakei in Mehrsystemvarianten bereits verbreitet ist. Die DB-Variante wird allerdings ausschließlich für das 15 kV 16,7 Hz-Wechselstromsystem ausgelegt sein. Der Betriebsstart war ursprünglich für Dezember 2016 geplant. Da sich die Wagen noch in der Montage befinden und offenbar auch die Zulassung Probleme bereiten wird, wird dem Vernehmen nach jetzt allerdings ein frühestmöglicher Betriebsstart erst Anfang 2018 möglich sein. MWD

Ein neues Gesicht auf DB-Gleisen: Erstmals hat die DB Loks und Wagen in Tschechien bestellt. Die neue Baureihe 102 basiert auf der CD-Baureihe 380. 102 002 dreht hier auf dem Testring von Velim ihre Runden.

FOTO: SKODA



Die 143 ist jetzt wieder verstärkt im Güterzugdienst zu sehen. Am 6. Juli 2016 zog eine Maschine bei Rehren (Strecke Minden – Hannover) einen Güterzug Richtung Hannover. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

143 WIEDER VOR GÜTERZÜGEN

Seit April kommt die ehemalige DR-Baureihe 143 wieder im Güterverkehr zum Einsatz. Einerseits laufen bei zahlreichen Loks der Baureihe 139/140 in diesem Jahr die Fristen ab, andererseits stehen zunehmend 143er zur Verfügung, die nach Betriebsübergängen bei SPNV-Verkehrsausschreibungen meist durch Triebwagen ersetzt wurden und bei DB Regio nicht mehr benötigt werden. Wie zuvor schon bei den letzten Loks der Baureihen 139/140 kommen mehrere Maschinen von Seelze Rbf aus im Raum Hannover/Göttingen/Braunschweig zum Einsatz, aber auch Osnabrück, Emden oder Magdeburg werden erreicht. Neben den ehemaligen DB-Regio-Loks stehen auch mehrere RBH-143er nun bei DB Cargo „unter Vertrag“. jhö

218-VERKÄUFE

In den vergangenen Wochen wurden zahlreiche ausgediente 218 verkauft. Besonders erwähnt werden sollte dabei die rot-beige **218 105**, die im April an die Eisenbahnbetriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb (NeSA) gelangte. **218 469** und **480** gelangten an das Gothaer Unternehmen Railsystems RP. Erstere blieb verkehrsrot, erhielt aber graue Zierstreifen. 218 480 hingegen wurde mittlerweile im alten DB-Farbschema Ozeanblau-Elfenbein lackiert, fällt aber durch LED-Leuchten auf. **218 471** wurde hingegen an DB Netz veräußert, die Lok ist jetzt (nach 218 392 und 477) goldgelb mit grauen Kontrastbalken lackiert. MWD

NEUE ZÜGE FÜR HAMBURG

Bei Bombardier Transportation in Hennigsdorf entstehen zurzeit insgesamt acht Vorserienzüge der neuen dreiteiligen Baureihe 490 für die Hamburger S-Bahn. 60 Züge dieser neuen Bauart sollen ab Ende 2018 zur Verfügung stehen und die Baureihe 472/473 ablösen. Die Triebzüge kommen sowohl als reine Stromschienenfahrzeuge als auch in einer Zweisystemvariante für Oberleitungsbetrieb zur Auslieferung. MWD

Korrigenda: EJ 8/16, S. 11 oben: Das Foto zeigt den Willinger Viadukt. EJ 7/16, S. 10 unten: Bildautor ist Andreas Melchert.

ANZEIGE

Wir lassen ihren Kindheitstraum wahr werden:
**Lokführer und Herrscher
über 8700 PS**

Wir bieten interessante Umschulungsmöglichkeiten.
Voraussetzung: abgeschlossene Berufsausbildung,
psychologischer Eignungstest und medizinische
Tauglichkeit.

Neugierig geworden? Dann kontaktieren Sie uns
und vereinbaren Sie einen Beratungs- und
Vorstellungstermin.

Eisenbahn ist unsere Leidenschaft. Seit über 30 Jahren.
Ihr zuverlässiger Partner im internationalen Eisenbahnverkehr.

www.ige-bahn.com

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr



Der Strukturwandel bei der DB ab den 50er Jahren führte auch zu einem Umbruch bei der E-Traktion. Parallel zum allmählichen Abschied vom Dampflok-betrieb surrten auch altgediente Elokom-Veteranen ihrem Ruhestand entgegen. Während für einige Typen schon in den 70ern das Aus kam, konnten sich andere Altbau-Reihen aber noch bis in die 80er Jahre behaupten

Später Glanz der Elok

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Letztmals glanzvoll im Fokus: Für die altehrwürdigen Renner der Baureihe 118 war im Juni 1984 Schluss, Abschiedszeremonie inklusive (Würzburg, Frühjahr 1984).

FOTO: WOLFGANG CLOßNER



ok-Veteranen

Eines vorweg: Obwohl die Deutsche Bundesbahn im Laufe der 1970er-Jahre rund 640 neue Elektrolokomotiven in Dienst stellte, blieb sie noch bis weit hinein in die 80er auf Altbau-Elloks angewiesen. Doch deren Typenvielfalt schrumpfte erheblich: Der Einsatzbestand von 444 Maschinen verteilte sich Anfang 1970 noch auf 16 Baureihen (die Vorserien-110.0 hierbei nicht mitgezählt). Ende 1979 umfasste er noch 265 Loks aus neun verschiedenen Baureihen, im Wesentlichen 118, 144 und 194. Im gleichen Zeitraum stieg der Einsatzbestand der Elloks insgesamt von 2233 auf 2688 Stück an.

Zunächst kam für die letzten Personenzug- und Güterzuglokomotiven mit Stangenantrieb das Aus. Im Jahr 1972 wurde die Ausmusterung der in München Hbf stationierten 132 (bayerische EP 2) und der in

Ingolstadt beheimateten 175 (DRG-Bauart) abgeschlossen, ihr letztes Refugium war neben Übergabe- und Rangierdiensten vor allem der „Abstelldienst“ mit Leerreisezügen im Münchner Raum. Abgesehen von der formell erst 1973 ausgemusterten, zuletzt als Heizlok im Bereich der BD Nürnberg verwendeten 152 014, strich die DB 1972 auch die Baureihe 152 (bayerische EP 5) aus dem Bestand; Zugleistungen erbrachten zum Schluss nur noch Kaiserslauterer 152, und zwar im Raum Neustadt (Weinstraße). Etliche Maschinen der Baureihen 132, 152 und 175 verwendete die DB weiterhin als stationäre Heizanlagen.

Es folgte der Abschied von den dreiteiligen 191 (bayerische EG 5, preußische EG 581–594 sowie DRG-Nachbauten): Das Bw Oberhausen-Osterfeld Süd setzte sie bis 1973 im Nahgüterzug- und Abdrückdienst

auf Rangierbahnhöfen des Ruhrgebiets ein, das Bw München Ost bis 1975 auf dem Ablaufberg in München-Laim.

Danach traf es auch Schnellzugloks. Zwischen 1975 und 1978 trennte sich die Bundesbahn von den vier 119. Bis zum Schluss beförderten die beim Bw Nürnberg Hbf heimischen einstigen Reichsbahn-Schnellfahrlokomotiven vor allem D-Züge auf der Route München–Nürnberg–Probstzella. In den Jahren 1975 bis 1979 rollten die fünf in Nürnberg stationierten, lange auf der Frankenwaldbahn eingesetzten Probelokomotiven der Baureihe 110.0 aufs Abstellgleis. Im selben Zeitraum verabschiedeten sich die Freilassinger 116 (bayerische ES 1) von ihrer „Hausstrecke“ München–Salzburg. Als letzte Länderbahn-Ellok der DB blieb die 116 009 bis Juni 1979 aktiv und wurde erst im Januar 1980 aus dem Bestand





Oben:

Langsam, aber kraftvoll: Aufgrund ihrer geringen Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h versah die 1929 gebaute 191 102 zuletzt nur noch Dienst am Ablaufberg (München, 1972).

FOTO: DIETER KEMPF

Links:

Früh ausgeschieden: Gleich zu Beginn der 70er erwischte es die 175er (DRG-Bauart), hier E 75 63 mit Schotterzug (Eschenlohe, 25. August 1961).

FOTO: DR. ROLF BRÜNING

Schwergewicht: Stolze 140 Tonnen wog eine E 52, vormals bayer. EP 5. Die 152 014 hilft hier der 140 370 mit einem schweren Ganzzug (Neustadt/Weinstr., 13. April 1972).

FOTO: DIETER HÖLTGE



Oben:
Alte Haudegen: Die aus der DRG-Ära stammenden 117er beschlossen ihre Laufbahn beim Bw Augsburg. Mit einem Personenzug ist 117 110 hier südlich von Treuchtlingen im Einsatz (Sommer 1975).
 FOTO: WOLFGANG MATUSSEK

Rechts:
 Einer von nur vier „Parade-Rennern“: In Nürnberg Hbf übernimmt 119 002 einen Schnellzug nach München (22. August 1973).
 FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

Rechte Seite:
Letzter Glanz: In der Endphase ihrer Dienstzeit ist 116 019 mit einem Nahverkehrszug nach Rosenheim unterwegs. (Zorneding, März 1977).
 FOTO: WOLFGANG MATUSSEK/
 SAMMLUNG RITZ



gestrichen. Beim Bw Augsburg beschlossen die aus der DRG-Ära stammenden 117 ihre Laufbahn; seit 1974 schrumpfte der Betriebspark Jahr für Jahr auf schließlich nur noch ein Exemplar Ende 1979. Im April 1980 verfügte die Hauptverwaltung auch die Ausmusterung der 117 106.

Mittlerweile fast abgeschlossen war das Kapitel „elektrische Rangierlokomotiven“: Dieselloks übernahmen die Aufgaben der ebenfalls zu DRG-Zeiten gebauten 160 und 163. Bereits 1974 endete der Einsatz der 160 in Rosenheim, dann 1979 in Freilassing, Garmisch und Ingolstadt. Über 1979

hinaus machten sich drei 160 als letzte Stangen-Elloks der DB noch im Heidelberger Hauptbahnhof nützlich. Die kleineren 163 quittierten 1977 ihren Dienst im Stuttgarter Hauptbahnhof und 1978 in Augsburg, nur die nach Garmisch umbeheimatete 163 002 wurde erst im Juli 1979 ausgemustert.

Die drei Ende 1979 betriebsfähigen 169 des Bw Garmisch-Partenkirchen bedienten weiterhin die Nebenstrecke Murnau-Oberammergau, doch der Ersatz dieser niedlichen Lokalbahnloks durch 141 ließ sich absehen. Vier 144.5 (eine Unterbauart der E 44) teilten sich auf der Gebirgsbahn Freilassing-Berchtesgaden vorerst noch die Leistungen

mit 111ern. Die Höllental- und Dreiseenbahn zwischen Freiburg und Neustadt im Schwarzwald bzw. Titisee und Seebrugg war seit Herbst 1979 vollständig in der Hand moderner Elloks; die dort von Maschinen der Baureihe 139 abgelösten 145 (E 44 mit elektrischer Widerstandsbremse) kamen vom Bw Freiburg nach Rosenheim, um in 144/145-Mischplänen u.a. im „Abstelldienst“ zwischen München Hbf und München-Pasing verwendet zu werden.

Von Ausmusterungen weitgehend verschont blieben in den 70er Jahren die Baureihen 118 und 194. Sie befuhren zusammen mit den trotz deutlich verminderten Bestands noch stark vertretenen 144ern weiterhin viele Strecken in Bayern und Baden-Württemberg. Das Ein-

Einsatzbestand

am	1.1.1970	31.12.1979
104	6	3
116	18	–
117	26	1
118	41	37
119	4	–
132	8	–
144	117	78
145	16	8
152	14	–
160	14	3
163	8	–
169	4	3
175	5	0
191	21	0
193	18	11
194	124	121



satzgebiet der 194 reichte sogar bis Bebra, Frankfurt (Main) und Saarbrücken, im Süden bis zum österreichisch-italienischen Grenzbahnhof Brennero/Brenner. Zu den letzten Altbau-Elloks der DB zählten auch die Kornwestheimer 193, denen neben Güterzugleistungen rund um Stuttgart gemeinsam mit 194 der Schubdienst auf der Geislinger Steige oblag.

Zu erinnern ist ferner an die einzigen Altbau-Elloks im norddeutschen Flachland: Von den sechs 1970 noch vorhandenen Schnellzugmaschinen der Baureihe 104 des Bw Osnabrück konnten sich drei bis in die achtziger Jahre hinein behaupten.

Rasch genannt sind die ausgeschiedenen Altbautypen bei den Elektrotrieb-

wagen. 1972 traf die Ausmusterungsverfügung den zweiteiligen 445 001/401 des Bw Heidelberg; zuletzt war dieser mehrfach umgebaute ehemalige ET 25 zwischen Baden-Oos und Baden-Baden unterwegs. Ebenfalls 1972 trennte sich die DB vom nach Ende des elektrischen Betriebs auf seiner Stammstrecke Bad Aibling–Feilnbach arbeitslos gewordenen Rosenheimer 490 003 (ET 90 03, ex ET 85 16). Bis 1977 zog sich die Außerdienststellung der hochbetagten 485 (ET 85 mit Steuerwagen) hin; nach ihrem Abschied vom Bw München Ost (1975) befuhren sie vom Bw Freiburg aus noch Strecken im Raum Basel/Lörrach. 1977/78 wurden die vier aus ET 182 (ursprünglich Peenemünder bzw. Berliner

S-Bahn-Wagen) umgebauten, neu als 426 bezeichneten Triebzüge des Bw Koblenz ausrangiert. Die alten Stuttgarter Vorortzüge der Baureihe 465 blieben ihrem angestammten Einsatzgebiet treu; dort endete mit Aufnahme des S-Bahn-Verkehrs am 1. Oktober 1978 der Plandienst, aus dem Bestand gestrichen wurden die letzten Exemplare aber erst 1980.

Weiterhin im Großraum Stuttgart fuhren die beim Bw Tübingen zusammengefassten, modernisierten Altbautriebzüge der Baureihen 425 und 455 sowie die erst 1965 in Dienst gestellten 427 des Bw Plochingen. Behaupten konnten sich auch die im Nürnberger Vorortverkehr eingesetzten 432. Die zur „Eierkopf-Familie“ zählenden





Oben:
Niedlich und (meist) ihrer Stammstrecke treu: Zwischen Murnau – Oberammergau waren die 169er bis 1982 im Einsatz. Für die „dicke“ 005 war schon etwas früher Schluss (Oberammergau, 7. April 1981).
FOTO: DIETER KEMPF

Links:
Ebenfalls unzertrennlich: Die 163 und der Rangierdienst in Augsburg Hbf – hier 163 007 (September 1976).
FOTO: A. LEHNERT

Linke Seite:
Alt, aber schön: Für die letzten vier 144.5, der E-44-Version ohne Vorbauten, kam im Mai 1982 das Aus. Mit Nahverkehrszug nach Freilassing rollt 144 502 hier in Bischofswiesen ein (14. September 1978).
FOTO: KONRAD KOSCHINSKI



Oben:
Schwere „Altlast“: Immerhin bis Anfang 1985 hielten sich die letzten beiden 193, darunter die 193 006, im Bestand. (Böblingen, 9. September 1977).

FOTO: KONRAD KOSCHINSKI

Rechts:
Letzte Stangen-Elloks der DB: Noch über 1979 hinaus machten sich drei 160er im Rangierbetrieb in Heidelberg Hbf nützlich (Sommer 1979).

FOTO: MARTIN HAHMANN

Rechte Seite:
Einzige Ellok-Veteranen der DB in Norddeutschland: Bis in die 80er konnten sich drei 104er behaupten. Eine davon war 104 022, hier mit Nahverkehrszug Osnabrück – Münster (Westbevern, 5. August 1977).

FOTO: LUDWIG ROTTHOWE



430 des Bw Hamm liefen nach wie vor im Ruhrgebiet, die mit ihnen nahe verwandten Heidelberger 456 im Rhein-Neckar-Gebiet. Jedoch spielten all diese Fahrzeuge Ende 1979 im Vergleich zu den 348 neu gelieferten Triebzügen der Baureihe 420/421 (insgesamt 1044 angetriebene Wagen) bloß eine marginale Rolle.

AB 1980 GEHTS BERGAB

Wie ging es nun mit den Ellok-Veteranen in den 80er Jahren weiter? Die letzten im Jahr 1980 ausgeschiedenen E 16 und E 17 hatten als Einzelstücke keine Bedeutung mehr. Die 116 009 war bereits im September 1979 zugestellt worden, die 117 106 gehörte bis zu ihrer Ausmusterung im April 1980 offizi-

ell zum Betriebsbestand. Bis Januar 1982 trennte sich die DB dann auch von den drei zu Beginn des Jahrzehnts noch beim Bw Osnabrück aktiven E 04, zuletzt von 104 018. Anders als den ins norddeutsche Flachland verschlagenen Schnellzugmaschinen blieb den drei 1980 noch vorhandenen Lokalbahn-Veteranen E 69 bis zum Schluss ihre Stammstrecke Murnau – Oberammergau. Vor den Nahverkehrszügen wurden sie hier zum Sommerfahrplan 1981 durch 141er abgelöst. Über den Planwechsel Ende Mai hinaus machten sie sich bis September 1981 in Übergabediensten nützlich: die 169 005 und ersatzweise die 169 003 im Ammertal, die 169 002 (und vorübergehend 169 003) auf dem Streckenabschnitt Garmisch-Partenkirchen – Griesen der Außerfernbahn,

wobei die Mittagsleistung nach Griesen auch der Personenbeförderung diene. Die „dicke“ 169 005 schied schon im September 1981 aus dem Bestand, die kleineren 169 002 und 003 fielen im Juli 1982 der Ausmusterung anheim.

Im Mai 1982 endete der Planeinsatz der Freilassinger E 44.5 auf ihrer Stammstrecke nach Berchtesgaden. Im Sommer 1982 benötigte man noch eine Maschine für Leistungen zwischen Freilassing und Salzburg. Nach Abstellung der 144 505 und 507 blieben die 144 502 und 504 noch bis Mai 1983 als Reserveloks einsatzbereit. Ausgemustert wurden die letzten vier Exemplare der E 44-Version ohne Vorbauten erst im September 1983. Kurz zuvor, im August 1983, traf das Ausmusterungsurteil die





Langzeit-Mädchen für alles: Die Baureihe
144 war planmäßig bis September
1983 in vielfältigen Diensten im Einsatz
(Neustadt, Sommer 1983).
FOTO: KONRAD KOSCHINSKI



letzten beiden Heidelberger E 60 (160 003 und 012), mithin die allerletzten Stangen-Elloks der DB.

Bedingt durch die Konjunkturlaute ging das Verkehrsaufkommen in den Jahren 1982 und 1983 deutlich zurück. Früher als erwartet konnte die DB deshalb auf die noch in größerer Zahl vorhandenen E 44 in Normalausführung sowie auf die E 18 verzichten. Zum Sommerfahrplan 1983 kam für die Maschinen der erste große Schnitt: Die Bahnbetriebswerke Stuttgart und Rosenheim lösten ihre Bestände an 144 bzw. 145 (wie die E 44 mit elektrischer Zusatzbremse ab 1968 hieß) auf, und der Umlaufplan für die Würzburger 118 wurde drastisch gekürzt. Nun war Würzburg das letzte Domizil dieser beiden markanten Loktypen aus der Reichsbahnzeit. Den Ausschlag dafür gaben beschäftigungspolitische Gründe, doch lange währten auch die Würzburger Einsätze nicht mehr. Für die 144/145 endete der Plandienst bereits im September 1983, für die 118 Anfang Juni 1984. Ferner wurden

im Juni 1984 die letzten E 93 des Bw Kornwestheim abgestellt, jedoch hielten sich die 193 004 und 006 noch bis Ende Januar 1985 im Bestand.

Am 21. und 22. Juli 1984 verabschiedete das Bw Würzburg seine teils bis dahin noch einsatzbereiten Ellok-Oldtimer mit einem großen Fest. Weiterhin aktiv blieben lediglich die E 94 in Augsburg, Ingolstadt, Mannheim und Nürnberg Rbf. Zum Sommerfahrplan 1986 konzentrierte die DB die Baureihe 194 in Ingolstadt und Nürnberg, die letzten Maschinen quitierten Ende Mai 1988 den Dienst. Mit ihrer einen Monat später erfolgten Ausmusterung war die Zeit der Vorkriegs-Elloks bei der DB definitiv abgelaufen.

Nicht zu vergessen das letzte noch im DB-Einsatz- und zugleich -Eigentumsbestand geführte Exemplar der Zweisystem-Prototypen der Baureihe 182 (ex E 320): Die Saarbrücker 182 021 beförderte bis 1982 zahlreiche Nahverkehrs- und Güterzüge, im Oktober 1982 wurde sie ausgemustert. Übrigens kehrte die bereits 1977 ausgemusterte 182 001 Ende 1981 in ihr

früheres Heimat-Bw Saarbrücken zurück, sie gehörte jedoch mittlerweile der AEG und diente als Versuchsträger für die Drehstromantriebstechnik (Mietlokstatus, endgültig abgestellt 1989).

In hohem Maße betraf die Typenbereinigung auch die Elektrotriebwagen. Im Zeitraum 1984 bis 1986 verschwanden die aus der Reichsbahnära stammenden Tübinger 425, Nürnberger 432 und Heidelberger 455 ebenso von der Bildfläche wie die zu den „Eierköpfen“ der Nachkriegszeit zählenden Hammer 430 und Heidelberger 456. Selbst die erst 1964 beschafften fünf Triebzüge der Baureihe 427 des Bw Tübingen rollten aufs Abstellgleis. Außerdem trennte sich die Deutsche Bundesbahn 1983/84 von den als „Limburger Zigarren“ bekannt gewordenen Akkutriebwagen der Baureihe 517, vormals ETA 176. □

Einsatzbestand

am	1.1.1980	31.12.1989
104	3	–
117	1	–
118	37	–
144	78	–
145	8	–
160	3	–
169	3	–
193	11	–
194	121	–

Fast noch die 90er Jahre erreicht: Die letzten Oldies der Baureihe 194 quitierten erst Ende Mai 1988 den Dienst und kamen neben jüngeren DB-Loks immer wieder auch bis Innsbruck (30. Dezember 1983).

FOTO: GEORG WAGNER



DIE ZUVERLÄSSIGE

Für den schweren Rangierdienst beschaffte die Deutsche Bundesbahn in den Jahren 1964 bis 1978 insgesamt 507 Diesellokomotiven der V 90-Familie. Unsere Autoren erläutern in fundierten Texten und mit zahlreichen Zeichnungen die konstruktive Gestaltung der V 90. Zahlreiche Fabrikfotos bieten tiefe Einblicke in die konkrete Bauausführung der Lok. Neben der Präsentation der inzwischen historischen Ursprungsausführung erläutern ausführliche Kapitel die Umbauten, wobei insbesondere die verschiedenen Motorisierungen aufgelistet werden. Eigene Kapitel berichten über die für Privatbahnen entwickelte V 90-Version und über den Einsatz von ehemaligen DB-V 90 im In- und Ausland. Abgerundet wird das umfassend bebilderte Sonderheft von einer Lieferliste, die auch Auskunft über alle Umzeichnungen gibt.

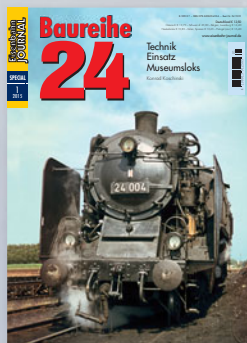
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 160 Abbildungen

Best.-Nr. 541602 | € 12,50

NEU



Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Baureihe 24
Technik, Einsatz, Museumsloks
Best.-Nr. 541501 • € 12,50



Eisenbahnstadt Berlin
44 Jahre geteilt – 25 Jahre wiedervereint
Best.-Nr. 541502 • € 12,50



Schleswig-Holstein
Eisenbahn zwischen den Meeren
Best.-Nr. 531601 • € 12,50



E 18 und E 19
Schnellzugloks der Stromlinienära
Best.-Nr. 531602 • € 12,50



Preußische P 8
Technik · Einsatz · Museumsloks
Best.-Nr. 541601 • € 12,50

**Eisenbahn
JOURNAL**

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

 Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn



Eine nichttechnische Charakterstudie zum Rangier-Boliden V 90

VON JOACHIM SEYFERTH

Sie kommt meist überraschend. Entweder solo als schleichend-leise Rangierfahrt zum Umsetzen vom Rangierbahnhof in die Nähe öffentlicher Bahnsteige oder mit der modellbahngerechten Last von etwa zwei bis zwanzig Waggons auf der Strecke, hinter einem Schwung noch größerer und vermeintlich wichtigerer Güterzüge und gerade noch rechtzeitig vor der nächsten S-Bahn. Planbar ist ihr Auftritt kaum, schon gar nicht im für Außenstehende undurchsichtigen Rangiergeschäft. Und für ihre Zugfahrten zu den im Umkreis liegenden Bahnhöfen, die zu fast einhundert Prozent aus der so genannten „Übergabe“ bestehen, gibt es zwar Fahrpläne, doch die sind eher nur theoretischer und rechtlicher Natur, weil laut Vorschrift jede Zugfahrt eben einen Fahrplan haben muss. Aber tatsächlich gefahren wird dann, wenn die Rangierarbeiten beendet sind und die Betriebslage es erlaubt, von außerplanmäßigen Bedarfsleistungen ganz abgesehen. Also ist sie meist eine Überraschung, die inzwischen gute alte, aber immer noch rüstige und unverwüstliche V 90.

Inmitten ihrer neuzeitlichen Lok-Kolleginnen mit summendem Drehstrom und

hybrider Dieselelektrik hat sie sich mit ihren rund fünfzig Jahren erstaunlich gut erhalten und wirkt immer noch zeitlos modern – eine vom Design gelenkte Ausstrahlung, die beispielsweise auch den Baureihen 111, 218 oder 420 zu eigen ist. Bei der V 90 ist dies ihrer „klaren Kante“ geschuldet – noch glatter, noch wuchtiger und noch weniger Abmessungen als bei ihrer konstruktiven Vorgängerin, der V 100. Als sie 1964 und 1965 mit zunächst zwanzig Vorserienloks auf den Schienen erschien, wirkte sie im Rangierbahnhof neben all den noch vorhandenen Dampfteckeln, den zweiachsigen verbeulten Güterwaggons mit Speichenrädern und den filigranen Signalanlagen wie eine zurückgebeamte Maschine aus der Zukunft, wie ein Apparat einer Science-Fiction-Eisenbahn, jede Menge Berührungsängste und Skepsis eingeschlossen. Dieses glänzend-glatte Ding sollte 1500-Tonnen-Züge in Bewegung setzen und schwere Wagengruppen über den Berg drücken können? Zwei leichtfüßig wirkende Drehgestelle gegen die Macht von fünf gekuppelten Treibachsen einer 94er, 57er oder gar 50er?

Tatsächlich war der neue Rangier-Bolide rein äußerlich eigentlich viel zu elegant für graue Verschiebebahnhöfe sowie

schmutzige Industrieanschlüsse und hätte im Personenbahnhof und mit Reisezugwagen sicherlich auch eine gute Figur abgegeben. Aber er war nun einmal als Ablöser der alten Rangierdampfer und als Verstärkung der noch gar nicht so alten Stangendiesels der Reihe V 60 vorgesehen, die den gestiegenen Lasten und Anforderungen in immer leistungsfähiger werdenden Rangierbahnhöfen teilweise nicht mehr gerecht wurden. Und so hielt das eckige Design, das gemäß dem damaligen Zeitgeist ja auch die V 160-Familie, die Eisenbahn-Konkurrenz in Gestalt der Autos und Straßen-Nutzfahrzeuge sowie übrigens ebenfalls die Architektur formte, auch beim grundsätzlich schnöden oder gar banalen Genre einer Rangierlokomotive Einzug.

Mit beiderseits des fast mittigen Führerhauses befindlichen Vorbauten für Motor sowie Hilfsaggregate wie bei der V 100 ebenfalls ein dreigliedriger Aufbau, doch alles ein wenig länger gezogen und mit deutlich klarerer Kante. Nur allzu folgerichtig, dass die Lampenfassungen für Spitzen- und Schlussignal, der große Treibstofftank zwischen den Drehgestellen oder Fenster und Dach ähnlich stringent und sachlich geformt waren. Eine Lok fast wie aus dem

Die „Viererbande“
unterwegs: V 90-Lokzug mit
Tauschloks benachbarter
Rangierbahnhöfe, hier auf
der Fahrt von Koblenz-Lützel
nach Mainz-Bischofsheim
(Wiesbaden-Biebrich,
1. November 2008).



Baukasten – Lego und Fischer-Technik ließen grüßen! Heute wissen wir allerdings, dass es mit späteren Rangierloks für Privat- und Industriebahnen noch eckiger ging – Kante total!

Rund um den Kirchturm, der in diesem Fall kein vertikales Gebäude, sondern ein Rangierbahnhof mit großer horizontaler Ausdehnung wie etwa diejenigen in Gremberg, Maschen, Nürnberg, Hagen-Vorhalle, Mainz-Bischofsheim, Seelze oder Kornwestheim ist, wuselt und brummt unsere V 90 seither die ganze Woche von montags bis samstags umher, ihre Heimat sind Industrieregionen, Ballungsräume, Agglomerationen der Wirtschaft. Oft kommt eine Lok die ganze Woche nicht über die Bahnhofsgrenzen eines Rangierbahnhofs hinaus und bügelt täglich mehrmals dessen Gleise oder drückt im geduldigen Kriechgang und in durchaus vertrauter Schräglage ganze ehemalige Güterzüge über den Ablaufberg.

Neben ihrem gedämpft-sonoren und daher fast vornehmen Dieselbrummen herrscht eine ständige Geräuschkulisse aus Rangierfunk, Kupplungsklirren, Weichenantrieben, Rufen und Pfiffen der Rangierer, Hemmschuhkreischen und dem Aufeinanderprallen von Puffern. Die meiste Arbeit gibt es am frühen Morgen, wenn die Güterzüge aus der Nacht zerlegt werden wollen, sowie am Nachmittag und frühen Abend, wenn die Übergaben aus allen Richtungen der Peripherie eintreffen und deren Wagen zu neuen Zügen in die Nacht zusammengestellt werden müssen.

Während die meisten Rangier-Boliden also im Rangierbahnhof beschäftigt sind, sind ein paar von ihnen jedoch mit ihren Übergaben in die nähere Umgebung ausgeschwirrt und verschwinden mit ihren Wagen in Gleisanschlüssen oder hinter den Werkstoren großer Industrieanlagen. Doch mitunter gibt es noch andere Aufgaben: Hier der Einsatz in Baustellen und vor Arbeitszügen, dort eine Überführungsfahrt als Lokzug – einzeln oder zusammen mit weiteren Rangier-Kollegen der eigenen Baureihe und/oder der kleineren V 60-Schwester – zur Werkstatt oder behufs Loktausch zu einem benachbarten Rangierbahnhof, mitunter auch der plötzliche und dringliche Einsatz mit einem Hilfszug, der jahrzehntelang aus dem typischen Gerätewagen eines umgebauten MD-Packwagens bestand. Dieser frühere Bestandteil von etlichen Reisezügen erinnert übrigens daran, dass die V 90 stellenweise auch im Rangierdienst bestimmter Personenbahnhöfe eingesetzt war, so etwa in Frankfurt (M) Hbf.

Von Anbeginn bis heute sind die rund vierhundert Maschinen aber nicht nur schwere Rangier-Mädchen für alles rund



Wo Großindustrie ist, da ist eine V 90 nicht weit: 290 368 mit Übergabezug vor der Kulisse des Opel-Stammwerks in Rüsselsheim (2. April 1982).

um ihren beschränkten Einsatzradius, sondern auch ein Lehr-Apparat für die Verwirklichung eines alten Buben-Traumes, für die Ausbildung zum Lokomotivführer. Ganze Generationen von Triebfahrzeugführern – Rangierer und Lokrangierführer eingeschlossen – haben mit der V 90 erste Fahrpraxis erworben, haben ein Gefühl für einen schweren Wagenzug am Haken, für die Bremse, für die Anweisungen von Signalen, für Feinheiten und Störungen, für Umsicht und Verantwortung bekommen. Zwei, drei Jahre mussten sie sich im harten

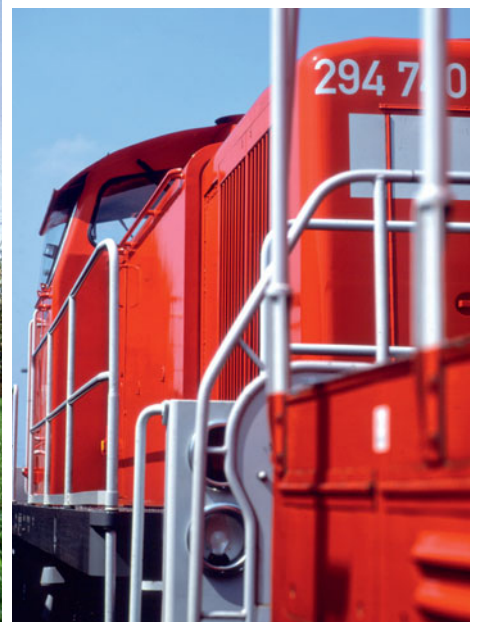
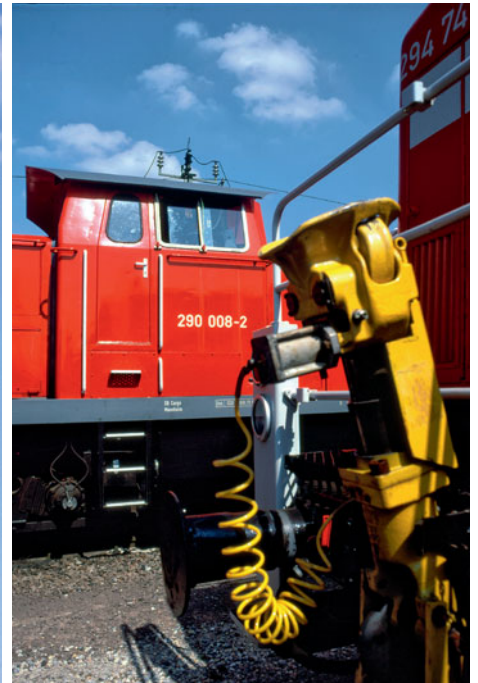
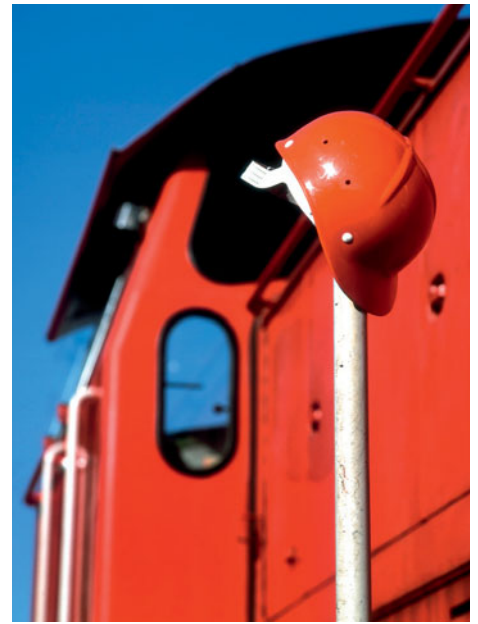
Fahrbetrieb eines Rangierbahnhofs und auf diesem Bock bewähren, dann erst erhielten sie sukzessive ihre Streckenausbildung und durften die noch größeren Loks und noch größeren Züge fahren – bis fern der Heimat und weit weg vom „Kirchturm“, wo die später fast ferrariroten Diesel-Boliden mittlerweile und völlig unbeirrt von neuem Nachwuchs bewegt wurden.

Apropos Ferrari-Rot: Der V 90 stand und steht nahezu jedes Farbkonzept gut und das liegt eben an der klaren Kante: Je geradliniger und „eckiger“ die Formensprache ei-

BIS HEUTE SIND DIE KANTIGEN DIESEL-BOLIDEN NICHT NUR SCHWERE RANGIER-MÄDCHEN FÜR ALLES, SONDERN DIENTEN GANZEN GENERATIONEN ANGEHENDER LOKFÜHRER AUCH ALS LEHR-APPARAT

Bildleiste rechts:
„Klare Kante“ vor der Kamera: Wenn die Maschinen am
Wochenende ruhen, eröffnen sich selbst an einem Rangier-
Boliden mehrere Stillleben technischer Natur (Mainz-
Bischofsheim und Mannheim Rbf).

Frühling im Rheingau und Arbeit auf dem „Bock“: 290 368 mit der längst historischen
Übergabe 68025 von Rüdesheim nach Wiesbaden Ost (Niederwalluf, 3. Mai 1982).



ner Lok, desto unanfälliger ist sie für eine ästhetische Verunstaltung bei Änderung von Design oder Anstrich-Varianten. Während der mollig-runden V 200 eigentlich nur das klassische weinrote Ursprungs-Farbkleid in Verbindung mit dem dynamischen „V“ an den Stirnseiten stand und Türkis-Beige aus diesen Maschinen später hässliche Entlein machte, macht unser Rangier-Bolide eigentlich mit jedem Farbkonzept eine gute Figur. Mehr als die Farbe hat eine andere Veränderung bewirkt: Die Nachrüstung vieler Loks mit so genannten „Rangierschutzgittern“, also zusätzlichen Geländern auf dem Umlauf neben den beiden Vorbauten, hat die V 90 erst vierzig bis fünfzig Jahre nach ihrer Indienststellung rein optisch zu einer hundertprozentigen Rangierlok gemacht, während sie bislang rein äußerlich durchaus auch als schlanker und „aufgemotzter“ Nachfolger der reisezugtüchtigen V 100 durchgegangen wäre. Ob jemals ein Rangierer oder ein Werkstattarbeiter vom Umlauf einer V 90 ohne die neuen seitlichen Geländer heruntergefallen ist, wird wohl ein Betriebsgeheimnis bleiben. Selbst die altrote und derzeit im Raum Leipzig noch in Betrieb befindliche designierte Museumslok 290 371 besitzt inzwischen diese neuzeitlich vorgeschriebene Sicherheitsein-

richtung und wirkt daher nicht mehr museal, sondern eher ein wenig altbacken und zwischen den Epochen verloren ...

Andere Anbauten wie die Rangierkupplung, Umbauten auf Funkfernsteuerung für den Lokrangierführer mit seinem „Bauchladen“ oder Motor-Modifizierungen unter der Haube sind freilich nicht so offensichtlich wie die umstrittenen neuen Geländer und haben je nach Ausrüstung aus der Basis-290 mittlerweile auch die Baureihen-Bezeichnungen 291, 294, 295 und 296 entstehen lassen. Wie so oft war ein solches „Ausfransen“ einer Baureihe ein Zeichen

dafür, dass bereits ein Nachfolger in den Lokfabriken entwickelt wurde, der nahezu sämtliche V 90-Innovationen in sich vereinen kann: die Baureihe 261/265 des Typs „Gravita“, die mit ihrem Design moderat futuristisch, aber gleichzeitig auch ein wenig nostalgisch wirkt und daher ein frappierendes Spiegelbild des derzeitigen Zeitgeistes ist, der sich mit seinen zahlreichen technischen und vor allem gesellschaftlichen Umbrüchen auch nicht so richtig zwischen Retro und Moderne entscheiden kann.

Die unkaputtbare V 90 wird trotzdem noch lange die Gleise bügeln, auch wenn

DER V 90 STEHT NAHEZU JEDES FARBKONZEPT UND DAS LIEGT EBEN AN DER KLAREN KANTE: JE GERADLINIGER UND „ECKIGER“ DIE FORMEN EINER LOK, DESTO UNANFÄLLIGER IST SIE FÜR ÄSTHETISCHE VERUNSTALTUNG

Rechts oben:

Und immer wieder „Gleise bügeln“: 290 340 als Rangierfahrt vor dem alten Befehlsstellwerk in Wiesbaden Ost (18. Februar 1983).



Fit für die Woche: sonntägliches Pausieren im Bw Köln-Deutzerfeld mit 290 223, 067, 169, 220 und 225 (1. September 1985).



Sprungbereit: 290 119 und 290 368 im Bw Darmstadt (28. Oktober 1984).



Auf der großen Bühne der V 90: die Eisenbahnerfamilie (5. August 1983).

ihr „Futter“ in Form von rangierbedürftigen Zügen und Waggons aufgrund der fragwürdigen Verkehrspolitik gerade auch beim Güterverkehr noch nie eine rosige Zukunft hatte. Bis Anfang der Siebzigerjahre sogar noch als Schublok schwerer dampfbespannter Güterzüge auf der Moselstrecke im ungewohnten Einsatz auf freier und langer Strecke, ist ihre gegebene Heimat bis heute der Radius rund um ihren Kirchturm, den Rangierbahnhof. Die Steigung am Ablaufberg größer als sonstwo, die Eisenbahner mehr Freunde als Kolle-

gen, der Rangierplan ein eher chaotisches System, die plötzlichen Ausflüge mit dem Hilfszug ein Abenteuer auf der freien Strecke und zu den Orten entgleister Räder, die Ruhepausen an langen Festtagen eine Ewigkeit und die Fahrten in die Anschlüsse eine tägliche Kurzreise in die Wahlheimat einer Lokomotive, die Industrie. Hier ist ein Gleisbogen nicht rund, sondern ein Vieleck. Die Sprache der Arbeiter ist geradeaus und Bauten sowie Maschinen sind gebaut wie dieser Rangier-Bolide – mit klarer Kante. □

ZUM WEITERLESEN
Die Charakterstudie zur V 90 hat Sie neugierig gemacht? Sie möchten mehr über diese bislang stets etwas im Schatten anderer stehende Baureihe wissen? Dann greifen Sie zum neuen EJ-Special „Die V 90“ – ab 1. September am Kiosk!



MOMENTE

Nein, wir fahren hier
noch nicht an!

TEXT: HANS-DIETER JAHR • FOTO: ARCHIV JAHR



Das haben Sie auch schon erlebt, lieber Leser, dass Sie im Sommer von Freunden, Bekannten oder Verwandten zu einem Grillabend eingeladen werden. So weit, so schön, hätte man Ihnen nicht angedroht, dass als Highlight des Abends die Bilder vom gerade beendeten Urlaub gezeigt werden sollen. Egal ob als Dias oder digital, es sind unendlich viele, meist nichtssagende Schnappschüsse und die dazu gehörigen Erläuterungen ebenso endlos wie endlos begeistert. Ein Psychologe kann sicherlich verstehen, dass der Operateur der Show hier seine positiven Erinnerungen euphorisch wiederbelebt, sicher aber auch, dass die höflichen,



aber gequälten Zuschauer nur widerwillig ein gelegentliches „Oh, wie schön!“ oder „Toll“ von sich geben, auch wenn sie nicht das geringste Interesse an der Dominikanischen Republik haben.

Da Sie aber Fachpublikum sind und wir alle das gleiche Interesse teilen, erlaube ich mir, die Gedanken eines alten Ingenieurs zu einem fast vierzig Jahre alten Dia mit Ihnen zu teilen. Wir befinden uns am 13. März 1977 auf dem Bahnhof Berlin Ostbahnhof und die 01 2016-2 steht abfahrbereit vor einem Schnellzug nach Dresden. Als sie ihre „ordentliche“ Nummer 01 016 bekam, zählte man den 15. Dezember 1928 und in der Geburtsurkunde hatte man „Borsig 12027“ vermerkt. Nun, fast 49 Jahre später steht sie immer noch im anstrengenden Schnellzugdienst, wird aber fünf Monate später auf „z“ gestellt. Im Westen gab es keinen Schnellzugdampf mehr, die 01.0-2 waren 1973 abgestellt worden, die 01-Drillinge 1975, und hier begegnet uns eine Lok, die bis auf das dritte Spitzenlicht noch immer so aussieht wie vor dem Krieg.

Besonders interessant an diesem Bild sind aber zwei ganz andere Aspekte:

Zunächst scheint es so zu sein, dass die Lok ganz kurz vor der Anfahrt mit ihrem schweren Schnellzug steht, und diesen schon einige Zeit geheizt hat, denn es war ein nasskalter Märztag damals, und die Fahrgäste sollten ja nicht frieren. Es war wohl sogar so kalt, dass man die vordere Heizkupplung ganz leicht geöffnet hat, weil sonst die Gefahr des Einfrierens bestanden hätte. Das hatte aber zur Folge, dass die ganze Lok außer dem Kessel stark auskühlte, besonders die Zylinder, die ja nicht unter Dampf standen. Nur Restdampf vom Heranrangieren, aber der ist schon längst zu Wasser kondensiert und damit gefährlich, weil nicht kompressibel, und so könnte es die Zylinderdeckel heraussprengen, wenn der Lokführer nicht die Entwässerungshähne der Zylinder bei der Anfahrt öffnen würde. Wenn er aber jetzt einfach so losfährt, würden die kalten Zylinder einen guten Teil des Frischdampfs kondensieren und so der Zugkraft entziehen, zumindest bis sie so weit vorgewärmt sind, dass ein normales Temperaturgefälle erreicht ist, das eben eine einstufige Entspannung zwischen Frischdampf und Abdampf vorgibt. Also schafft der Meister Abhilfe, indem er die Zylinder im Stand vorwärmt. Er bremst den Zug fest, legt die Steuerung auf null und öffnet leicht den Regler. Nun kurbelt er die Steuerung mehrfach leicht nach vorne und hinten, so dass praktisch keine Zugkraft entsteht, aber Frischdampf die Zylinder erwärmen kann. Die Entwässerungshähne sind dabei geöffnet. Und genau diesen Vorgang sehen wir hier, nicht den des Anfahrens.

Der zweite Aspekt ist der, dass man sich fragen könnte, ob es sich hier um Wind- oder Dampfleitbleche handelt. Die „Lonorm“ aus den 1920er Jahren bezeichnet sie als Windleitbleche, hier sehen sie aber wie Dampfleitbleche aus. Die Lokomotiv-Normen entstanden anlässlich des Zusammenschlusses der Länderbahnen zur DRG, weil man einheitliche Bezeichnungen für die Lok-Bauteile benötigte, später wurden dann auch die Einzelteile der Loks genormt und so entstanden eben die Einheitsloks. Es war der allgemeine Lok-Normen-Ausschuss, aus dem später der „Engere Lok-Normenausschuss = ELNA“ entspross und der auch Vater der Deutschen Industrie-Normen (DIN) wurde. Kein Ingenieur kommt ohne sie aus.

Das Bild zeigt aber eine besondere Situation, denn im Normalfall kommt der Abdampf ja aus dem Schornstein, und der soll davon abgehalten werden, sich vor dem Führerhaus niederzuschlagen, damit er dem Lokpersonal nicht die freie Sicht auf Signale und Strecke nimmt. Und so sollen die „großen Ohren“ zwischen Kessel und Blechen eine aufwärts gerichtete Fahrt-WIND-Strömung erzeugen, die durch die obere Abwinkelung düsenartig verstärkt wird, um so den Abdampf nach oben zu reißen.

So oder so, egal ob sie nun Wind erzeugen, um Dampf abzuleiten, solch alte Fotos generieren zumindest bei mir oft intensive Überlegungen, die mich immer wieder fesseln oder dazu bringen, mir auch noch die kleinsten Details anzusehen. Ich hoffe, Sie haben genau so viel Vergnügen daran. □

Abschied von „Af“



Farblich angepasst ans
Stellwerk „Af“ rauscht
103 113 mit dem IC 119 gen
Süden, am 21. November
2014 aussergewöhnlich über
die rechte Rheinstrecke
umgeleitet.

Für Eisenbahner war es wohl ein Arbeitsplatz wie jeder andere, für Eisenbahnfans dagegen einer der schönsten Aufenthaltsorte und Aussichtspunkte im Mittelrheintal: das alte Fahrdienstleiter-Stellwerk in Assmannshausen an der rechten Rheinstrecke

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH

In den letzten Jahren war das Stellwerk nur noch mit einem Bahnübergangsbeobachter besetzt, der bei Zugannäherungen via Monitore und Knopfdruck das Freisein und die Sicherung von drei geschlossenen Bahnübergängen in der Ortsmitte von Assmannshausen an die ansonsten zugesteuerten Signale und an die ferne Betriebszentrale in Frankfurt am Main meldete. Ockergelb verputzt und mit Schieferdach behütet passte es sich äußerst harmonisch in das historische Ortsbild des kleinen Wein- und Touristen-Städtchens ein, rund um die Uhr wachten hier jahrzehntelang die Fahrdienstleiter über den Zugverkehr und so manches Mal auch über den in den Sommermonaten besonders lebhaften Ausflugsverkehr am direkt neben dem Stellwerk befindlichen Bahnübergang.

Linker Hand der Blick auf die Bahnsteige und das Empfangsgebäude, die Strecke hier zudem im Gleisbogen und somit Kulisse für klassische Eisenbahnfotos – mystisch-markant im morgendlichen Gegenlicht, satt ausgeleuchtet im späten Nachmittagslicht und nicht weniger fotogen im Nass des Regens oder im weißen Zauber des Winters. Meist bis zu zweihundertfünfzig Züge am Tag, Blockabstand, Überholungen, Rheinstreckenbetrieb pur. Und die andere Strecke, die auf der linken Rheinseite, man sah sie vom Stellwerk aus nicht, aber man konnte sie hören, besonders des Nachts, wenn Assmannshausen schlief.

In der Nacht vom 18. auf den 19. Januar 2015 wurde das Gebäude abgerissen. Das Freimelden der drei Bahnübergänge bei geschlossenen Schranken (Voraussetzung für die Fahrtstellung der diese Abschnitte sichernden Signale) erledigt seitdem nicht mehr das Augenpaar eines Eisenbahners, sondern ein unsichtbarer Radarstrahl inmitten der Abfolge der vollautomatischen Steuerung. Auf der Grundfläche des ehemaligen Stellwerks befindet sich nun ein kleiner Parkplatz für gerade einmal vier oder fünf Autos – so profan die neue Nutzung und so banal der neue Anblick, so bezeichnend ist auch die weitere und hintergrün-



Das geheimnisvolle „Namensschild“: einen Tag vor dem Abriss vor Schutt und Müll gerettet.

dige Konsequenz, die sich aus dieser Veränderung ergibt: Erneut ist nicht nur ein Arbeitsplatz, sondern vor allem wiederum ein Stückchen Eisenbahn verschwunden. Aus den Augen, aus dem Sinn. Nie wieder wird beispielsweise ein kleiner Junge an der Hand seines Vaters beim Passieren des Bahnübergang und beim Anblick des Eisenbahners im Stellwerk fragen können, was denn der Mann da oben macht. Ja, er stellte Weichen und Signale, kurbelte die Schranken herunter und wachte über Hunderte von Zügen. Vielleicht ein Jungentraum, der Beginn einer Leidenschaft, ja gar einer Berufung. Nein, nein – aus den Augen, aus dem Sinn.

Im Prinzip ist es noch viel schlimmer. Seitdem die Anwohner entlang der Rheinstrecken im Mittelrheintal kaum noch einen persönlichen Bezug und Nutzen zur Eisenbahn haben, was im Verlust vieler Eisenbahner-Arbeitsplätze sowie im Wegfall zahlreicher ehemaliger örtlicher Bahndienstleistungen begründet liegt, wollen sie am liebsten gar keine Eisenbahn mehr

sehen und vor allem hören. Aufgestachelt durch eine hysterische und nur psychologisch erklärbare Lärmschutzdiskussion (obwohl die Züge früher lauter und zahlreicher waren) werden die neuen Wutbürger am Rhein wohl unbewusst Wegbereiter eines fragwürdigen neuen Trends sein: Nachdem Ortsumgehungen bei der Straße weitgehend abgeschlossen sind und Deutschland daher hinsichtlich dieses Verkehrsträgers über Gebühr zersiedelt ist, sind jetzt die Ortsumgehungen bei der Schiene dran – Hochkonjunktur für Tunnelbauer! Ein derartiges Wegsperrern der Eisenbahn ist für Oberwesel und St. Goar bereits in Planung, auch der nah an Assmannshausen gelegene Rüdesheimer Bahntunnel ist trotz Rückschlägen noch nicht vom Tisch. Denn allen Kosten und Wirtschaftlichkeitsberechnungen zum Trotz: Staat, Wirtschaft und nicht zu unterschätzende korrupte Hintermänner wollen bauen – egal wo, egal wie teuer, egal wie sinnvoll. Für den Götzen Bruttosozialprodukt wird gerne in die Hän-

de gespußt – die Combo „Geier Sturzflug“ hatte dies schon 1982 inmitten der „Neuen Deutschen Welle“ in ihrem Song karikiert.

Und so hatte auch der Eisenbahnfreund in Assmannshausen einen schweren Stand. Vor einiger Zeit eben unter anderem noch das Stellwerk „Af“ im Sucher, wurde er sowohl von Einheimischen als auch von Touristen eher mitleidig, ja fast verächtlich beäugt und mitunter in unfreiwillige Gespräche verwickelt, bei denen es immer um den „Bahnlärm“ und den Buhmann „Die Bahn“ ging. Zwecklos der Ansatz zu tiefgründigen Diskussionen über Sinn, Funktion oder gar Ästhetik des Verkehrsmittels Eisenbahn. Selbst diejenigen, die bereits wie im Rheingau (etwa in Oestrich-Winkel oder Geisenheim) auf Lärmschutzwände starren, beschwerten sich immer noch über die Bahn. Sie soll eben weg – aus dem Auge und aus allen anderen Sinnen.

Ja, auch das alte Stellwerk hatte zuletzt seinen Sinn im Prinzip verloren, denn seit dem Anschluss auch des Bahnhofs Assmannshausen an die Fernsteuerzentrale im fernen Frankfurt am Main saß in seinen letzten Jahren hier kein Fahrdienstleiter mehr, sondern lediglich ein „moderner“ Bahnwärter bzw. eine Bahnwärterin, der/die für die entscheidende Sicherheit während und nach des Schließens der drei zug-

gesteuerten Bahnübergänge zuständig war: Der erste und große Bahnübergang direkt am Stellwerk gehörte zur Niederwaldstraße, der zweite und kleinere Bahnübergang war an der Dreikönigstraße und der dritte Übergang am „Hotel Krone“ war noch kleiner und nur für Fußgänger und Radfahrer ausgelegt. Per Monitore, die jeweils ein Kamerabild der drei Bahnübergänge an den Arbeitsplatz übertrugen, musste kontrolliert werden, ob sich erstens beim Schließen der Schrankenbäume keine Fahrzeuge oder/und Personen im Gefahrenbereich mehr aufhielten – im Ernstfall konnte und musste der Schließvorgang dann unterbrochen werden. Und zweitens musste sich der „Schrankenwärter“ nach dem in aller Regel ordnungsgemäßen Schließvorgang davon überzeugen, dass nichts und niemand im Bahnübergang eingeschlossen war und ihn dann per Knopfdruck an die Technik „freimelden“. Erst dann konnten die Signale vor diesen Bahnübergängen von Frankfurt aus auf Fahrt gestellt werden. Wohlgemerkt – die Eisenbahner im Stellwerk „Af“ schlossen oder öffneten ihre Bahnübergänge im Normalbetrieb zuletzt nicht mehr selbst, all dies geschah schon lange vorher und automatisch durch die fahrenden Züge. Sie waren nur noch für das entscheidende letzte Glied in der Sicherheitskette eines Bahn-

übergangs zuständig, ihre Arbeit bestand „nur“ noch aus einem wachsamen Augenpaar und einem Knopfdruck: keine Hindernisse auf den Schienen!

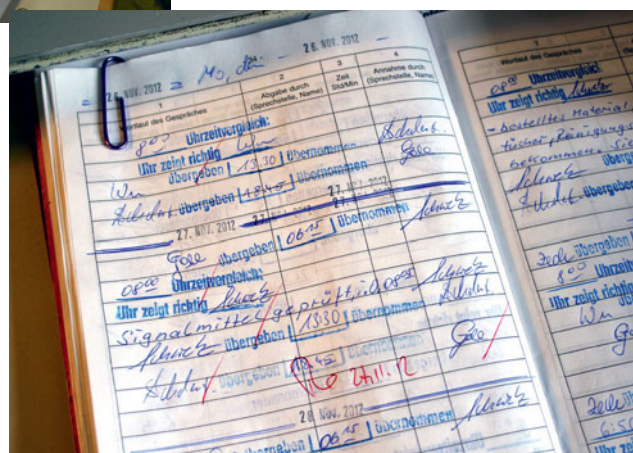
Ein schöner Arbeitsplatz, im zunehmenden Stress des gegenwärtigen Berufsalltags eigentlich kaum noch denkbar. Keine Arbeit in den oft vorhandenen Zuspäusen, weit und breit kein Chef oder nervende Kollegen und immer was zu gucken. Denn der Blick aus dem Fenster rechter Hand fällt unmittelbar auf den Haupt-Bahnübergang in Assmannshausen, auf die eben erwähnte Niederwaldstraße, die von der Bundesstraße am Rhein kommt und sich nach der Schienenüberquerung durch die enge historische Bebauung in den Ort hineinwindet. Fußgänger und Fahrzeugverkehr teilen sich hier den schmalen Raum und nehmen aufeinander Rücksicht, das pittoreske Touristenstädtchen wirkt auch hier eher wie ein Porzellanladen, das keine grobe Geschwindigkeit und kein Anecken verträgt. Mal sind es emsige Lieferanten oder der Briefträger, denen man vom Stellwerk aus bei der Arbeit zuschauen kann, mal sind es Reisebusse oder die Müllabfuhr, die in der Enge ihre Mühe beim Rangieren haben, mal sind es bunte Touristengruppen, die staunend und schnatternd über die Straße schlendern und alle paar Meter ihr Mobiltelefon oder



Rechts oben:
Frostiger Raureif allerorten: das architektonisch in die Ortskulisse integrierte Stellwerk mit Güterzug gen Gremberg (1. Dezember 2012).

Züge draußen und auf den Monitoren: Arbeitsplatz des Bahnübergangs-Beobachters in „Af“ und Dienstbuch mit täglichen Eintragungen.

**EIN SCHÖNER ARBEITSPLATZ,
IM ZUNEHMENDEN STRESS
DES GEGENWÄRTIGEN
BERUFSALLTAGS EIGENTLICH
KAUM NOCH DENKBAR**





die Digitalknipse für ein weiteres Foto in die Höhe recken. Dann tuckert wieder mal ein Winzer mit seinem schmalen Traktor in den Ort und weiter hoch in seine Weinberge, Schüler aus dem Mittagszug verteilen sich hier in alle Richtungen und ein Mädchen nestelt von der Wirklichkeit entrückt gleich an zwei ihrer elektronischen Drogen herum. Quer über beide Gleise spannt sich eine lange dünne Hundeleine über den Bahnübergang, vorne ein strebsamer Dackel, am anderen Ende das Herrchen, das nach dem Übergang wieder „Leine einholt“ und mit dem widerwillig folgsamen Tier jetzt über den Parkplatz wohl zur nahen Bäckerei geht, die in wenigen Minuten zur Mittagsruhe schließt.

In sechs Meter Höhe thronte der Eisenbahner hier über diesem Leben, konnte alles mit den Augen überblicken, ja gar goutieren und war von denen „da unten“ doch völlig unbemerkt, denn solange die Schranken oben waren, wurde das Stellwerk von den meisten unbewusst negiert, auch weil es sich so relativ unauffällig und harmonisch ins Ortsbild einfügte. Nur manche fernländischen Touristen hielten es mitunter für eine Sehenswürdigkeit oder gar für den mittelalterlichen Rest einer Burg- oder Befestigungsanlage – standfest, erhaben und trotzig genug stand es ja da. Wenn sich die

Schranken schlossen und die ohnehin relativ geruhssame Atmosphäre an diesem Flecken vor dem „Donner“ der großen Züge noch mehr entschleunigt wurde, dann erst wurde das Stellwerk mit dem weißen Schild, auf dem nur das rätselhafte Buchstaben-Duo „Af“ (Assmannshausen Fahrdienstleiter) geschrieben stand, mit dem Bahnübergang und seinem Zugverkehr in Verbindung gebracht und zu ihm gelegentlich aufgeblickt. Dass die Züge signaltechnisch von Frankfurt aus ferngesteuert fahren und der Eisenbahner hier oben nur noch eine technische Galgenfrist absaß, wusste ja niemand, nicht einmal die allermeisten Einheimischen und unmittelbaren Anwohner, die dem Stellwerk durch seine unverhüllten Fenster buchstäblich „in die Stube“ schauen konnten.

Noch mehr dankbaren Einblick in die späte Innenwelt von „Af“ konnten interessierte Eisenbahnfreunde erhalten, denen freundliche Eisenbahner zum Zwecke von ein paar Fotos Zutritt gewährten. Ehrfürchtig durchs uralte und steinerne Treppenhäus sechs Meter und auf Fahrdrachtniveau höher gestiegen, offenbarten sich von hier oben in privilegiertem Umfeld gleich zwei unverstellte und reizvolle Eisenbahn-Motive, mit denen trotz allem Anschein durchaus nicht jedes Stellwerk aufwarten kann

und konnte: Der Arbeitsplatz des Bahnübergangs-Beobachters befand sich direkt am Fenster, von dem aus das Weichbild des soeben beschriebenen Ortsbildes einschließlich des ersten und größten Bahnübergangs (Niederwaldstraße) im Blickfeld lag – und mehr als eine Loklänge der Züge aus Oberlahnstein passte zwischen die Lampenmasten an den Schranken! Ein stimmiges und dichtes Motiv für fast jedes Wetter: optimistisch bei Sonnenschein und besonders stimmungsvoll insbesondere bei Regen oder Schneefall – eingeschaltete Autoscheinwerfer, glänzende Fahrbahn und plakative Regenschirme inbegriffen!

Damit nicht genug, denn da gab es ja noch die Gegenrichtung – für Züge aus Wiesbaden. Die sah man in dem engen Gleisbogen durch den Bahnsteigbereich fahren, bevor sie fast zum Greifen nahe am anderen Stirnfenster sowie an der vorderen Fensterfront des Stellwerks vorbeifuhren. Kein Element der Oberleitung oder kein Mast beeinträchtigte diesen Ausblick – ein Sujet insbesondere für Teleobjektive und Gegenlicht, aber auch für die berühmt-berühmte „Sonne im Rücken“ und wiederum jedes Wetter. Ging man wenige Meter vom Fenster zurück und stellte sich in die Mitte des Stellwerksraums, mutierte dieses Motiv einschließlich Fensterrahmen im

Vordergrund plötzlich zu einem Fall für das Normal- oder Weitwinkelobjektiv, der Zug erhielt einen Rahmen und das Bild gewann an zusätzlicher räumlicher Tiefe. Mit diesen Perspektiven avancierte das Stellwerk insgeheim auch zu einer optimal platzierten Plattform für sogar relativ anspruchsvolle Eisenbahnfotografen, die – im Aufsuchen und in der Besichtigung von Stellwerken geübt – schon ganz andere und enttäuschendere Aussichten gewohnt sind: störende Masten an entscheidenden Stellen, verstellte bzw. vergitterte Fenster am Stellwerk selbst oder ganz generell ein prinzipiell langweiliger und „leerer“ Ausblick selbst, nur für profane Loksammler und Anhänger des „Schräg-seitlich-Sichtungsbildes“ ohne komponiertes Motiv geeignet. Ganz anders dagegen unser Stellwerk „Af“: Obwohl ein solches Gebäude ja natürlich nicht für temporäre Fotografen oder Knipser gebaut ist, sondern einzig und allein zusammen mit seinem Personal der sicheren Durchführung von Zug- und Rangierfahrten dient, so kamen doch hier in besonders glücklicher Weise sogar die Lichtbildner der Eisenbahn vollumfänglich auf ihre Kosten. Und das auch noch in Reichweite eines Kühlschranks oder der Kaffeemaschine!

Womit wir beim Interieur von „Af“ waren. Betrat man den Stellwerksraum durch

die knarrende Tür am Ende der steilen Steintreppe, wo sich linker Hand auch der winzige Toilettenraum befand, stand man zunächst vor der breiten und hohen Rückwand der Relaischränke, die sich mitten im Raum befanden. Ein paar Schritte weiter in Richtung Fenster mit Ortsblick befand sich dann der U-förmige Tisch und Arbeitsplatz des früheren Fahrdienstleiters und jetzigen Bahnübergangs-Beobachters.

In seinem Rücken wärmte zu kalten Jahreszeiten der Ölofen, vor ihm die Bedienpulte für die Bahnübergänge und der die letzten Jahre unbenutzte und ausgeschaltete Gleisbild-Stelltisch, dahinter die drei Monitore mit dem Live-Bild der Bahnübergänge sowie ein Rechner-Display mit dem Abbild des Streckenabschnitts von Oestrich-Winkel bis Kestert einschließlich aktueller Zug- bzw. Gleisbelegung. Letzterer „Zuglaufmonitor“ informierte also sofort über die aktuellen Züge und deren Vorkommen auf einem Großteil der rechten Rheinstrecke – eine höchst willkommene Informationsquelle also auch für Eisenbahnfreunde, die anders als an der freien Strecke hier ausnahmsweise nicht von den Zügen überrascht wurden und zusätzlich zu den ohnehin guten Fotobedingungen hier oben ihre Aufnahmen auch noch „logistisch“ vorbereiten konnten!

Ging man dann um die Relaischränke herum, befand man sich an der gleisseitigen Fensterfront, die vom erwähnten Kühlschrank, einem Schreibtisch sowie einer mobilen Klimaanlage ausgefüllt wurde. Hier hatten die Signaltechniker, der Chef bei der wöchentlichen Kontrolle oder eben auch Besucher Platz, sich auszubreiten und sich niederzulassen, der Blick nach draußen jetzt hauptsächlich Richtung Bahnsteige und Empfangsgebäude gerichtet. In Zugpausen wurde auch schon mal die eine oder andere Schreibtischschublade interessant, denn neben ausgetrockneten Stempeln, alten Amtsblättern und verstaubtem Zettelkram befanden sich darin auch so lehrreiche Unterlagen wie Gleis- und Schaltpläne oder sogar auch das Bahnhofsbuch. Aus Letzterem konnte man erfahren, dass die Gleisnummerierungen in Assmannshausen nicht wie üblich vom Empfangsgebäude aus beginnen, sondern dass es hier umgekehrt ist: Gleis 1 war (und ist) das äußerste Hauptgleis Richtung Niederlahnstein, während am Bahnhofsgelände, in dem vorübergehend sogar mal eine Pension untergebracht war, das Gleis 3 verläuft. Dieses Überholgleis für beide Richtungen ist 738 Meter lang und nimmt somit auch die längsten Züge ohne Probleme auf. Interessant auch, dass auf der sehr eben erschei-



Bilder rechts:
Im Überholgleis wartet der „Henkel-Zug“ und im „Kochstudio von Af“ wird das Mittagssmahl zubereitet, während sich am Bahnübergang eine illustre Gruppe versammelt hat und 185 216 den Vortritt lässt (15. August 2014/17. Mai 2014).

Blick auf die Bahnsteigseite mit ausfahrendem Güterzug aus dem Überholgleis und Feierabend-Zug der VIAS-Verkehrsgesellschaft (17. Mai 2014/27. November 2012).

**IM „AF“ KAMEN FOTOGRAFEN
VOLL AUF IHRE KOSTEN. UND
DIES AUCH NOCH IN REICHWEITE
VON KÜHLSCHRANK UND
KAFFEEMASCHINE!**







Morgendämmerung in Assmannshausen, noch prägt die Silhouette von „Af“ die Sinne für die Eisenbahn (1. Dezember 2012).

nenden Rheinstrecke tatsächlich kleinere Steigungen bzw. Gefälle zu verzeichnen sind, die in Richtung Rüdesheim und Lorch stellenweise bis zu drei Promille betragen und wohl der unterschiedlich hohen Bahndammaufschüttung zwischen Rhein und Berg zu schulden sind. Nach der Elektrifizierung mit neuen Signalanlagen wurden dem Fahrdienstleiter neben seinem Stellbereich im Bahnhof noch fünf Selbstblocksignale zugeteilt, eines zwischen Rüdesheim und Assmannshausen (Sbk 60) und vier zwischen Lorch und Assmannshausen (Sbk 65, 67, 69 und 71). Die arbeiteten zwar von selbst, aber bei Signalstörungen oder drohendem Ausfall der Signal-Glühlampen (so genannter Rot- oder Grünbinker) hatte der Fahrdienstleiter in Assmannshausen eben auch diese Signalanlagen zu betreuen.

Doch nicht nur von der hohen Warte des Stellwerks selbst, sondern natürlich auch von außen war das Stellwerk Hingucker und zentrales Bildelement. Vom langen Bahnsteig 1 aus war es ohnehin immer im Bild und ein fest integrierter Bestandteil der historischen Ortsansicht, sogar bei stimmungsvollem Regenwetter war es vom trockenen Plätzchen unter dem Bahnsteigdach „im Bilde“. Von der anderen Seite war es natürlich am großen Bahnübergang bildbestimmend und auch vom nächsten, nur rund hundert Meter entfernten und kleineren Bahnübergang der „Dreikönigstraße“ konnte es insbesondere mit Teleobjektiv und mit Zügen aus Richtung Wiesbaden plakativ in Szene gesetzt werden. Kurzum: eine Institution in Assmannshausen,

zumindest visuell unersetzlich, ein leerer Fleck an dessen Stelle undenkbar.

Doch das Undenkbare wurde Planung und schließlich Realität. Die drei Bahnübergänge wurden für eine kurze Umbauzeit geschlossen und erhielten wie viele andere Übergänge an der rechten Rheinstrecke neue Schrankenanlagen und teilweise das obligatorische weiße „Radar-Ei“ für die vollautomatische Sicherung und Freimeldung der Übergänge. Die Überwachungsmonitore im Stellwerk wurden obsolet und damit natürlich auch die Besetzung durch die Bahnübergangs-Beobachter. Das Stellwerk wurde von den Signaltechnikern ausgeweidet und Mitte Januar 2015 rückte der Abrissbagger an, der sein Werk in der zugarmen Nacht auf den 19. Januar (Sonntag auf Montag) vollendete. Der leere Fleck war traurige Wirklichkeit geworden. Die Alternative zum Stellwerk war bei den ersten Planungen ausgerechnet eine Hightech-Toilettenanlage für Touristen, doch das jetzt verwirklichte Vorhaben ist ähnlich abstoßend wie Fäkalien: ein Mini-Parkplatz für vier oder fünf Autos! Profaner und kulturärmer geht es nun wirklich nicht – noch schlimmer, dass die meisten Anwohner und Zaungäste dies auch noch begrüßen! Jetzt stören nur noch der Bahnübergang und die Züge sowieso, weil man heute im gelangweilten Freizeitstress in Tateinheit mit weichgespülter Lebenseinstellung und -mentalität immer aggressiver fortwährende Totenruhe einklagt ...

Kommt man aktuell nach Assmannshausen, findet man trotz aller Durchra-

tionalisierung und Entfremdung von der Eisenbahn gerade hier immer noch einige Fragmente einstiger Reise- und Verkehrskultur: hier ein alter Kilometerstein mitten auf dem Bahnsteig, dort die alte Bahnsteigunterführung mit originalen Mauern und Treppenstufen aus der Dampflokzeit, am Gleis 1 eine pittoreske Sitzbank und die fast kilometerlange Stützmauer aus Naturstein, die dem eisernen Weg das bisschen Platz abtrotzte. Fragt sich nur, ob diese Details der Technikkultur ebenso zum Schutz des „Welterbe Kulturlandschaft Oberes Mittelrheintal“ gehören oder ob dieses „olle Bahnzeugs“ vollumfänglich und brutalstmöglich von neuen Lärmschutzwänden und infrastrukturtechnischer Flurbereinigung auch noch dahingerafft wird. Der Generation Wisch, die nur noch halsstarr mit ihrer digitalen Religion verhandelt ist und der jegliche Außenwelt schnuppe geworden ist, können wir mit derlei Gedanken ebenso wenig kommen wie der schon seit jeher vorhandenen Sorte von Eisenbahn-„Fotografen“, denen das Umfeld ihrer geknipsten Lokbilder ebenso egal ist – die „Sichtungsbilder“ in den verschiedenen und einschlägigen Internet-Foren offerieren hierzu die erschreckenden und beinahe unfassbaren Beispiele.

Ist es da ein Trost zu wissen, dass es nicht nur in Assmannshausen – natürlich mit Stellwerk! – einmal nicht unbedingt besser, aber hinsichtlich der feinen Sinne mit Sicherheit ein ganzes Stück reicher und vor allem schöner war? Stellwerk „Af“ – du fehlst! □

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by vedes

02763 Zittau

Theile & Wagner
GmbH & Co.
Reichenberger Str. 11
Tel.: 03583/500970

42289 Wuppertal

Modellbahn Apitz GmbH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202/626457

71032 Böblingen

Eisenbahn & Modellbau
Köngeter
Poststr. 44
Tel.: 07031/225677

81925 München

Die Spielzeugkiste
Inh. Michael Golombek
Rosenkavaliersplatz
Tel.: 089/9101243

93133 Burglengenfeld

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Str. 4
Tel.: 09471/701211

21614 Buxtehude

Spiel + Sport Grob
Bahnhofstr. 54-56
Tel.: 04161/2860

48145 Münster

WIEMO
Modellbahntreff Münster
Warendorfer Str. 21
Tel.: 0251/135767

71638 Ludwigsburg

Spiel + Freizeit
Zinthäfer
Solitudestr. 40
Tel.: 07141/925611

83395 Freilassing

Seigert Spiel + Freizeit
Handels GmbH
Sägewerkstr. 18
Tel.: 08654/479091

Europa

22043 Hamburg

Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040/6532244

53721 Siegburg

Spiel und Freizeit
Wasser
Markt 6
Tel.: 02241/66653

72250 Freudenstadt

Spiel + Freizeit Wagner
Inh. K. J. Bühler e.K.
Martin-Luther-Str. 7
Tel.: 07441/7609

85221 Dachau

Spielwaren Schmidt
Inh. Karin Märkl e.K.
Münchner Str. 33
Tel.: 08131/82987

AT-1010 Wien

Karl Hilpert KG
Schulerstr. 1-3
Tel.: 0043/15123369

24534 Neumünster

Hobby & Co. Freizeit-,
Spiel- & Bastelwelt
Großflecken 34
Tel.: 04321/418716

54290 Trier

Spielzeugparadies
Gerd Klein GmbH
Nagelstr. 28-29
Tel.: 0651/48811

73033 Göppingen

Spiel + Freizeit
Korb-Rau
Poststr. 50
Tel.: 07161/72577

86199 Augsburg

Augsburger Lokschnuppen
GmbH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821/571030

AT-6020 Innsbruck

Spielwaren Heiss
Manfred Gress e.U.
Museumsstr. 6
Tel.: 0043/512585056

25348 Glückstadt

Meiners
Hobby & Spiel GmbH
Große Krempenstr. 13
Tel.: 04124/937033

59909 Bestwig

Henke Spielzeugland
Wilhelm Henke
Bundesstr. 132-133
Tel.: 02904/1292

73108 Gammelshausen

Das Lokmuseum
Inh. Michael Merz
Hauptstr. 23
Tel.: 07164/919364

86368 Gersthofen

Spiel + Freizeit Gersthofen
Handels-GmbH & Co. KG
Hery-Park 2000
Tel.: 0821/24921-2000

FL-9490 Vaduz

Mikado
Hobby, Spiel + Freizeit
Städtle 19
Tel.: 0042/32327994

28307 Bremen

Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Thalenhorststr. 15d
Tel.: 05231/9807123

60385 Frankfurt

Meder Spielwaren
Meder oHG
Berger Str. 198
Tel.: 069/459832

73728 Esslingen

HEIGES Spielwaren
GmbH & Co. KG
Fischbrunnenstr. 3
Tel.: 0711/3969460

86633 Neuburg

Spielwaren Habermeyer
Habermeyer Karl
Färberstr. 90-92
Tel.: 08431/8643

NL-1171 DB

Badhoevedorp
Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53
Tel.: 0031/206599494

28865 Lilienthal

Spielzeug HAAR
Anke Haar
Hauptstr. 96
Tel.: 04298/91650

61231 Bad Nauheim

Spielwaren-Souvenir-
Eisenbahnhaus Feigenspan
Parkstr. 14
Tel.: 06032/2874

74613 Öhringen

Spielwaren Bauer
Inh. Karlheinz Bauer e.K.
Marktstr. 7
Tel.: 07941/94950

86720 Nördlingen

Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 09081/4228

NL-8261 HM

Kampen
Trein en Zo
Geerstraat 12
Tel.: 0031/383316138

32760 Detmold

Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Gildestr., Ecke Marie-Curie-Str.
Tel.: 05231/9807123

63450 Hanau

Spiel + Freizeit Brachmann
Heinrich Brachmann GmbH
Rosenstr. 9-11
Tel.: 06181/923520

74821 Mosbach

Schreib- + Spielwaren
Dunz GmbH & Co. KG
Kesslergasse 5
Tel.: 06261/92120

87616 Marktoberdorf

Härtle Spiel & Freizeit
Inh. Matthias Franz e.K.
Kaufbeurener Str. 1
Tel.: 08342/420990

BE-3053 Oud-Heverlee

Het Spoor
Kerselaers Henri
Parkstraat 90
Tel.: 0032/16407042

33332 Gütersloh

Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 05241/26330

63920 Großheubach

Spielwaren Hegmann
Berta Hegmann e.Kfr.
Industriestr. 1
Tel.: 09371/6508013

76275 Ettlingen

Spielkiste Brenner
Inh. Matthias Brenner
Kirchenplatz 2
Tel.: 07243/16706

90587 Siegelsdorf

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Str. 27a
Tel.: 0911/753175

34466 Wolfhagen

Spielwaren Pelz
Inh. Ernst Pötter
Mittelstr. 10+13
Tel.: 05692/2361

67146 Deidesheim

moba-tech
it-works Systemtechnik GmbH
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326/7013171

78247 Hilzingen

Spielwaren Reimann GmbH
Untere Gießwiesen 15
Tel.: 07731/98990

91522 Ansbach

Spiel + Freizeit
Fechter GmbH
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8
Tel.: 0981/969690

NEU

DAS BESTE AUS MIBA-MINIATURBAHNEN

So entsteht eine perfekte Anlage

In den vier großen Abschnitten dieses dicken Sammelbandes gehen die MIBA-Autoren Schritt für Schritt auf die wichtigsten Themen ein, die bei der Entstehung einer vorbildgerechten Modellbahn-Anlage von Bedeutung sind: Geländebau und Bahntrasse, Gleise, Weichen und Oberleitung, Details links und rechts der Strecke, Hintergründe und Kulissen.

In separaten Kapiteln werden tolle Anlagenprojekte von A bis Z beschrieben. Für jedermann nachvollziehbar, entstehen eine Weihnachtsanlage, eine Kompaktanlage für den Saisonstart oder eine Modellbahn für den Nachwuchs.

Modellbahner, die vor dem Bau einer (neuen) Anlage stehen, finden in **MIBAkompakt** einen nahezu unerschöpflichen Vorrat an Ideen und praktischen Tipps.

- 240 Seiten
- Mehr als 650 Bilder
- DIN-A4-Großformat

Nur € 19,95 | Best.-Nr. 1601601



Erhältlich beim Buch- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de


www.facebook.de/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

GALERIE

Olaf Haensch



FOTO: ANNA-MARIA WOLKE

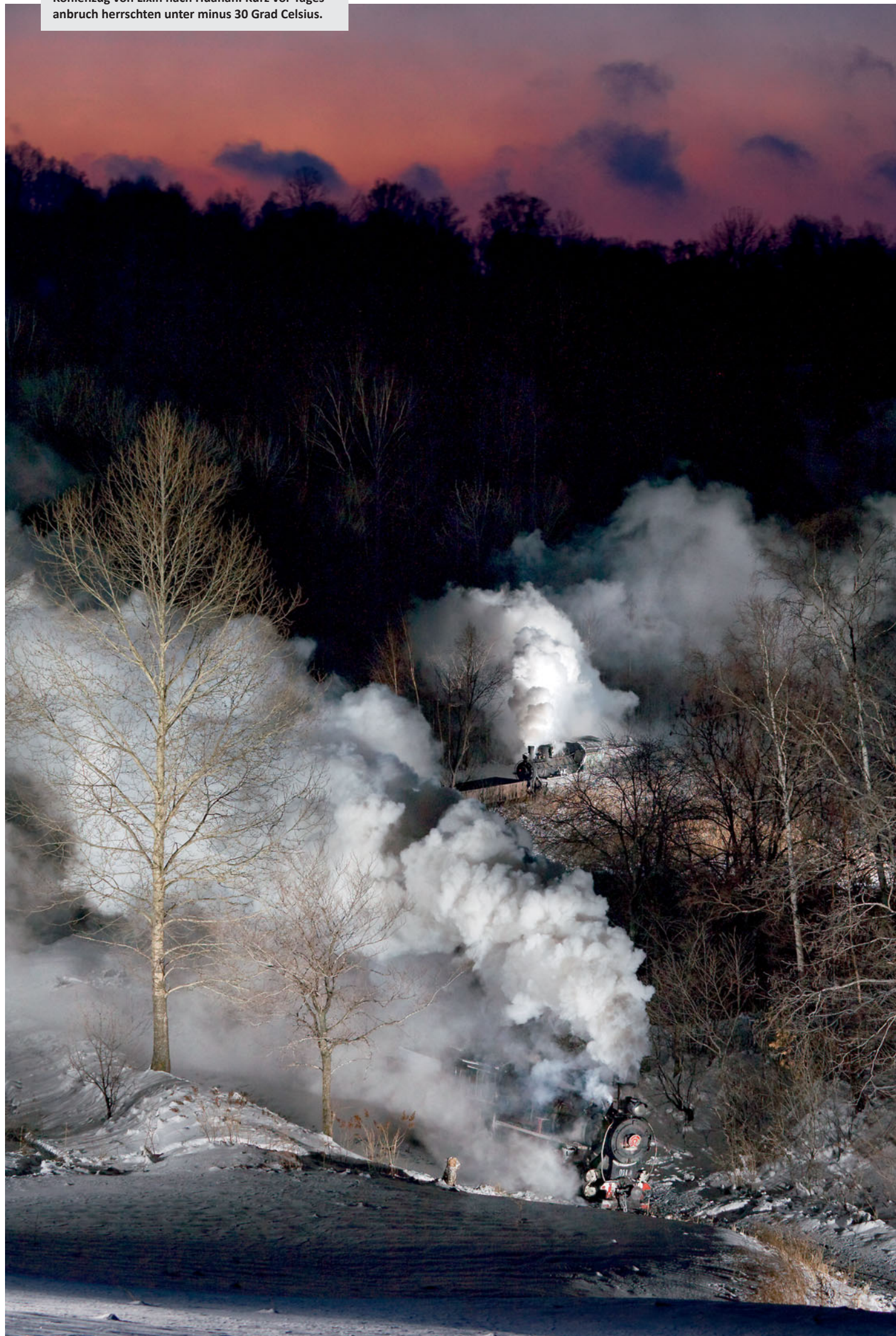
Bereits als Zehnjähriger hatte Olaf Haensch, Jahrgang 1975, seine erste Kamera in den Händen. Das erste Eisenbahnmotiv: der Bahnhof von Mühlhausen/Thüringen im Jahr 1986. Das Negativ ist noch heute vorhanden, einen Abzug davon gab es jedoch nie. Für die Dokumentation der letzten Dampfzüge in der DDR war er noch zu jung, allerdings richtete er seine Kamera häufig noch auf den Abgesang der Deutschen Reichsbahn. In den 1990er Jahren nahm Haensch regelmäßig an Plandampfveranstaltungen teil. Mit dem stetigen Verschwinden ursprünglicher Infrastruktur, der Schnellzüge und schwerer Güterleistungen verloren solche Veranstaltungen für Haensch fotografisch an Attraktivität und er wandte sich häufiger dem Ausland zu. In Polen war beispielsweise noch eine 42 im täglichen Umlauf zu erleben, und in China stand der letzte Höhepunkt des Dampfzeitalters erst noch bevor. Eine Gruppenreise und mehrere individuelle Touren mit dem befreundeten Fotografen Ronald Olsen ins Reich der Mitte folgten, von denen beide manch spektakuläres Foto mitbrachten. 2008 gewann er in den USA den bedeutendsten Fotowettbewerb für Eisenbahnfotografie, im Jahr darauf belegte er den zweiten Platz. In Deutschland sorgte sein 2010 erschienener Bildband „Nachtzüge“ mit überwiegend geblitzten Motiven von den Harzer Schmalspurbahnen für Aufsehen. Derzeit arbeitet der VGB-Redakteur an einer weiteren Publikation, die in Kürze erscheinen soll.





Die beiden Mannschaften von 99 6001 und 99 222 genießen am 2. März 2014 nach einer Fahrt von Wernigerode nach Nordhausen und dem Restaurieren ihrer Maschinen die wohlverdiente Pause. Bald geht es wieder zurück.

Voll gefordert waren am 16. Januar 2008 die beiden chinesischen C2-Schmalspurlokomotiven mit ihrem Kohlenzug von Lixin nach Huanan. Kurz vor Tagesanbruch herrschten unter minus 30 Grad Celsius.





Vor rund zehn Jahren, am 4. März 2006, wurde die Streckenerweiterung der Harzer Schmalspurbahnen eröffnet. Vor hunderten Zuschauern erreichten 99 5901 und 5902, mit Pyrotechnik dramatisch in Szene gesetzt, am Abend den Bahnhof Quedlinburg.



Die Länge der Kehrtunnel der Sauschwänzlebahn macht auf der P 8 „2455 Posen“ das Feuern in fast völliger Dunkelheit erforderlich. Die immer wieder geöffnete Marcotti-Feuertür wirft am 28. September 2013 für Sekunden gleißendes Licht auf den Heizer Rudolf Schlöpker.





Frühlingslandschaft mit einem Zug, weit und breit einsame Natur und schönes Wetter. Natürlich ist das ein Bilderbuchbild, sogar mit einem kleinen Fluss und Löwenzahntupfen auf den Wiesen. Aber noch mehr als um ein Bild handelt es sich hierbei um eine ultimative Metapher zur Situation von Nebenstrecken gegen Ende des vorigen Jahrhunderts, zur Epoche der vermehrten Streckenstilllegungen im ländlichen Raum. In den letzten zwei Jahrzehnten der Deutschen Bundesbahn (1974 bis 1993) geisterten in den Vorstandsetagen fragwürdige Pläne vom „betriebswirtschaftlich optimalen Netz“ herum, die leider nicht nur Pläne blieben, sondern etwa bis 1988 in Form von zahlreichen Streckenstilllegungen auch verwirklicht wurden. Nebenstrecken waren offensichtlich nebensächlich, auch der verkehrspolitisch motivierte neue Begriff „Zweigstrecken“ der Stilllegungs-Gegner

änderte nichts an der Einstellung der Verantwortlichen. Nein, man berauschte sich lieber am ICE und seinen beiden im Bau befindlichen Neubaustrecken.

Eine Metapher ist dieses Bild erstens, weil es viel scheinbar unberührte Natur zeigt – das typische Umfeld der meisten ehemaligen Nebenstrecken. Damit einher geht eine weitläufige Ruhe und Einsamkeit, die völlige Abwesenheit auch nur eines Hauchs von Urbanität und damit natürlich auch das Fehlen von umtriebiger Mobilität und Reisendenströmen, welche die Deutsche Bundesbahn zur forcierten Bedingung zum Fortbestand ihrer Strecken machte.

Zweitens ist dieses Bild ein Beleg und eine deutliche Metapher für den mehrfach bewiesenen Vorsatz, Eisenbahnstrecken durch künstlich verteuerten Betrieb noch unwirtschaftlicher werden zu lassen und in Folge manipulierte Zahlen und Statistiken sprechen



ZEIT REISE

Holzhausen (Eder) 1981

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH

Der letzte Frühling mit planmäßigem Schienenpersonenverkehr auf der Oberen Edertalbahn: 211 170 mit der singulären Wagengarnitur des N 6074 auf einer der beiden Ederbrücken bei Holzhausen (20. Mai 1981).

zu lassen: Hatte die DB mit dem Schienenbus (später mit dem 628), also dem in den Sechzigern erklärten „Retter der Nebenbahnen“, bereits ein wirtschaftliches Betriebsmittel, welches auf „kleinen“ Strecken auch in hoher Zahl eingesetzt wurde, so wurde dieses günstige Fahrzeug in verdächtiger Weise auf vielen Strecken just zum Zeitpunkt ihres jeweiligen Stilllegungs-Verfahrens durch aufwändigere Zuggarnituren ersetzt. In den letzten zwei bis drei Jahren einer Strecke kamen somit oftmals lokbespannte Züge zum Einsatz, zwar mit nur wenigen oder gar wie auch hier mit nur einem Wagen, aber immer mit prinzipiell übermotorisierter Lok, die an den Endbahnhöfen meist auch noch umständlich umsetzen musste. Dieserverbrauch, Kuppeln, die Vorhaltung von Weichen und Gleisen, Bedienhandlungen der Stellwerker und gar Rangierer – all das floss in die verlogene Streckenstatistik und ihre Kostengrößen ein und

„überzeugte“ schlussendlich auch die Politiker, die Gesellschaft dieser Unwirtschaftlichkeit zu entledigen. Zeitlich gesteuerte Reisenzählungen zu Schwachlastzeiten oder an Samstagnachmittagen taten ihr Übriges. Äußerst subtil im diabolischen Sinne der DB war auch die hinterlistige Praxis, die Fahrplantabelle unbeliebter Strecken (in diesem konkreten Fall damals die Kursbuchstrecke 364) im 1979/80 gültigen „Taschenfahrplan Nordhessen“ regelrecht zu verstecken, denn zwischen der KBS 362 und der KBS 365 tauchte die Tabelle zur KBS 364 plötzlich nicht mehr auf! Man musste schon genau hinsehen, um am Ende der Tabelle zur KBS 362 den kleinen Hinweis „Tabelle 364 siehe Seite 283“ zu entdecken!

Und drittens ist das Bild – man sieht es ihm nicht an – auch eine Metapher für die fragwürdige und eigentlich traurige Tatsache, dass auch Eisenbahnfreunde oft erst zu den Orten und Dingen



„hechten“, wenn es beinahe zu spät ist – eine besondere Form der Sterbebegleitung, die natürlich in der ausklingenden Dampflokzeit bis 1977 ihren Höhepunkt fand. Danach entdeckte man das Siechtum der Nebenstrecken und ihre bislang verteuflten Dieselfahrzeuge, auf den Hauptstrecken wurden betagte Oldtimer in Form von Altbau-Elektrolokomotiven zur späten Beute. Auch dieses Bild entstand nur zehn Tage vor der Stilllegung. Heute froh, überhaupt eine visuelle Erinnerungskrücke zu damaligen Eindrücken zu haben, ist dennoch die Scham vorhanden, nicht eher dem langjährigen Alltag bestimmter Strecken und Gegenden beigewohnt zu haben. Doch damals überstürzten sich die Veränderungen, noch lohnende Ziele waren so zahlreich, dass man etliche davon entweder gar nicht oder eben nur noch spät erleben konnte.

Diesmal also Holzhausen an der Eder. Am 20. Mai 1981, denn am letzten Tag diesen Monats wurde die dazugehörige Strecke für den Personenverkehr stillgelegt. Nein, für die Bundesbahn wurde hier gar nichts stillgelegt, sondern der Reiseverkehr nur von der Schiene auf die Straße verlagert – mehr Haltestellen, ortsnähere Bedienung, dichteres Angebot! Alles bestens! Für die letzten Fahrgäste und viele Eisenbahnfreunde mitnichten, denn jetzt hatte es auch „ihre“ Strecke, die 45 Kilometer lange „Obere Edertalbahn“ von Berleburg nach Frankenberg erwischt. Die Strecke wies im oben besagten Fahrplanabschnitt 1979/80, also zwei Fahrplanperioden vor der Stilllegung, nur noch fünfeinhalb Zugpaare auf, von denen



2007 251

(Land)

* 364 Berleburg – Frankenberg und zurück																	
Berleburg-Hatfeld 3632										Hatfeld-Frankenberg 5323							
BD Essen										Allendorf-Frankenberg 3553							
Zug Nr. 1										Zug Nr. 1							
km	0011	0013	0015	0017	0019	0021	0023	0025	0027	km	0070	0072	0074	0076	0078	0080	0082
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7
12	1	1	2	3	4	5	6	7	8	12	1	1	2	3	4	5	6
18	1	1	2	3	4	5	6	7	8	18	1	1	2	3	4	5	6
24	1	1	2	3	4	5	6	7	8	24	1	1	2	3	4	5	6
30	1	1	2	3	4	5	6	7	8	30	1	1	2	3	4	5	6
36	1	1	2	3	4	5	6	7	8	36	1	1	2	3	4	5	6
42	1	1	2	3	4	5	6	7	8	42	1	1	2	3	4	5	6
48	1	1	2	3	4	5	6	7	8	48	1	1	2	3	4	5	6
54	1	1	2	3	4	5	6	7	8	54	1	1	2	3	4	5	6
60	1	1	2	3	4	5	6	7	8	60	1	1	2	3	4	5	6
66	1	1	2	3	4	5	6	7	8	66	1	1	2	3	4	5	6
72	1	1	2	3	4	5	6	7	8	72	1	1	2	3	4	5	6
78	1	1	2	3	4	5	6	7	8	78	1	1	2	3	4	5	6
84	1	1	2	3	4	5	6	7	8	84	1	1	2	3	4	5	6
90	1	1	2	3	4	5	6	7	8	90	1	1	2	3	4	5	6
96	1	1	2	3	4	5	6	7	8	96	1	1	2	3	4	5	6
102	1	1	2	3	4	5	6	7	8	102	1	1	2	3	4	5	6
108	1	1	2	3	4	5	6	7	8	108	1	1	2	3	4	5	6
114	1	1	2	3	4	5	6	7	8	114	1	1	2	3	4	5	6
120	1	1	2	3	4	5	6	7	8	120	1	1	2	3	4	5	6
126	1	1	2	3	4	5	6	7	8	126	1	1	2	3	4	5	6
132	1	1	2	3	4	5	6	7	8	132	1	1	2	3	4	5	6
138	1	1	2	3	4	5	6	7	8	138	1	1	2	3	4	5	6
144	1	1	2	3	4	5	6	7	8	144	1	1	2	3	4	5	6
150	1	1	2	3	4	5	6	7	8	150	1	1	2	3	4	5	6
156	1	1	2	3	4	5	6	7	8	156	1	1	2	3	4	5	6
162	1	1	2	3	4	5	6	7	8	162	1	1	2	3	4	5	6
168	1	1	2	3	4	5	6	7	8	168	1	1	2	3	4	5	6
174	1	1	2	3	4	5	6	7	8	174	1	1	2	3	4	5	6
180	1	1	2	3	4	5	6	7	8	180	1	1	2	3	4	5	6
186	1	1	2	3	4	5	6	7	8	186	1	1	2	3	4	5	6
192	1	1	2	3	4	5	6	7	8	192	1	1	2	3	4	5	6
198	1	1	2	3	4	5	6	7	8	198	1	1	2	3	4	5	6
204	1	1	2	3	4	5	6	7	8	204	1	1	2	3	4	5	6
210	1	1	2	3	4	5	6	7	8	210	1	1	2	3	4	5	6
216	1	1	2	3	4	5	6	7	8	216	1	1	2	3	4	5	6
222	1	1	2	3	4	5	6	7	8	222	1	1	2	3	4	5	6
228	1	1	2	3	4	5	6	7	8	228	1	1	2	3	4	5	6
234	1	1	2	3	4	5	6	7	8	234	1	1	2	3	4	5	6
240	1	1	2	3	4	5	6	7	8	240	1	1	2	3	4	5	6
246	1	1	2	3	4	5	6	7	8	246	1	1	2	3	4	5	6
252	1	1	2	3	4	5	6	7	8	252	1	1	2	3	4	5	6
258	1	1	2	3	4	5	6	7	8	258	1	1	2	3	4	5	6
264	1	1	2	3	4	5	6	7	8	264	1	1	2	3	4	5	6
270	1	1	2	3	4	5	6	7	8	270	1	1	2	3	4	5	6
276	1	1	2	3	4	5	6	7	8	276	1	1	2	3	4	5	6
282	1	1	2	3	4	5	6	7	8	282	1	1	2	3	4	5	6
288	1	1	2	3	4	5	6	7	8	288	1	1	2	3	4	5	6
294	1	1	2	3	4	5	6	7	8	294	1	1	2	3	4	5	6
300	1	1	2	3	4	5	6	7	8	300	1	1	2	3	4	5	6
306	1	1	2	3	4	5	6	7	8	306	1	1	2	3	4	5	6
312	1	1	2	3	4	5	6	7	8	312	1	1	2	3	4	5	6
318	1	1	2	3	4	5	6	7	8	318	1	1	2	3	4	5	6
324	1	1	2	3	4	5	6	7	8	324	1	1	2	3	4	5	6
330	1	1	2	3	4	5	6	7	8	330	1	1	2	3	4	5	6
336	1	1	2	3	4	5	6	7	8	336	1	1	2	3	4	5	6
342	1	1	2	3	4	5	6	7	8	342	1	1	2	3	4	5	6
348	1	1	2	3	4	5	6	7	8	348	1	1	2	3	4	5	6
354	1	1	2	3	4	5	6	7	8	354	1	1	2	3	4	5	6
360	1	1	2	3	4	5	6	7	8	360	1	1	2	3	4	5	6
366	1	1	2	3	4	5	6	7	8	366	1	1	2	3	4	5	6
372	1	1	2	3	4	5	6	7	8	372	1	1	2	3	4	5	6
378	1	1	2	3	4	5	6	7	8	378	1	1	2	3	4	5	6
384	1	1	2	3	4	5	6	7	8	384	1	1	2	3	4	5	6
390	1	1	2	3	4	5	6	7	8	390	1	1	2	3	4	5	6
396	1	1	2	3	4	5	6	7	8	396	1	1	2	3	4	5	6
402	1	1	2	3	4	5	6	7	8	402	1	1	2	3	4	5	6
408	1	1	2	3	4	5	6	7	8	408	1	1	2	3	4	5	6
414	1	1	2	3	4	5	6	7	8	414	1	1	2	3	4	5	6
420	1	1	2	3	4	5	6	7	8	420	1	1	2	3	4	5	6
426	1	1	2	3	4	5	6	7	8	426	1	1	2	3	4	5	6
432	1	1	2	3	4	5	6	7	8	432	1	1	2	3	4	5	6
438	1	1	2	3	4	5	6	7	8	438	1	1	2	3	4	5	6
444	1	1	2	3	4	5	6	7	8	444	1	1	2	3	4	5	6
450	1	1	2	3	4	5	6	7	8	450	1	1	2	3	4	5	6

1 = X außer
2 = nur
von Berleburg

0 = in
Hessen (53)
Berleburg (53)

0 = 6.13
mit Gepäck- und
Fahrradabgabe
X = außer

0 = 6.13
mit Gepäck- und
Fahrradabgabe
X = außer

Streckenkarte 1957 und Fahrplantabelle Winter 1979/80.

Oben:

Noch recht gut ausgelastet ist die mittägliche Übergabe mit 211 185 nach Frankenberg, die diesmal ohne Rangieraufenthalt in Holzhausen durchfährt (20. Mai 1981).



Viel „Holz vor der Hütt'n“ in Holzhausen: Im waldreichen Edertal war der Naturstoff eines der wichtigsten Transportgüter auf der Schiene, doch rund 15 Jahre nach dem Ende des Personenverkehrs rollte hier auch der letzte Güterzug.

laut Fahrplantabelle drei Züge lokbespannt, der Rest Schienenbus-Leistungen waren. Bei dem Zug auf dem Einleitungsfoto handelt es sich um den mittäglichen N 6074 von Frankenberg nach Berleburg (heute Bad Berleburg), der gegen halb eins über die Ederbrücke bei Holzhausen rattert und wenige Fahrplanabschnitte zuvor eben noch als Schienenbus gefahren wurde. Jetzt war an jenem 20. Mai 1981 die 211 170 vor den einsamen Silberling gespannt und fuhr im nahen Holzhausen aber neuerdings durch – eine weitere Maßnahme zum Vergraulen von bislang treuen Reisenden.

Ein Blick in die Kursbücher zeigt aber auch, dass die Obere Edertalbahn schon immer eine ausgesprochene Nebenbahn mit einem eher übersichtlichen und lange Zeit gleichbleibenden Zugangebot im Personenverkehr war: Während der Sommerfahrplan 1956 rund acht Zugpaare (davon bereits fünf als Schienenbus) aufwies, war dies im Winterfahrplan 1974/75 mit rund neun Zugpaaren (nur noch zwei Zugpaare lokbespannt) nicht viel anders und im Winterfahrplan 1978/79 war dies nicht mehr so, das Angebot schrumpfte



Der im Tal mäandernden Eder begegnet die Strecke bei Holzhausen mit zwei Brücken, hier die etwas kleinere mit dem N 6073 nach Frankenberg (20. Mai 1981).

Unten:
Das Empfangsgebäude von Holzhausen (hier 1981) liegt heute nicht mehr an der eisernen Bahn, sondern am laut Bewertung von Wikivoyage „unterdurchschnittlichen“ Eder-Radweg ...

te auf sechseinhalb Zugpaare und sämtliche Reisezüge führen jetzt in Holzhausen durch. Doch abgestellte Güterwagen und viel „Holz vor der Hütt'n“ in Form von Baumstämmen und gehacktem Brennholz machten dem Ortsnamen alle Ehre und verrieten dem durchfahrenden Reisenden, dass hier auch noch Güterverkehr auf der Schiene stattfand.

Kaum vom wildromantischen Plätzchen an der hier breiten und mäandernden Eder und ihrer rostigen Eisenbahnbrücke zum nahen Bahnhof gepilgert, konnte dieser Güterverkehr in Form der 211 185 und ihres Anhangs (siehe Foto) sogar beobachtet werden, allerdings fuhr diese Übergabe in Holzhausen durch und ließ das zum Abtransport bereite Holz diesmal links oder genauer gesagt in Fahrtrichtung rechts liegen. Wie andernorts konnte auch hier der Güterverkehr nach der Stilllegung im Personenverkehr noch einige Jahre auf der Schiene erhalten werden, doch auch sein Ende kam in Raten: Zunächst wurde zeitgleich mit der Einstellung des Personenverkehrs zum 30. Mai 1981 auch der Güterverkehr im elf Kilometer langen Abschnitt zwischen Arfeld und Hatzfeld (Eder) eingestellt, eineinhalb Jahre danach zum 30. November 1982 auch zwischen Berleburg und Arfeld (7 Kilometer). Noch wesentlich länger hielt sich der bescheidene Frachtverkehr auf der Schiene zwischen Hatzfeld (Eder) und Frankenberg: Zum 29. Mai 1995 endete der Güterverkehr im 13 Kilometer langen Abschnitt zwischen Hatzfeld (Eder) und Auhammer – mittendrin auch unser Holzhausen! Zum 15. Dezember 2002 endete schließlich die Güter-Bedienung im kurzen Abschnitt zwischen Battenberg und dem Anschluss Auhammer, heute findet Güterverkehr nur noch zwischen Allendorf (Eder) und Battenberg (Anschluss Viessmann) statt, wo immerhin auch noch Holz (vermutlich auch aus Holzhausen) verladen wird.

Zurück ins Jahr 1981: Während sich in den langen Zugpausen am eigentlich schon ehemaligen Bahnhof von Holzhausen an diesem schönen Maitag außer einer gelangweilten Katze so gut wie gar nichts bewegte, tuckerte zwei Stationen weiter ein Traktor zum Bahnhof von Dodenau und stellte sich vor das verbliebene Stumpfgleis neben dem Streckengleis, um einen Fahrgast abzuholen. Der saß in dem einen Silberling, der zusammen mit der 211 070 als N 6075 natürlich wieder nach Frankenberg zurückfuhr. Ja, hier auf dem Land war es normal, wenn die Kunstlederbank eines Silberlings oder Schienenbusses mit der

harten Sitzschale über dem Hinterrad eines Traktors vertauscht wurde. Das war keine Nostalgie, sondern bauerlicher Pragmatismus, der freilich Stoff genug gewesen wäre, von verwegenen Regisseuren in Heimatfilm-Szenen verwurstet zu werden.

Nostalgie indes war eine von EFH (den Eisenbahnfreunden Hönnetal) und AKE (dem Arbeitskreis Eifelbahnen) unter dem Motto „Abschied von der Edertalbahn“ veranstaltete Sonderfahrt, die am 5. Dezember 1992 und somit über zehn Jahre nach der Stilllegung des planmäßigen Personenverkehrs noch einmal den Schienenbus (798 823+998 184 +998 859 des Bw Gießen) auf die Obere Edertalbahn zurückführte: Im Rahmen des Fahrtverlaufs Gießen – Frankenberg – Hatzfeld – Frankenberg – Korbach und zurück konnte die Strecke zumindest noch bis Hatzfeld befahren werden. Fotohalte, Scheinanfahrten, hektische Fotografen, Autoverfolger und die vergessenen geglaubten zahlreichen Warnpfeife der roten, freilich schon mit Graffiti „verzierten“ Schienenbus-Einheit müssen die Anwohner der Strecke damals wohl in Angst und Schrecken versetzt haben, waren sie doch nur noch den kümmerlichen Restbetrieb mit einem gelegentlichen Güterzüglein gewohnt.

Abgesehen von temporären Ausflugszügen der „Kurahessenbahn“ von 2005 bis 2007 (jeweils Mai bis Oktober an Sonn- und Feiertagen) mit Triebzügen der Baureihe 628 zwischen Frankenberg und Battenberg-Auhammer müssen die „Fahrgäste“ zwischen Bad Berleburg und Allendorf heute ihre Bewegungsenergie selber aufbringen, denn die ehemalige Obere Edertalbahn ist natürlich auch hier großteils zu einem Fahrradweg mutiert. Naive Optimisten, die darin immerhin einen Trassenerhalt und somit eine mögliche Reaktivierung dieser Schienenverbindung im Edertal erkennen möchten, müssen allerdings stark sein: Ihrem kleinen Häuflein stehen immer mehr aufgewiegelte und hysterische Wutbürger gegenüber, die jeden modernen Regionaltriebwagen, der selbstverständlich leiser als eine Meute johlender und munter klingelnder Radwanderer ist, automatisch mit „Bahnärm“ assoziieren. „Kein Zugterror im Edertal“ und „Fahrräder statt Eisen-Wahn“ stünde auf den Protestplakaten. Bahnübergänge würden zu „Todesfallen“ und Warnpfeife der Züge zur andauernden Ruhestörung, gegen die auch die allorts geforderten Lärmschutzwände wirkungslos wären. Nein, auch das Landleben ist längst nicht mehr gesund. □



Kennen Sie diese Ausgaben der Eisenbahn-Journal-Reihe „Super-Anlagen“?



Blütezeit der DRG
Best.-Nr. 671201



Modellbahn-Zauber mit DVD
Best.-Nr. 671301



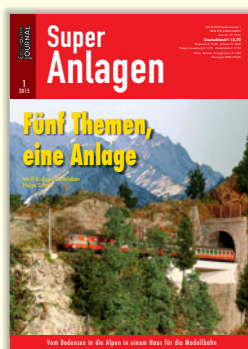
Kindheitstraum auf kleinem Raum
Best.-Nr. 671302



Industrie und Bundesbahn
Best.-Nr. 671401



Modellbahnwelt Odenwald (mit DVD)
Best.-Nr. 671402



Fünf Themen, eine Anlage
Best.-Nr. 671501



Die Goldenen Zwanziger
Best.-Nr. 671502



Semmering
Best.-Nr. 671601

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen, je € 13,70

7 Freunde – eine Anlage



Im Bremer Umland fanden sich sieben Modellbahnfreunde zusammen, um gemeinsam eine Großanlage nach norddeutschen Motiven zu bauen. Es entstanden der Bahnhof Bassum und – als Paradenstrecke – ein im Allertal angesiedelter Streckenabschnitt nach dem Vorbild der berühmten „Rollbahn“ sowie ein Hauptbahnhof, der vom Lüneburger Bahnhof inspiriert wurde. Natürlich sind auch ein großes Bw, ein Rangierbahnhof und mehrere Industrieansiedlungen vorhanden. Und selbst ein Überseehafen, nach Vorbildmotiven aus Bremerhaven, fehlt nicht. Die Detailgestaltung folgte dem Grundsatz „Dioramenqualität auf Großanlagenfläche“. Ein Meisterwerk, vorgestellt in fantastischen Bildern – und auf der beigefügten DVD in einem 25-minütigen Anlagenporträt.

**100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 140 Abbildungen, mit Video-DVD
Best.-Nr. 671602 | € 15,–**

MODELLNEUHEITEN



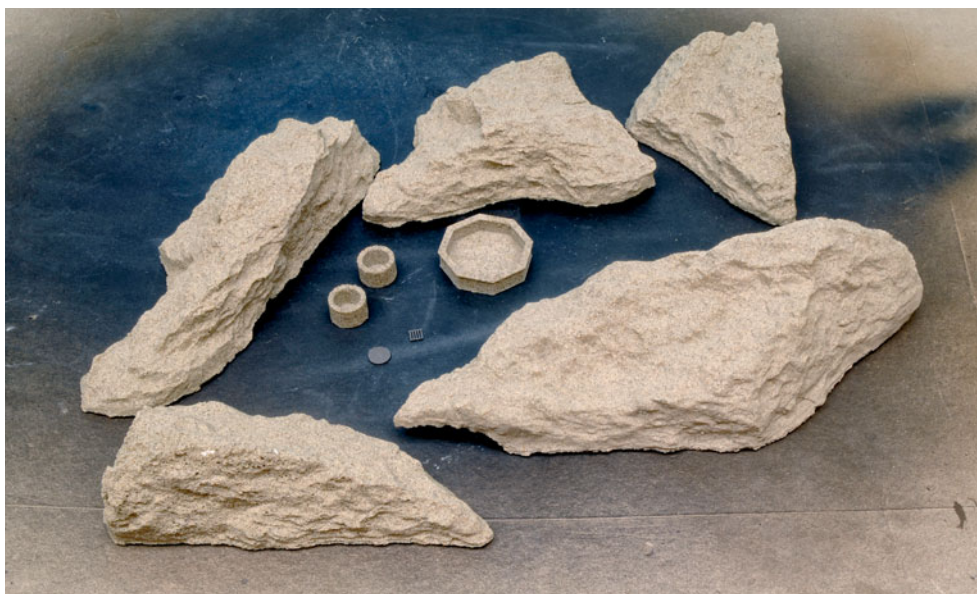
MÄRKLIN

BR 95 der DB. H0, Formneuheit, Epoche IIIa. Sehr gut detailliertes Modell mit umfangreichen Sound- und Lichtfunktionen. Offiziell erhältlich nur für Mitglieder des „Insider“-Kundenclubs bzw. des Trix-Clubs (Gleichstromversion). UVP: 400 Euro*)



BRAWA

Behältertragwagen BTmms 58 der DB. H0, Variante, Epoche IIIb. Wagenmodell aus Zinkdruckguss mit fünf Wechselbehältern des Typs Ekrt 212 der Großmolkerei Südmilch. Mehrfarbige, lupenreine Bedruckung, viele einzeln ange-setzte Details, Behälter mit individuellen Nummern. UVP: 65 Euro



VOLLMER

Steinkunst-Set „Marktplatz“. H0, Neuentwicklung, epochenlos. Set aus fünf Felsabgüssen mit sandsteinartiger Struktur, einem Brunnentrog und zwei Blumenkübeln. Benötigt trotz Natur-Oberfläche farbliche Überarbeitung, um nicht eintönig zu wirken. UVP: 24 Euro



KOTOL

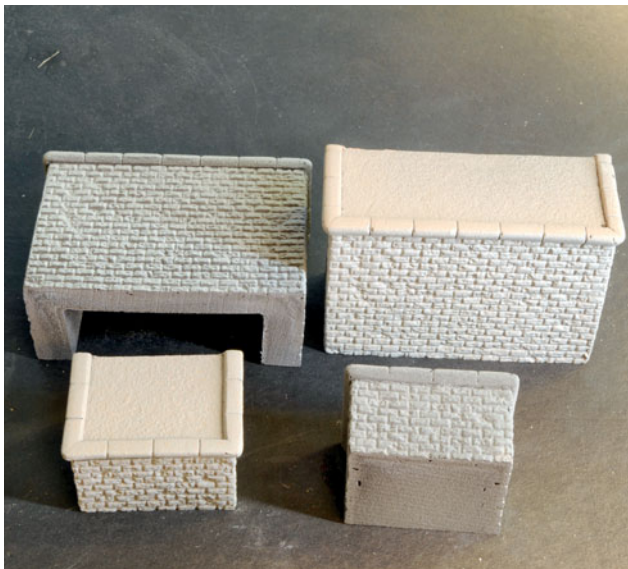
Telegraf-Dachständer. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Fertigmodell aus Metall mit schön zierlichen Isolatoren. Schließt beim Vorbild kleinere Gebäude an die Bahn-Telegra-fenleitung an. Preis: 2,49 Euro. www.kotol.de

*) Preisempfehlung des Herstellers zu Redaktionsschluss, auf glatte Euro-Beträge gerundet.



PIKO

141 der DB. H0, Variante, Epoche IVb. Modell einer Lok mit kleinem Dachkasten und Schweiger-Lüftern aus der zweiten Hälfte der 80er Jahre. Erhältlich in Gleich- und Wechselstrom-Ausführung. UVP: 140 bzw. 160 Euro



NOCH

Kleine und große Signalsockel. H0, Neuentwicklung, ohne Epoche. Hartschaumsockel mit Mauerstruktur zum Einsatz an Bahndämmen und Hängen, geeignet für ein bzw. zwei Signale. Jeweils zwei Stück pro Packung. UVP: 10 bzw. 15 Euro



BUSCH

Verwaltungsgebäude. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Vielseitiger Bausatz aus lasergeschnittenem Holz und Kunststoff, der sich nicht nur im Umfeld der ebenfalls neuen Straußenfarm verwenden lässt. UVP: 30 Euro

BRAWA

Wärmeschutzwagen Thoms 59 der DB. H0, Variante, Epoche III. Fein detailliertes und sehr sauber bedrucktes Modell eines der 651 durch Einbau einer innenliegenden Isolation für den Bananentransport umgerüsteten Wagen des Typs Glmehs 50. Auch als Ibbpls 395 der Epoche IV erhältlich. UVP: 36 Euro





BRAWA

Steuerwagen VB 147 der DB. H0, Variante, Epoche IIIa. Von der Bundesbahn mit einem Steuerabteil ausgestatteter Triebwagen-Beiwagen. Bei Gleichstrombetrieb funktionierender Lichtwechsel, vorbildentsprechend Bezeichnung als VB. UVP: 116 Euro



LILIPUT

Kesselwagen der Einheitsbauart. N, Formneuheit, Epochen III und IV. Lupenrein bedruckte Nachbildungen von Wagen mit 48-Kubikmeter-Kessel (DEA und Texaco) sowie 63-Kubikmeter-Kessel. Viele angesetzte Details wie Bremsanlage, Laufstege und Leitern sowie Firmenschilder (BP und DEA). UVP: je 53 Euro



Christoph
Kutter,
Modellbahn-
Redakteur

MEINE LIEBLINGSNEUHEIT

Nein, diese Rubrik wird nicht von Busch „gesponsort“! Aber in der alljährlichen Neuheitenflut dieser Firma finden sich immer wieder echte Schmuckstücke. So wie dieser filigrane Landmaschinenveteran, der sicher nicht nur Epoche-II-Fans wie mich begeistert. Einen passenden Antrieb stellen wir übrigens auf den Seiten 78 bis 81 vor.



BUSCH

Kleine Dreschmaschine. H0, Formneuheit, ab Epoche I. Nach erhaltenem Vorbild gestaltetes filigranes Modell eines Stiftdreschers aus Holz und Kunststoff mit zahlreichen feinen Details. UVP: 29 Euro



PIKO

Druckgaskesselwagen der BP, eingestellt bei der DB. H0, Variante, Epoche III. Vorbildnah gestaltetes Modell eines für den Transport von Butangas verwendeten Wagens mit diversen angesetzten Teilen wie Sonnenschutzdach und Handrädern. Lupenrein bedruckt. UVP: 47 Euro



PIKO

221 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Beige/türkise Ausführung der im Frühjahr neuen V 200.1. Wie diese ordentlich detailliert, lupenrein bedruckt und zugkräftig. Erhältlich in Gleich- und Wechselstrom-Ausführung. UVP: 120 bzw. 140 Euro



A.C.M.E.

Bahndienstwagen Gkln-u der DR. H0, Variante, Epoche IV. Ehemals italienischer Spitzdachwagen, der nach dem Krieg in der SBZ gefunden und bei der DR eingereiht wurde. Vorbildentsprechend ungebremst. UVP: 35 Euro



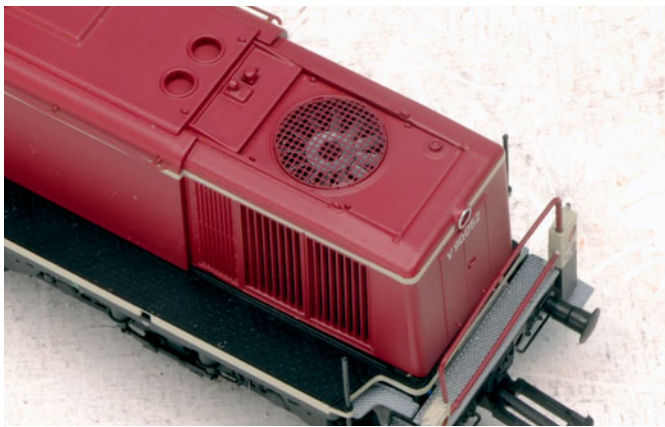
WEINERT

PtL 2/2 (Urglaskasten) der K.Bay.Sts.B. H0, Variante, Epoche I. Bausatz einer Lokomotive der zweiten Bauserie (Nummern 4504 bis -6), Kohlenkasten und Seitenwände Vorbildentsprechend geändert. UVP: 398 Euro

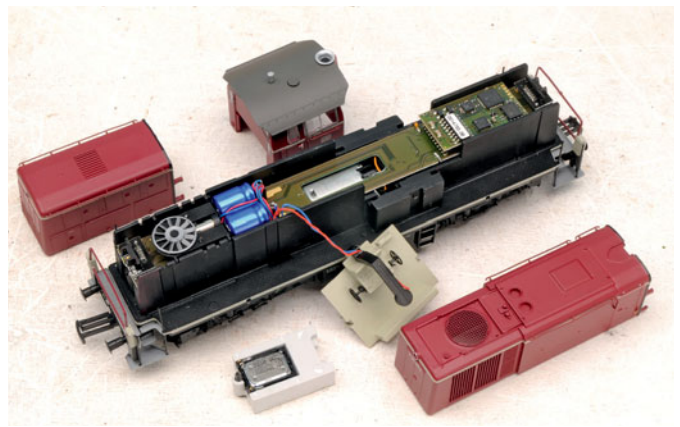


BRAWA

Schienenwagen SSLma 44 der DB. H0, Variante, Epoche III. Detailreiches Modell eines für eine Vielzahl von Ladegütern geeigneten Wagentyps, einsetzbar mit und ohne Rungen. UVP: 47 Euro



Einblick: der von einem geätzten Gitter geschützte Kühlerventilator von oben. Auch die seitlichen Rippen sind durchbrochen.



Doppelpack: Zwei Pufferspeicher (blau) lassen die V 90 bei Schmutzstellen kalt. Davor der Kühlerventilator, ausgebaut der Lautsprecher.



NEUES MODELL: V 90 VON BRAWA

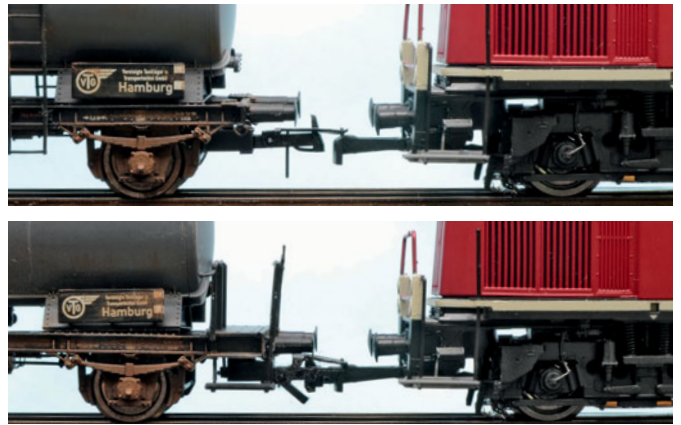
Bestens gepuffert

H0-Modelle der schweren Verschublok V 90 gibt es bereits. Da muss eine weitere Nachbildung schon besondere Qualitäten aufweisen, um auf dem Markt bestehen zu können. Schafft Brawas neueste Kreation die Hürde?

VON CHRISTOPH KUTTER



Druckunterschiede: Während die Qualität der Anschriften und Zierlinien makellos ist, wirkt der verchromte Fensterrahmen etwas unregelmäßig.



Kopfsache: Die Digitalkupplung gibt unter Last nach, wenn das Gegenüber eine Bügelkupplung ist (oben). Märklin-Kurzkupplungen halten (darunter).

- **Vorbild:** V 90 052 vom Bw Hamburg-Harburg. Abnahmedatum 8.8.1967.
- **Bestellnummer:** 41504 (Wechselstrom mit Sound und schaltbarer Kupplung). Lieferbare Varianten: 290 (rot), 291 (beige/türkis), 294 DB Cargo (verkehrsrot), 294 DB AG (dito mit Umlaufreling), jeweils in Gleichstrom-Ausführung mit und ohne („basic“) Schnittstelle, als soundlose Wechselstromlok sowie für beide Stromsysteme mit Sound und Schaltkupplung („digital extra“).
- **Länge:** 16,4 Zentimeter (= 14,32 Meter, entspricht Vorbild).
- **Gewicht:** 310 Gramm.
- **Material:** Fahrgestell Metall, Gehäuse und Drehgestellrahmen Kunststoff.
- **Zurüstteile:** Pufferbohlendetails, Führerstandstreppen.
- **Detaillierung:** Sehr gut graviertes Gehäuse mit Darstellung aller Klappen und Gitter unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorbildversion. Seitliche Kühlerrippen durchbrochen, über dem Kühlerventilator (schaltbar) fein geätztes Abdeckgitter. Filigrane freistehende Griffe und Handläufe aus Kunststoff, ebenso Rangierergeländer. Blick durch den Führerstand frei, Fahrstufenräder einzeln eingesetzt. Vorbildentsprechend je zwei Typhonhörner am Führerhaus, Stirnfenster mit angesetzten Scheibenwischern. Alle Fenster nicht ganz bündig und mit von außen erkennbaren Befestigungslaschen. Umlauf mit feinen Rutschschutz-Noppen. Gefederte „Elefantenfuß“-Puffer, leicht schief stehend. Vorbildentsprechend flache Lampegehäuse, alle Lampen mit verchromten Ringen. Sehr detaillierte Drehgestelle mit vielen angesetzten Teilen und Nachbildung vieler nur von unten sichtbarer Bauteile, beispielsweise der Getriebekästen. Vorbildentsprechend jeweils ein Indusimagnet pro Drehgestell.
- **Technik:** Motor mit zwei Schwungmassen unterhalb des Führerhauses. Antrieb über Kardanwellen auf alle Radsätze, in-

- nere Achsen mit jeweils einem Haftreifen. Schnittstelle PluX 22, Digitalloks mit Decodern von Doehler & Haass. Hier Sounds, Kühlerventilator, Führerstandsbeleuchtung sowie diverse Lichtfunktionen schaltbar. Digitalkupplungen abziehbar.
- **Licht:** Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzensignal mit warmweißen LEDs bzw. rotes Zweilichtsignal, diverse Signalfelder schalt-, Führerstand beleuchtbar.
 - **Lackierung und Bedruckung:** Lokaufbau sauber purpurrot mit epochengerecht kieselgrauen Zierlinien und Anschriften. Umlauf, Drehgestelle und Tanks schwarzgrau, Dach umbra, Rangiererritte silbergrau. Lupenreine Bedruckung, seitliche Fensterrahmen aber mit kleinen Unregelmäßigkeiten.
 - **Fahrverhalten:** Extrem langsames Fahren möglich, Höchstgeschwindigkeit umgerechnet 78 Stundenkilometer. Dank des sehr leistungsfähigen Pufferspeichers überfährt die Lok kontaktlose Abschnitte ohne jede Reaktion. Elektronisch gesteuert sehr langsames Beschleunigen und Abbremsen, ruhiger Lauf. Sehr gute Zugkraft: Im EJ-Praxistest zog die V 90 einen Zug mit 20 Wagen (45 Achsen) durch die 3-Prozent-Wendel mit Radius 51,5 Zentimeter (Märklin-C R 3). Mehr wäre problemlos möglich gewesen.
 - **Wartung:** Führerhaus und Vorbauten lassen sich abziehen, sitzen aber sehr fest. Ausführliche und übersichtliche Bedienungsanleitung mit Explosionszeichnung, Teileliste und Funktionstabellen.
 - **Das könnte besser sein:** Die Kupplung. Ab ca. zehn Wagen Last biegt sich der Haken nach unten, die Kupplung löst sich. Dies ist jedoch nur bei Standard-Bügelkupplungen der Fall, nicht bei Kurzkupplungsköpfen mit nach unten geneigtem Bügel (z.B. Märklin). Ein steiferes Material für den Haken wie bei der V 100 würde das Problem lösen.
 - **Preiseempfehlung:** Gleichstrom ohne Schnittstelle („basic“) 219,90 Euro, Gleich-

strom mit Schnittstelle („extra“) 284,90 Euro, Wechselstrom soundlos („basic“) 309,90 Euro, „digital extra“ (beide) 399,90 Euro. Gilt für alle Varianten. □

Kutters Fazit



Wer eine Lok sucht, die in Minimalfahrt klaglos auch über die schmutzigsten Gleise hinwegschleicht: Hier ist sie! Brawas Ingenieure haben bei der V 90 in Digitalversion Maßstäbe in Sachen Fahreigenschaften und Betriebssicherheit gesetzt – freilich zum knackigen Preis. Bis auf den etwas ausgefranst wirkenden Rahmen der Seitenfenster ist auch die Detaillierung des Modells erstklassig. Unglücklich ist das zu weiche Material der Kupplungshaken, auch wenn es hier den Ausweg geeigneter Kupplungsköpfe als Konterpart gibt. Dennoch: Ein sehr gelungenes Lokmodell mit exzellenten Fahreigenschaften.

Zum Weiterlesen:

Alles zum unverwundlichen und höchst erfolgreichen Vorbild des Brawa-Modells bringt unser brandneues EJ-Special „Die V 90“. Es ist für 12,50 Euro im Zeitschriftenhandel und beim Verlag erhältlich. bestellung@vgbahn.de





Von einem erhöhten Standort hat man einen wunderbaren Blick in das Höllental und kann die Züge auf ihrem Weg über den Ravennaviadukt beobachten. Hier zieht E 244 31 einen Eilzug nach Neustadt.



BRANDLS SCHWARZWALD

Seit vielen Jahren begleitet das Eisenbahn-Journal die Entstehung einer der herausragendsten Modellbahnanlagen in Europa. Nun ist – nach den Etappen „Hinteres Höllental“ sowie „Neustadt im Schwarzwald“ – der abschließende Teil mit dem Höllental und dem Bahnhof Freiburg-Wiehre fertig geworden

TEXT: TOBIAS PÜTZ • FOTOS: GABI BRANDL

Auch nachdem die Strecke elektrifiziert wurde, mussten Züge nachgeschoben werden. Die erst vor Kurzem speziell für das Höllental angeschafften 85er wurden durch die Elloks also keineswegs arbeitslos.







Vor fast zehn Jahren erschien beim Eisenbahn-Journal das erste Heft zur Schwarzwald-Anlage von Dieter Bertelsmann. Vorgestellt wurden die genau nach Vorbild in den 1930ern gebauten Bahnhöfe Bonndorf und Lenzkirch im Hochschwarzwald. Für die Vorbildrecherche, die Planung und auch den Anlagenunterbau zeichnete der Auftraggeber selbst verantwortlich, während er sich für die Landschaftsgestaltung mit Josef Brandl einen der besten Anlagenbauer unserer Zeit an seine Seite holte. Der nächste Anlagenabschnitt „Bahnhof Neustadt im

Schwarzwald“ gelang in vergleichbarer Weise nahezu perfekt, und auch hierzu veröffentlichte das Eisenbahn-Journal ein Super-Anlagen-Heft.

Nach zwei Jahren des Betriebs berichtete Dieter Bertelsmann über seine Erfahrungen und rekapitulierte dabei auch die Überlegungen und Motive, die ihn zum Bau der Anlage brachten. Das Heft hieß bezeichnenderweise „Meine Schwarzwaldanlage“ – eines der ersten Hefte in der damals neuen Eisenbahn-Journal-Reihe „Josef Brandls Traumanlagen“. Damit schien die Anlage aus redaktioneller Sicht abgeschlossen, denn der logischen Fort-

setzung „Höllental“ und „Freiburg-Wiehre“ stellten sich fehlender Platz und eine schwierige Bestimmung des Vorbildzeitpunkts entgegen. Der Bahnhof Freiburg-Wiehre wurde nämlich im Zuge der Elektrifizierung massiv umgestaltet, die bei weitem interessantere Vorbildsituation war jedoch die vor dem Umbau.

Dieter Bertelsmann packte jedoch wieder an und fand Lösungen und Kompromisse. Beim Höllental entschied er sich für den damals gerade jüngst errichteten Ravenna-viadukt und gegen den Hirschsprung. Für Freiburg-Wiehre ersann er eine Umfah-



Der Freiburger Stadtteil Wiehre ist Ausgangspunkt der Strecke nach Neustadt im Schwarzwald.

Nicht fehlen dürfen auf einer Anlage mit Freiburger Thema Modelle der authentisch attraktiv gestalteten Bierwagen der heimischen Brauerei Ganter sowie der Brauerei Meyer & Söhne aus dem benachbarten Ort Riegel. Die Ganter-Wagen wurden auf Straßenrollern zur Brauerei und zurück befördert.



Oben links und oben: Das Bahnwärterhaus an der Brücke stammt noch aus den Anfangstagen der Bahnlinie.

Links Mitte: Neben den Höllentalloks der Baureihe 85 waren auch die badischen 75er auf der Strecke in den Schwarzwald unverzichtbar.

Links: So sieht ein im Tunnel in seiner Sicherheitsnische stehender Streckengänger die Szene oben.

Rechts: Eine Nassdampf-75er mit einem Personenzug aus den damals hochmodernen Leichtbau-Nebenbahnwagen poltert über die Brücke. Der fehlende Fahrer der Zugmaschine zeigt, dass es auf einer Modellbahn immer etwas zu verbessern gibt – selbst auf einer von Josef Brandl.

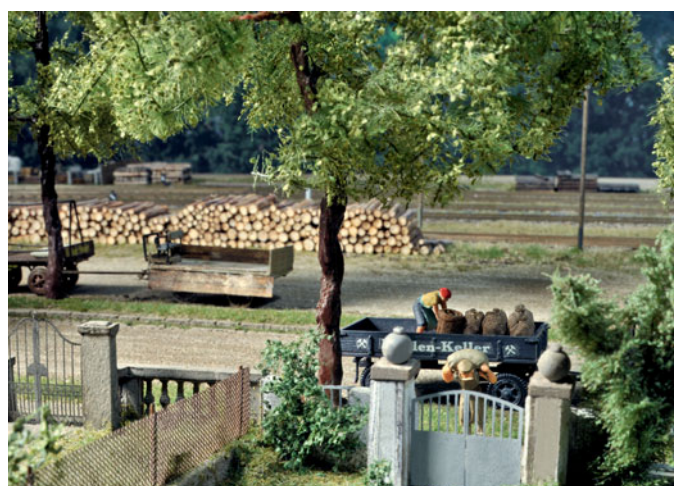




Die Straßenbahnlinie 6 verband in den 1930ern den Ortsteil Wiehre mit der Freiburger Innenstadt. Die Strecke ist hier auf dem Bahnhofsvorplatz doppelgleisig für Zugbegegnungen ausgeführt, im restlichen Verlauf liegt nur ein Gleis.



Die Urachstraße ist auf einer Seite von villenartigen Häusern gesäumt. Gegenüber erfolgte der Güterumschlag von der Bahn auf die Straße.



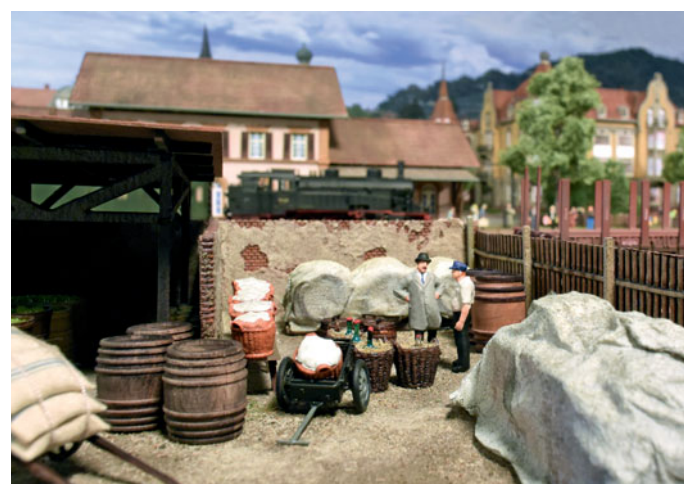
Die Firma Keller handelte mit Brennstoffen aller Art, bevorzugt Kohlen. Der Firmensitz am Bahngelände ist nur 100 m von hier entfernt.



Ganz oben: Die Gebrüder Mengler betrieben ein bedeutendes Speditionsunternehmen.
Oben: Die Wohnhäuser entlang der Urachstraße weisen schicke Vorgärten auf.



Auf der stadtabgewandten Seite des Bahnhofs haben sich verschiedene Gewerbebetriebe angesiedelt, z.B. die Dachdecker Kohl u. Schwaben.



Auch der Konsum hatte in Wiehre einen Lagerplatz für seine Handelsware, die von hier mit Pferde- oder Handkarren auf die Läden verteilt wurde.

rung, so dass die E-244-Modelle um den oberleitungslosen Bahnhof herumgeleitet werden. Im Modellbahnhof Wiehre ist daher ein stilreiner Betrieb aus der Übergangszeit zwischen Zahnstange und Ellok mit der Baureihe 85 möglich. Beim Vorbild währte diese Phase nur zwei Jahre, von 1934 bis 1936.

Anfang dieses Jahres waren die zwei neuen Anlagenabschnitte aufgebaut und Dieter Bertelsmann konnte erste Erfahrungen mit der Erweiterung machen. Lassen wir ihn selbst zu Wort kommen:

„Seit der Fertigstellung der Landschaft vom Freiburger Teil in der Werkstatt von Josef Brandl und der Montage bei mir in der Scheune sind einige Monate vergangen, in denen der praktische Betrieb nach und nach

Auch die Betriebspraxis hat sich weiterentwickelt, indem der Fahrplan neu gestaltet wurde und jetzt auch der neue Bahnhof voller Leben mit in die Zugfahrten einbezogen wird. Der erste Betriebsdurchgang Anfang Mai mit 14 Eisenbahnfreunden folgte bereits der neuen Regel: keine Elloks durch Wiehre und (am anderen ‚Anlagenende‘) den fertig ausgerüsteten Schattenbahnhof Donaueschingen. Trotz – oder gerade wegen – dieser Einschränkungen ergab sich ein befriedigender Ablauf. Diese Art, auf der Anlage zu ‚spielen‘, ist für alle Beteiligten ein besonderes Erlebnis.

Eine neue Herausforderung stellt für mich die Straßenbahn mit ihren Rillenschienen dar. Trotz Pendelachse und Faulhabermotor gibt es hier jetzt Kontaktpro-

Die Anlage zerlegen zu können, um sie anderswo wieder aufzubauen, habe ich von Anfang an eingeplant. Die Dimensionen der Segmente sind so gewählt, dass sie von zwei Männern getragen werden können. Denkbar ist, dass die Anlage durch Einfügen von neuen und einfachen Zwischenstücken in anderer Form aufgestellt wird. Dadurch könnte zum Beispiel ein Spaziergang entlang der ganzen Länge möglich werden. Ich bin überrascht, welche Ideen sich immer wieder eröffnen, und zuversichtlich, dass eine gute Lösung gefunden wird.“ □



97 203 absolviert eine ihrer letzten Fahrten. Mit Eintreffen der Loks der Baureihe 85 wurde die Zahnstange auf der Steilstrecke entfernt, die Zahnradloks wurden entbehrlich.

wieder aufgenommen wurde. Dieser Zeitraum war auch die Phase der Anpassung von vielen Details, vor allem an den Übergängen zu den anderen Anlageteilen. Die Integration des Freiburger Teils mit der Straßenbahn und andere Änderungen mussten in meiner iTrain-Steuerung vorgenommen werden, was gar nicht so einfach war.

In der Zwischenzeit hatte ich Besuch von Freunden und Helfern. Diese waren natürlich neugierig, wie der neue Anlagenabschnitt aussehen würde. Sie betonten fast immer, dass diese beiden letzten Bauabschnitte ganz neue Schwerpunkte meiner Schwarzwaldanlage darstellen. Die Bahnhöfe Lenzkirch und Bonndorf sowie auch Neustadt und ihre jeweiligen Umgebungen haben einen ländlichen oder kleinstädtischen Charakter. Dagegen ist das Höllental ein Stückchen Hochgebirge und Freiburg zeigt fast großstädtische Perspektiven. Sehr gut kommt auch an, dass die bisherigen Lücken in Form von störenden ‚Holzlandschaften‘ geschlossen sind und die neuen Teile in wohlthuender und harmonischer Weise das Bild in meiner Scheune abrunden.

bleme beim Betrieb. Ich suche den Erfahrungsaustausch mit Clubs und anderen Straßenbahnbetreibern.

QUO VADIS, SCHWARZWALDANLAGE?

Seit längerer Zeit mache ich mir Gedanken über die Zukunft meiner Anlage. Leider habe ich keine Söhne oder Enkel, die die Anlage übernehmen könnten. Meine drei Töchter und Schwiegersöhne spielen sehr gerne mit – ihre Hauptinteressen liegen jedoch woanders.

Die vielen Kommentare in meinem illustrierten Gästebuch und die Begeisterung, die immer wieder zum Ausdruck gebracht wird, bestärken mich darin, nach einer Konstellation zu suchen, die nicht nur den Fortbestand der Anlage beinhaltet und eine Öffnung für Besucher erlaubt. Darüber hinaus soll auch ein – wenn auch vielleicht vereinfachter – Betrieb möglich bleiben. In meiner Scheune ist dies nur eingeschränkt möglich: Der Raum um die Anlage herum ist an einigen Stellen zu gering und es fehlt die Infrastruktur für viele Besucher.

Quellen und Danksagung

- ♦ Die Höllentalbahn, H. W. Scharf, B. Wollny, EK-Verlag 1987
- ♦ Die Höllentalbahn und Dreiseenbahn, Gerhard Greß, Verlagsgruppe Bahn 2015
- ♦ Die Wiehre, Almanach zum 125. Jubiläum der Wiehremer Bürgervereine
- ♦ Das Türmchen ist längst Geschichte, Badische Zeitung vom 21.04.2008
- ♦ Zeitreise von Freiburg zum Feldberg, Film: 60 Min., Eugen Reinwald, Wiehre 2016
- ♦ Das Höllental, Axel Steinhart, Schillinger Verlag 1987
- ♦ Wir wußten doch nicht was kommt, Berichte von Zeitzeugen, Helmut Heitzmann
- ♦ Freiburger Straßenbahn, D. Gmader, T. Hettinger, EK-Verlag 2006
- ♦ Alt Freiburg – Bilder einer Stadt, H. Schadek, 1989

Allen meinen Helfern und Mitstreitern möchte ich meinen Dank sagen, besonders auch den zahlreichen Informanten aus Freiburg und der Wiehre, den Mitarbeitern des Stadtarchivs und meinen Freunden, die mit Hand angelegt haben, wenn es nötig war.

Dieter Bertelsmann

Schwarzwald-Trilogie:

Mit „Von Freiburg ins Höllental“ erschien vor Kurzem der dritte Band unserer Reihe „Traumanlagen“ über Josef Brandls einzigartige Schwarzwald-Anlage. Modellbahngenuß der Spitzenklasse auf jetzt 100 Seiten! Bestellbar für nur 15 Euro plus Versand bei bestellung@vgbahn.de.

Auch die beiden ersten Bände über Dieter Bertelsmanns Anlage sind dort noch erhältlich.



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

stangel
 MODELLBAHNBAU
www.stangel.pl
 Gebäude-
 modelle
 Dioramen
 Anlagenbau
 Zubehör

Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin
MODELLBAHN UMSCHAU
Bahn Welt 
 Im Internet auf www.bahnwelt.tv
 Auch auf FireTV, AppleTV, AndroidTV, Chromecast, watchmi und vielen Smart-TVs

Polák  Generalvertretung für Deutschland
modellbahn-schildhauer
www.mbs-dd.com Tel: 0351 27979215
 Händleranfragen (D) erwünscht! DE 01187 Dresden, Würzburger Str.81

Ätztechnik
 Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neu-
 silberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit
 Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen,
 Belichtungsgeräte, Chemikalien,
 Ätztelle für Z, N, TT, H0, 0,
 Schwarzbeizen f. Metalle,
 Auftragsätzen
 nach Ihrer
 Zeichnung
 € 5,- Schein/Überweisung
 (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
 Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
 Internet: www.saemann-aetztechnik.de
 Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

Siggis Modellbahn Shop
 Exklusive Modelle
 Waggonbau
 Schwaetzer
 für die Spur TT
 Ihr TT-
 Spezialist
 in OWL
 Inh. Siegfried Heerde
 Leopoldstaler Str. 9 • 32839 Steinheim
www.siggis-modellbahn-shop.eu

JULI-NEUHEITEN 2016 LIEFERBAR!
 Fordern Sie unseren kostenlosen
 Neuheitenprospekt an!
 Besuchen Sie uns im Internet unter: www.auhagen.de
Auhagen
 MODELLBAHNZUBEHÖR H0 • TT • N
 Auhagen GmbH
 OT Hüttgrund 25
 D-09496 Marienberg/Erzgeb.
 Tel.: +49 (0) 37 35. 66 84 96

PAULO
 Seit 30 Jahren Hersteller anspruchsvoller
 Ausgestaltung für hochdetaillierte
 Anlagen in den Spuren H0, 0 und 1.

 Besuchen Sie www.paulo.de

Modellisenbahnbau
 Karl Sauer
 Bebelstraße 48
 37081 Göttingen
 Tel. 05 51 / 6 63 82
 1965 ____ 35 Jahre ____ 2000
 ARNOLD • FALLER • FLEISCHMANN
 ROCO • MÄRKLIN • TRIX

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


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

30 Jahre ASOA
www.asoa.de


Spielwarenfachgeschäft WERST
www.werst.de • e-mail: werst@werst.de
 Schillerstr. 3 • 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
 Tel.: 0621/682474 • Fax: 0621/684615
 Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi
 Auf über 600 qm präsentieren wir Ihnen eine riesige Auswahl von Modellbahnen,
 Modellautos, Plastikmodellbau und Autorennbahnen zu günstigen Preisen.
 Digitalservice und Reparaturen • Weltweiter Versand

Der Schienenreiniger
 Für kontaktfreudige Schienen
www.schienenreiniger.de Baptist-Hoffmann-Str. 19 • 97688 Bad Kissingen
 info@schienenreiniger.de Tel.: 0971/66345 • Fax: 0971/7853196

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

 BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
 und mehr vieles mehr
www.lohag.de
 Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53
 D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

DIE SCHÖNSTEN SEITEN UNSERES HOBBYS
 SCHAUEN SIE DOCH MAL REIN!
 Sie finden uns auf:
facebook
ISCGBOOK
 Jetzt Fan werden: www.facebook.de/vgbahn

Das Steuerungsprogramm
WIN-DIGIPET Premium Edition 2015
 Small Edition 2015

NEU!
 Highlights der Version 2015:
 ★ Lok-Programmer
 ★ Zugnummernfelder
 ★ Lok Makros
 ★ ZFA - Zwischenhalte
 67015 WIN-DIGIPET Premium Edition 2015 € 449,00
 68015 WIN-DIGIPET Small Edition 2015 € 119,00
 Weitere Informationen sowie Workshop Videos unter
www.modellplan.de
modellplan ... Software + Technik für Modellbahner
 Erhältlich bei:
 modellplan GbR
 Reussensteinweg 4
 73037 Göppingen
 Tel.: 07161/816062



12. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 2

Dampflok-Klinik

Obwohl für den Bahnbetrieb unverzichtbar, sind Ausbesserungswerke unter Modellbahnern kein Thema. Zu groß ist ihr Flächenbedarf, zu unbekannt, was sich im Inneren der Hallen abspielt. Wie man das Thema trotzdem anpacken kann, zeigt dieses Diorama

TEXT: FRIEDEL HELMICH • FOTOS: FABIAN HELMICH

Spezialgebiet meines Modellbahnhobbys sind die Bahnbetriebswerke der DB in den Epochen III und IV. Meine Hauptanlage bildet ein größeres Bw nach (www.bw-rheinbruecke.de), auch diverse Dioramen sind mit Bw-Motiven gestaltet. Es lag der Gedanke also nahe, sich mal an einem Ausbesserungswerk (AW) zu versuchen. Diese sind bei der Bahn für die regelmäßig durchzuführenden Hauptuntersuchungen von Schienenfahr-

zeugen, für größere Reparaturen sowie für die Aufarbeitung von Tauschteilen zuständig. Den Mittelpunkt eines Ausbesserungswerks bildet die große, mehrgleisige Richthalle, in der verschiedene Arbeitsstände die Ausbesserung mehrerer Lokomotiven und Wagen gleichzeitig erlauben.

Ein komplettes Ausbesserungswerk mit allen Nebengebäuden im Maßstab 1:87 zu bauen, verbietet sich durch den enormen Platzbedarf von selbst. Also sollte eine

solche Richthalle entstehen, in der die wesentlichen Arbeitsabläufe sichtbar werden.

Doch wie sah es eigentlich aus in einem Ausbesserungswerk der Dampflokzeit? Bahnbetriebswerke hatte ich in den 60er Jahren in großer Zahl im Ruhrgebiet und im Münsterland besucht, aber in ein Ausbesserungswerk habe ich es nie geschafft. Dabei wären das AW Lingen oder das AW Braunschweig von meinem damaligen Wohnort gar nicht so weit weg gewe-





sen. In Ermangelung eigener Anschauung blieb nur die Suche nach Bildmaterial in der Eisenbahnliteratur und im Internet, wo ich bald fündig wurde. Gerade bei der Nachbildung der Details waren die Abbildungen eine unschätzbare Hilfe.

Eine 70 x 33 Zentimeter große und zehn Millimeter starke Sperrholzplatte bildete die Grundplatte, auf der drei Roco-Gleise ohne Bettung sowie 48 Zentimeter lange Untersuchungsgruben von Auhagen

Platz fanden. Auf die Grundplatte wurde grauer Karton geklebt, damit der Hallenboden bündig mit der Schienenoberkante abschließt. Sollte das Diorama später einmal in eine Modellanlage integriert werden, lassen sich die Gleise leicht durch Schienenverbinder stromführend machen. Seitlich plante ich je drei Zentimeter Abstand zwischen Hallenwand und Plattenkante ein, an den Stirnseiten je sieben Zentimeter. Daraus ergab sich eine Hallengröße von 55,5 mal

Viel Arbeit im Ausbesserungswerk Rheinbrück: Eine ausgeachste 44er wird untersucht, vorne sind Rahmen und Umlauf einer Schnellzuglok sowie ihre Radsätze zu sehen, links lugt eine wohl neu eingetroffene 94er hervor. Die in frischem Lack glänzende 50er im Hintergrund scheint ihren Check dagegen gerade hinter sich zu haben.

Linke Seite oben: die AW-Halle in der Vogelschau.



Beim Blick durchs abgenommene Dach werden die vielen Details in der Halle sichtbar.

Auch ein Lokkessel ist in Arbeit.





Relativ wenig Raum benötigt der „Papierkram“. Aber auch dieses Detail der Hallenausstattung fehlt nicht, ebenso der Getränkeautomat.

Eine ausgeachte Lok lässt sich nur mit Hilfe eines Revell-Bausatzes darstellen.





Oben links: Aufmerksam beobachtet der Kranführer das Geschehen. Rechts daneben einige der unverzichtbaren Spezialmaschinen.
Untere Reihe links: Handwaschbecken und Spinde in einer Ecke der Halle. Daneben: Vor dem Gebäude betrachten zwei Arbeiter eine Wanne mit Schrott.

27,5 Zentimetern. Die größte Höhe beträgt 18 Zentimeter.

Wie sollte nun die Halle aussehen? Zuerst dachte ich an Fabrikgebäude der Modellbahnindustrie, was ich aber schnell wieder verwarf, weil ich etwas Eigenständiges bauen wollte.

FASSADE AUS DEM KOPIERER

In meinen Restbeständen von MZZ-Kulisen fand sich eine passende Fabrikfassade, von der ich mehrere Farbkopien erstellte. Die Umrisse wurden auf fünf Millimeter starkes Sperrholz gezeichnet. Nach dem Aussägen der gesamten Wandfläche und der einzelnen Fenster wurden die Kopien der MZZ-Fassade aufgeklebt, aus denen die Fenster vorher ausgeschnitten worden waren. In diese freien Flächen kamen großflächige Sprossenfenster, die aus hellem Glasfaser-Armierungsgewebe aus dem Baumarkt mit einer Maschenweite fünf mal sechs Millimeter und einer hinterklebten, durchsichtigen Folie bestehen. Anschließend wurden auch die Innenwände mit der Fabrikfassade verkleidet.

Die Höhe der Wände beträgt 13 Zentimeter, was die Konstruktion von zwei Brückenkränen erlaubte, die auf seitlich angebrachten Halterbahnen liegen und per Hand verschiebbar sind. Die Kranbrücke selbst entstand aus dünnen Holzleisten, wogegen Halterbahnen, Wandstützen und

Kranhäuser einem Bausatz von Walthers-Cornerstone entstammen. Auf die Halterbahnen an den Seitenwänden klebte ich Messingprofile, die über dünne Kabel mit Strom aus einer in der Halle versteckten Neun-Volt-Batterie beschickt werden. Kontakte unter den Brückenträgern leiten den Strom an LED-Streifen weiter, die unter der Kranbrücke angebracht sind. Mit einem Mikroschalter an der Außenwand lässt sich die Hallenbeleuchtung ein- und ausschalten.

Auf Fotos mit Gebäuden der Industriearchitektur des frühen 20. Jahrhunderts haben mir besonders Fabrikgebäude mit Tonnendächern gefallen. Also sollte meine Richthalle auch ein solches Dach bekommen. Aus Sperrholz ließ ich mir sechs Halbbögen mit einer Länge von 25 Zentimeter lasern, klebte sie in gleichmäßigen Abständen auf eine Grundplatte, die genau der Hallengröße entsprach, und verkleidete das Dach mit dünnem grauem Karton.

Die Fensterfronten bestehen wieder aus Armierungsgewebe. Vier kleine Türmchen an den Ecken der Halle legen Zeugnis ab von der Ästhetik der Gründerzeit-Architektur. Die Tore der Richthalle sind dagegen als moderne Rolltore ausgebildet. Sie bestehen aus brauner Wellpappe. Ein dünner Magnetstreifen hält die Tore am oberen Rand auf einem Stück Messingblech fest. Sie können somit jederzeit abgenommen werden und geben dann ebenerdig den Blick

frei ins Ausbesserungswerks. Meine nächste Herausforderung war, die Atmosphäre, die zu Dampflokzeiten in einem AW herrschte, möglichst vorbildgerecht darzustellen.

DIE VIELEN KLEINEN DINGE

Betrachtet man Fotos, die eine Richthalle im Überblick zeigen, meint man zwischen den Ständen der aufzuarbeitenden Lokomotiven ein scheinbar chaotisches Durcheinander zu sehen: Rohre auf dem Boden, einzelne Radsätze, Drehgestelle, Ersatzteile auf Paletten und in Metallkästen, Schweißgeräte, Leitern, Treppengestelle und vieles mehr. Dazu die Loks in unterschiedlichen Aufarbeitungsphasen: aufgebockt und ohne Radsätze, teils am Kran hängend, mit Rädern, aber ohne Kuppelstangen, und dazwischen Männer, die an einem schmutzigen und rußigen Arbeitsplatz ihr Bestes geben, um die Loks wieder flott zu machen. Hinter dem vermeintlichen Durcheinander stand jedoch (wie sollte es bei der Behördenbahn anders gewesen sein?) eine exakte organisatorische und zeitliche Planung der Arbeitsabläufe, die bei einem Blick in die Richthalle allein nicht sichtbar wird.

Mein Diorama sollte die Arbeitsatmosphäre widerspiegeln, deshalb waren Details gefragt. Teile einer Dampflok wie Achsen, Kuppelstangen, Tenderdrehgestelle, Kessel und Rahmen entnahm ich Lokbausätzen von Revell. Werkstattausrüstung

und Arbeiterfiguren gab es bei Preiser und Noch. Wichtig waren auch belebte Szenen, die die Eisenbahner bei der Arbeit zeigen: am Schreibtisch, beim Transport von Ersatzteilen, auf der Lok und an der Drehbank. Bei Maximilian Kramer (www.maximilian-kramer.de), der eigentlich Eisenbahngeschütze in H0 baut, entstand ich ein Presswerk, Drehbänke und Wandschränke mit Werkzeugen. Grüne Spinde und Schreibtische fanden sich im Internet unter dem Stichwort „Kartonmodellbau“. Vieles entstammt auch der Bastelkiste.

Die Bauzeit betrug etwa sechs Monate. Das Diorama steht im Regal meines Arbeitszimmers, allerdings auf einem Brett mit Schubladenauszug. Zieht man es hervor, kann man das Dach abnehmen und den unermüdlichen Arbeitern bei der Lokausbesserung zuschauen. □

Im Rahmen des 12. Modellbau-Wettbewerbs erschien bisher:

1) „Ziegel, Züge, Erdbeeren“ von den Modulbaufreunden Ladenburg in EJ 8/2016



Blick durch ein Hallentor.

–Anzeige–

catawiki

Jede Woche mehrere Online Modelleisenbahnen Auktionen

Gebote
ab
€1



✓ Unsere Modelleisenbahnen-Auktionen beginnen immer **freitags um 12:00 Uhr**

✓ **Jede Woche** eine Märklin H0-, N-Spur- und H0-Modelleisenbahnen-Auktion

✓ All unsere Auktionen werden durch **fachkundige Experten** geleitet

✓ Auch Sie können bei Catawiki **Ihre Modelleisenbahnen anbieten**

www.catawiki.de/modelleisenbahn



Werden Sie unser neuer Experte für Modelleisenbahnen?

Catawiki ist auf der Suche nach **neuen Experten für Modelleisenbahnen**. Aktuelle Stellenangebote finden Sie unter www.catawiki.de/jobs.



Ausschnitt aus einer Postkarte von 1901: Im Bahnhof von Bensheim (Hessen) steht ein auf einem Niederbordwagen verladenenes Lokomobil. Das zweite Gerät könnte eine Dreschmaschine sein.

SAMMLUNG CHRISTIAN GERECHT



Lokomobil auf Reise

Die kleinen Halbgeschwister der Dampflok waren dem Namen nach zwar „ortsbeweglich“, für größere Entfernungen aber brauchten sie die Bahn. Ein neuer Bausatz macht eine solche Verfrachtung auch im Modell möglich

VON CHRISTOPH KUTTER

Das kleine Lokomobil des österreichischen Anbieters Railboys (www.railboys.at) gibt es in zwei Varianten: aufgebaut in Arbeitsposition und mit umgeklapptem Schornstein in Transportposition. Hier wiederum hat man die Wahl zwischen dem Fertigmodell zu 89 Euro und dem Bausatz zu 29.

Bastelfreunde greifen zu Letzterem und werden nicht enttäuscht: Die gut 20 Teile sind sauber gegossen und brauchen nur in geringem Maß versäubert zu werden (Bild 1). Einige Befestigungslöcher sind zu bohren respektive aufzubohren (0,5 bzw. 0,6 Millimeter), was per Handbohrer oder Minibohrmaschine problemlos gelingt (Bild 2). Da die Bauanleitung aus einer einzigen Zeichnung besteht, sollte man sich vor allem bei der Montage der Kurbelwelle sowie der Treib- und Schieberstange die einzelnen Schritte vorher gut überlegen.



Wie üblich ist das Modell vor dem Lackieren durch ein Bad in Spiritus oder einer kräftigen Mischung aus heißem Wasser und Spülmittel zu entfetten (Bild 3). Sollen die Räder und eventuell auch der Schornstein in einer abweichenden Farbe lackiert werden, klebt man sie erst danach fest (Bild 4). Schöne Fotovorlagen, auch historische, und Filme findet man im Internet. In den meisten Fällen dürfte Schwarz mit nur wenigen Blankmetallstellen (Kurbelwelle, Kolbenstangen, Armaturen) vorbildgerecht sein. Die Laufflächen der Räder sowie der Schwungräder werden stets metallblank lackiert, beispielsweise mit Vallejo „Steel“ gemischt mit Grau (Bild 5).

Auch der verwendete Wagen bekommt als Erstes eine Alterung. Hier ist es ein kleiner Xw Erfurt von Tillig, ein Modellchen, das mit seinen knappen Maßen schön zu diesem Transportgut passt.

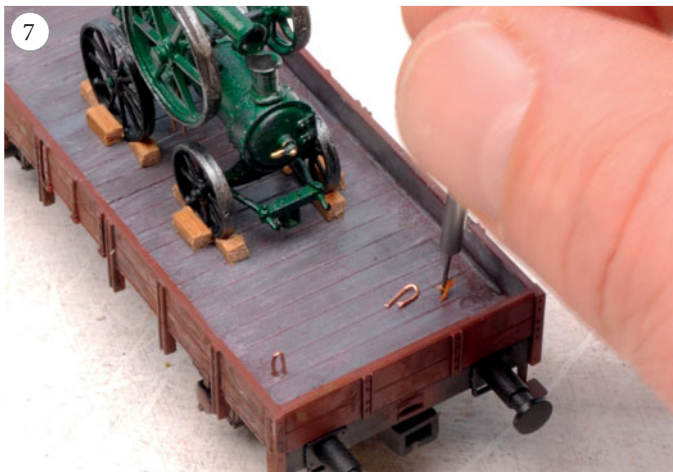
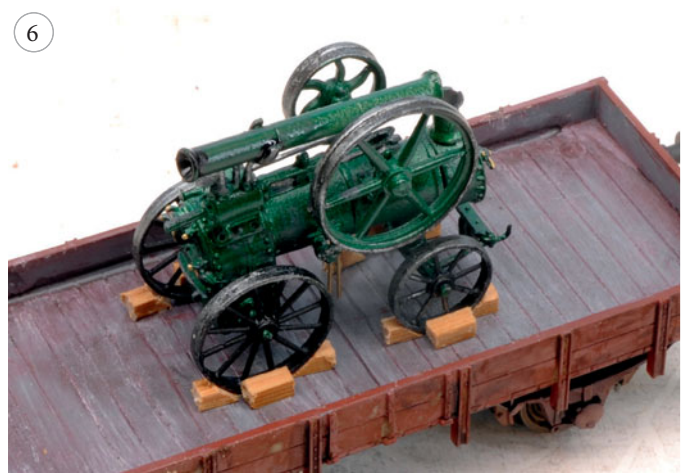
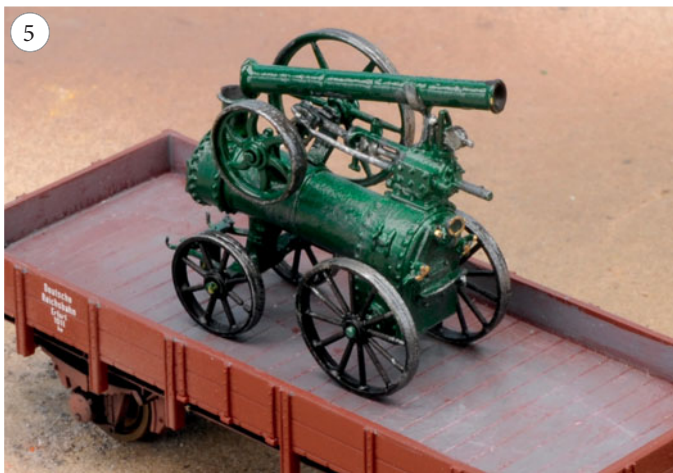
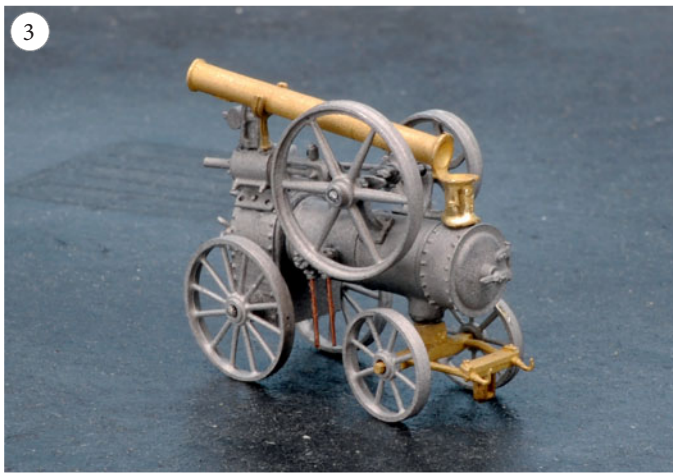
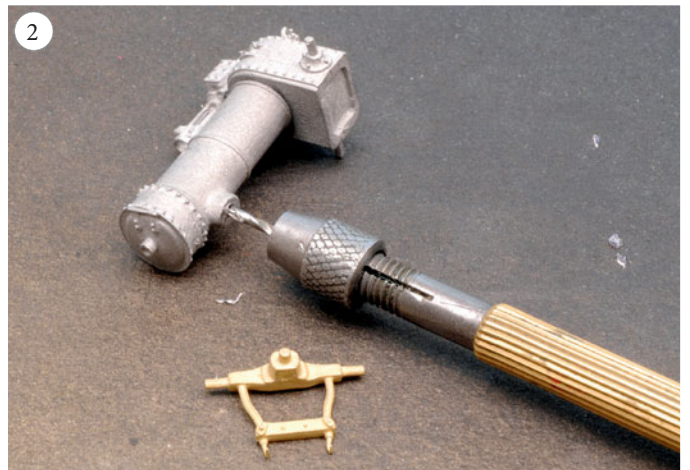
Nun aber wird es kompliziert. Schuld sind gleichermaßen die Modelle (beziehungsweise ihre Vorbilder) als auch die Beladungsvorschriften der Bahn. Wer meint, mit zwei Keilen pro Rad und etwas Kleber sei die Arbeit getan, täuscht sich leider gewaltig.

Unser Lokomobilchen hätte in der Realität ein Gewicht von etwa drei bis vier Tonnen, keinen Antrieb und keine Bremse. Bei einem Rangierstoß würde es zum Geschoss, dem keine Bordwand standhält. Also muss es nicht nur auf allen Seiten verkeilt, sondern auch straff verzurrt werden. Aber wo? Dem kleinen Niederborder, normalerweise nur für bahneigene Transporte verwendet, fehlen leider jegliche Zurrösen. Keine Chance auf Bahntransport? Keineswegs! Auch für kompliziert scheinende Beförderungsfälle wie diesen gab es bei der guten alten Behördenbahn eine Vorschrift.

EJ-Beladungsexperte Christian Gerecht hat sie in seinen Unterlagen gefunden.

Würde das Lokomobil den Wagenboden mit mehr als einer Tonne Gewicht pro Rad belasten, müsste es auf zwei Längsbohlen gestellt werden, um das Gewicht gleichmäßig zu verteilen. Da es angenommenermaßen aber etwas darunter bleibt, kann man es direkt mittig auf den Wagen kleben.

Dann sind die Keile an der Reihe. Acht werden gebraucht, die am besten aus einer Wwei-mal-drei-Millimeter-Leiste zu sägen sind. Dazu kommen vier Kanthölzer à vier Millimeter Länge für die seitliche Rutsicherung. Alternativ sind auch hier Keile möglich. Keile und Kanthölzer werden so an den Rädern festgeklebt, dass das Lokomobil in der Realität unverrückbar fixiert wäre (Bild 6). Leichte Tupfer mit einem spitzen Bleistift oder Fineliner imitieren die Köpfe der Befestigungsnägel.





Die beiden großen Schwungräder sichern dem Lokomobil die Aufmerksamkeit der Betrachter. Im Hintergrund die schwarze Arbeitsvariante.

Bis dahin war die Sicherungsweise noch konventionell, wie bei jedem verladenen Straßenfahrzeug. Nun wäre die Verzurrung nachzubilden, die mangels Ösen improvisiert werden muss. Bei Wagen mit Holzboden wie diesem ging die Beladungsvorschrift denkbar rustikal vor: An jeder Ecke des Wagens war eine U-förmig gebogene Stahlkrampe einzuschlagen, an der die Verzurrungen (Seile oder verdrehte Drähte) befestigt wurden. Das andere Ende schlang der Lademeister um eine Achse des Ladeguts, zog Seil oder Draht straff und verknotete beziehungsweise verdrehte das Ganze.

Im Modell bilden vier U-förmig gebogene Stückchen 0,3-Millimeter-Draht (beispielsweise ein Rest aus dem Lokomobilbausatz) die Krampen nach. Sie werden mit Sekundenkleber in zuvor gebohrten Löchern befestigt. Dass die Krampen mehr als die vorgeschriebenen 55 Millimeter (= 0,63 Millimeter in H0) hervorstehen, ist unvermeidlich. Es genügt dabei, an jeder

Wagenecke nur ein Loch zu bohren und erst das eine Ende der Krampe mit einem Seitenschneider zu kürzen, dann das längere andere einzukleben. Jeweils zwei Löcher zu bohren und die Krampen in beide einzufädeln, ist eine Fummelarbeit, die man sich sparen kann (Bild 7).

Verdrillten Draht in passender Stärke gewinnt man aus einem Stück Litze. Die Isolation wird abgezogen, drei oder vier Litzenstränge werden zusammengefasst und zwischen den Fingern verdrillt. Profis spannen sie zum Verdrillen zwar in eine Kleinbohrmaschine ein, für die hier nötigen kurzen Stücke reichen aber die Finger. Etwas darübergestrichener Sekundenkleber stabilisiert den Draht. Zum Einfärben verwendet man am besten einen dicken, nicht wasserlöslichen Markierstift (schwarz), der die feine Drahtstruktur nicht zukleisert.

Für die vordere Verzurrung wird der Draht erst durch die Krampe gezogen, umgebogen und das Ende um den Stang gewi-

ckelt. Dann schlingt man ihn um einen der vorderen Zughaken des Lokomobils und zieht ihn fest.

An der Hinterachse reicht es, den Draht als Haken zu biegen und mit etwas Sekundenkleber benetzt um die Achse zu hängen. Die Räder verhindern, dass der Pfusch auffliegt. Ist der Sekundenkleber fest, wird der Draht durch die Krampe gezogen und fixiert. Gegebenenfalls muss jetzt noch einmal mit leicht verdünnter schwarzer Farbe nachgestrichen werden.

Die Sicherung des Lokomobils ist nun komplett. Doch wie kommt das Gefährt am Zielbahnhof eigentlich wieder vom Waggon? Die Bordwände des Xw Erfurt sind weder klapp- noch abhebbar, also muss das Lokomobil darüberbugsiert werden. Damit das klappt, liegen der Fuhrer ein paar Balken bei, was das Ganze noch interessanter wirken lässt (Bild 8). Sie wurden aus einem Kaffee-Umrührstäbchen gesägt, glattgeschliffen und leicht eingefärbt. □

–Anzeige–

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT GmbH & Co. KG
Biegelwiesenstr. 31
D - 71334 Waiblingen

**Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT**

Messeneuheiten 2016 & Auslaufmodelle
zu günstigen Preisen & Second Hand
Artikel zu vernünftigen Konditionen

35. Eisenbahn-Herbstfest

17./18. September 2016

Verreisen Sie mit uns ... mehr Information finden Sie unter

www.modelleisenbahn.com

Eisenbahn JOURNAL UND

Auhagen



DIORAMENKÖNIG

SUCHEN DEN NEUEN

Es ist wieder so weit! Zusammen mit der Firma Auhagen suchen wir den Nachfolger unseres Dioramenkönigs – vielleicht Sie? Zeigen Sie allen, was Sie können!

Die besten Dioramen des Wettbewerbs präsentiert Auhagen 2017/2018 in repräsentativer Aufmachung mit dem Namen des Erbauers auf den Messen in Leipzig, München, Nürnberg, Dresden und Dortmund. Außerdem werden die Siegerdioramen und ihre Erbauer im Eisenbahn-Journal sowie auf den Internetseiten von VGBahn und Auhagen vorgestellt.

Als Siegprämien winken dem Dioramenkönig und seinen zwei „Stellvertretern“ wertvolle Lokomotivmodelle in den von ihnen gewählten Baugrößen sowie Einladungen zur öffentlichen „Krönung“ während der Messe Modell-Hobby-Spiel in Leipzig 2017 inklusive Übernachtungsgutschein in Höhe von 100 Euro und kostenlosem Eintritt für zwei Personen. Alle ausgestellten Dioramen werden von Auhagen mit Einkaufsgutscheinen in Höhe von jeweils 100 Euro prämiert. Jeder Einsender erhält zusätzlich das Buch „Traumanlagen“ der VGBahn.

SIE BAUEN:

Ein Diorama in den Baugrößen H0, TT oder N auf einer Grundfläche von genau 65,5 cm Länge und 33 cm Tiefe – nicht kleiner und nicht größer. Höhe maximal 30 cm. Basis ist eine Sperrholzplatte von 1 cm Stärke. An den Seiten des Dioramas darf wegen der Transportsicherung ein Streifen von 1 cm nur begrast oder beschottert werden.



SIE STELLEN DAR:

Ein Motiv aus den Epochen I bis IV rund um die Eisenbahn. Mindestens ein Gleis sowie eine Auhagen-Brücke sind Pflicht.

SIE VERWENDEN:

Ausschließlich Produkte der Firma Auhagen, ausgenommen Gleise, Schienenfahrzeuge, Begrünungs- und Streumaterial, Schotter, Figuren sowie Autos.

SIE BEKOMMEN:

Ihr Material im Handel. Den nächsten Auhagen-Händler finden sie unter www.auhagen.de.

SIE SCHICKEN:

Ihr fertiges Diorama bis zum 15. März 2017 an die Firma Auhagen, OT Hüttengrund 25, 09496 Marienberg/Erzgeb. Ein passender stabiler Transportkarton wird Ihnen auf Anfrage von Auhagen zugesandt. Bitte geben Sie auch Name und Adresse des Fachhändlers an, bei dem Sie Ihren Gutschein einlösen wollen.

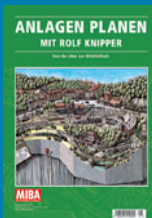
SIE BRAUCHEN NICHT:

Fotografieren. Ein Profi-Fotograf wird die Dioramen für das Eisenbahn-Journal und die Internet-Präsentation in Szene setzen.



Die Auswahl der Siegerdioramen erfolgt durch eine Jury aus Vertretern von Eisenbahn-Journal und Auhagen. Mitarbeiter der VGBahn sowie der Firma Auhagen sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Ebenfalls ausgeschlossen ist der Rechtsweg.

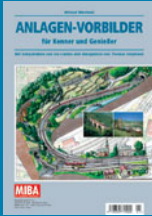
Hiermit **planen** sie **richtig**



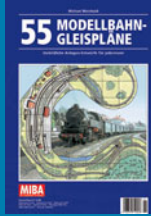
**Anlagen planen
mit Rolf Knipper**
Best-Nr. 15087601
84 Seiten · € 10,-



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



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



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



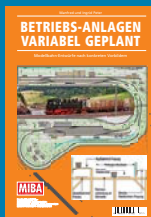
**Endbahnhöfe
planen + bauen**
Best-Nr. 15087607
116 Seiten · € 15,-



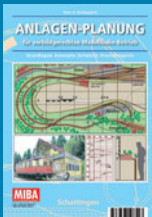
**Rolf Knippers
schönste Anlagen-
Entwürfe**
Best-Nr. 15087608
116 Seiten · € 15,-



**Profi-Gleispläne
für die Baupraxis**
Best-Nr. 15087609
116 Seiten · € 15,-



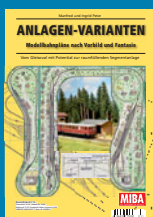
**Betriebsanlagen
variabel geplant**
Best-Nr. 15087610
116 Seiten · € 15,-



**Anlagen-Planung
f. vorbildg. Betrieb**
Best-Nr. 15087611
132 Seiten · € 15,-



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



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



Möglichst viel Modellbahn auf möglichst wenig Platz – und dabei möglichst realistisch. Die MIBA-Planungsprofis haben bereits häufiger bewiesen, dass diese scheinbar widerstrebenden Anforderungen durchaus miteinander vereinbar sind. Die neue MIBA-Planungshilfe bündelt kompakte, kleine und winzige Anlagenentwürfe in einem Sammelband, der einmal mehr klar macht: Raum ist in der kleinsten Hütte!

Nach ausführlichen Grundlagenbeiträgen zeigen zahlreiche konkrete Gleispläne und Anlagenentwürfe von Planungskoryphäen wie Rolf Knipper, Ivo Cordes, Wolfgang Besenhardt, Michael Meinhold, Ingrid und Manfred Peter und anderen konkrete Umsetzungsvorschläge für die Modellbahn-Projektierung zwischen Kohlenkeller und Trockenboden, in Schlafzimmerecken und Regalwänden. Der Bogen spannt sich dabei über alle Baugrößen, vielfältige Anlagenformen und zahlreiche betriebsintensive Modellbahn-Themen.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, ca. 30 fein ausgearbeitete Gleispläne und über 100 Anlagenentwürfe, Zeichnungen und Skizzen
Best.-Nr. 15087614 | € 12,80

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100,
E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de



www.facebook.de/vgbahn





SCHMUDDEL-SCHÄTZCHEN

Gelbe Shell-Kesselwagen sind die Lieblinge der Modellbahner: Jeder kennt sie, jeder braucht sie, jeder hat sie. Betriebsspuren geben der gelben Pracht ein vorbildgetreues Aussehen

VON ANDREAS MOCK



Stellvertretend für die Legion mehr oder minder authentischer Shell-Kesselwagen auf H0-Gleisen steht hier ein Vierachser der Bauart Deutz von Liliput mit 63-Kubikmeter-Kessel. Im Lieferzustand wirkt das eigentlich gut detaillierte Modell nicht nur viel zu sauber. Auch das Gelb des Kessels ist zu hell, um den Eindruck vorbildgerecht-schmutzigen Bahnbetriebs erwecken zu können (Bild 1). Genau das wird nun geändert!

Als Erstes zerlegt man das Modell in seine Bestandteile. Drehgestelle und Rahmen des Wagens lackiert man wie in Ausgabe 8/2015 des Eisenbahn-Journals beschrieben. Dann steckt man den Kessel für die Lackierung auf einen Holzspieß. Damit ist er leicht drehbar und kann gut von allen Seiten mit Farbe behandelt werden (Bild 2).

Für den ersten Sprühgang wird aus Tamiya X-6 „Orange“ und Tamiya XF-7 „Flat

Ein Shell-Kesselwagen, dem man den täglichen Einsatz ansieht. Der Unterschied zum unbehandelten Modell auf Bild Nr. 1 rechts oben ist überdeutlich.

1



2



3



4







Auch die Stirnseiten des Kessels müssen beim Patinieren berücksichtigt werden.

Red“ ein dunkler Orangeton gemischt. Entlang der Kesselringe aufgetragen bringt er einen ersten Kontrast (Bild 3).

In zweiten Durchgang sind die Flächen zwischen den Kesselringen an der Reihe. Um sie aufzuhellen, wird aus Tamiya XF-3 „Flat Yellow“ und X-6 „Orange“ ein dunkler Gelbton gemischt. Die Farbe sollte in mehreren dünnen Schichten aufgesprüht werden (Bild 4).

Ebenfalls in mehreren Schichten aufgetragen wird danach unvermishtes Tamiya XF-3 „Flat Yellow“ auf den Flächenmitten. Auch hier sollte der Übergang zu den Randbereichen so fließend wie möglich gestaltet werden (Bild 5).

Nach dem Trocknen dieser Farbschicht befreit man alle Anschriften mit Spiritus und einem Pinsel der Größe 2/0 wieder vom Acryllack (Bild 6). Die Grundbehandlung des Kessels ist damit abgeschlossen.

Nun wird als erstes Washing AK 1002 „Track Wash“ von AK Interactive mit der Sprühpistole auf die Kesselringe aufgebracht. Danach wäscht man das Washing mit Hilfe von Verdünner und verschiedenen Pinseln der Größen vier bis sechs wieder ab.

Höchst wichtig ist hierbei, dass senkrecht gearbeitet wird. Als Resultat sollten dunkle Ränder entlang der Kesselringe entstehen (Bilder 7 und 8).

Witterungseinflüsse und Schmutz verfärben die Kessel auf der oberen Seite in den verschiedensten Tönen. Um dies nachzubilden, wird der Modellkessel „Track Wash“ mittels Airbrush entlang des Scheitels lackiert. Dieser leicht rostige braune Farbton gibt die beim Vorbild vorhandene Patina schön wieder. Wie stark man das Washing auflackiert, ist Geschmackssache. Ebenso kann man andere Washings für diesen Arbeitsschritt verwenden (Bild 9).

Will man seinen Wagen nur begrenzt patinieren, so kann man den nächsten Arbeitsschritt überspringen. Je mehr Wagen gleichen Typs gemeinsam laufen, desto vorbildgerechter wirkt eine Mischung von unterschiedlichen Verschmutzungs- und Verwitterungsgraden. Auch ein neu untersuchter (sprich: schachtelfrischer) Wagen ist in einem solchen Zusammenhang kein Stillbruch.

Soll also eine noch stärkere Alterung gewünscht sein, können mittels Pinsel

der Größe zwei und AK Interactive 1203 „Streaking Grime“ leichte Verlaufsspuren von oben nach unten auf den Kessel gemalt werden. Nach zehn Minuten Wartezeit zieht man diese Spuren mit Verdünner ab, so dass nur leichte Ablaufspuren von Schmutzwasser auf dem Kessel zu sehen sind. (Bild 10).

Die Ablaufspuren vom Befüllen des Kessels werden hier mit AK Interactive 084 „Engine Oil“ und einem Pinsel der Größe eins aufgemalt. Unbedingt muss hier darauf geachtet werden, dass senkrecht, das heißt in der Fließrichtung, gearbeitet wird. Dieser Schritt sollte mehrfach wiederholt werden da dieses Medium nur sehr schlecht deckt (Bild 11).

Als abschließenden Arbeitsschritt am Kessel kann man noch AK Interactive 025 „Fuel Stains“ und „Oil and Grease“ von Mig aufpinseln. Beide eignen sich hervorragend, um frisch übergelaufenen Treibstoff darzustellen. Allerdings muss eine Trocknungszeit von etwa 48 Stunden eingerechnet werden. Besteht danach noch Verschmutzungsbedarf, kann man mit schwarz glänzender Enamel-(Kunstharz-)Farbe weitere Ablaufspuren anbringen (Bild 12). □



NEUES MODELL: E 69 05 IN H0 VON FLEISCHMANN

KLEIN, DICK, ROT

Von den fünf E 69 der DB genoss jede für sich den Status des Unikats. Bereits seit einigen Jahren gibt es E 69 02 und 03 als H0-Modelle. Jetzt erweitert Fleischmann die Palette der beliebten Kleinen durch die „große“ E 69 05, deren Vorbild noch heute betriebsfähig ist

VON CHRISTOPH KUTTER

- **Vorbild:** E 69 05 vom Bw Garmisch, Lackierungsdatum Dez. 1959 (Epoche IIIb).
- **Katalognummer:** 430001 (Gleichstrom analog), 430071 (Gleichstrom mit Sounddecoder), 390071 (Wechselstrom mit Sound, getestet). Fantasie-Variante als Zahnradlok angekündigt.
- **Länge:** 10,0 Zentimeter (= 8,70 Meter, entspricht Vorbild).
- **Gewicht:** 197 Gramm.
- **Material:** Gehäuse, Rahmenwangen und Kleinteile Kunststoff, Chassis und Ballast-

gewicht Zinkdruckguss, Griffstangen und Stromabnehmer Draht.

- **Zurüüsteile:** Tauschdetails für Pufferbohle, eine Leiter. Diese ist auf der Seite mit den Erdungsstangen zwischen Trittbrett und Aufstiegsleiter zu klemmen.

- **Ausführung:** Maßstäbliches Modell der „dicken“ E 69 in Ausführung nach der Umlackierung von 1959. Sehr detaillierte Nachbildung der Dachausstattung mit Stromabnehmer SBS 10, Isolatoren, Lätwerk und Pfeife. Gehäuse mit fein wieder-

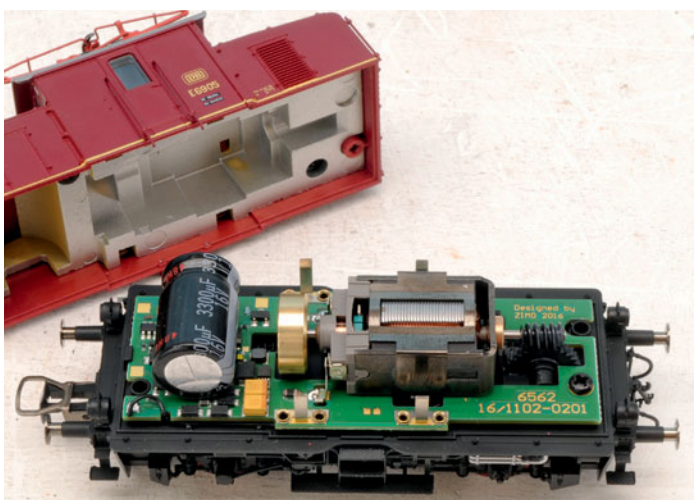
gegebenen Nieten, Wartungskappen und Lüfterlamellen. Scheibenwischer aus Metall geätzt, einzeln angesetzt. Keine Führerstandseinrichtung. Großes Ballastgewicht, leicht in die seitlichen Führerstandsfenster ragend. Dreilicht-Spitzensignal, untere Lampen freistehend mit weiß ausgelegtem Reflektor. Griffstangen aus lackiertem Draht, schön griffstabil. Schlußscheibenhalter einzeln angesetzt, Zugsammelschiene (Heizleitung) vorbildgerecht nur an Lokseite 2 angebracht. Sehr detailreiches



Ungewohnt spartanisch ist die Dachausstattung der kleinen Lok. Neben den Bauteilen für die Stromversorgung gehören dazu noch die Pfeife sowie das lokalbahntypische Läutwerk.



Das Führerhaus: Zierliche Nietreihen und eine lupenreine Bedruckung zeichnen die E 69 05 aus. Die Kühler-schlange rechts unten ist vorbildentsprechend nur einseitig vorhanden.



Das Innere der Lok wird vom Motor und seiner Schwungmasse sowie einem voluminösen Pufferkondensator bestimmt. Einzelne auf der Platine verlötet sind die Decoderkomponenten (rechts). Im Lokgehäuse befindet sich ein alles umschließendes Ballastgewicht.

Fahrgestell mit vielen freistehenden Teilen, darunter Sandkästen, Druckbehältern und Leitungen. Schneeräumer, Rangierer- und Aufstiegstritte einzeln angesetzt. Beidseitig kulissengeführte Kurzkupplung. Vorbildentsprechende Speichenradsätze. Rot-weiße Erdungsstange angebaut, Leiter als Zurüstteil.

• **Technik:** Dreipol-Motor mit Schwungmasse in Fahrzeugmitte, Antrieb über Schnecken-Stirnrad-Getriebe auf beide Radsätze. Eine Achse fest gelagert, die an-

dere höhenbeweglich, dadurch Dreipunkt-lagerung und guter Stromkontakt. Keine Haftreifen, echter Oberleitungsbetrieb nicht möglich. Digitalversionen mit großem Pufferkondensator zur Überbrückung stromloser Abschnitte. Platine bei Analog-lok mit PluX 16-Schnittstelle. Bei Digital-loks Decoderbauteile direkt an die Platine gelötet (Zimo), kein Decodertausch möglich. Lautsprecher im Chassis.

• **Funktionen:** Bis zu 19 Digitalfunktionen schaltbar, darunter neun Sounds und

fünf Lichtfunktionen. Lok kann mit Digitalkupplungen nachgerüstet werden. Angenehm leise Fahrgeräusche, zur kleinen Lok passend.

• **Licht:** Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzensignal mit warmweißen LEDs, hinten rotes Einlicht-Signal. Digitalausführungen mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung.

• **Lackierung und Bedruckung:** Im roten und schwarzen Bereich seidenmatte Lackierung ohne Unterschiede im Glanzgrad. Räder vorbildentsprechend rot. Sehr sauber gedruckte Anschriften und Zierlinien.

• **Fahrverhalten:** Fabelhafte Langsamfahreigenschaften auch im minimalen Geschwindigkeitsbereich, Höchstgeschwindigkeit umgerechnet 81 Stundenkilometer. Beschleunigung und Auslauf elektronisch geregelt. Schwache Zugkraft: Im EJ-Praxistest bekam die E 69 gerade mal drei leicht laufende Zweiachser durch die 3-Prozent-Wendel mit Radius 51,5 Zentimeter (Märklin-C R 3).

• **Wartung:** Ausführliche mehrsprachige Bedienungsanleitungen mit Ersatzteilliste. Das Lokgehäuse lässt sich nach Lösen zweier Schrauben leicht abnehmen. Nach Entfernen der Klammer um den Motor und einer Befestigungsschraube ist die Platine abnehmbar und der Lautsprecher zugänglich.

• **Das könnte besser sein:** Blanke Pufferteller und -hälse wirken zwar schmuck, sind aber alles andere als vorbildgerecht. Höchste Zeit, diese alte Fleischmann-Marotte aufzugeben!

• **Preis:** Gleichstrom analog 199 Euro, Digitalloks 279 Euro. □

Kutters Fazit



Mit der E 69 05 ist Fleischmann ganz nah dran am perfekten (Großserien-) Modell. Maßstäblichkeit, Details und Technik stimmen, die auf den Lokalbahnbetrieb abgestimmten Fahreigenschaften sind ein Gedicht. Einzig die geringe Zugkraft kann die Freude am Modell trüben. Zumindest die Wechselstrom-Ausführung sollte Fleischmann deshalb mit einem Haftreifen bestücken. Was bei der E 69 02 von Märklin möglich ist, die weder mit einer kontaktfreudigen Pendelachse noch mit einem Pufferspeicher ausgestattet ist, dürfte auch bei Fleischmanns rotem Pummelchen funktionieren.



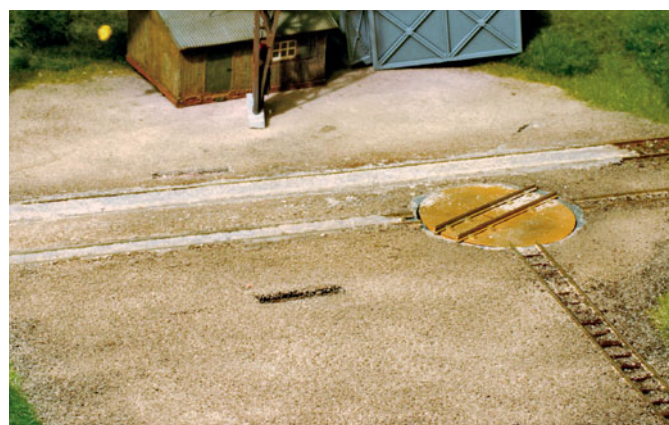
Als-ob-Steinbruch

Was tun, wenn der Spielwert einer Anlage dringend ein weiteres Anschlussgleis verlangt, Platz und Landschaftsgestaltung aber weder eine Fabrik noch ein anderes Gewerbe zulassen? Ganz klar: Man baut nur die Verladung und überlässt den Rest der Vorstellungskraft des Betrachters

VON WOLFGANG LANGMESSER



Das Vollspurgleis ist verlegt, nun ist die Feldbahn an der Reihe.



Auch die Wagentrehscheibe ist im Boden zu versenken.



Mit einem Hammer wird echter Schiefer zerklopft.



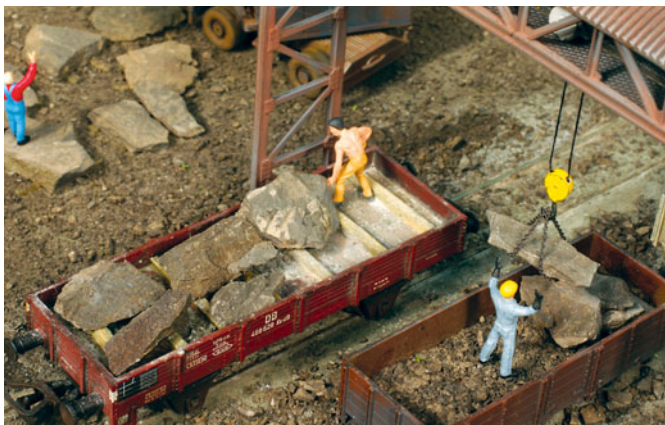
Den feinen Bruch verteilt man im Gelände und vor allem unter dem Kran.

Ursprünglich sollte an dieser Stelle – einer etwa DIN-A3-großen Anlagenecke – nur Landschaft zu sehen sein: etwas Wiese, ein paar Bäume. Doch dem benachbarten Bahnhof fehlte es an Rangiermöglichkeiten. Irgend- ein bahntransportierender Betrieb musste entstehen, um wenigstens dann und wann ein paar Güterwagen hin und her schieben zu können.

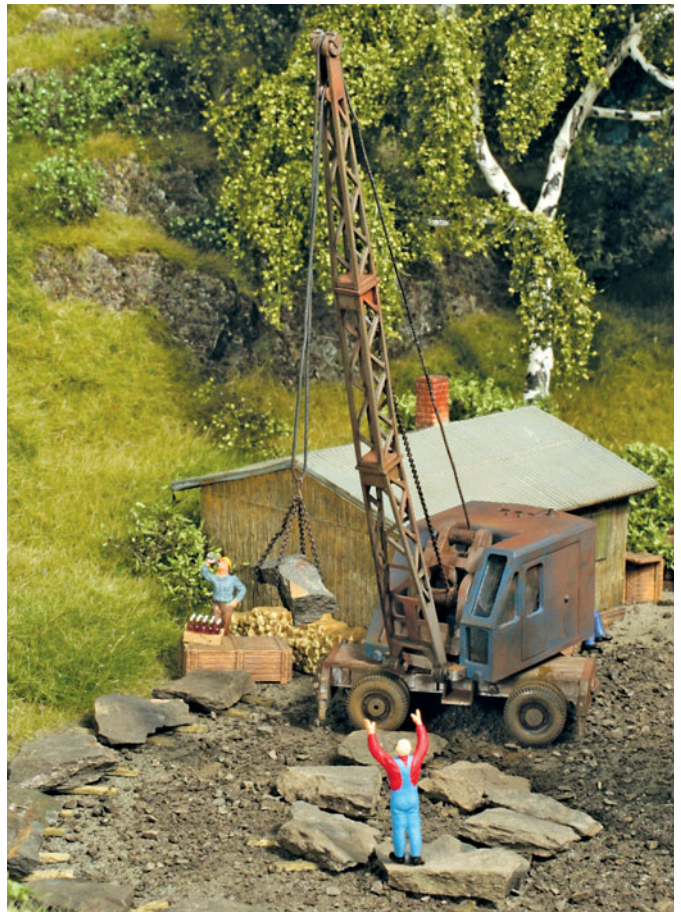
Ein Schieferbruch schien die ideale Lösung zu sein, passte er doch gut in die dem Bergischen Land angenäherte Landschaftsgestaltung. Natürlich lässt sich auf zwei Schreibmaschinenseiten Fläche kein Steinbruch unterbringen, der glaubhaft einen eigenen Bahnanschluss rechtfertigt. Also wurde der Bruch selbst ausgelagert,



Platten mit Versteinerungen werden zurückgelegt und gesondert verkauft.



Auch für Verladeseenen benötigt man ein paar Schieferstücke.



Der alte Bagger verteilt die Sonderplatten auf ihre Lagerplätze.

jenseits der Anlagenkante ins Reich der Fantasie. Die Verbindung dorthin stellt eine Feldbahn her, deren schiere Existenz schon darauf hindeutet, dass es sich um einen ausreichend großen Betrieb handeln muss.

Praktischerweise sind für die Darstellung eines solchen Verladeplatzes keine „Erdarbeiten“ nötig, die Grundplatte muss also nicht aufgesägt werden. Das Anschlussgleis ist im unmittelbaren Bereich des Ladeplatzes jedoch niveaugleich mit der umgebenden Fläche zu gestalten. Daher ist es sinnvoll, es ohne Bettung direkt auf den Untergrund zu verlegen. Dämpfungsbedürftige Rollgeräusche sind hier ohnehin nicht zu erwarten. Die umgebende Fläche füttert man mit dünnen Kork- oder Hartschaumplatten auf und bestreut sie mit Sand und Erde. Auch der Bereich zwischen den Schienen wird so gefüllt, wobei auf Spurrillen entlang der Schienen zu achten ist. Diese zieht man entweder mit einem Messer oder lässt den Wagen mit den klobigsten Radsätzen spuren. Fixiert wird der lose Untergrund mit dem altbewährten Gemisch aus einem Teil Weißleim, fünf Teilen Wasser sowie einem Schuss Spülmittel.

Auch die Feldbahngleise werden auf diese Weise verlegt und weitgehend im Untergrund versenkt. Um für etwas mehr „Szene“ zu sorgen, endet das angenommener-

weise vom Steinbruch kommende Gleis an einer Wagendrehscheibe. Zwei weitere Gleise laufen von der Scheibe aus parallel zum Normalspurgleis, das eine nach links zur Verladung, das andere nach rechts zu einem kleinen Lokschuppen. Hier ist eine kleine Diesellok stationiert, die einerseits als Reservemaschine dient, andererseits die Wagen auf dem Lade Gleis verschiebt. Wer die Feldbahn betriebsfähig gestalten möchte, findet bei Busch das nötige Material. Wem Standmodelle reichen, dem sei ein Blick in den Auhagen-Katalog empfohlen.

LUKRATIVE FOSSILIEN

Auffälligstes und wichtigstes Ausstattungsobjekt der Umladestation ist der Portalkran. Hier genügt der nicht ganz so kräftige von Fallner, da die umzuladenden Steinplatten selten mehr als zwei oder drei Tonnen wiegen dürften. Er wird zusammengebaut, farblich behandelt und in der Länge etwas gekürzt, um nicht zu mächtig zu wirken. Aus gleichem Grund lässt man seine beiden Betonsockel zumindest teilweise im Untergrund verschwinden. Die Löcher dazu sind mit einem Bastelmesser einfach und sauber zu schneiden.

Ebenfalls wichtig ist die Ausstattung der Verladestelle mit allerlei Schieferbruch

und diversen abgelegten Platten. Diese liegen beileibe nicht einfach herum, sondern sind gezielt aussortiert worden, weil in ihnen Fossilien eingeschlossen sind. Solche Einzelstücke lassen sich teuer verkaufen, vor allem an Sammler.

Zur Darstellung von Bruch und Platten wird echter Schiefer mit einem Hammer zerkleinert und sortiert. Größere flache Stücke klebt man auf kleine Holzleistchen und arrangiert sie am Rande der Fläche. Ein paar davon werden auch auf Schmalspurwagen verladen, wobei man dessen maximale Zuladung im Auge behalten sollte.

Bewegt werden die Schieferplatten mit einem Bagger älteren Typs, dem man seine lange Dienstzeit ruhig ansehen darf. Patinierung ist hier ebenso gefragt wie auf dem übrigen Gelände.

Der feinere Schieferbruch wird auf dem gesamten Gelände so verteilt, dass Wege gut erkennbar sind. Auch im Bereich des Krans sind diese kleinen Bruchstücke zu finden. Beim Verkleben ist allerdings Vorsicht geboten: Das Wasser-Leim-Gemisch darf nur auf den Boden geträufelt werden, nicht auf die Oberseite der Schieferplatten. Unschöne Flecken wären die Folge. Zu guter Letzt bestückt man das Areal noch mit ein paar Arbeitern und fertig ist der neue Gleisanschluss. □

Kaeserberg

Die schönste Schweizer Modelleisenbahn

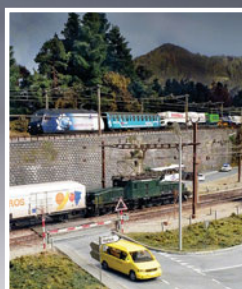
**SOEBEN
ERSCHIENEN!**



Es ist elf Uhr und Freitag in den 90er Jahren: Anfang Herbst, leicht bewölkt. Die Sonne scheint ... Plötzlich fällt die Nacht über die Anlage – und damit über die imaginäre Schweiz am Kaeserberg. Willkommen in dieser Wunderwelt, einem technischen Juwel für grosse Reisen auf kleiner Bahn, die Jung und Alt begeistert. Die ganze Anlage hat kein Vorbild. Dennoch sind Landschaft und Eisenbahnbetrieb bis ins letzte Detail studiert und der Schweizer Wirklichkeit nachempfunden. Die Nacht zeigt eine neue magische Dimension: Die detailreiche Landschaft weicht einem Relief aus Licht und Schatten, und ganz andere Geschichten werden wach. Ein Ausflug zwischen Traum und Wirklichkeit – bitte einsteigen!

Laufzeit 65 + 85 Minuten • Best.-Nr. 6441 • € 22,95

Bonus: 85 Minuten alle Kaeserberg-Züge des Monats



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 -0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



Jetzt exklusiv bei VGB: Ton Pruissens Filmschätze



Ton Pruissens einmalige Filmschätze – zukünftig exklusiv bei der VGBahn. Die erste Folge zeigt herrliche und bisher unveröffentlichte Filmszenen aus den letzten glorreichen Jahren des Bundesbahn-Dampfbetriebs. Erleben Sie DB-Dampf Atmosphäre vom hohen Norden bis in den tiefen Süden. Dampf pur – ohne Musik und mit spärlichem, aber sehr informativem Kommentar.

Laufzeit 50 Minuten

Best.-Nr. 3501 • € 22,95



**SOEBEN
ERSCHIENEN!
NEU**



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 -0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



Platz 1

1527 Punkte

„Ferienglück“
von Andreas Fingas
(EJ 9/2015)
Preis: 1000 Euro



11. MODELLBAU-WETTBEWERB DES EISENBAHN-JOURNALS

DIE SIEGER

20 Anlagen und Dioramen standen zur Wahl, jetzt hat die Lesjury gesprochen: Der 11. Modellbau-Wettbewerb ist entschieden!



Platz 2

1490 Punkte

„Fenster nach früher“
von Herbert Schaefers
(EJ 4/2016)
Preis: 750 Euro



Platz 3

1487 Punkte

„Auslaufbahn 2.0“
von Dieter Graef
(EJ 8/2014)
Preis: 500 Euro



Platz 4

1480 Punkte

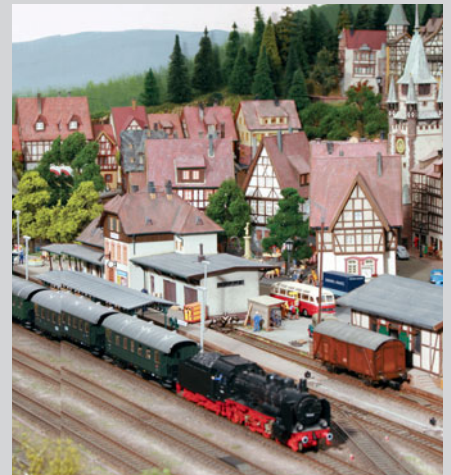
„Filigran übers Tal“
von Jürgen Büser
(EJ 3/2013). Preis: 250 Euro
und ein EJ-Jahresabo



Platz 5

1468 Punkte

„Frankenidyll“
von Marcus Frohrieb
(EJ 6/2013)
Preis: ein EJ-Jahresabo



Platz 6

1452 Punkte

„Willkommen in Wertheim“
von Falko Werth
(EJ 2/2014)
Preis: ein EJ-Jahresabo



Platz 7

1448 Punkte

„Anlage für Fans“
von Hartmut Franke
(EJ 1/2014)
Preis: ein EJ-Jahresabo



Platz 8

1446 Punkte

„Filigraner Knoten“
von Mathis Vass
(EJ 2/2016)
Preis: ein EJ-Jahresabo



Platz 9

1442 Punkte

„Eine für Kleine“
von Ernst Barnet
(EJ 5/2013)
Preis: ein EJ-Jahresabo



Platz 10

1432 Punkte

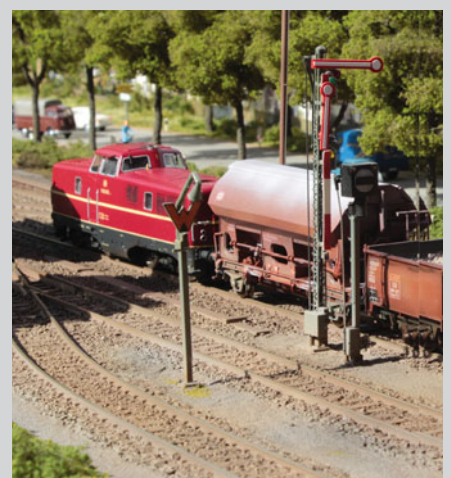
„Bahn-Wetter“
von Manfred Walter
(EJ 1/2013)
Preis: ein EJ-Jahresabo



Platz 11

1425 Punkte

„Dampfloks am Deich“
von Jens Simonsen
(EJ 10/2015)
Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 12

1414 Punkte

„Endstation Limburg“
von Thomas Freese
(EJ 12/2013)
Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 13

1411 Punkte

„Romantik & Revier“
von Armin Ploeger
(EJ 12/2015)
Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 14

1401 Punkte

„Graf Bruchsteins alter
Torfstich“ von Uwe Bilan
(EJ 9/2013)
Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 15

1394 Punkte

„Museum 1900“
von Kai Wüstermann
(EJ 4/2013)
Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 16

1393 Punkte

„Doppelt am Ende“
von Falk Thomsen
(EJ 5/2016)
Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 17

1381 Punkte

„Im Reich des Rosts“
von Randolph Mock
(EJ 12/2014)
Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 18

1368 Punkte

„Schrott & Stahl“
von Claudio Finetto
(EJ 8/2015)
Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 19

1347 Punkte

„Schön locker nach Plan“
von Christian Häussler
(EJ 3/2013)
Preis: ein Gebäudebausatz



Platz 20

1337 Punkte

„Bahnhof für Rind und Sau“
von Klaus Nagelschmidt
(EJ 5/2015)
Preis: ein Gebäudebausatz

Unter den Einsendern der Jurybögen ver-
losen wir 20 Modellbahnartikel im Wert
von über 500 Euro. Gewonnen haben:

Hans Dieter Rolef, Euskirchen
Inge Glaser, Schwäbisch Gmünd
Heinz-Jürgen Etterich, Haltern am See
Dietrich Bren, Leipzig
Lothar Kaminski, Stuttgart
Wolfgang Wörmann, Bielefeld
Dr. Franz Ploder, Stein an der Enns (A)
Wolf-Holger Hinsche, Esslingen
Franz Maas, Völklingen
Ulrich Schmidt, Schwarzenbach
Norbert Rutsch, Siegen
Gebhard Göckel, Radolfzell
Sandra Kibbe, Lengerich
Tobias Kroener, Wiesbaden
Bernhard Baer, Bischofswiesen
Andrea Boger, Wiesbaden
Klaus Weis, Immenstadt
Rainer Hammerschmitt, Heidelberg
Klaus Kannengießer, Arnshausen
Rita Ange, Berlin

Die ideale Kombination für Sie:

Im Abo immer bestens informiert
plus herrliche Filmaufnahmen

nur
€ 78,-

1.

12 Ausgaben

mit je 108 Seiten

**2.**

Inkl. 4 DVDs

RioGrande-Profilfilme

Diese Filme haben Sie
bereits verpasst

**3.**

Ihre Prämie nach Wahl

Exklusiver DB-Stadtbuss MAN SL 200 von Rietze in H0 (210 199)

- Epoche IV mit DB-Beschriftung
- Zielschild „Bahnhof“ der Linie 105
- mit Zurüstteilen Spiegel und Scheibenwischer
- Formneuheit 2015



Gestaltungsvorschlag: Zubehör separat erhältlich

Lokschuppen von Auhagen in H0 (210 116) oder N (210 190)



Mehrfamilienhaus von Auhagen in H0 (210 191)



Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN**® Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01187 Dresden

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

22083 Hamburg

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

44141 Dortmund

DER LOKSCHUPPEN
DORTMUND GMBH
Märkische Str. 227
Tel.: 0231 / 412920 • Fax: 0231 / 421916
www.Lokschuppen.com
FH EUROTRAIN

58135 Hagen-Haspe

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

01445 Radebeul

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

22767 Hamburg

MODELLBAHN ALTONA
Dipl. Ing. Uwe Draabe
Ehrenbergstr. 72
Tel.: 040 / 3800819 • Fax: 040 / 3892491
www.1000Loks.de
FH/RW/A EUROTRAIN

44289 Dortmund

MODELLBAHN & SPIELZEUG-
LÄDCHEN
Sölder Str. 109
Tel.: 0157 / 53040771
spielzeuglaedchen@emailn.de

63110 Rodgau

MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

04159 Leipzig

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

25355 Barmstedt

MODELLBAHNEN HARTMANN
Reichenstr. 24
Tel.: 04123 / 6706
Fax: 04123 / 959473
Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN

44339 Dortmund

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

63654 Büdingen

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

04610 Meuselwitz

VOLKER HOFFMANN
www.modellbaufrösch.de
Falkenhainerstr. 6
Tel.: 03448 / 753320
modellbaufrösch@yahoo.de
FH

28865 Lilienthal b. Bremen

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

45479 Mülheim

MODELLBAHN LÄDCHEN EULER
K. EULER
Grabenstr. 2
Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
modellbahneuler@aol.com
FH

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

SPIELWAREN WERST
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

10318 Berlin

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

30159 Hannover

TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Breite Str. 7 • Georgswall 12
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

Erfolgreich werben
und trotzdem sparen:

Eisenbahn
JOURNAL

Tel.: 08141/53481-153

67146 Deidesheim

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

10589 Berlin

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

33102 Paderborn

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

49078 Osnabrück

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

67655 Kaiserslautern

DiBa-MODELLBAHNEN
Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaef@ diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN

10789 Berlin

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

34379 Calden

RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modell-
eisenbahnen, Autos
Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

52062 Aachen

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

69214 Eppenheim/Heidelberg

MODELLBAHN SCHUHMAN
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
Tel.: 06221 / 76 38 86
Fax: 06221 / 768700
www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN

12105 Berlin

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

40217 Düsseldorf

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

53111 Bonn

MODELLBAHN LAND BONN
Kölnstr. 32-34
Tel.: 0228 / 342410
Fax: 0228 / 348918
www.modellbahnland.de
FH/RW/H/A/SA

70180 Stuttgart

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

14057 Berlin

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

42289 Wuppertal

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

53111 Bonn

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

71032 Böblingen

EISENBAHN und MODELLBAU
B. Königeter
Poststr. 44
Tel.: 07031 / 225677
FH/RW/B

71334 Waiblingen EISENBAHNTREFFPUNKT Schweickhardt GmbH & Co. KG Biegelwiesenstr. 31 Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076 ets@modelleisenbahn.com FH/RW/A/B EUROTRAIN®	79098 Freiburg SPIEL + HOBBY HANK GMBH Bernhardtstr. 12 Tel.: 0761 / 39194 Fax: 0761 / 286620 www.spiel-hobby-hank.de FH/RW EUROTRAIN®	90419 Nürnberg RITZER MODELLBAHN Inh. Knoch Kirchenweg 16 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756 www.modellbahnritzer.de FH/RW/A/B EUROTRAIN®	95676 Wiesau MODELLBAHN PÜRNER Südweg 1 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988 www.puerner.de modellbahn@puerner.de FH
71638 Ludwigsburg ZINTHÄFNER Spiel – Freizeit Solitudestr. 40 Tel.: 07141 / 925611 FH	82110 Germering AUTO-MODELLBAHN-WELT Germering Linden GbR Untere Bahnhofstr. 50 Tel.: 089 / 89410120 Fax: 089 / 89410121 FH/RW/H	90461 Nürnberg LOKWERKSTATT G. BAUM Ingolstädter Str. 261 Tel.: 0911 / 453075 • Fax: 0911 / 446211 www.lokwerkstatt-baum.de info@lokwerkstatt-baum.de RW	97070 Würzburg ZIEGLER MODELLTECHNIK Textor Str. 9 Tel.: 0931 / 573691 www.modelltechnik-ziegler.de FH/RW EUROTRAIN®
71720 Oberstenfeld SYSTEM COM 99 Modellbahn-Zentrum-Bottwartal Schulstr. 46 Tel.: 07062 / 9788811 www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de FH/RW EUROTRAIN®	83352 Altenmarkt/Alz MODELL-EISENBAHNEN B. Maier Traunsteiner Str. 4 Tel.: 08621 / 2834 Fax: 08621 / 7108 FH/RW EUROTRAIN®	90478 Nürnberg MODELLBAHN Helmut Sigmund Schweiggerstr. 5 Tel.: 0911 / 464927 EUROTRAIN®	99830 Treffurt LOK-DOC MICHAEL WEVERING Friedrich-Ebert-Str. 38 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646 www.lok-doc-wevering.de simiwe@t-online.de RW
72657 Altenriet bei Stuttgart MODELLBAHNÖL SR-24 HANS WEISS Im Breiten Baum 2 Tel.: 07127 / 35020 • Fax: 07127 / 21616 E-Mail: hans.weiss@geromail.de H	84307 Eggenfelden MODELLBAHNEN VON A BIS Z Roland Steckmaier Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550 www.steckmaier.de steckmaier@steckmaier.de FH/RW EUROTRAIN®	93455 Traitsching-Siedling MARGARETE V. JORDAN Inh. Neudert Lina Am Berg 12 Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256 www.jordan-modellbau.de FH	Schweiz
72764 Reutlingen EISENBAHNTREFFPUNKT Schweickhardt GmbH & Co. KG Metzgerstr. 13 Tel.: 07121 / 3474743 ets@modelleisenbahn.com FH/RW/A/B EUROTRAIN®	85567 Grafing ZÜGE & ZUBEHÖR Trains & Accessoires Inh. Steffen Schmidt Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25 www.zuz-modellbahn.com FH/RW/H/A	94161 Ruderting bei Passau MODELLBAHNHAUS Rocktäschel GdbR Attenberg 1 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de FH/RW/A EUROTRAIN®	CH-4051 Basel BERCHER & STERNLICHT AG Spalenberg 45 Tel.: 0041 / 61 / 2612550 Fax: 0041 / 61 / 2613083 www.berchersternlicht.ch FH
75339 Höfen DIETZ MODELLBAHNTECHNIK + ELEKTRONIK Hindenburgstr. 31 Tel.: 07081 / 6757 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de FH/RW/H	86199 Augsburg AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GMBH Gögginger Str. 110 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045 www.augsburger-lokschuppen.de FH/RW	94474 Vilshofen an der Donau GIERSTER Fa. Gierster-Wittmann oHG Vilsvorstadt 11, 13, 15 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753 modellbahn@gierster.de FH/RW EUROTRAIN®	CH-8712 Stäfa OLD PULLMAN AG P.O.Box 326 / Dorfstr. 2 Tel.: 0041 / 44 / 9261455 Fax: 0041 / 44 / 9264336 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch FH/H

NEUE REIHE – FOTO-EDITION 50 Bilder und die Geschichten dahinter



Jede Eisenbahn-Fotografie ist eine Momentaufnahme. Und doch gibt es ganz spezielle Aufnahmen, die einen besonderen Augenblick dokumentieren und einen Moment eingefangen haben, der einmalig und unwiederbringlich ist und hinter dem auch eine besondere Geschichte zu Anlass und Entstehung des betreffenden Fotos steckt. 50 solcher Bilder von verschiedenen Fotografen und Textautoren finden sich in dem Band „Momentaufnahmen“, der ersten Ausgabe der neuen Eisenbahn-Journal-Reihe FOTO-EDITION. Jedes Bild, mal Quer, mal Hochformat, und jeder Text, mal kürzer, mal länger, wird auf einer Doppelseite ausdrucksstark präsentiert.

**116 Seiten im Großformat 230 x 297 mm,
Klebebindung, 50 Abbildungen
Best.-Nr. 741601**

€ 15,-



www.facebook.de/vgbahn

**Eisenbahn
JOURNAL**

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

BÖRSEN + MÄRKTE

Termine

21.08.: Modellbahnboerse von 11–16 Uhr in Bückeburg - Schloßremise. Infos: www.spielzeugboersen.com

28.08.: Modellbahnboerse von 11–16 Uhr in Soltau - Alte Reithalle. Infos: www.spielzeugboersen.com

04.09.: Modellbahnboerse von 11–16 Uhr in Winsen/L. - Stadthalle. Infos: www.spielzeugboersen.com

10.09.: Modellbahnboerse, 10–16 h, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmhb.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de, 2. Museums-Öffnungstag 2016.

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

www.modellbahnboerse-berlin.de
10.09.: 08056 Zwickau, Stadthalle Zwickau. 11.09.: 01069 Dresden, „Alte Mensa“. 25.09.: 12679 Berlin „Freizeit-Forum“ Marzahn. Jeweils von 10–14 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

10./11.09.: Große Eisenbahnboerse mit Modelltruck u. Modellbauausstellung in 97638 Mellrichstadt, Bahnhofstr. 17, Oskar-Herbigh-Halle. Sa. 10–19 Uhr, So. 9–16 Uhr.

10./11.09.: 1. Ponholzer Modellbahntage mit Anlagen, Boerse, Airbrush usw., von 10–17 Uhr, Geflügelhalle Ponholz, Amberger Str. 4, 93142 Maxhütte-Haidhof-Ponholz-Birkenzell. Tel.: 0941/46105405.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

24./25.09.: Glauchau, Lokscha und Modellbahnmarkt von 9–17 Uhr im Bw, Scheermühlenstr. 5.

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

www.star-maerkte-team.de

25.09.: 47. Modelleisenbahn- und Modellauto-boerse, von 10–16 Uhr in der Schulturnhalle des Leibnitz-Gymnasiums, Im Schmelzerwald 51a, 66386 St. Ingbert/Saar. Veranstalter: Modelleisenbahnclub St. Ingbert e.V. Info-Tel.: 06897/4254.

25.09.: Modellauto-boerse, 10–14 Uhr, im Gemeinschaftshaus Langwasser, 90473 Nürnberg, Glogauer Str. 50. Eintritt frei. Info: Peter Oppel, Tel.: 0911/6002416, peter.oppel@mac-franken.de, www.mac-franken.de

02.10.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugboerse, Autos und Blech in der Orangerie, 10–16 Uhr, mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer 06246/9069847.

08.10.: Chemnitz, Modellbahnmarkt von 10–14 Uhr, Bahnhofstr. (Moritzhof) in der Sparkasse. Info: 0173/4300500.

16.10.: Modellbahn- u. Modellauto-boerse von 10–16 Uhr, in der Stadthalle, 64579 Gernsheim, Gg.-Schäfer-Platz. Info: 06158/7476510, www.mec-gernsheim.de

Weitere Veranstaltungshinweise finden Sie im Internet unter <https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine>

Besuchen Sie uns

**30.09.–03.10.16
modell-hobby-spiel
in Leipzig**



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

MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

Verkäufe Dies + Das

Verkaufe eine kpl. Modelleisenb. in Spurweite H0, Ep. II und rollendes Material. Zubehör von Kupplungen, Relais, Weichen. Maße 5 m, 62 cm x 3 m, 30 cm x 1 m x 71 cm. Segmente in den Maßen 45 cm x 4 m, 40 cm x 2 m x 35 cm. Zeitschriften von Lok-Magazin, Eisenbahn-Magazin, Eisenbahn-Journal. Preis nach Vereinbarung, von Privat an Privat. Tel.: 04721/396305 (nach 14 Uhr bis 18 Uhr).

www.modellbau-chocholaty.de

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

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

www.lok-doc-wevering.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

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

Einmaliges N-Bahnprojekt – verkaufe umständehalber im Bau befindliche N-Bahnanlage, bestehend aus sieben Teilen, komplizierte Streckenführung, 2-gleisig, über Eck, ca. 3,4 x 3,5 Meter groß, Tiefe ca. 1,5–2,0 m. Höhenunterschied ca. 40 cm (Gleise). Weil ich beruflich in den kommenden Jahren die Zeit nicht mehr habe, trenne ich mich von dem Projekt. Tolle Chance für kreative Gestalter. Anlage sollte bei Kauf abgeholt werden. Bilder übersende ich gerne. Bei Bedarf nachfragen, oder Mitteilung an 0177/6542268 (Langebrück).

Verkaufe orig. Signalflügel, viele weitere Bahnutensilien, Infos: Tel.: 0173/9098429, Mail: helmut.heide.rich@googlemail.com.

Verkaufe wegen Hobbyaufg. Spur-H0-Märklin-Anl. sowie Spur TT + Spur N Artikel, zuviel um aufzuzählen. Erbitte Anruf 0160/6648986.

Feldbahn-Rollmaterial für 600 mm Spurweite zu verkaufen. Tel.: 07263/64737.

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

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

www.spur-0.de

Aus einer Erbschaft verkaufe ich eine große Sammlung Spur 1 Modelle. Loks und Wagen von Hübner, Dingler, Kiss, KM 1, Kesselbauer, Märklin. Alle neu und in den Originalverpackungen. Anfragen an: ilona.k@live.de oder 0172/5109668.

Gelegenheit: Spur 0 E 194-119-4 Fulgurex-Kodama (jap.) Vitrinenmodell mit Originalbox Bj. 1985 Seriennr. 87/Bw Ingolst. Angebotspreis € 3500,- inkl. Vitrine. Tel.: 09172/407 oder 0171/2107126.

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahn-kepler.de

Vollständige, digitalisierte H0 Märklin-M-Anlage ca. Epoche III, Vor-alpenlandschaft mit zweigleisiger Hauptstrecke, Nebenbahnen, Betriebswerk & Industriegebiete, Ab-rollberg, Kieswerk. Hauptbahnhof Baden-Baden viergleisig. Mehrzuga-betrieb durch autom. Blockschaltungen. >30 Weichen. Dorf Zindelstein & Hintertupfingen Haltepunkt. Steuerung auf Rollwagen. Entwickl. über 40 Jahre in zweiter Generation. U-Form. Man sitzt mitten im Geschehen. Komplett mit sehr viel rollendem Material 01, 05, 88, V 200. Alle OVP dabei, u.v.m., 8 qm. Alles VB. 0172/6769111 oder g.mzl@t-online.de.

www.menzels-lokschuppen.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.modellbahn-pietsch.com

Biete: Fleischmann El-Lok 4372 BR 1200 der NS, gelb-grau € 45,- plus Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.modelltechnik-ziegler.de

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 081 41/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 081 41/53481-150

Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter **www.vgbahn.de** herunter.

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

[illegible]

ANZEIGENSCHLUSS EJ 11/2016: 05.09.2016

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- Verkäufe Dies + Das
- Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- Verkäufe Literatur, Video, DVD
- Verkäufe Fotos + Bilder

- Gesuche Dies + Das
- Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- Gesuche Fahrzeuge sonst.
- Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- Gesuche Literatur, Video, DVD
- Gesuche Fotos + Bilder

- Sonstiges
 - Urlaub, Reisen, Touristik
 - Börsen, Auktionen, Märkte
- Zusätzlich (auch kombinierbar,
gewerblich zzgl. MwSt)
- Fettdruck pro Zeile + € 1,-
 - Farbdruck rot pro Zeile + € 1,-
 - Grauer Fond pro Zeile + € 1,-

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,- pro Zeile + MwSt
- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____

Abbuchung (nur Inland):

Keine
Briefmarken
senden!

Kreditinstitut (Name und BIC)

— — — — |
IRAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE742900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

☐ Betrag liegt bar bei

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.Modellbau-Gloekner.de

www.spiel-hobby-Hank.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 700,-
UP Challenger von Key € 590,-
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,-
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,-
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.hriem.de

www.jbmodellbahnservice.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Sammlungsauflösung H0, teils unbespielt und neu, digitalisiert. Bitte Liste anfordern. E-Mail: amb-modell@t-online.de.

www.modelleisenbahn.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.carocar.com

Märklin H0: Personenwagen 4132 Byg 515 2. Klasse vierachsiger; 4313 Donnerbüchse zweiachsiger; 4080 dreiachsiger Personenwagen mit Gepäckabteil € 80,-. Tel.: 02154/8959485.

www.zuz-modellbahn.com

www.mbs-dd.com

www.1000Loks.de

Verkaufe Rivarossi: BR E 19 rot neu € 145. Roco: BR E 18014 DB neu OK € 145; Ellok SBB FSS 6-achsiger OK € 145; Ellok BR 111188 neu OK € 125. Trix: BR 74912 DB neu OK € 155. Piko: BR 119069 DR neu OK € 110. Gützold: BR 86001 neu OK € 110; BR 64182 neu OK € 85; BR 118714 6-achsiger neu OK € 125; BR 52006 Kastentender neu OK € 245; BR 562906 AEG neu OK € 145. Tel.: 0385/5559076.

www.dampfzug24.de

www.suchundfind-stuttgart.de

Märklin H0, neu, OVP: 37069 € 249,-; 37048 € 329,-; 37753 € 429,-; 37516 € 329,-; 37011 € 188,-; 37521 € 179,-; 37040 € 369,-; 37969 € 390,-; 37963 € 259,-; 37563 € 309,-; 37978 € 239,-; 3796 € 196,-; 37922 € 389,-; 37956 € 292,-; 37958 € 279,-; 37925 € 298,-; 37116 € 259,-; 37071 € 119,-; 37095 € 139,-; 37074 € 169,-; 37102 € 159,-; 37450 € 269,-; 39008 € 349,-; u. viele mehr. Tel.: 0170/4823030, Fax: 08191/9476315.

www.modellbahnritzer.de

www.puerner.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Verkaufe Eigenbaumodelle Spur H0 Gleichstrom, BR 171104, BR 171119, BR 18537, BR 3047, Schaukasten, € 500,-. Tel.: 03871/7279970.

www.moba-tech.de

www.modelltom.com

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

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Verk. Tillig TT: Eilzugw. ÖBB 1x 13824, 3x 13314, 2x 13324 zus. € 150,-; 1x BR 1020 € 60,-; 1x V 36 ÖBB € 40,-; 1x Desiro ÖBB € 130,-. Piko TT: 1x Rh2016 € 40,-. Alle Modelle wenig gel. oder Vitrinmodelle. Tel.: 0174/9534403.

Spur TT zu verk.: Roco BR 38 € 190; BR 44 € 140; BR 80 € 70; BR 120 € 120. Piko V 15 € 80; BR 130 € 70; BR 182 € 70. Kres LVT 171 + Bwg. € 140; VT 135 € 130. Brawa E 95 € 140. Tillig BR 86 € 90; BR 110 € 80; BR 118, 119, 243, 250 je € 120; V 36 € 80; VT 137 + Bwg. € 150; E 10 € 70; E 18 € 140; BR 280 € 120. Div. Personen-/Schnellzg./Doppelstockwg., Schürzenwg., Karwendelexpress, Recowg. + 23 Güterwg., rund 20 Pkw, Gleise + Weichen, Häuser. Alles gekauft im Zeitraum von 2011-2016, nur gesamt, für € 4.000. Tel.: 0371/40332819 oder 0172/8018038 oder banane737@gmx.com.

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

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

Verkaufe Komponenten Lenz Digital plus, Zentrale, Verstärker, Stellwerk, Handregler (LH90, 3x LH100). Detaillierte Liste und Preisvorstellung bitte anfordern unter E-Mail: wolfma100@gmx.de.

meinmodellhaus.de – Gestalte
Modellhaus-Wände und Fenster

www.modellbahn-kepler.de

Verkaufe Fleischmann FMZ-Zentrale mit Trafo, 8 Empfängerbausteine Fleischmann Nr. 6852, 9 Fleischmann-Relais Nr. 6955. Nähere Info und Preisvorstellung bitte anfordern unter E-Mail: wolfma100@gmx.de.

www.Alcedo-Modellbau.de
Anlagen / Gebäude / Hintergründe

www.modellbahnservice-dr.de

2x 1,20 qm, 2stöckige H0-Anlage, gebaut von der Firma Brilmeyer, Standort Hamburg, zu verkaufen. Interessenten bitte wenden an: petermluft@t-online.de.

Verkäufe Literatur, Video, DVD

Zu verschenken: 28 Jahrgänge „Model Railroader“ (78-05). Dieses legendäre amerikanische Magazin ist nach wie vor eine unerschöpfliche Fundgrube. Nur Abholung. Tel.: 07472/21809.

Sammler + Interessierte, Broschüren/Hefte zu verk.: „Preß-Kurier“, Nr. 1-150 € 90,-; „Vereinsinfo“ d. IV Zittauer Bahn, Nr. 1-50 € 25,-; „BEMO-Post“, Nr. 1-49 € 125,-; + jew. Porto, b. kompl. Abn. o. Porto. Metzner, Fürstenstr. 156, 09130 Chemnitz.

www.bahnundbuch.de

Isny-Bähnle – jetzt als gelungene DVD (da Buch vergriffen) Preis € 14,-. ew.eurich@gmx.de od. Tel.: 08378/514 (Singer).

www.modellbahn-kepler.de

ME/EM 1963-2015 komplett; MIBA 1961-1979 komplette Jahrg.; MIBA Report 1-21 komplett; MIBA Spezial 1-108 komplett; MIBA Anlagen-Revue 1-15 komplett; MIBA Anlagen-Praxis 1-5 + 7-11. MEB 1956-2015 komplett; MEB Spezial 1-13, 15, 16, 18, 20; MEB Modellbahn Schule 1-34, je Position nur komplett, kein Versand, alles VB, Raum Ostfriesland. Kontakt: marukar@web.de.

Märklin-Freunde sind informiert!

KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Alte Märklin-Magazine 1/69, 2/70, 71, 2/72, 1/73, 3/74, 4/75, 4/76, 1/77, 4/78, 3/79, 4/80, 4/81, 3/82, 3/83, 4/84, 5/85, 6/86, 6/87, 6/88, 6/89 € 20,-. Märklin-Magazin Jubiläumshft € 5,-. Märklin-Magazin 1965 3 St. € 6,-. Tel.: 06172/301424.

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

me/em ab 1963 div. Einzelhefte und 39 kpl. Jahrgänge. Gesamt 460 Hefte. Liste per E-Mail eisenbahner2009@t-online.de anfordern! Versand von Einzelheften und einzelnen Jahrgängen, kpl. Sammlung, Abholung Raum Kassel.

Verkäufe Fotos + Bilder

www.Lokbilder.de – Fotoabzüge ab 1955

Gesuche Dies + Das

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

Suche alles über Ex Züge Stade Express, Karler, Stoltera, Neptun, Istropolitan, Böhre usw. Panenia Exp., Mitropa usw., Zuglaufschilder, Fotos, Kursbücher, Plaketten Berlin-Lichtbg.-Leningrad-Moskwa. Tel.: 00352621314742, adrieng1@pt.lu.

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

Anzeigencoupon bitte anfordern
unter Tel.: 08141/53481-152.

Suche V 300, 130, 31, 32 der DR Piko Spur H0 oder sonst. mit Fabrikschilder. Alles über die Städteexpress der DR, Werbegeschenke der DR plus alle Dieselloks der DR. Auch andere Marken möglich. DVD, Fotos, Ansichtskarten, Bhf. DR Meck. Pomm., Sachsen, Thür. etc. Zuglaufschilder. Alles über die Schmalspurbahnen der DR. Faltblätter IC, D-Züge DR, DB ab Berlin. Andreas Mander, 30, Gruuswiesse, L-6555 Bollendorferbrücke.

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

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21gmx.de.

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

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

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baa der@dansibar.com.

Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live.de oder 02641/28466.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meigermodellbahn@t-online.de.

LGB-Sammlung oder Anlage, auch Echtdampfmodelle von privatem Modellbahnfreund bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meigermodellbahn@t-online.de.

Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche: Märklin Schürzen-Speisewagen, 43243, Ep. 4, beige-ozeanblau, Vedes-Sondermodell von 2007. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Ihre Sammlung in gute Hände. Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Trix Fine Art, Metrop, Fuchs, Günther, Dingler oder Weinert. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche: Märklin Lufthansa-Airport-Express-Wagen, Typ: Avmz206, LüP 282 mm, aus Zugset 26671. Bitte nur neuwertige Modelle anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 09701/1313, Fax: 09701/9079714.

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

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

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

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

Suche von Rivarossi H0 BR 77 (pfälz. P5) Treibradsatz oder auch Lok zum Ausschachten. H. Flemming, Tel.: 06196/24608.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meigermodellbahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baa der@dansibar.com.

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

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsaufösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

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

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

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meigermodellbahn@t-online.de.

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

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

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

Suche: Märklin S-Bahnwagen 4183, 4184, 4185. Bitte nur neuwertige Modelle anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

Suche Modellbahnmateriale Spur TT: Loks, Waggons, Zubehör – gerne Sammlung/Anlage mit Modellgleis – aber auch einzelne Artikel oder Reste – alles anbieten! Raum 06886 Wittenberg + 200 km Umkreis. Tel.: 03491/875110.

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

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

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baa.der@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railbox, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

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

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

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

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Suche auch Saxonia von Tillig. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Gesuche Zubehör alle Baugrößen

Suche für Lima Lok MAK-DE 1024 240001-8 Zursüchte, 4x Handläufe plus 4x Signalehörner. Tel.: 04851/85417 oder 0162/9610113.

Gesuche Literatur, Video, DVD

Suche: Piko-Kataloge aus dem Zeitraum 1980 bis 1992. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Gesuche Fotos + Bilder

Gesucht! Gute (!!!) Originalfotos SW, historische Ansichtskarten und Farbdias gegen gute Bezahlung: Dampfloks, Elloks, Dieselloks, Triebwagen, Betriebsfotos mit Zügen von Deutsche Reichsbahn (alt), Deutsche Reichsbahn (nach 1945), Deutsche Bundesbahn, deutsche Privatbahnen, deutsche Werk- und Industriebahnen. Zeitraum bis ungefähr 1995. Keine PE-Fotos oder Ausdrucke. Gesucht: Ganze Bildsammlungen gegen gute Bezahlung. Auf Wunsch streng vertrauliche Abwicklung. Eisenbahnbildarchiv Jürgen-Ulrich Ebel, Postfach 250, D-48284 Telgte.

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

Sonstiges

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart, www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.puerner.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Urlaub, Reisen, Touristik

Schwarzwald Bauernhof Ferien, Urlaub bei Eisenbahnfreunden, Nähe Schwarzwaldbahn Biberach/Bd. ca. 5 km, Modellbahn Hausach 18 km, kostenlose Fahrt ÖPNV mit KONUS-Gästekarte u. Schwimmbadeintritt. **Unser Hof liegt in einem ruhigen Seitental in reizvoller Einzellage, FeWo/App. 29,-/36,- €/Nacht, 2 Pers., Tiere, Forellenteich, Hofprodukte, Hausbrennerei, Edelbrände, Trampolin, Spiel-Grillplatz, Terrasse, Pool, Liegewiese.** info@gureth.de, Tel.: 07835/1379, www.gureth.de, 77736 Zell a.H.

Harzquerbahn: Vermiete am Rd. von Nordhausen gemütl. FeWo, 60 m², Balkon, 2 Schlafzi., Küche, Bad, Wohnzi./Essecke, mit Blick auf Haltep. u. Streckent. der HSB. Preis € 35,- 2 Pers./Nacht, Aufbettg. € 10,-, Bettw. u. Handtücher inkl. 03631/902542.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,-, sonst € 30,-. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

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

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

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

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

Das erste VGB-Buch für die jüngsten Eisenbahn-Fans



Mit seinem Kinderbuch setzt der Heilbronner Autor Roland Rösch der „Öchsle-Bahn“, die auch heute noch auf schmaler Spur durch die malerische Landschaft Oberschwabens dampft, ein erzählerisches Denkmal. Die Kinder erfahren, wie das „Öchsle“ zunächst aufs Abstellgleis beordert wird, weil ein gelber Omnibus jetzt seinen Dienst versieht, später aber aus dem „dunklen, kalten Schuppen“ herausgeholt und wieder zum Fahren hergerichtet wird, weil nun mal ohne die kleine Dampfloks in Ochsenhausen überhaupt nichts mehr geht. Nicht nur die Kinder (ab 3 Jahren), auch die vorlesenden Erwachsenen werden sich an den vielen liebevoll gemalten Lokomotiv-Bildern erfreuen.

Das Öchsle

Die Geschichte einer kleinen Dampflokomotive

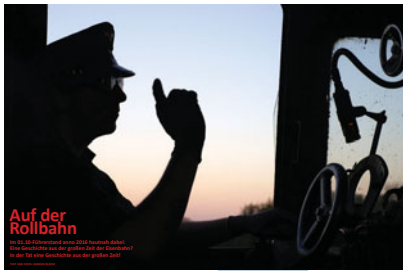
44 Seiten, Format 27,5 x 19,5 cm, Hardcoverband, farbig illustriert, Best.-Nr. 581624

nur € 9,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

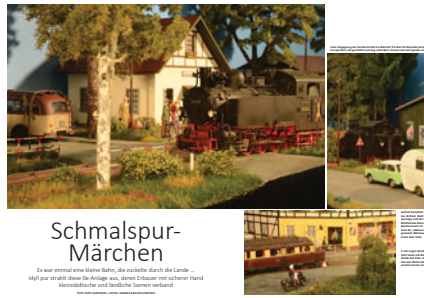
Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn



Betr. EJ7/2016, Auf der Rollbahn

Immer wieder gelingt es dem Journal, mein Interesse mit den Titelstories und dem zugehörigen Titelbild zu wecken. So hat mich die Juli-Ausgabe auch diesmal mit der 01.10 und der Rollbahn „angefixt“ und ich wollte wissen, ob es gelingt, die alten Erinnerungen an diese spezielle Zeit wieder nach vorne zu holen. Kurz gesagt, es ist in jeder Hinsicht gelungen! Nicht nur durch den Text, der eine meiner Lokmitfahrten (Bremen-Osnabrück) in der Jugendzeit wieder aufleben ließ, sondern auch durch die atmosphärisch dichten Bilder, die das Kopfkino wieder in Gang brachten. Herzlichen Dank dafür!

Bernd-Peter Köhler, Moormerland



Betr. EJ 7/2016, Schmalspurmärchen

Es hat mich sehr gefreut, wieder mal einen Anlagenbericht in 0e zu sehen. Das „Schmalspurmärchen“ ist eine wirklich charmante Anlage. (...) Herr Seyferth hat auch immer interessante Berichte. Manchmal wünschte ich mir aber einen Gleisplan und mehr Info über den Güterverkehr. Auch die Zeitreise ist immer wieder lesenswert (...). Ein Highlight ist „Auf der Rollbahn“. Der Artikel regt zum Nachdenken an, denn er stellt die Bahn als hier und heute in den Vordergrund auch den Dampfbetrieb und nicht nur zum verklärten Rückblick. Das gibt mir einen neuen Einblick. Danke für dieses Heft und die Hefte insgesamt.

Andreas S. Lüneburg, Würzburg

Messe Leipzig günstig genießen

Wie jedes Jahr rund um den Tag der Deutschen Einheit lädt die Messe Leipzig vom 30. September bis 3. Oktober die Modellbahnfreunde zur „Modell Hobby Spiel“. Mit dabei ist wieder unsere VGBahn mit fast dem kompletten aktuellen Sortiment an Zeitschriften, Videos und Büchern.

Damit Ihnen der Besuch in Leipzig noch mehr Vergnügen bereitet, bekommen EJ-Leser einen Rabatt von bis zu 4,50 Euro. Sie brauchen nur an der Kasse den Gutschein unten im Original vorzulegen (ausgeschnitten oder im Heft), um in den Genuss der Vergünstigung zu kommen.

Besonders viel sparen kann, wer online auf www.modell-hobby-spiel.de seine Eintrittskarte bestellt. Hier verdröbelt man nicht nur keine Zeit mit Schlangestehen, das Online-ticket ist ohnehin gegenüber dem Kassenspreis um zwei Euro billiger. Doch es geht noch besser: Geben Sie beim Buchen einfach den Code

MHS16EJ

ein, dann sparen Sie zusätzlich bis zu 4,50 Euro. EJ-Lesen lohnt sich eben!



30.09. bis 03.10. 2016
Ausstellung für Modellbau, Modelleisenbahn, kreatives Gestalten, Handarbeiten und Spiel
www.modell-hobby-spiel.de

**GUTSCHEIN
EINTRITTSKARTE***

Öffnungszeiten
Montag bis Samstag von 10:00 bis 18:00 Uhr
Sonntag von 10:00 bis 17:00 Uhr

**JETZT
€ 9,50**

*Gegen Abgabe des Original-Gutscheins an den Tageskassen der Leipziger Messe GmbH erhalten Sie eine rabattierte Tageskarte zum Preis von 9,50 € (Ersparnis bis zu 4,50 €)

**Eisenbahn
JOURNAL**

Sparen mit dem Eisenbahn-Journal: Einfach diesen Gutschein am Eingang vorzeigen (keine Kopie!) und bis zu 4,50 Euro weniger zahlen.



Update 3.30

Bahn-Kiosk Ihre mobile Bibliothek

Klassiker und Raritäten in Ihrem digitalen Antiquariat

Aktuell über 2.600 Monatshefte, Sonderausgaben, Specials und Testberichte verfügbar.



**Jetzt
neu unter
www.vgbahn.de/shop
auch als
eBook**

**E94 – Technik und Einsatz,
Muscales und Aktuelles
nur € 10,99**

- ★ Erst stöbern, dann lesen: Kostenlos ins Magazin reinlesen mit Leseproben
- 👍 Intuitiv und einfach zu bedienen
- 🔍 Praktische Zoomfunktion
- € Günstiger als Printausgaben
- ☁ Jederzeit verfügbar auch ohne WLAN und mobiles Internet
- 📄 Übersichtliche Seiten-Vorschau für den schnellen Zugriff
- 📞 Was können wir sonst noch für Sie tun? Wir sind gerne für Sie da! 08141/53481142



Genießen Sie jetzt grenzenloses Lesevergnügen: Ihr ganz persönlicher Kiosk, ob längst vergriffene Raritäten oder aktuelle Neuheiten. Jetzt einfach gratis testen im AppStore für iPad und iPhone und im Google play-store für Tablets und Smartphones (Android)!



Kompetenz aus Leidenschaft.
Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

VORSCHAU EJ 10/2016



Titelbild vorläufig!

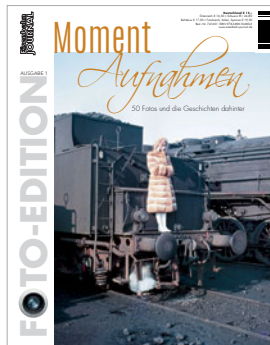
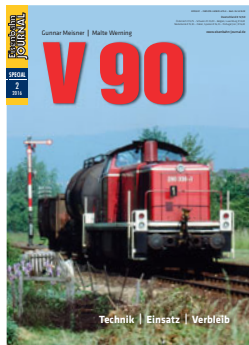
VORBILD
Bundesbahn-Nebenstrecken
 Vom Bummelzug zur Güterbahn
Zeitreise
 Bad Kreuznach 1983
Kultlok M62
 Teil 2: Einsatzhistorie

MODELL
Anlage: Neues aus Bassum
 Bremburg Hbf
Landschaftsbau
 Gipsernes Kleinod
Anlagenplanung:
 Kompakt & gut

EJ 10 erscheint am 20. September 2016

NEU am Kiosk

Weitere aktuelle Sonderhefte



Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
 Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Chefredakteur

Gerhard Zimmermann

Redaktion

Dr. Christoph Kutter, Tobias Pütz, Andreas Ritz

Gestaltung

Gerhard Zimmermann, Dr. Christoph Kutter

Freie Mitarbeiter dieser Ausgabe

Konrad Koschinski, Joachim Seyferth, Malte Werning,
 Helmut Säuberlich, Hans-Dieter Jahr, Olaf Hänsch,
 Dieter Bertelsmann, Gabriele Brandl, Friedel Helmich,
 Fabian Helmich, Andreas Mock, Wolfgang Langmesser

Redaktionssekretariat

Petra Schwarzenborfer (-227, -202), Melanie Hilpert

VCB

Verlagsgruppe Bahn GmbH

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

Geschäftsführung

Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

Verlagsleitung

Thomas Hilge

Anzeigenleitung

Bettina Wilgermeir (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout

Evelyn Freimann (-152), Regina Doll

Vertriebsleitung

Elisabeth Menhofer (-101)

Vertrieb und Auftragsannahme

Ingrid Haider (-108), Angelika Höfer (-104), Birgit Pill (-107)

Marketing

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

Außendienst, Messen

Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV GmbH & Co. KG,

Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,

Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,

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

Abo - Service

FUNKE direkt GmbH & Co. KG,

Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,

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

Erscheinungsweise und Bezug

Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80

Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)

Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit

gekündigt werden.

Bildbearbeitung/Druckvorstufe

Fabian Ziegler

Druck

Westermann-Druck, Braunschweig

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. Unverlangt eingesendete Texte und Bildmaterial kann nicht zurückgeschickt werden. Bei Einsendung von Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Thematische Anfragen können 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 Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016. 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.

ISSN 0720-051X 42. Jahrgang



www.donnerbuechse.com

Spur TT Limited Edition ©

ab sofort exklusiv bei uns im Shop bestellbar

Die Deutsche Bundesbahn
in Epoche III



Spur TT • V 100 • Ep. III • DB

Zugset 1 • Epoche III
5-teilig • UVP € 362,90

SONDERPREIS
€ 297,-



Spur TT • Wagen 1 • Silberling BPw4nf



Spur TT • Wagen 2 • Silberling ABn 703



Spur TT • Wagen 3 • Silberling Bn 719



Spur TT • Wagen 4 • Silberling Bn 719

Grünlinge aus 1959 in Epoche-III-Lackierung / Beschriftung

Die Deutsche Bundesbahn
in Epoche IV



Spur TT • BR 212 • Ep. IV • DB

Zugset 2 • Epoche IV
4-teilig • UVP € 302,-

SONDERPREIS
€ 243,-



Spur TT • Wagen 1 • Silberling ABnb



Spur TT • Wagen 2 • Silberling Bn



Spur TT • Wagen 3 • Silberling Bn • and. Betriebsnummer

Grünlinge in Epoche IV ozeanblau/beige-Lackierung / Beschriftung



€ 67,-

Spur TT • Ergänzungswagen zu Zugset 2 • Silberling BDnf 737 • Bestell-Nr. 501488
lieferbar ab 01.09.2016

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654

Öffnungszeiten: Mo., Di., Do., Fr., Sa. 10:00–13:00 Uhr und 14:00–18:30 Uhr
Mittwoch: Ruhetag

Unser Gebrauchtwarenladen schließt um 18:00 Uhr

Tag der offenen Tür

am 16. und 17. September 2016
von 9.00 bis 16.00 Uhr
Einlass ins Stammwerk

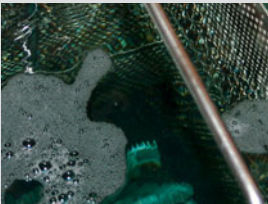
Aktuelle Programinfos:
www.maerklin.de



Zinkdruckguss



Gussnachbearbeitung



Galvanik



Stanzerei/Vormontage



Druckerei/Lackiererei



Automatendreherei



Lokmontage

Kommen, sehen, staunen:

Märklin öffnet in Göppingen die Türen zur gläsernen Produktion. Für alle, die schon immer hinter die Kulissen schauen wollten. Werksführungen durch die Fertigung, Präsentation fantastischer Anlagen aller Spurweiten, Sonderpräsentationen, Bemalen von Wagen, Zusammenbau einer eigenen Lok und vieles mehr – für die ganze Familie ist etwas geboten.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Stammwerk

Stuttgarter Straße 55-57
73033 Göppingen
9.00 bis 17.00 Uhr

- Große **Werksbesichtigung**
- **Modellbahnanlagen**
- **Hüpfburg und Spielwagen**
- **Lokmontage** für unsere Besucher
- **Verpflegung**
- Bunter **Unterhaltungsprogramm**
- Verkauf eines **Sonderwagens in H0**

Märklin-Museum

Reutlinger Straße 2
73037 Göppingen
9.00 bis 18.00 Uhr

- Großes **Kinderprogramm**
- **Attraktive Angebote** in den Shops
- **Verkauf** von Zubehörartikel
- **Märklin Museum**

Jetzt schon vormerken!



Weltweites Web-TV und Web-Radio

Großes Live-Unterhaltungsprogramm, gemeinsam gestaltet von Radiofips und Filstalwelle Göppingen. www.radiofips.de / www.filstalwelle.de

Kostenlose Parkplätze

Über 2.500 Parkplätze an der EWS-Arena (Ecke Lorcher Straße/Nördl. Ringstraße). In Göppingen der Ausschilderung nach.

Kostenloser Buspendelverkehr

EWS-Arena • Stammwerk • Märklin-Museum Freitag und Samstag von 8.30 Uhr – 18.00 Uhr

