

Deutschland € 7,40 • Österr. € 8,15 • Schweiz sfr. 8,80 • Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finn. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00
ISSN 0728-051X

Eisenbahn
JOURNAL

Dezember
2016

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Baureihe 218

Vierzig fette Jahre



Neuer Onlineshop mit noch größerer Auswahl

www.donnerbuechse.com

- ➔ **Neuware aller führenden Hersteller**
- ➔ **Spurweiten von 1 bis Z**
- ➔ **Zubehör • Fertiggelände**
- ➔ **Spur 1 Märklin-Premium-Händler**
- ➔ **Spur TT Spezialist in NRW**
- ➔ **An- und Verkauf von Modellbahnen**

Unsere Ladengeschäfte

Hauptgeschäft ➤ Neuware

Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, etc.

Gebrauchtwarengeschäft ➤ im Innenhof

**Loks, Wagen und alles für den Anlagenbau,
Modellautos, Bastelloks und Bastelwagen, etc.**

**Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654
Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)**

➔ **5 hauseigene Kundenparkplätze**

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

Unser Gebrauchtwarenladen schließt um 18:00 Uhr

Mittwoch: Ruhetag • Beachten Sie unsere langen Öffnungszeiten am Samstag!

E-Mail: info@donnerbuechse.com

8

VIERZIG FATTE
JAHRE:
DIE EINSATZ-
GESCHICHTE
DER 218



32

DAS LETZTE
AUFGEBOT:
BAUREIHE 50.40,
DIE DEUTSCHE
FRANCO-CROSTI



60

GRAF BRUCH-
STEINS FINALE: DAS
SCHLUSSEGMENT
DER H0E-ANLAGE



76

NACHLÄSSIG GEPFLEGT:
GEKONNTE PATINA FÜR DEN
GÜTERTRIEBWAGEN VON LILIPUT

VORBILD

- 4** Alt-Meister-Fotografie
Udo Geum, Nürnberg-Erlenstegen, 1972
- 6** 20 Fragen
Antworten von Armin Schmolinske
- 8** Baureihe 218: Vierzig fette Jahre
Die Einsatzgeschichte des V 160-Musterschülers
- 24** Zeitreise
Frankfurt (Main) Hauptgüterbahnhof 1991
- 32** Baureihe 50.40: Das letzte Aufgebot
Die deutsche Franco-Crosti-Dampflokomotive
- 44** Galerie
Bilder von Joachim Seyferth
- 52** Kurz-Gekuppelt
Aktuelle Kurzberichte und Fotos

MODELL

- 54** Modell-Neuheiten
- 60** Graf Bruchsteins Finale
Das Schlussegment der H0e-Anlage
- 70** Von Kopf zu Kopf
12. Modellbau-Wettbewerb, Folge 4
- 76** Nachlässig gepflegt
Patina für den Liliput-Gütertriebwagen
- 80** Hoch auf dem Run-gen-Waa-ha-gen
Beladung mit Strohballen
- 86** Kleiner Trenner
Strukturelement Entwässerungsgraben
- 90** Mit Patrone und Pinsel
Druckkunst von Emmanuel Nouaillier

RUBRIKEN

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

TITELBILD:

Baureihe 218, wie es sich gehört:
In Formvollendung mit Anbauschneepflug
und dem heute auch schon klassisch zu
betrachtenden Epoche-IV-Anstrich in
Ozeanblau-beige (Lübeck Hbf, 1992).

FOTO: OLAF BERGMEIER



NÜRNBERG- ERLENSTEGEN, 1972

Als wäre ihre Farbgebung
in perfekter Harmonie
mit diesem prächtigen
Ambiente gemacht,
kommt dem Fotografen
hier im Herbst 1972 im
Frankenland eine V 60
im Übergabezugsdienst
entgegen. Klassisch-schön.

FOTO: UDO GEUM



Armin Schmolinske

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? Es war die Zeit, als die Führungskräfte der Bahn noch Eigengewächse waren. Die Bahn war noch in der Fläche und so beim Personen- und Güterverkehr nahe beim Kunden. Nicht alles wurde unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten abgewickelt, sondern als staatliche Aufgabe angesehen. Die Fenster in den Personenwagen ließen sich noch öffnen, und es gab noch Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, auch in kleinen Bahnhöfen.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“? Der im Herbst 1975 täglich verkehrende Rübenzug Dg 77286 von Crailsheim über Heilbronn nach Bad Friedrichshall-Jagstfeld! Da er meist über 1500 Tonnen hatte, verkehrte er immer mit einer Vorspannlok, mal war es eine zweite 50er oder die 023 058. Er war jedes Mal ein Erlebnis der Extraklasse, ebenso das gemeinsame Würstchenessen mit dem Lokpersonal in der Kantine des Bw Heilbronn nach getaner Arbeit.

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten? Das im Sommer geöffnete Abteilfenster in der zweiten Klasse des D-Zugwagens, das damit verbundene Wummern der Luft und den flatternden Vorhang samt dem Geruch des roten Kunstleders.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes? Tempolimit auf Autobahnen, Citymaut in allen großen Städten; damit einhergehend die kostenlose Nutzung des ÖPNV, differenzierte Mehrwertsteuer je nach Verkehrsmittel vom SUV mit mindestens hundert Prozent bis zur Bahn und dem ÖPNV mit null Prozent; Kfz-Steuer komplett auf Spritpreis umlegen und minimale Literpreise von etwa 2,50 Euro und die daraus resultierenden Mehreinnahmen ausschließlich für Investitionen in die Bahn und den ÖPNV nutzen. Und als letzte Tat: Alle innerdeutschen Flüge verbieten, nachdem die Bahnstrecken alle optimiert worden sind.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen? Eine Dienst- bzw. Ferienreise nach Asien, ausschließlich mit dem Verkehrsmittel Eisenbahn, möglichst in der ersten Klasse!

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? Da würde ich endlich einmal in Ruhe „VEB-Dampflokomotive“ sowie „Reichsbahn ohne Reich“ Band eins und zwei durchlesen. Aber nicht ohne meine Kamera – bei der Location!

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Vom Vater, durch den ich auch das Privileg hatte, nicht nur die Dampfloks mit dem KC 25 abzulichten, sondern auch in Hotelzimmern zu übernachten und mit einem flotten Auto unterwegs zu sein. Während andere Gleichaltrige und Gleichgesinnte in Jugendherbergen nächtigten und, natürlich viel umweltfreundlicher, mit dem Ziel ihrer Begierde selbst unterwegs waren. Last but not least: auch von meinen älteren Freunden Hans Faust, Klaus Fader, Michael Lauppe und Jürgen Nicklich, die mich als mittellosen Schüler oft mitgenommen haben und mir die gekonnte Fotografie

beigebracht haben oder auch „nur“ die Liebe zur dampfbetriebenen Eisenbahn.

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? War interessanterweise bei mir nie eine Überlegung!

9. Sie erhalten die Möglichkeiten und Mittel, ein Eisenbahn-Thema medial zu verbreiten (Buch, Film etc.). Welchen Inhalt wählen Sie? Urlaub ohne Auto und Flugzeug! Wie haben es unsere Vorfahren geschafft, ohne Auto und Aeroplan in den Urlaub zu fahren. Neben den vielen Nebenbahnen gab's noch Kurswagen in viele Urlaubsorte. Entschleunigung war sowieso und musste gar nicht erst gelernt werden. Nur Festnetztelefon und Postkarten waren die Verbindung in die Heimat, obwohl man kaum eine Tagesreise von ihr entfernt war.

10. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Ja, eine Arnold-Spur-N-Anlage mit Fahrzeugen von allen Herstellern inklusive RÖWA! Und für den Fußboden eine alte Märklin-Spur-0-Bleichenbahn mit Federaufzug – entdeckt und mitgenommen beim Sperrmüll!

11. Und welche Modell- oder Spielzeugeisenbahn würden Sie heute einem Kind schenken? Zum „Eingrooven“ erst einmal eine BRIO-Holzeisenbahn und anschließend eine LGB-Anfangspackung mit der Stainz.

12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie? Tja, da müsste ich meinen jüngsten Sohn Felix (Jahrgang 1998) fragen, der begeisterter Spur-1-Modellbahner ist. Ich helfe nur noch beim Auf- und Abbau der Module bei den Ausstellungen und höre beim Fachsimpeln der Königsspurler gerne zu.

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler? Siehe Frage 12.

14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben? Auch wenn ich als reiner Dampfloksfan ein ewig Gestriger sein mag – jetzt! Weil vieles andere viel wichtiger ist als eine Eisenbahn-Epoche und es nie wieder so sein würde, wie man es damals erlebt hat.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie? Eigentlich ins Bw Hamburg-Rothenburgsort, aber dort sieht es jetzt völlig anders aus. Deshalb doch lieber nach Crailsheim, denn dort hatten wir auch den engsten Kontakt zum Lokpersonal, auch wenn heute leider einige von ihnen schon nicht mehr leben. Oder vielleicht doch lieber zur guten alten P 8 nach Tübingen und in den Schwarzwald ...

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? Mit den Holzbank-ET 471ern der Hamburger S-Bahn, am liebsten im Gepäckabteil.

17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen? Kein „Denglisch“ mehr, sondern alles auf Deutsch und unbedingt als Zweitsprache in Englisch, internationales Engagement und branchenfremde „Topmanager“.

„Bei der heutigen Bahn würde ich sofort branchenfremde ‚Topmanager‘ abschaffen“

Armin Schmolinske, geboren 1957 in Esslingen am Neckar, kam mit Voll- und Dampf zur Fotografie. Zur Konfirmation 1972 gab's eine SLR-Kleinbildkamera, mit der Jagd auf die letzten Dampflok in Deutschland gemacht wurde – später kam zur Jagdausrüstung noch eine 6x6-Kamera dazu. So war die Fotografenlaufbahn praktisch vorbestimmt. Nach der Ausbildung beim Lette-Verein in Berlin startete er 1984 seinen Berufsweg im Fotostudio des Bauer Verlages in Hamburg. Nach zehn Jahren Studio- und Reportagefotografie ging es nach der Wende für zwei Jahre in den „Aufbau Ost“. In Polen, Ungarn, Tschechien und China schulte er die dortigen Kollegen der Bauer Media Group und half beim Aufbau von Fotostudios. Bis 2001 war er Studioleiter in den Food- und Stillifestudios der Bauer Media Group. Danach ging's wieder in den „Wilden Osten“ der Verlagsgruppe, um dort die Umstellung von der analogen zur digitalen Fotografie zu managen. Seit Mitte 2014 arbeitet Armin Schmolinske als freier Fotograf. Bereits seit einigen Jahren arbeitet Schmolinske auch als Referent bei Fotoreisen und Workshops, um sein Wissen auch an nichtprofessionelle Fotografen weiterzugeben. Seine fotografische Devise „No photoshop it's the photographers job“ legt er deshalb allen Fotobegeisterten ans Herz. Wenn sie diese Devise beherzigen, dann werden sie mit ihren Ergebnissen zufrieden sein. Und: Beim Diafilm konnte man nach der Belichtung und vor der Projektion auch nichts mehr verändern. Seine Netzseiten lauten: www.bingshiling.de und www.schmolinske.de.

FOTO: PRIVAT



18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? Kein Lehrgang, sondern die Praxis erleben: Alle Dienstreisen sind mit der Bahn zu absolvieren, immer abwechselnd in der zweiten Klasse, freitagnachmittags sowie sonntagabends bzw. wenn Fußballfans unterwegs sind. Und in der ersten Klasse nur dann, wenn auch die zweite Klasse schön leer ist. Also keine Dienstwagen und keine Flüge.

19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? Die langgezogene Kurve zwischen Lehenhammer und Etzelwang auf der Etzelwanger Steige mit einem Erzzug nach Sulzbach-Rosenberg. Als Zuglok selbstverständlich

eine 44er und als Schublok eine am Ende des Zuges eben noch zu sehende 50er – Standort leicht erhöht!

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren? Genauso wie jetzt langsam erkannt wird, dass die Atomkraft ein Irrweg war, so wird in ferner Zukunft auch der individuelle Straßenverkehr nicht nur in Ballungsräumen nicht mehr up to date sein. Und merkt der Nutzer plötzlich, dass schienegebundene Fahrzeuge nicht nur sicherer, sondern auch umweltfreundlicher und schneller sind, dann kommt die große Zeit des vernünftigen Reisens wieder.

Die Fragen stellte Joachim Seyferth.

BAUREIHE 218

Vierzig fette Jahre

Auch 2016 – 45 Jahre nach Indienststellung der ersten Serienloks – ist die Baureihe 218 bei der DB AG weiter im Einsatz, noch immer nicht ganz verzichtbar auf fahrdrahtlosen Magistralen wie nach Sylt oder im Allgäuer Dieselnetz. Zwar ist von den 398 Serienloks nur noch eine kleine Anzahl verblieben, die aber wohl auch in nächster Zeit noch benötigt wird. Ob die 218 auch 2018 noch im Plandienst erlebt? Rund vier arbeitsreiche Dekaden jedenfalls hat die Baureihe hinter sich, auf die wir hier zurückblicken

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI UND ANDREAS BAUER-PORTNER

Ihren Einstand hatte die Baureihe 218 freilich bereits mit den 1968/69 gelieferten zwölf Vorserienloks gegeben, die bei den Bahnbetriebswerken Regensburg und Hagen-Eckesey zunächst einem Vergleichstest mit den 217 011 bis 022 unterzogen wurden (siehe EJ 12/2012!). Nachfolgend wollen wir uns hier aber auf die Einsatzgeschichte der Serien-218 konzentrieren, beginnend am 28. April 1971 mit der Zuteilung der 218 101 an das Bw Flensburg. Bis Ende des Jahres 1971 wies die Deutsche Bundesbahn ihrem nördlichsten Bahnbetriebswerk auch die fabrikneuen Loks 218 102 bis 126 zu. Außerdem traten Maschinen der ersten Bauserie ihren Dienst bei den Bw Hagen-Eckesey (ab Juli 1971), Regensburg (ab September 1971), Hamburg-Altona (ab Januar 1972) und Karlsruhe (ab Februar 1972) an.

Kurz nachdem die 218 101 bis 170 im Juni 1972 dem Betrieb übergeben worden waren, rollten bereits die Loks der zweiten Bauserie an, die die 218 171 bis 298 umfasste. Davon kamen die 218 172 bis 215 im Zeitraum August 1972 bis Januar 1974 zum Bw Hamburg-Altona. Die 218 219 bis 245 hingegen wurden von Juli 1972 bis August 1973 durchweg dem Bw Mühlendorf zugeteilt, und die 218 249 bis 283 hielten von Oktober 1972 bis Januar 1974 lückenlos beim Bw Kempten Einzug. Ausgenommen die in Hagen-Eckesey erstbeheimatete 218 171, gelangten die übrigen Loks der bis Februar 1974 komplett in Dienst gestellten zweiten Bauserie ab Werk zum Bw Regensburg.

Die Auslieferung der dritten Bauserie, also der 218 299 bis 398, erstreckte sich von April 1974 bis Januar 1976. Mit ihr wurden zum einen wieder die Bw Hamburg-Altona, Kempten und Regensburg bedacht. Zum anderen erhielt nun das bereits seit 1973 über umbeheimatete 218er verfügende Bw Kaiserslautern erstmals auch fabrikneue Maschinen, vor allem die zwischen April 1974 und Dezember 1975 lückenlos zugeteilten 218 361 bis 388.

Mit den von Februar 1976 bis Juni 1979 ausgelieferten Loks der vierten Bauserie ab 218 400 stockte die DB überwiegend die Kemptener und Regensburger Bestände auf. Allerdings lösten die Neuabnahmen auch eine Umbeheimatungswelle aus, wobei insbesondere Kempten ältere 218.1 abgab. Die mit Pielstick-Motoren ausgerüsteten 218 427 bis 434, 456 bis 462 und 485 bis 499 wurden im Zeitraum Mai 1978 bis Juni 1979 fabrikneu dem Bw Lübeck zugewiesen. Die Abnahme der 218 499 am 21. Juni 1979 setzte den Schlusspunkt unter die Diesellokbeschaffung der Deutschen Bundesbahn. Im Übrigen erhielt das Bw in der Marzipanstadt 1977/78 etliche 218er aus Hamburg-Altona, darunter die ebenfalls mit Pielstick-Motoren bestückten 218 195 bis 197 und 323 bis 339.

Einschließlich der zwölf Vorserienlokomotiven verfügte die DB Ende Juni 1979 über 410 Exemplare der Baureihe 218, was angesichts von 398 gelieferten Serienloks auf den ersten Blick schlüssig erscheint. Tatsächlich hatten bis dahin aber 411 Loks die Baureihenbezeichnung 218 erhalten, denn die 1973 verunglückte 215 112 mutierte durch Einbau einer neuen Maschinenanlage mit Heizgenerator zur am 31. August 1975 beim Bw Kempten in Dienst gestellten 218 399. Andererseits wurde die am 8. Juni 1975 bei der Kollision zweier Züge in der Nähe von Warngau zerstörte 218 243 am 16. Dezember 1975 ausgemustert (Teile verwandte man für den Wiederaufbau der 218 238). Die Stückzahl von 410 ergab sich also, weil einem Zugang durch Umbau der Verlust einer Serien-218 durch Unfall gegenüberstand.

Hinzu kamen 1980/81 die nach Entfernen der Gasturbinen und Angleichung an die Serien-218 als 218 901 bis 908 bezeichneten Lokomotiven der bisherigen Baureihe 210. Somit besaß die DB nach Abnahme der zuletzt umgerüsteten 218 904 (ex 210 004) im Juli 1981 insgesamt 418 Maschinen der Baureihe 218. Diese Stückzahl blieb bis Herbst 1993 konstant.





Klassisch in jeder Hinsicht:
218 in originalroter Lackierung
auf nicht elektrifizierter Haupt-
strecke im Schnellzugdienst –
hier 218 233 mit D 2668 auf der
Murrbahn bei Oppenweiler
(10. September 1992).

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Neues Rot, altes Revier: Ganz Schleswig-Holstein war jahrzehntlang fest in 218-Hand. 1995 erreichte die Baureihe beim Bw Lübeck gar einen Bestand von 105 Maschinen. In prächtiger Herbstkulisse verlässt 218 248 mit einem Regionalexpress den dortigen Hbf (29. Oktober 1999).

FOTO: THOMAS KUNSCH





Wegen der dort mit den Vorserien-218 und den 217 011 bis 022 gewonnenen Erfahrungen bot es sich an, die Bw Hagen-Eckesey und Regensburg bereits ab 1971 auch mit Serien-218 zu bestücken. Außerdem waren beide Bahnbetriebswerke längst mit der Baureihe 216 vertraut.

Die Hagener 218 übernahmen vielfältige Reisezug- und Güterzugdienste auf der Oberen Ruhrtalbahn Hagen – Bestwig – Warburg und abzweigenden Strecken. Der Bestand pendelte sich nach Abzug der 218.0 Anfang Juni 1973 für viele Jahre bei etwa 20 Serienloks ein. Für die Einsätze auf der City-Bahn-Linie Köln – Gummersbach ab 1984 erhielten zehn Maschinen eine kieselgrau-orange Lackierung. Ab Mai 1998 bestritten die 218 den Wendezugdienst auf der „N 9“ Essen – Wuppertal-Vohwinkel, hingegen traten sie die Leistungen zwischen Köln und Gummersbach 1999 an Triebzüge der Baureihe 644 ab. Mit Inbetriebnahme der S-Bahn zwischen Essen und Wuppertal am 14. Dezember 2003 verloren die Hagener Lokomotiven ihre wichtigste Aufgabe und wurden nach Oberhausen umstationiert.

Das Bw Regensburg setzte die Baureihe 218 zuerst hauptsächlich auf der Strecke Regensburg – Hof ein. Nachdem die Vorserien-218 bereits 1969 die Hofer 01 teilweise aus dem Schnell- und Eilzugdienst verdrängt hatten, ging die Bespannung der D- und E-Züge auf dieser Strecke mit Erscheinen der Serien-218 vollends auf die Dieseltraktion über. Zum Sommerfahrplan 1973 lösten die 218 die legendären 01 auch auf der Route Bamberg – Lichtenfels – Hof über die „Schiefe Ebene“ ab. Sukzessive dehnte sich ihr Einsatzgebiet im Reise- wie im Güterzugdienst auf weitere Strecken in Nordostbayern aus (vor allem die von Nürnberg nach Bayreuth/Hof/Schirnding und Furth im Wald), schließlich auch auf die „Waldbahn“ Plattling – Bayerisch Eisenstein. Mit Schnellzügen wurde sogar Stuttgart erreicht. Bis Ende 1979 erhöhte sich der Regensburger 218-Bestand auf 78 Maschinen, darunter die seit 1973 komplett in der Domstadt beheimateten zwölf Vorserienloks.

Anfang der 1990er Jahre übernahmen 218er die Bespannung von Interregios zwischen Nürnberg/Regensburg und Reichenbach (Vogtland). Der massive Vormarsch von Triebwagen, die Abgabe der IR-Leistungen an 232/234 und die Ablösung durch 232 im Güterverkehr verminderten den Bedarf jedoch in der Folgezeit drastisch. Die 218.0 verschwanden im Jahr 2003 aus Regensburg. Der Einsatzbestand an Serien-218ern reduzierte sich bis Ende 2005 auf 15 Stück.

Kommen wir nun zum von Beginn an reichlich mit Serienloks bedachten hohen Norden der Republik. Beim Bw Flensburg verdrängten die ab April 1971 fabrikneu eingetroffenen und 1972/73 aus anderen Bahnbetriebswerken umstationierten 218 die Baureihe 215. Der Löwenanteil der Leistungen entfiel auf die Strecken Hamburg – Westerland (Marschbahn) und Hamburg – Kiel/Flensburg. Im Verlauf der 1970er Jahre stieg der Flensburger 218-Bestand auf etwa 60,

dann bis 1990 auf 75 Maschinen. Das Einsatzgebiet erweiterte sich über die Heidebahn via Soltau nach Hannover, schließlich reichte es bis in den Harz und 1992 auf DR-Gleisen bis Wittenberge. Ab 1992 wanderten die Maschinen jedoch peu à peu zum Bw Lübeck ab. Mit Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Hamburg und Kiel am 24. September 1995 ging die 218-Ära beim Bw Flensburg zu Ende.

Beim traditionsreichen Bw Hamburg-Altona traten die ab Januar 1972 zugeteilten 218 zunächst die Nachfolge der nach Lübeck abgegebenen 220 an. Zum Fahrplanwechsel am 1. Oktober 1972 lösten sie auch die ölgefeuerten 0110 (012) endgültig ab, obwohl sie diesen im schweren Schnellzugdienst auf der Marschbahn nach Westerland nicht ebenbürtig waren. Das zwang hier zur Verlängerung der Fahrzeiten und zum Einsatz der Dieselloks in Doppeltraktion, wobei es (auch wegen des Energiebedarfs für die klimatisierten Wagen) vor den späteren IC/EC-Zügen auf dieser Strecke blieb. Aus Rationalisierungsgründen löste die DB 1977/78 den Altonaer 218-Bestand auf, die letzten Maschinen wanderten am 28. Mai 1978 nach Lübeck ab.

Das Bw Lübeck war zwar schon seit 1964 mit der V 160 vertraut, gleichwohl hielt die jüngste Spielart der Baureihenfamilie erst 1977 dort Einzug. Den ersten aus Hamburg-Altona gekommenen 218 folgten 1978/79 die fabrikneuen Maschinen der vierten Bauserie mit Pielstick-Motoren. Die 218 ersetzten die 221 auf der „Vogelfluglinie“ zum Fährhafen Puttgarden, wo sie unter anderem die Traktion des 1978 in einen Intercity umgewandelten bisherigen TEE „Mercur“ übernahmen. Außerdem verdrängten sie die 220 aus dem anspruchsvollen Wendezugdienst in der Relation Hamburg – Lübeck – Travemünde/Kiel. Mit Zugang des Flensburger 218-Bestands erhöhte sich die Zahl der in Lübeck stationierten Maschinen im September 1995 auf 104! Ihr Einsatzgebiet umfasste nun ganz Schleswig-Holstein und reichte weit nach Niedersachsen hinein, ja selbst bis in die Bundeshauptstadt Berlin.

Ende Mai 1994 lösten Lübecker 218 in Doppeltraktion im Intercity-Verkehr Berlin – Hamburg die glücklose Baureihe 229 ab. Um die Fahrzeiten zwischen

VON FLENSBURG BIS FREILASSING, SPÄTER AUCH VON TRIER BIS ZITTAU: 218 WAREN FAST ÜBERALL IN DEUTSCHLAND PRÄSENT

Berlin Zoo und Hamburg Hbf trotz noch nicht abgeschlossener Elektrifizierung ab 29. September 1996 auf zwei Stunden 40 Minuten kürzen zu können, wurden zwölf 218 der vierten Bauserie auf 160 km/h „getrimmt“ und in 210.4 umgezeichnet (siehe Seite 18). Es kam zu einem interessanten Betriebsverfahren: Die Elloks der Baureihe 120 blieben stets auf dem gesamten Laufweg Hamburg – Berlin – München am Zug, wobei damals in Berlin Zoo Kopf gemacht werden musste. Die zwischen Hamburg und Berlin führenden 210er im „Doppelpack“ waren regulär in beiden Richtungen dem Steuerwagen vorgespannt, jedoch liefen sie manchmal auch vor der abgebugelten 120.



Mit Aufnahme des durchgehenden elektrischen Betriebs Hamburg – Berlin am 1. Juni 1997 wurden die 210.4 entbehrlich (und später wieder in 218.4 umgezeichnet).

Lübeck blieb die Hochburg der Baureihe 218 schlechthin. Selbst nach den deutlichen Leistungseinbußen wegen des zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 an die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) abgegebenen Regionalverkehrs auf der Marschbahn waren Ende 2005 dort noch 78 betriebsfähige Loks beheimatet.

Die enge Verflechtung mit den Einsatzgebieten der Bw Flensburg und Hamburg-Altona gebot es, schon jetzt auf das Bahnbetriebswerk Lübeck einzugehen. In der Chronologie der 218-Erstzuteilungen folgte aber nach Hamburg-Altona das Bw Karlsruhe. Dorthin gelangten von Februar bis April 1972 die fabrikneuen 218 160 bis 167. Sie lösten auf der bis zu 50 % steilen Murgtalbahn Rastatt – Freudenstadt die Baureihe 213 ab, weshalb am Lokomotivrahmen der Steilstreckenzulassungsvermerk angeschrieben wurde. Nachdem 1980 alle Serien-218 die Zulassung für Steilstrecken erhielten, erübrigte sich dieser Vermerk (während die nicht mit hydrodynamischer Bremse ausgerüsteten 218.0 weiterhin keine Steilrampen befahren durften und deshalb die Anschrift „Nicht auf Steilstrecken zugelassen“ trugen). Durch Zugänge von anderen Bw vergrößerte sich der Karlsruher 218-Bestand auf zeitweilig bis zu 30 Maschinen. Beschäftigung fanden sie unter anderem im Güterzugdienst rund um Mannheim sowie im Reisezugdienst auf den Routen Offenburg – Hausach – Freudenstadt – Eutingen/Horb und Mannheim – Heidelberg – Sins-

heim – Heilbronn. Ende 2005 waren noch 20 betriebsfähige 218er in Karlsruhe stationiert.

Ab Juli 1972 etablierte sich die Baureihe 218 im oberbayerischen Bw Mühldorf, das bereits mit den Baureihen 215, 216 und den Prototypen 217 001 bis 003 vertraut war. Der 218-Bestand pendelte sich Mitte der 1970er-Jahre für lange Zeit bei etwa 40 Maschinen ein. Das Einsatzgebiet umfasste alle Strecken des „Mühldorfer Liniensterns“ sowie die Relation München – Lenggries/Bayrischzell. Ab 1993 kamen in größerem Umfang Leistungen auf der Allgäustrecke hinzu (Interregios München – Oberstdorf, Eurocitys München – Lindau, RE/RB-Züge im Allgäu-Schwaben-Takt), außerdem die Beförderung der neuen Doppelstockzüge zwischen München und Mühldorf. Typisch für das Bw Mühldorf war auch der äußerst rege 218-Einsatz im Güterverkehr, insbesondere vom und ins „Chemiedreieck“ Töging/Burghausen/Trostberg. Im Gefolge der Zuordnung der Baureihe 218 zur DB Regio AG ging der Güterverkehr im Herbst 2000 jedoch meist auf die der DB Cargo AG zugeschlagene Baureihe 217 über. Ende 2005 verfügte die Regio-Tochter SüdostBayernBahn über 30 aktive Mühldorfer 218, darunter die mit der bunten Touristikzug-Lackierung versehene 218 418.

Ende Oktober 1972 begann der Aufbau eines stattlichen 218-Bestands beim Bw Kempten. Die Maschinen lösten dort ihre Schwesterloks der Baureihe 216 und die kräftigen Zweimotoren der Baureihe 221 ab. 1979/80 übernahmen sie in Doppeltraktion auch die bisher von den Gasturbinen-210ern erbrachten Leistungen vor den internationalen Schnellzügen auf der

In jedem „Kleid“ eine gute Figur:
Ob im ursprünglichen Bundesbahn-
Purpurrot, in Ozeanblau-beige (Auslie-
ferungsanstrich ab der 218 218), ob
in Orange-kieselgrau (für zehn Loks
als City-Bahn von 1984 bis 1996) oder
in Orient- und Verkehrsrot (ab 1997
bei der DB AG) – der 218 stand und
steht nahezu jede Farbgebung gut zu
„Gesicht“. Links die damaligen Hagener
City-Bahn-218 134 und 145 im Bahnhof
Overath (Februar 1990), rechts 218 222,
damals Bw Regensburg, mit Güterzug
zwischen Hof und Regensburg bei
Oberkotzau (Mai 1997).

FOTOS: AXEL JOHANSEN (LINKS),
MICHAEL GIEGOLD



Allgäustrecke München – Lindau. Im Jahr 1984 um-
fasste die 218-Flotte des Bw Kempten 61 Loks, vor-
wiegend solche der vierten Bauserie. (Die als 218.9
bezeichneten ehemaligen Gasturbinenloks waren 1983
nach Braunschweig abgewandert.) Lange Zeit blieb
es bei einem Bestand in dieser Größenordnung. Das
Einsatzgebiet reichte von den Alpen bis zum Main
und vom bayerischen Oberland bis zum Schwarzwald.
Nach der Jahrtausendwende begann für die 218 aber
der Rückzug. Mehr und mehr mussten sie modernen
Regio-Triebwagen weichen, und mit Einführung des
Zugsystems „Allgäu-Express (Alex)“ zwischen Mün-
chen und Oberstdorf traten sie Leistungen an diesel-

elektrische „EuroRunner“ ab. Immerhin konnten sich
23 Exemplare der Baureihe 218 bis über die Jahreswen-
de 2005/2006 hinaus in Kempten halten.

Rund einhalb Jahre nach dem Bw Kempten
wurde das Bw Kaiserslautern mit 218-Neulieferun-
gen bedacht. Die ab 24. April 1974 dort beheimate-
te 218 361 war allerdings nicht die erste dem pfälzi-
schen Bahnbetriebswerk zugeteilte Lokomotive ihrer
Art, denn bereits zum Sommerfahrplan 1973 hatte die
DB zwölf 218.1 aus Hagen-Eckesey und Regensburg
in die Pfalz beordert, vor allem um die 220er abzulö-
sen. Nach dem Zugang der 218 361 bis 388 konnten
die älteren Loks wieder abgegeben werden, so dass



Immer gut für Spektakel: Eine 218-Doppeltraktion vor schweren Zügen ist bis heute ein akustischer wie optischer Genuss. Zu den denkwürdigsten Leistungen dieser Art zählte im Fahrplan 1996/97 die Bespannung des stets vollbesetzten morgendlichen Pendlerzugs SE 3969 mit elf Wagen von Augsburg nach München – unter Fahrdraht! Hier mit den damaligen Mühldorfer Loks 218 343 und 357 bei Hochdorf (18. Juni 1996).

FOTO: GERHARD ZIMMERMANN



sich der Kaiserslauterner 218-Bestand bei etwa 25 Maschinen stabilisierte. Das Einsatzgebiet umfasste die Relation Kaiserslautern – Bingerbrück/Frankfurt (Main) inklusive der über Bad Kreuznach geleiteten D-Züge Paris – Frankfurt, die Nahetalbahn Bingerbrück – Saarbrücken sowie diverse Strecken im Pfälzer Bergland und im Pfälzer Wald bis hinunter nach Karlsruhe. Neue Triebwagen machten die 218 schließlich entbehrlich. Als letztes Reservat blieb im Jahr 2004 der Raum Mainz/Alzey/Worms übrig, die Betreuung der Loks übernahm jedoch das Werk Trier.

Das ganz zuletzt mit fabrikneuen Maschinen bestückte Bw Lübeck ist bereits abgehandelt. Nun sind

LÜBECK IM NORDEN, KEMPTEN IM SÜDEN: FÜR DIE WEITRÄUMIGEN DIESELNETZE WAREN STÄTTLICHE BESTÄNDE VORHANDEN

noch jene Dienststellen zu nennen, die nur umbeheimatete 218 erhielten. So baute ab September 1974 das Bw Haltingen einen Bestand von etwa 20 Lokomotiven auf, die hauptsächlich für die Hochrheinstrecke Basel – Singen und die Bodensee-Gürtelbahn nach Lindau bestimmt waren. Der Einsatz von Neigetech-nik-Triebzügen der Baureihe 611 führte hier 1998 zu einem deutlichen Rückgang der 218-Leistungen, die 2002 erschienenen Triebwagen der Baureihe 641 verminderten den Bedarf abermals. Planmäßig waren die 218 zuletzt auf der Strecke Freiburg – Elzach unterwegs, im Dezember 2002 übernahm dort die Breisgau-S-Bahn die Regie. Seitdem hält das Werk Haltingen noch drei 218 für besondere Aufgaben vor.

Um 220-Umläufe im südlichen Niedersachsen zu übernehmen, erschienen im Dezember 1976 die ersten 218 beim Bw Braunschweig. Sukzessive verdrängten die Loks auch die wegen ihrer Dampfheizung nicht mehr zeitgemäßen 216 aus dem Reisezugdienst, dabei gelangten sie über Soltau bis Hamburg. In den frühen 1990er-Jahren wurde mit Entlastungsschnellzügen via Magdeburg auch Berlin angefahren. 1996 umfasste der Braunschweiger 218-Bestand 43 Maschinen, bald danach ging er stark zurück. Per 10. Juni 2001 wurden die letzten Exemplare unter anderem nach Stendal abgegeben. Ab 1. Februar 2004 teilte DB Regio dem Werk Braunschweig jedoch erneut Lokomotiven der Baureihe 218 zu. Zu den zwölf betriebsfähigen Exemplaren zählten damals die beiden letzten kurzzeitig noch aktiven 218.9, nämlich 218 902 und 906. In den 218-Umlaufplan wurden RE/RB-Leistungen zwischen Hannover und Bad Harzburg aufgenommen. Ab 1. Juni 2004 verstärkten vier aus Kempten zugewiesene Maschinen den Bestand, darunter die blaue „König-Ludwig-Lok“ 218 473. Letztere erhielt 2005 eine verkehrsrote Farbgebung und wechselte zum Werk Lübeck. Der 218-Einsatzbestand in Braunschweig belief sich Ende 2005 noch auf zehn Loks.

Von September 1979 bis September 1980 gaben wenige 218er ein Zwischenspiel beim Bw Krefeld, weil man für die internationalen D-Züge über

Kleve – Nijmegen (u. a. den „Austria-Express“) Triebfahrzeuge mit elektrischer Zugheizung benötigte. Nach Zuweisung der mit Heizgenerator bestückten 215 030 bis 032 („Heidis“) aus Ulm gab Krefeld die 218 128 bis 132 nach Hagen zurück. Später ging die Traktion der D-Züge zwischen Krefeld und Arnheim/NL jedoch auf Hagener 218 über.

Im Juni 1997 tauchte die Baureihe 218 erstmals im Bestand des Betriebshofs Ulm auf. Gleich 23 Maschinen bezogen auf Anrieb in der langjährigen 215-Hochburg Quartier. Die 218er übernahmen im Wesentlichen Aufgaben ihrer mit Dampfheizkessel ausgerüsteten Vorgängerinnen, aber auch bisherige 212-Leistungen auf der Teckbahn (Plochingen –) Wendlingen – Ober-

Wendlingen. Ende des Jahres 2005 gehörten die 23 betriebsfähigen Ulmer 218 zu DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB).

Bei Gründung der Deutschen Bahn AG am 1. Januar 1994 waren noch 417 Lokomotiven der Baureihe 218 (einschließlich der Vorserienmaschinen) im Bestand und dem damaligen Geschäftsbereich Traktion zugeordnet. Außer der 1975 ausgeschiedenen 218 243 fehlte die nach einem Unfall bei Berlin-Wannsee am 30. November 1993 ausgemusterte 218 267. Exakt zwei Jahre später, am 30. November 1995, trennte sich die DB AG auch von der bei einem Unfall nahe des Ortes Horst in Schleswig-Holstein zerstörten 218 127. Somit gelangten noch 416 Maschinen der Baureihe 218 vom Ende 1997 aufgelösten GB Traktion zum GB Nahverkehr, aus dem 1999 die DB Regio AG hervorging.

Im Bereich der „alten“ Bundesrepublik bildete die Baureihe 218 nach wie vor das Rückgrat der Dieseltraktion, in den „neuen Bundesländern“ die DB Cargo zugeordnete Baureihe 232. Zwar spielten im Osten zunächst auch noch die vom GB Nahverkehr übernommenen 219er eine wichtige Rolle – doch das Schicksal dieser wegen ihrer Störanfälligkeit in Verruf geratenen Zweimotorer war besiegelt. Es lag also auf der Hand, die Baureihe 218 für den Regionalverkehr auch im Osten zu etablieren. Zuerst hielt sie ab Ende September 1998 beim Betriebshof Stendal in Sachsen-Anhalt Einzug, um unter anderem bisherige 219-Reisezugleistungen zu übernehmen. Das Einsatzgebiet der Stendaler 218 umfasste beispielsweise die Routen Rathenow – Wolfsburg – Braunschweig und Oebisfelde – Magdeburg – Sangerhausen. Als zwischenzeitlich in Halberstadt beheimatete Loks eintrafen, kamen die Strecken Magdeburg – Halberstadt – Thale, Halberstadt – Blankenburg (Harz) und die Rübelandbahn Blankenburg – Elbingerode hinzu. Vorübergehend wuchs der Stendaler 218-Bestand auf über 40 Maschinen an, schrumpfte bis Mitte 2005 aber auf elf zusammen. Nach Ablösung durch Triebwagen und Einstellung des Reisezugverkehrs auf der Rübelandbahn wechselten die letzten Loks im Dezember 2005 nach Darmstadt und Lübeck.

Zum Fahrplanwechsel am 30. Mai 1999 kamen neun 218 zum Bh Rostock, um dort ebenfalls „U-Boote“ der Baureihe 219 zu ersetzen. Später stießen



„Hörner“ und Rauchverbot: Hutzen erhielten die Loks schon früh, die Abgasoptimierung lief erst 1996 an und nur für den TB-11-Motor von MTU – der mit den parallel sitzenden Hutzen. Noch effektiver war die Ausrüstung zahlreicher 218.4 mit völlig neuen Motoren, bei denen aber das charismatische „Hör-Erlebnis“ etwas verloren ging ... – zu erkennen an versetzt angeordneten Hutzen außer TB 11 „neu“. Allerdings trugen früher auch die mit dem Pielstick-Motor ausgerüsteten Loks versetzte „Hörner“.

FOTOS: UDO KANDLER, VESELIN KOLEV



drei weitere 218 hinzu, aber schon im Juni 2001 endete das 218-Intermezzo in Rostock. Die Leistungen auf den Strecken Pasewalk – Güstrow – Bützow und Rostock – Wismar gingen auf Triebwagen über. Ebenso als Episode erwies sich die ab November 2000 erfolgte Beheimatung der 218 beim Bh Halberstadt. Die Loks befuhren Strecken in der Magdeburger Börde und im Harzvorland, so die bereits erwähnte Rübelandbahn. Anfang 2002 besaß Halberstadt 24 Exemplare vor allem der ersten Serie, die im Zuge der Bestandsauflösung 2003 meist zum Bh Stendal wechselten.

Ebenfalls nur kurze Zeit währte die Präsenz der (wegen ihrer Abgashutzen so genannten) „Hörnerloks“ im Bh Leipzig Süd. Im Juni 2001 kamen sieben 218 von Rostock nach Sachsen, um die Baureihe 219 auf der Strecke Leipzig – Chemnitz zu ersetzen. Speziell für die Traktion zweier durchgehender RE/RB-Zugpaare der Relation Stendal/Rathenow – Berlin – Görlitz – Zittau zwischen Cottbus und Zittau folgten im Oktober 2001 die aus Regensburg herbeigeordneten 218 409 und 410. Nachdem die letzten Planleistungen im Februar 2003 auf Triebwagen übergangen, löste der Bh Leipzig Süd seinen 218-Bestand peu à peu auf. Die erst im August 2003 aus Leipzig abgezogene 218 212 wurde dem DB Museum übergeben. Sie erhielt von Udo Lindenberg mitgestaltete Klebefolien mit Motiven des Liedes „Sonderzug nach Pankow“.

Erst sehr spät wurden noch vier Betriebshöfe respektive Werke im ehemaligen Bundesbahnbereich mit 218ern bedacht. Zum Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001 bezogen zehn Maschinen beim Bh Trier Quartier, sie übernahmen zunächst 215-Leistungen auf der Eifelstrecke Köln – Trier und auf der Hunsrückbahn Boppard – Emmelshausen. Ende September 2001 verstärkten fünf weitere 218 den Trierer Bestand, darunter die bis zum Sommer 2002 im rot-beigen Farbleid auf der Eifelstrecke eingesetzte 218 217 (dann wurde sie verkehrsrot lackiert). Ende 2005 war unsere Baureihe noch mit 13 Exemplaren in der alten Bischofsstadt an der Mosel vertreten.

Zeitgleich mit Trier erhielt der Bh Darmstadt eigene 218. Zu den anfangs elf gesellten sich nach und nach viele weitere hinzu, um vornehmlich die Baureihe 215 abzulösen, unter anderem im Rodgau südlich von Offenbach, auf der Vogelsbergbahn Gießen – Fulda sowie zwischen Gießen und Limburg. Als Haupteinsatzgebiet kristallisierte sich schließlich die Odenwaldbahn Darmstadt/Hannau – Eberbach heraus, mit RE-Durchläufen von und nach Frankfurt (Main). Die 218 228 diente zeitweilig als Abschlepplok bei der Frankfurter S-Bahn. Am 31. Dezember 2005, kurz nach Abgabe des „Odenwaldnetzes“ an die VIAS GmbH, verfügte DB Regio in Darmstadt noch über einen Einsatzbestand von 25 Loks der Baureihe 218.

Pflichtgemäß erwähnt sei auch die kurzzeitige Beheimatung weniger 218 in Köln-Deutzerfeld. Sie begann im Dezember 2002 und war (z-Loks ausgenommen) bald nach dem Fahrplanwechsel im Dezember

2003 schon wieder zu Ende. Aufgabe der zwei bis drei einsatzfähigen Maschinen war die Beförderung einiger Verstärker-RB auf der Eifelstrecke.

Nach Auflösung der langjährigen Heimatdienststelle Hagen wechselten die letzten dort stationierten 218 im Dezember 2003 zum Werk Oberhausen, darunter auch die kurzzeitig dem Werk Hagen zugeteilten Vorserienloks 218 002, 006, 009, 011 und 012 aus Regensburg. Die 218er liefen meist auf der RE-Linie Essen-Steele Ost – Borken. Nach Ausmusterung der 218 012 und Abgabe der anderen 218.0 als nunmehrige 225.8 an Railion Deutschland (betreut in Mühlendorf) verblieben Oberhausen Ende 2005 neun betriebsfähige Serien-218.

Damit sind fast alle jemals mit der Baureihe 218 bedachten Heimatdienststellen genannt – aber eben nur fast, denn 2004/2005 kamen noch fünf hinzu. Das S-Bahn-Werk Plochingen erhielt im März 2004 die vorrangig für Schleppaufgaben bestimmte 218 191. Die 218 200 wurde im April 2005 der DB-Tochter Kurhessenbahn (KHB) in Kassel überlassen, um Arbeits- und Güterzüge auf deren Streckennetz zu befördern. 2004/05 gelangten zunächst zwölf Maschinen der ersten bis dritten Serie zu DB AutoZug, Werk Niebüll. Den Anfang machte die noch ozeanblau-beige lackierte 218 320; sie erledigte schon seit April 2004 verschiedene Aufgaben für die DB-Fernverkehrstochter. Die anderen Loks erwarb DB AutoZug für den SyltShuttle-Verkehr über den Hindenburgdamm.

Zudem besaß DB Fernverkehr Ende 2005 mittlerweile 16 seit Herbst 2003 erworbene 218er. Zehn dieser Loks wurden überwiegend für Schleppdienste auf der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main vorgehalten. Teils zuvor im Darmstädter Bestand geführt, waren sie nun buchmäßig in Frankfurt (Main) 1 beheimatet; hiervon zählten acht bereits zur Unterbaureihe 218.8. Sechs Maschinen, darunter zwei ebenfalls schon in 218.8 umgezeichnete, hielt das Werk Berlin-Rummelsburg für besondere Aufgaben vor.

Nach zunächst nur unfallbedingten Ausmusterungen trennte sich die DB im Jahr 2002 erstmals auch von nicht bei Unfällen zu Schaden gekommenen Se-

HUTZEN, ABGASOPTIMIERUNG, „TEMPO-TUNING“: DER 218 WIDERFUHR VIELES, WAS SIE NOCH BESSER UND MARKANTER MACHTE

rienloks. Ab 2003 nahmen die Ausmusterungen wegen Fristablaufs oder nicht mehr als reparaturwürdig angesehener Schäden deutlich zu.

Abzüglich der schon am 31. Oktober 2000 ausgemusterten Vorserienlokomotive 218 001 umfasste der 218-Bestand per 31. Dezember 2002 noch insgesamt 413 Maschinen (davon zwei Stück z-gestellt). Ende 2005 waren es gar nur noch 353 Loks und auch davon schon 73 z-gestellt!

Seit 2005 ist der 218-Einsatzbestand weiter stark gesunken. Doch eine Konzentration auf nur wenige Dienststellen hat nicht stattgefunden, vielmehr eine weitere Aufspaltung des Bestands. Außer an DB Fernverkehr und DB AutoZug sind 218er von DB Regio inzwischen an die DB Bahnbaugruppe und DB Ser-



vices abgegeben worden. Zudem hat nach der Kurhessenbahn auch die Westfrankenbahn eine 218 für Sonder- bzw. Abschleppdienste erhalten. Inklusiv der für den Plandienst reichlich bestückten SüdOst-BayernBahn verfügen nun also drei mittelständische „RegioNetze“ (Tochterunternehmen von DB Regio und DB Netz) über Maschinen der Baureihe 218.

Dies alles machte den Überblick nicht eben leichter. Obendrein gab es längst keine einheitliche Sprachregelung für die Heimatdienststellen mehr. Es wäre müßig, hier nochmals den Unterschied zwischen Betriebshof und Werk aufzudröseln. Gebräuchlicher ist seit Jahren letztgenannter Begriff, deshalb sei im Folgenden generell von Werken die Rede.

Der Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 brachte für die Baureihe 218 signifikante Leistungseinbußen mit sich. Das Werk Stendal beendete den Einsatz völlig. Die Lübecker Maschinen verloren durch die Abgabe des Regionalverkehrs zwischen Hamburg und Westerland an die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) ein wichtiges Terrain, ergo verblieben ihnen

auf der Marschbahn fast nur noch die IC-Züge. Im bisherigen Umfang waren sie zwischen Hamburg und Cuxhaven sowie auf den Strecken Hamburg – Lübeck und Lübeck – Kiel anzutreffen, mit Fernzügen erreichten sie saisonal weiterhin Puttgarden und Seebad Heringsdorf.

Beim Werk Darmstadt ging nach Übernahme des Verkehrs auf der Odenwaldbahn Darmstadt/Hannau – Eberbach durch die VIAS GmbH der Bedarf an Lokomotiven mit konventioneller Wendezugsteuerung zurück. Deren Einsätze konzentrierten sich nun auf die Relationen Darmstadt – Dieburg – Frankfurt und Frankfurt – Bad Vilbel – Nidda, außerdem einige Berufsverkehrszüge zwischen Aschaffenburg und Miltenberg. Hauptaufgabe der mit zeitmultiplexer Wendezugsteuerung (ZWS) ausgerüsteten Loks blieb die Beförderung der Doppelstockzüge auf der Niddertalbahn zwischen Frankfurt und Stockheim.

Das Werk Oberhausen reduzierte den 218-Umlauf auf zwei Plantage mit Leistungen auf der RE-Linie Bor-

„Tuning“: Um die neuen IC-Fahrzeiten zwischen Hamburg und Berlin noch vor Aufnahme des elektrischen Betriebs zu halten, wurden 1996 zwölf Lübecker 218.4 auf Tempo 160 getrimmt. In der Kombination Pielstick-Motor und Voith-Getriebe war dies mit wenig Aufwand möglich. Die Loks wurden in 210.4 umgezeichnet – 210 434 alias 218 434 war eine von ihnen, hier an der Tanke in der Est Lübeck 2 (24. Oktober 1997). Ende 1997 war der Spuk vorbei und die zwölf „210er“ wieder „normale“ 218er.

FOTO: THOMAS KUNSCH



ken – Essen und einzelnen RE-Zügen zwischen Hagen und Willingen. Ansonsten dienten die 218er als Reserve für ausgefallene Triebwagen.

Einen Leistungszuwachs bescherte der Fahrplanwechsel im Dezember 2005 jedoch den Mühldorfer Maschinen. 218er im Doppelpack übernahmen die Traktion der Intercity-Züge auf der Strecke Nürnberg – Hof – Reichenbach, teils im Durchlauf bis Chemnitz. Den Freitags-IC 1969 bespannten die Dieselloks sogar durchgehend zwischen München und Dresden, allerdings im Abschnitt München – Nürnberg oft mit einer E-Lok der Baureihe 120 als Vorspann. 218-Doppeltraktionen dieselten auch weiterhin vor den Eurocity-Zügen auf der Allgäustrecke München – Lindau, zur voreilig prophezeiten Umstellung auf Lokomotiven der Baureihen 232 oder 234 sowie womöglich sogar auf „EuroRunner“ aus dem Siemens-Lokpool kam es nicht. Haupteinsatzgebiet der 218er im Regionalverkehr blieb die Strecke München – Mühldorf – Simbach, und hier für die Maschinen mit ZWS vor allem die Beförderung der Doppelstock-Garnituren.

Vergleichsweise wenig änderte sich 2005/2006 am 218-Einsatz bei den Werken Braunschweig, Trier, Karlsruhe, Regensburg, Ulm und Kempten. Hervorzuheben sind die Langläufe der Regensburger Maschinen mit zwei RE-Paaren als „VierLänderExpress“ zwischen Leipzig und Regensburg, ferner die in den Abschnitten Nürnberg – bzw. Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald mit 218ern gefahrenen RE-Züge von und nach Prag (gebildet aus CD-Schnellzugwagen). In den Ulmer Laufplänen ragten die mit ZWS-218 bespannten Doppelstockzüge der IRE-Linie (Stuttgart –)Ulm – Friedrichshafen – Lindau heraus, teils mit Durchläufen in „Sandwich-Traktion“ ab/bis Stuttgart, also über die Geislinger Steige. Kemptener Loks kamen mit dem Zugpaar IC 2012/2013 zwischen Ulm und Oberstdorf auch zu IC-Ehren.

DB AutoZug setzte seine 218er nach wie vor zusammen mit 215.9 im SyltShuttle-Verkehr ein. Die „Lotte“ genannte 218 320, letzte aktive ozeanblau-beige Lok ihrer Baureihe, war aber bundesweit unterwegs. 2005 vor allem mit der Überführung von AZ-Leergarnituren beschäftigt, kam sie seit dem Fahrplanwechsel von Karlsruhe aus zum Einsatz. Sie beförderte an Wochenenden ein nächtliches Urlaubs-Express-Zugpaar (UEx 1215/1214) von Karlsruhe über Ulm – Friedrichshafen nach Lindau-Reutin und zurück. Dieser Umlauf galt bis zum 4. April. Im Oktober 2006 musste „Lotte“ wegen Fristablaufs den Dienst quittieren.

Die 218 372 gelangte Anfang 2006 zur Westfrankenbahn Aschaffenburg (Schöllkrippen), ehe sie dann von DB AutoZug erworben wurde. Nach Fristablauf diente sie im Jahr 2007 als Leihgabe an die DB-Schule Troisdorf zusammen mit der „Udo-Lindenberg“-218 212 Schulungszwecken. Seit ihrer erneuten Hauptuntersuchung im Februar 2008 fährt die 218 372 wieder für DB AutoZug.

Die 218 287 und 391 wurden im Jahr 2006 von DB Regio wohl zunächst an die Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH (DGT) verkauft, ein hauptsächlich in den neuen Bundesländern tätiges Unternehmen. Innerhalb der Bahnbaugruppe wechselten sie

Der Weg zum V 160-Musterschüler

Vor zirka 50 Jahren begann der Weg zur definitiven Einheitsdiesellok der Bundesbahn. Schwierig war bereits die Entwicklung hin zur einmotorigen V 160 (216). Deren Motorisierung mit 1900 PS reichte in vielen Fällen aber schon bald nicht aus. Hinzu kam die Forderung nach einer elektrischen Heizung für die Reisezüge, welche zusätzliche Leistung benötigte. Neben der Versuchslok V 169 (219) mit Gasturbinen-Zusatzantrieb und den daraus abgeleiteten acht „Turbo“-210 mussten die wieder zweimotorigen V 162 (217) zunächst aushelfen, die Leistungsanforderungen zu erfüllen. Doch der Zusatz-Heizdiesel mit 500 PS in den 15 Loks der Baureihe 217 war im Unterhalt teurer als die eigentlich angestrebte einmotorige Lösung. Dass er für die Traktionsleistung im Güterverkehr zuschaltbar war, war offenbar kein Pluspunkt. Über lange Jahre fehlte einfach ein Motor, der genügend Leistung lieferte. 2500 PS mussten es sein, diese stellte erst der von MAN in Augsburg in kurzer Zeit entwickelte Zwölfzylinder-V 6 V 23/23 TL zur Verfügung, der später die MTU-Bezeichnung MA 12 V 956 TB 10 erhielt und bei der DB schlicht unter dem Namen „MAN-Motor“ lief. Die zwölf 1968/69 gelieferten und nur 130 km/h schnellen Vorserienloks wurden in Regensburg mit den 217 verglichen und als besser befunden. Doch erst ab 1971 folgte die erste Serienlieferung mit 170 Maschinen (218 101 bis 170). Im Unterschied zu den Vorserienloks (ausgenommen die 001) erhielten die Serien-218 eine hydrodynamische Bremse (H-Bremse), bei der eine zusätzliche Bremskupplung am Getriebe die Bewegungsenergie des Bremsens in Wärme umwandelt. Dies ermöglichte das Heraufsetzen der Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h. Der zunächst eingebaute TB 10-Motor erwies sich bald als etwas überfordert und schadanfällig. Doch erst bei 218 198 bis 241 konnte der weiterentwickelte MTU-TB 11-Motor eingebaut werden, der nun 2800 PS zur Verfügung stellte. Das Getriebe und dessen Eingangsleistung blieben jedoch unverändert, die zusätzlichen 300 PS kamen also nicht der Zugkraft zugute, sondern dienten als Leistungspolster, insbesondere bei der Nutzung des Generators. Gleichzeitig testete man erstmals in 218 195 bis 197 den französischen Pielstick-Motor 12 PA 4 V 200 mit 2700 PS. Andere Loks der zweiten Bauserie (218 171 bis 298) bekamen wieder den TB 10. Erst für die dritte und vierte Bauserie kamen durchgängig die leistungsfähigeren Motoren zum Einsatz. Diese arbeiteten alle mit Direkteinspritzung. Dem Eisenbahnfreund zeigte die damit verbundene Rußentwicklung eindeutig das Aufschalten der Fahrstufen an, bei Reisenden führte die Geruchsentwicklung jedoch zu Klagen. Neben den bekannten Hutzen als Abhilfe sah sich die DB gezwungen, ab 1995 die sogenannte Abgasoptimierung einzuführen. Zu der Zeit mussten in den EC von und nach Lindau an der Zugspitze sogar unbesetzte Packwagen als Schutz für die Reisenden in den klimatisierten SBB-Wagen mitlaufen. Für die TB 10-Motoren konnte MTU keine entsprechenden Verbesserungen anbieten, wohl aber für den TB 11. Nun sortierte man die schwächeren Motoren schnell aus. In den letzten Jahren wurde auch eine komplett überarbeitete Version, der „TB 11 neu“ eingebaut. Nach Probeläufen mit zwei Caterpillar-Motoren setzte sich aber der MTU-16-Zylinder „16 V 4000 R 41“ für die Remotorisierung der 218 durch.

Andreas Bauer-Portner

aber zur Deutsche Bahn Gleisbau GmbH (DBG) mit Standorten in Duisburg-Wedau und Augsburg-Oberhausen. Im Januar 2007 erwarb die DGT die 218 304, im November 2008 die 218 261. Auch diese Maschinen gesellten sich bald zum Betriebspark der DBG. Außerdem kamen die bereits 2004 z-gestellten 218 125 und 277 als Teilespender zur DBG.

Zu vermelden sind ferner die Verkäufe an die zunehmend in den Geschäftsfeldern Fahrweg und Verkehr agierende DB Services GmbH. Als erste 218er gelangten im Herbst 2006 die z-gestellten und dann reaktivierten 218 249 und 272 zu diesem Unternehmen. Ihnen folgten bis 2008 die heute ebenfalls betriebsfähigen 218 139 und 208 sowie die abgestellten 218 222, 234, 239 und 240. Die Loks sind in Karlsruhe stationiert. Die 218 249 ist ab Oktober 2008 für den Güterverkehr zwischen Schaffhausen und Wilchingen-Hallau an SBB Cargo vermietet worden. Nicht zu vergessen eine andere, kaum beachtete Transaktion: Die 218 312, 382 und 398 wurden 2006 der Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH als Versuchsträger überlassen.

Bemerkenswert aus der 218-Chronik des Jahres 2006 ist noch die Reise der 218 431 und 432 nach Ungarn: Beide Maschinen absolvierten dort im Oktober/November Promotionsfahrten mit neuen Doppelstock-Garnituren des Herstellers Bombardier. Unter anderem fanden die Touren im Großraum Budapest statt, auch gab es einen Abstecher ins slowakische Bratislava.

Schlechte Nachrichten kamen zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 aus Oberhausen. Der Einsatz der Baureihe 218 im Rhein-Ruhr-Gebiet ging zu Ende, mithin dort der von Dieselloks im planmäßigen Reisezugverkehr überhaupt. Eine Zäsur trat am gleichen Tag auch auf der „Franken-Sachsen-Magistrale“ Nürnberg – Hof – Dresden ein. Da sich DB Fernverkehr hier aus dem Geschäft zurückzog, lösten Regio-Triebwagen der Baureihe 612 als IRE (Interregio-Express) die bisher mit Mühldorfer 218ern bespannten Intercitys ab.

Ein Jahr später, am 9. Dezember 2007, wurden die RE-Züge der Relationen Regensburg – Schwandorf – Hof und Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald in mit „Euro-Runnern“ (ER 20) bespannte alex-Züge der Länderbahn/Arriva umgewandelt. Als Ersatz für die Langlauf-RE Leipzig – Regensburg – München führte DB Regio mit 612ern gefahrene RE-Züge Gera – Hof – Regensburg ein. Damit verloren die Regensburger 218 den Großteil ihrer Planleistungen. Hauptsächlich verblieben ihnen Wendezugdienste im Raum Nürnberg sowie die beiden Prager RE-Paare zwischen Nürnberg und Furth im Wald. Erheblich reduzierte sich im Übrigen das Einsatzgebiet der Maschinen des Werks Karlsruhe. Nach Wegfall der Leistungen in der Pfalz beschränkten sich die Einsätze im Wesentlichen auf die Strecken Mannheim – Heidelberg – Sinsheim – Eppingen/Heilbronn.

In Norddeutschland verloren die 218er abermals aufgrund eines Betreiberwechsels angestammtes Terrain. Am 9. Dezember 2007 übernahm die metronom-Eisenbahngesellschaft den Regionalverkehr Hamburg – Cuxhaven. Mit TRAXX-Dieselloks bespannte Doppelstock-Garnituren traten die Nachfolge der

Sie kamen spät, aber gewaltig: Erst seit 1997 sind 218 in Ulm stationiert, dort aber noch heute vielbeschäftigt. Zu den Aufgaben gehören auch IC-Leistungen Stuttgart – Lindau über die Geislinger Steige sowie die Beförderung von Doppelstockzügen auf der Südbahn. Einen solchen IRE Ulm – Lindau hat 218 406 mit farblich markiertem Anbauschneepflug hier bei Aulendorf am Haken (Herbst 2008).

FOTO: FELIX LÖFFELHOLZ



jahrzehntlang aus Lübecker 218 und „Silber- bzw. Rotlingen“ gebildeten Wendezüge an.

Einen herben Schlag erlitt unsere Baureihe durch die Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Hamburg und Lübeck-Travemünde am 14. Dezember 2008. Etwa 30 Lokomotiven des Werks Lübeck wurden auf verschiedene Standorte verteilt. Überwiegend gelangten sie zu den süddeutschen Werken Ulm und Kempten, außerdem nach Darmstadt und Mühl-dorf. Dabei ersetzten Maschinen der vierten Bauserie (218.4) in Ulm und Kempten etliche 218er der älteren Serien, von denen einige bereits zu DB AutoZug Westerland, Werk Niebüll, kamen. Haltingen erhielt aus Lübeck als Ersatz für die zur Revision fällige 218 397 die 218 326. Allerdings erwarb DB AutoZug die 218 397 und ließ sie im Januar 2009 doch noch hauptuntersuchen. Die 218 105 wurde an die Westfrankenbahn in Aschaffenburg abgegeben. Fünf Lübecker Maschinen wechselten im Dezember 2008 direkt zu DB AutoZug. Insgesamt stockte die Fernverkehrstochter ihren 218-Bestand erheblich auf, um die IC-Leistungen auf der Marschbahn sowie die saisonalen IC-Leistungen nach Puttgarden und Seebad Heringsdorf übernehmen zu können. Bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein (RSH) sind nach der erst im Februar 2009

erfolgten Abgabe der 218 490 zum Werk Trier lediglich neun Maschinen verblieben. Vorläufig wohl noch in Lübeck stationiert, werden sie nach der Schließung des dortigen Werks in Kiel gewartet.

Definitiv endete zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 nach gut 40 Jahren die Beheimatung der Baureihe 218 in Regensburg. Die letzten fünf aktiven Loks kamen nach Kempten und zu DB AutoZug. Die 218 387 war bereits im Januar 2008 an die Kasseler Kurhessenbahn abgegeben worden, um die schon seit April 2007 dort (neben der 218 200) befindliche 218 221 zu ersetzen. Letztgenannte Lok erhielt wegen ihres schlechten Allgemeinzustands keine Revision mehr. Stattdessen untersuchte das Werk Bremen bis März 2008 die 218 387 und verpasste ihr einen klassischen purpurrot-schwarzen Neuanstrich.

Einschließlich der bei Bahnbau- und Serviceunternehmen des DB-Konzerns aktiven 218er ergab sich per 1. Januar 2009 ein Einsatzbestand von nur noch 204 Lokomotiven.

Verbunden mit weiteren Abstellungen und Ausmusterungen verringerte sich der 218-Bedarf in den folgenden Jahren weiter, wenngleich ein gewisses Kontingent an Maschinen nach wie vor nicht verzichtbar ist (siehe Text Seite 22).



218 in 2016/17: Noch immer im Geschäft

Die Finger einer Hand reichen aus, um die DB-Werke aufzuzählen, bei denen die 218 noch im Plandienst laufen. Von Nord nach Süd sind das Niebüll, Kiel, Ulm, Mühldorf und Kempten. Nicht einmal 80 Loks sind dort insgesamt noch im Bestand. Die Zahl der Plantage ist geringer und dürfte bei unter 50 liegen. Dennoch: Die 218 sind auch 2016 sowie im kommenden Jahr noch unverzichtbar und werden mit den verbliebenen Leistungen richtig gefordert.

Anspruchsvolle Einsätze bietet der Süden wie der Norden. Ein Beispiel ist die Allgäubahn: Seit Beginn der Verdieselung lief dort das Beste, was die Dieseltrennung der DB bieten konnte: V 200¹ (221), V 320 (232), 219, 210. Doch neben diesen Zweimotor- und Gasturbinenloks hatte bald die 218 in Kempten das Sagen. Spätere Versuche, die bewährten Maschinen durch etwas Moderneres oder zumindest Anderes zu ersetzen, blieben erfolglos. Weder die 229 noch die 233 der Reichsbahn, auch nicht die drei MaK-Prototypen DE 1024 (240) oder die Euro-Runner (Baureihe 223) konnten sich durchsetzen. Die Probefahrten endeten teils schmachvoll für die neuen Typen bzw. die als 218-Ersatz in Erwägung gezogenen modernisierten ex DR-Loks.

Heute laufen die Mühldorfer 218 der Südostbayernbahn vor den vier EC-Paaren, eines davon ziehen sie über die anspruchsvollere Kemptener Strecke, die anderen über Memmingen. Ein probeweiser Einsatz der neuen 245 vor diesen Zügen hat bisher noch nicht stattgefunden, obwohl in Kempten und Mühldorf 15 davon stationiert sind. Doch das sind Regio-Maschinen. DB Fernverkehr bekam für den Sylt-Verkehr weitere 245 geliefert, ob diese auch in den Süden gelangen, ist allerdings fraglich. Vielleicht wartet man tatsächlich bis zur lange schon überfälligen Elektrifizierung der Strecke nach Lindau und hofft, die 218 werden noch so lange halten.

Ganz im Norden ist die 218 ebenfalls noch im Fernverkehr gefordert: 24 Loks sind im Werk Niebüll beheimatet und schleppen in Doppeltraktion die vier IC-Zugpaare zwischen Hamburg und Westerland. Kaum weniger anstrengend war der bekannte Sylt-Shuttle-Verkehr für die dortigen 218: Kräftiger Wind, Salzluft und hoher Fahrwiderstand der Autozüge zeigten, zu welchen Leistungen die alte Technik noch in der Lage ist. Doch im Oktober 2016 schieden die Loks aus und wurden durch weitere neue 245 ersetzt.

Im Regio-Werk Kiel sind nur noch sechs 218 zu Hause, mit abnehmender Tendenz. Nur zwei Plantage umfassen dort die Leistungen, die vornehmlich in Richtung Hamburg, am Wochenende aber auch nach Puttgarden erbracht werden.

Deutlich mehr los ist in Ulm, dem Werk der „DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH“, kurz RAB. 26 betriebsfähige 218 sind dort derzeit im Einsatz. Die Leistungen sind umfangreich und fordern die Lok-Disponenten. Eine der Starleistungen ist das Zugpaar IC 118/119 zwischen Stuttgart und Lindau, über die Geislinger Steige, Ulm und Friedrichshafen, planmäßig in Doppeltraktion erbracht. Der knappe

Einsatzbestand macht jedoch immer wieder eine Einfach-Bespannung nötig, dann haben Lokführer und Lok zu kämpfen. Neben weiteren IC zwischen Stuttgart beziehungsweise Augsburg und Oberstdorf sind vor allem Doppelstockgarnituren auf der Südbahn nach Friedrichshafen zu befördern. Nur noch ein Umlauf wird mit n-Wagen gefahren, dieser führt allerdings auch über die reizvolle Donautalbahn und könnte zum Mitfahren animieren.

Die 19 Mühldorfer Loks befördern, wie eingangs beschrieben, die „Schweizer“ EC-Züge von und nach Lindau, daneben die Regionalverkehrsleistungen zwischen Simbach, Mühldorf und München. Neun Plantage haben die acht neuen 245 den alten Loks noch übrig gelassen. Noch kleiner ist der in der einstigen 218-Hochburg Kempten verbliebene Bestand. Neun Loks sind in vier Plantagen noch mit Doppelstöckern zwischen München und Memmingen beziehungsweise Füssen unterwegs. Den Rest erledigen Triebwagen und die sieben 245. Schon 2017 könnte hier mit einem neuen Verkehrsvertrag ein reines Triebwagen-Werk entstehen. Immerhin: Alle neun Kemptener 218 sind mit dem von Fans geliebten und aus deren Sicht alternativen TB 11-Motor ausgestattet. In den beiden anderen süddeutschen Werken ist der Anteil dieser Motoren geringer: In Mühldorf sind es sechs, in Ulm 14 Loks mit den nebeneinander liegenden Hutzen, dem Zeichen zum Hinhören.

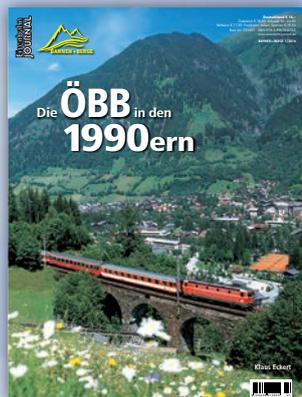
Die übrigen Serien-218 verteilen sich auf 15 Abschlepploks bei DB Fernverkehr (als Baureihe 218.8) und DB Regio (drei Loks), vier gelbe Loks der Bahnbau Gruppe und zwei ebenfalls gelbe bei DB Netz sowie vier in Karlsruhe für die DB Fahrwegdienste GmbH tätige Maschinen.

Eine Sonderrolle nahmen die letzten vorhandenen Vorserien-218 ein: Von den ehemals zwölf Maschinen ist nur noch eine im Einsatz, mit TB 10-Motor. Als Schenker-Güterzugloks erhielten sie die Baureihen-Bezeichnung 225.8 bei unveränderter Ordnungsnummer. 225 802 wurde im Juni in Saarbrücken abgestellt, gleiches gilt ab August für 225 809 in Bremen. 225 805 ist in Chemnitz abgestellt. Nur noch 225 803 steht für Güterleistungen in Ulm zur Verfügung. Es wäre sehr wünschenswert, wenn zumindest eine dieser Maschinen erhalten bliebe, am besten betriebsfähig.

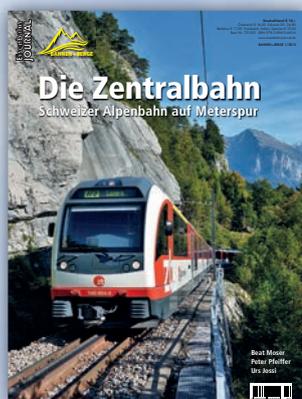
Besser sieht es für einige 218 aus, die zu privaten EVU gekommen sind. Bei „RP Railsystems“ in Gotha laufen zum Beispiel 218 117, 469 und 480.

Zählt man alles zusammen, sind von den einst gebauten 411 Stück mittlerweile weniger als 120 Loks übrig geblieben. Mehr als 70 Prozent der gut 40 Jahre omnipräsenten und voll geforderten sowie bis heute in den beschriebenen Regionen noch alltäglichen Baureihe sind verschrottet oder abgestellt. 2017 wird sich am jetzigen Zustand zunächst auch noch nicht viel ändern – ob die 218 aber auch 2018 noch planmäßig benötigt wird, bleibt offen! Eine weitere Bestellung von neuen Dieselloks der Baureihe 245 könnte den verbliebenen 218 das Leben schnell verkürzen. Ein Besuch der letzten Einsatzgebiete ist deshalb empfehlenswert! □

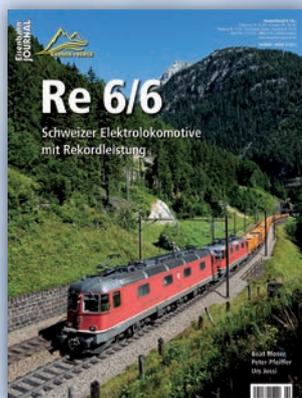
MITTELGEBIRGS-MAGISTRALE



Die ÖBB in den 1990ern
Best.-Nr. 731601



Die Zentralbahn
Schweizer Alpenbahn auf Meterspur
Best.-Nr. 731501



Re 6/6
Schweizer Elektrolokomotive
mit Rekordleistung
Best.-Nr. 731502

Jeweils 100 Seiten im Großformat
22,5 x 30,0 cm, Klebebindung,
ca. 160 Abbildungen, € 15,-



Seit jeher zieht es die Eisenbahnfans an die Spessartrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken. Hier konnten sie früher die Optik und vor allem Akustik der gewaltigen Mallet-Dampflokomotiven der Baureihe 96 im Schubbetrieb bestaunen oder später – nach der Elektrifizierung im Jahre 1957 – den mahelnden Motoren der Ellok-Sechssacher E 50 oder E 94 hinter immer schwerer werdenden Güterzügen lauschen. An diesem Ort vereinen sich der vielfältige Eisenbahnbetrieb einer Hauptstrecke mit wildromantischer Landschaft. Ab Dezember 2017 ist es vorbei damit. Der neu gebaute Abschnitt verläuft weitgehend in Tunneln und weist wegen einer flacheren Trassierung keinen Schubbetrieb mehr auf. Die alte Strecke wird stillgelegt und allmählich verschwinden. Nicht so in dieser Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe, die diesem betrieblichen Sonderstatus im deutschen Schienennetz ein kleines Denkmal setzt.

100 Seiten im Format 22,5 cm x 30,0 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen
Best.-Nr. 731602 | € 15,-

 Besuchen Sie uns auf:
www.facebook.de/vgbahn

ZEIT REISE

Frankfurt/Main Hauptgüter- bahnhof 1991

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH

Wenn das kein Glück ist: Drei verschiedene Güterzuglokomotiv-Baureihen der Bundesbahn auf einen Streich und alle noch im klassischen Grün! Und das auch noch an einem Sonntag – im Frankfurter Hauptgüterbahnhof am 24. Februar 1991.

Das war nun gerade im Jahre 1991 ein seltenes Ereignis und durchaus Gegenstand einer Zeitreise, die eigentlich in den Beginn der Bundesbahn-Siebziger führen müsste. Drei klassische Elektrolokomotiv-Baureihen der DB standen allesamt im klassischen Güterzuglokomotiv-Grün einträchtig nebeneinander. 150 016, 140 706 und 151 057 hießen die Protagonisten und versammelten sich unter dem Fußgängersteg im Frankfurter Hauptgüterbahnhof zur Abfahrt in alle Himmelsrichtungen, am 24. Februar des Jahres 1991, als es nach dem Farbkonzept Türkis/Beige (eingeführt 1973) und dem damals aktuellen Farbschema „Neurot mit Latz“ (eingeführt 1986) eigentlich längst überhaupt kein klassisches Bundesbahn-Grün mehr geben sollte. Unsere Lok-Ansammlung hatte aber gemeinschaftlich gleich diese zwei Farb-Epochen äußerlich unbeschadet überstanden, denn mit Umlackierungen war



die damalige Bundesbahn alles andere als konsequent, ja die klassische Bundesbahn-Farbgebung reichte sogar bis weit in die erste Zeit der DB AG hinein!

Da stand der grüne Zufall also nebeneinander, und dies auch noch an einem Sonntag! Traditionell und bis heute werden ab Mittag dieses Wochentages nach der Flaute von Samstag auf Sonntag wieder einige Güterzüge von den Rangierbahnhöfen abgefahren, um die Versorgung der Wirtschaft am Montag sicherzustellen und um die Umlaufpläne der Lokomotiven einzuhalten. So auch im ehemaligen Hauptgüterbahnhof Frankfurts, wo beispielsweise an diesem kalten Wintertag die rechts im Bild befindliche 151 057 den nachmittäglichen Dg 54157 nach Nürnberg Rbf bespannte. Rangierbetrieb fand an diesem Sonntag so gut wie gar nicht statt, die Bude der Zugfertigsteller und Rangierer war ziemlich verwaist und die



anderen Wagengruppen auf dem riesigen Areal warteten bis zum Montag auf ihre weitere Behandlung.

Der Frankfurter Hauptgüterbahnhof befand sich im Nordwesten der Mainmetropole und erstreckte sich mit seiner Längenausdehnung von rund fünf Kilometern auf 70 Hektar vom Bereich der Galluswarte/Messegelände bis fast nach Frankfurt-Höchst. Selbstverständlich sorgten zahlreiche Gütergleise aus allen Richtungen für seine Anbindung an die Ferngleise der Main-Weser-Bahn, an die Main-Neckar-Bahn und Riedbahn sowie an die Verbindungen Richtung Hanau, Mainz-Bischofsheim und Wiesbaden (siehe Karte). Er diente hauptsächlich der Verteilung des Einzelwagenverkehrs für den gesamten Frankfurter Raum, während Mineralöl-Ganzzüge hauptsächlich im nahen Frankfurt-Höchst sowie Flörsheim, Züge des Container- und Kombinierten Ladungsver-

kehrs dagegen in Frankfurt Ost behandelt wurden (und weiterhin werden).

Rund 110 Jahre vor dem Zeitpunkt unseres Eingangsbildes gingen die Anlagen des damaligen „Central Güter-Bahnhofs“ in Betrieb – in den 1880er Jahren und achtzehn Tage vor Inbetriebnahme des heutigen Hauptbahnhofs für den Personenverkehr, der nun andere zu klein gewordene Frankfurter Bahnhöfe ersetzte. Im Zweiten Weltkrieg war auch der Frankfurter Hauptgüterbahnhof, an dessen Ostkopf nunmehr auch ein großer Postbahnhof angeschlossen war, Ziel von Luftangriffen der Alliierten, so zum Beispiel am 11. und 29. Dezember 1944. Zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn befand sich inmitten seines Areals auch eine Güterwageninstandhaltungs-Werkstatt (GWI), die bis zuletzt für weiteren Rangierbetrieb sorgte.



Symbol der nahenden Stilllegung? Prellböcke mit rangierender 365 200, die Wagen schon längst Historie (19. Juli 1992).

Doch ausgerechnet hier hatte die Schiene noch weniger Verbündete als anderswo, einer breiten Lobby aus Stadtpolitik sowie Bank- und Bauwesen war die Güterbahn in der „City“ plötzlich nur noch ein Dorn im Auge:

Bereits bei den gottlob verworfenen Plänen von „Frankfurt 21“ (auch hier sollte der Hauptbahnhof als neuer Durchgangsbahnhof unter die Erde verlegt werden!) stand das Gelände des Hauptgüterbahnhofs zur Disposition, weil etwa hier der unterirdische Bahnhof entstehen sollte. Die eigentlichen Sargnägel unseres großen Verschiebebahnhofs waren aber der bei Großstädten stets übersteigerte Prestigehunger (urbane Bebauung), die Verlagerung von innerstädtischer Industrie in neue Gewerbegebiete am Stadtrand sowie das zeitgleiche Herunterfahren des örtlichen Güterverkehrs durch Bundesbahn und DB AG. Und so wurde die Anlage im Jahre 1996 aufgegeben, 1998 bis Mitte der nuller Jahre wurden der Oberbau und der überwiegende Teil der Gebäude beseitigt. Das große Stellwerk wurde 2013 abgerissen, nur der historische Was-

serturm ist als Industriedenkmal dieses ehemaligen Güterbahnhofs erhalten geblieben und wartet auf eine neue Nutzung. Heute erinnert neben diesem Wahrzeichen nur noch die Straßenbezeichnung „Güterplatz“ an den Hauptgüterbahnhof, auf dem riesigen Gelände befinden sich heute weitere Bauten der Frankfurter Messe sowie das so genannte Europaviertel mit betucht-teuren Wohnanlagen.

Somit geriet auch in der Main-Metropole wieder ein prägendes Stück Eisenbahn aus den Augen und aus dem Sinn. Geprägt hat der Frankfurter Hauptgüterbahnhof aber auch die Erinnerungen von vielen Einheimischen und von Eisenbahnfreunden, die mit und an ihm aufgewachsen sind. So schreibt im weltweiten Netz ein gewisser Peter aus dem nahen Ort Kriftel: „Es ist traurig mit ansehen zu müssen, wie die Dienststelle meines Vaters ‚plattgemacht‘ wird. Als ‚Eisenbahnerkind‘, kannte man den Arbeitsplatz des Vaters sehr gut. Ich war natürlich immer dabei, wenn mein Vater zu seiner Dienststelle musste. Leider war ich zu der Drehscheibenzeit noch zu klein, um diese als Fotodokumente festzuhalten. Meine

– 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



Turmstadt Frankfurt am Main: Im Führerstandsfenster der ausfahrenden 151 006 grüßen zwei markante und noch heute existente Frankfurter Bauten: Messturm und Wasserturm (19. Juli 1992).

Oma wohnte in der Knorrstraße, genau gegenüber dem alten Wasserturm, und als Kinder sind wir natürlich auch oft am 'Schwarzen Weg, (zwischen Einfahrt Süd Hgbf und AW) entlang, bis kurz vor die Aufsicht Süd, die mittlerweile auch abgerissen ist. Hinter der Aufsicht Süd standen früher eine E 92 und eine E 52. Sie dienten wohl als Trafo für das AW."

Unterzeichnet mit „Martin“ schreibt ein Teilnehmer mit Datum vom 13. November 2011: „Als ich im Herbst 1996 begann, täglich über die Main-Weser-Bahn nach Frankfurt zu pendeln, wurde noch Stückgut in den Stückguthallen am Güterplatz umgeschlagen. Das hörte bald auf, aber die Gleise blieben noch einige Jahre liegen, zuletzt wurde nur noch die 'Deutsche See, nahe der Emser Brücke mit Kühlwagen bedient. Dann folgte der Rückbau sämtlicher Anlagen östlich der Emser Brücke. Es blieb zunächst noch ein äußerst hässliches Hochhaus am Güterplatz stehen, da war wohl ein Rechenzentrum der DB untergebracht. Auf den Anlagen östlich der Emser Brücke wurde weiter rangiert, der Wagenladungsverkehr Südhessens lief ja weitgehend über 'Ftg., wie der Bahnhof von Eisenbahnern meist genannt wurde. Auch das Bw 2 und die Wagenreparatur wurden weiter betrieben. Es bestanden noch zahlreiche Fernzugbildungen. Dann wurde Ftg vom Rangier- zum Knotenbahnhof herabgestuft und vermehrt zum Abstellen von unverfügbaren Wagen benutzt. Zu der Zeit arbeitete ich auf dem Rebstockgelände, da hörte man nachmittags stets das Quietschen der Gleisbremsen am Hauptablaufberg. Irgendwann war das vorbei, ab 2006 wurden nach und nach alle Gleise rückgebaut. Der Hauptgüterbahnhof war keine Schönheit, kein beliebter Arbeitsort für die Eisenbahner, die meisten Bereiche 'verboten, und das Personal schmiss mich immer barsch raus, im Gegensatz zu vielen anderen Rangierbahnhöfen.

Nachdem mit Ftg der wichtigste Rangierbahnhof der Ex-BD Ffm verschwunden ist, geht es jetzt dem zweitwichtigsten, nämlich Bebra, an den Kragen. Technisch gesehen eine Rolle rückwärts: Moderne Ablaufanlagen mit Gleisbremsen und selbsttätigen Ablauf-

stellwerken, wie in Ftg und Bebra vorhanden, gibt es auf den 'Ersatzbahnhöfen, Kassel Rbf, Offenbach und Mainz-Bischofsheim nicht. Es wird mit Hemmschuhen gebremst und neben Dr-Stellwerken sind noch mechanische Stellwerke vorhanden. In Offenbach gibt's nicht mal einen Ablaufberg."

Und ein „Oliver“ fügt hinzu: „Mensch, das waren Zeiten am Hgbf: Deutsche See, Fisch Bader, Zöller, Zollamt, Atege, Danzas, Harry W. Hamacher, die Pizzeria in der Tankstelle und die vielen Hinterhofläden. Da konnte man rumtoben und sogar ein Kran war dort zur Flachwagenentladung. Die Güterhalle samt Güterboden. Der Saustall und der Dreck, der dort immer gewesen war, auch am Güterplatz und an der Ladestraße. Interessant fand ich auch immer, wenn die E-Loks abgestellt wurden: Die Lok fuhr bis in den Hgbf rein, dann fuhr der Lokführer die Lok wieder rückwärts in den Bw-Bereich rein. Das ging zimal am Tag so. Und da war noch so ein verknitterter Kesselwagen vor dem Wagen-AW auf 'nem Stück Gleis vor dem Abriss. Das war echt das Sinnbild für den Niedergang eines so großen Hgbf."



363 722 mit Rangierkupplung neben der Güterwageninstandhaltung. Teils neue Bauten wurden mit der Stilllegung des Rbf abgerissen (18. Mai 1999).

- ANZEIGE -



MSL

www.modellbahnshop-lippe.com

Filiale Bremen
Thalendorstr. 15

Filiale Detmold
Bad Meinberger Str. 1

Email: kundenservice@mail.modellbahnshop-lippe.com

1. Klasse auswählen und einkaufen

- mehr Auswahl
- mehr Information
- mehr Service

Versandkostenfrei in Deutschland und Österreich



Bestell-Hotline
05231 9807 123



Blick vom langen Steg über den riesigen Bahnhof, fast alle Fracht von damals ist auf die Straße abgewandert (28. Juni 1992).

Und so blitzte auch am jenem Sonntag des 24. Februar 1991 für ein paar Minuten die Hoch-Zeit des Frankfurter Güterbahnhofs auf, als gleich drei „altgrüne“ Elektrolokomotiven der ehemaligen Noch-Bundesbahn einen regen Betrieb und „volles Programm“ repräsentierten. Kurz darauf wurde Zug um Zug abgefahren und ratterte beschleunigend über die Weichenverbindungen in Richtung Galluswarte, zurück blieben schließlich die sonntägliche Einsamkeit abgestellter Wagengruppen, das verwaiste Domizil der Rangierer sowie die Erhabenheit von Stellwerk und Wasserturm, die über das Gelände wachte. Doch das Damoklesschwert des Frankfurter Messturms war schon damals zum Greifen nahe, neuer Handel und Wandel umzingelte mit teils futuristischer Architektur bereits die vermeintliche überkommene Industriekultur der Eisenbahn. Das Schlussignal ausfahrender Güterzüge war im Zusammenspiel mit dem immer leiser werdenden Wagenpoltern letztlich nur noch eine bedrückende Vorahnung auf den Abschied vom urbanen Schienengüterverkehr – am Beispiel von Frankfurt am Main einfach unglaubliche, aber leider wahr und verlustreich gewordene Realität. □



Die „Skyline“ kratzt an den Wolken und Baumaschinen zerwühlen den Boden: Wo einmal 70 Hektar Eisenbahn waren, befindet sich heute noch mehr Großstadt-Architektur (15. Juni 1999).

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
Wareндorfer 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 Lokschuppen
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
Schrankenstr. 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 Marktobendorf

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 Grobheubach

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



Los geht's: 50 4001
(Bw Bingerbrück,
Einsatz-Bw Kaisers-
lautern) verlässt
Worms mit hoher Last
in Richtung Einsied-
lerhof, 26. Oktober
1963.

FOTO: HELMUT RÖTH



Noch gut im Geschäft, doch der Schwanengesang hat begonnen: 50 4020 (Bw Bingerbrück, Einsatz-Bw Kaiserslautern) in Ludwigshafen Rbf am 17. September 1963 bei der Weiterfahrt, die Tenderabdeckung ist geschlossen. FOTO: SAMMLUNG LÖCKEL

Das letzte Aufgebot

Am Ende der Dampflokomotive hatte eine in vielerlei Hinsicht neue Dampflok die Stirn zu bieten: Von der 50.40, der deutschen Franco-Crosti, und ihrem Lauf gegen die Zeit

VON HENDRIK BLOEM UND FRITZ WOLFF

Die Dampflok fasziniert. Seit jeher. Und daran hat sich nichts geändert. Dass sie aber nicht Selbstzweck war und in technischen wie gesellschaftspolitischen Zusammenhängen verstanden werden muss, die schlichtweg ihre Existenz auf den Prüfstand stellen, will dem Eisenbahnfreund nicht immer einleuchten. So war es aber. Und die Vielfalt der Dampflok in ihrer Konstruktion und Bau-reihenzahl spricht hierfür Bände. Dass der Deutschen Bundesbahn Mitte der 1950er-

Jahre, zu einer Zeit also, als die Dampflok-lobby bereits täglich an Boden verlor, ausgerechnet der große Wurf gelang, der die alte Technologie noch einmal auf die Bühne des aktuellen Geschehens katapultierte, ist ein gutes Beispiel dafür, wie sich das Blatt für eine als ausgereizt geltende Technik auch im Fahrwasser eines immer brutaleren Wirtschaftlichkeitsdenkens wenden kann, wenn man ihr denn das nötige Quantum Innovation zukommen lassen will. Die beiden Autoren zeichnen den Lebensweg die-

ser Wundermaschinen nach, die 50.40 hießen und denen eine Technik innewohnte, an die sich ein letztes Mal alle Hoffnungen für die Dampflokomotive knüpften: Franco-Crosti. Aber es war so, wie es häufig ist; in stürmischen Zeiten reichen winzige Details um der großen Erfindung den Garaus zu machen ...

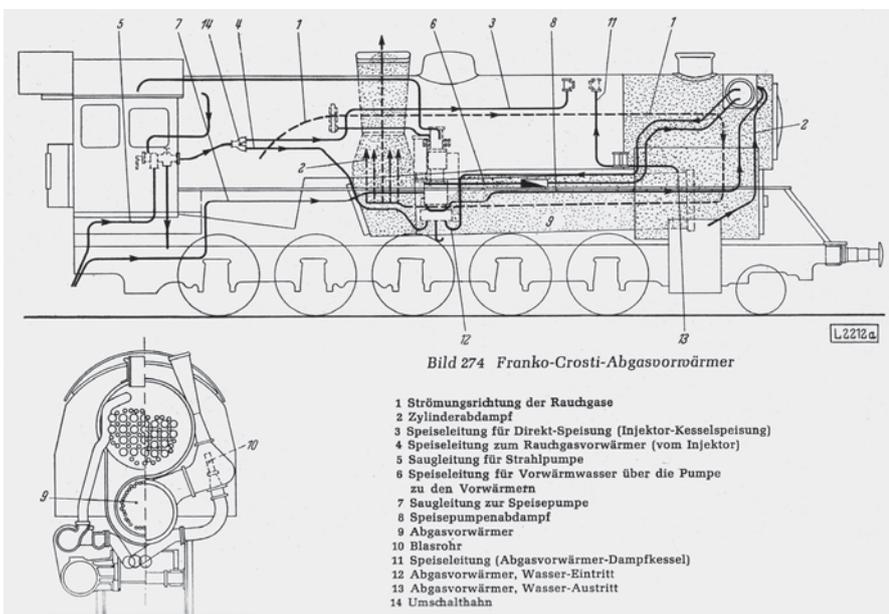
„Wirtschaftlichkeit bedeutet alles, heute mehr denn je“. Mit dieser bereits für damals klassischen Feststellung von Josef Klingenstein in seinem Bericht über



50 4019 rangiert in Mainz-Bischofsheim, 2. April 1960. Gut zu sehen: der Seitenkamin, in dessen unterem Bereich sich das Mehrfachblasrohr befindet, die sich verzweigende Speiseleitung der Dampfstrahlpumpe und der linke Hauptluftbehälter.

FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Grundschemata der mit Franco-Crosti-Anlage ausgerüsteten Vorausloks 50 1412/50 4001, die sich von den späteren Serienloks im Wesentlichen nur durch ihren Oberflächenvorwärmer unterschied (aus „Dampflokotivkunde“, Juni 1957).



den Zugförderungsdienst im Fahrplanjahr 1951/52 (in „Die Bundesbahn“) ist treffend die Situation des maschinentechnischen Sektors der jungen DB kurz nach deren Gründung charakterisiert. Es kam deshalb nicht von ungefähr, dass die Firma Henschel in Kassel aus Nachkriegsfertigungen der Baureihe 52 zwei Exemplare ausgliederte, um sie auftragsgemäß nach dem aus Italien stammenden Franco-Crosti-Prinzip mit zwei Rauchgas-Vorwärmern auszurüsten und im Dezember 1950/Januar 1951 an die junge Bundesbahn auszuliefern. Man versprach sich von den beiden Maschinen, die eigentlich 52 893 und 894 hätten heißen müssen und als 42.90 der Reihe 42 nur aufgrund ihrer Gewichtszunahme zugeordnet wurden, erhebliche Brennstoffersparnisse.

ÜBER DEN SIEDEPUNKT

Der grundsätzliche Aufbau der Franco-Crosti-Lokomotive dürfte den Eisenbahnfreunden bekannt sein, dennoch sei dieser in aller Kürze erläutert: Die Rauchgase, die bei der herkömmlichen Dampflok von der Rauchkammer aus, mitgerissen durch den



50 4031 vom Bw Oberlahnstein, die Letztumgebaute, mit Durchgangsgüterzug auf dem Weg nach Mainz-Bischofsheim bei St. Goarshausen, 6. März 1960.
FOTO: DR. ROLF BRÜNING

Abdampf aus den Zylindern, nach oben senkrecht ins Freie strömen, nehmen bei der Franco-Crosti-Lok einen anderen Weg. Zwar gelangen sie hier ebenfalls vom Feuer über die Rauch- und Heizrohre in die Rauchkammer, werden darin aber um 180° in den oder die unterhalb des Hauptkessels befindlichen Rauchgasvorwärmer (Röhrenkessel mit vorderer und hinterer Rauchkammer) umgelenkt, den oder die sie entgegen ihrer Bewegungsrichtung im Hauptkessel nun von vorn nach hinten durchlaufen. Sie sammeln sich dann in der hinteren Rauchkammer (bei zwei Vorwärmern in zwei hinteren Rauchkammern) und werden erst von hier aus über Mehrfachblasrohr und einen seitlich am Hauptkessel angeordneten Schornstein (bzw. Mehrfachblasrohre und Seitenschornsteine) ins Freie gedrückt.

Der Weg des Kesselspeisewassers führt von der Kolbenspeisepumpe entweder direkt oder über einen konventionellen Abdampfvorwärmer in den Rauchgasvor-

entlassen, sondern geben ihre noch immer vorhandene thermische Energie erneut an das Kesselspeisewasser ab und sorgen damit für dessen gesteigerte Vorwärmung. Dies hat zur Folge, dass der Hauptkessel im Bereich der üblichen Erhitzungsarbeit eine erhebliche Entlastung erfährt, eine viel geringere Brennstoffenergie vonnöten ist und der Kohleverbrauch damit drastisch sinkt. Das Einsparpotenzial ist dabei naturgemäß am größten, wenn die Lokomotive mit sehr hoher Kesselanstrengung und entsprechend hohen Rauchgastemperaturen in einem Leistungsbereich betrieben wird, in dem herkömmliche Dampflok einen besonders hohen Brennstoffverbrauch aufweisen. Deswegen ist die Franco-Crosti-Bauart besonders dort von Vorteil, wo über weite Strecken mit hoher Anstrengung gefahren wird bzw. es hohe Lasten zu befördern gilt.

Im Rahmen der Erprobung der beiden Versuchslokomotiven 42 9000 und 9001 – bis Mai 1952 beim Lokversuchsamt des

mit den abgängigen Kesseln aus dem Baustoff St47K versehen und zudem vielfach in Diensten eingesetzt, in denen das mit dem Franco-Crosti-Prinzip verbundene Einsparpotential am größten war: im schweren Flachlandgüterzugdienst auf weite Entfernungen mit dauerhaft hoher Kesselanstrengung, die ihren Tribut mit naturgemäß hohem Kohleverbrauch bei herkömmlichen Lokomotiven forderte! Bereits im Oktober 1954 konnte die mit Neubaukessel und Franco-Crosti-Rauchgasvorwärmer versehene 50 1412, die spätere 50 4001, an die DB abgeliefert werden.

Ihr Neubaukessel folgte den neuen Baugrundsätzen, hatte also, dank Verbrennungskammer, bei knapp bemessener Rostfläche einen hohen Anteil an Strahlungsheizfläche. Dem geringen Kesseldurchmesser entsprach die stark reduzierte Berührungsheizfläche (Heizfläche der Rauch- und Heizrohre), die durch die Heizfläche des großen Rauchgasvorwärmers und die davon ausgehende Entlastung des Hauptkessels jedoch mehr als kompensiert wurde.

Im Gegensatz zum – vorwärmerlosen – Kessel der 42.90 besaß der Neubaukessel der 50 1412 einen dem Rauchgasvorwärmer vorgeschalteten und wie üblich im oberen Bereich der Rauchkammer angeordneten Oberflächenvorwärmer. Bei Eintritt in den Rauchgasvorwärmer war das Speisewasser also bereits vorgewärmt, was die grundsätzliche thermische Überlegenheit der Franco-Crosti-Lok nochmals bedeutend erhöhte. Außerdem besaß 50 1412 anders als die 42.90 nur noch einen großen Rauchgasvorwärmer (93 Quadratmeter Heizfläche), angeordnet auf dem Rahmen mittig unter dem Hauptkessel, demgemäß auch nur einen seitlichen Kamin (auf der Heizerseite). Von der komplizierten Beheizung des Vorwärmermantels durch Abdampf bei der 42.90 wurde ebenfalls Abstand genommen, aber wie sie hatte 50 1412 einen mechanisch verschließbaren Kamin auf der Rauchkammer, der nur bei Stillstand der Lok geöffnet wurde, wenn z.B. bei ihrer Abstellung im Schuppen ein Rauchaustritt unterhalb des Rauchabzuges bzw. vorm Schuppentor gewünscht war.

Nach einer nur kurzen Erprobungsphase beim Lokversuchsamt Minden erschien die neue 50 1412 am 27. Januar 1955 beim Bw Bingerbrück, wo sie sofort in die Betriebserprobung vornehmlich auf der linken Rheinstraße ging. Klassische Wendebw waren Koblenz-Lützel, Köln-Eifelort, Mainz-Bischofsheim und Mannheim Rbf.

Überzeugende Ergebnisse beim Kohleverbrauch – die Einsparungen übertrafen die an sich schon guten Werte der 42.90 noch einmal deutlich und lagen bei 15 bis 22 Prozent – führten 1957 zu der Entschei-

wärmer. Es durchläuft diesen gegenläufig zu den Rauchgasen von hinten nach vorn und wird dann über Speiseleitung und Kesselventil dem Hauptkessels zugeführt. Die Dampfstrahlpumpe speist in der Regel ebenfalls in den Rauchgasvorwärmer ein, kann aber, wenn eine Umschaltung vorhanden, auch direkt in den Kessel einspeisen. Durch die im Rauchgasvorwärmer stattfindende Berührung des Wassers mit den abgasdurchströmten Rauchrohren erfolgt dessen Erhitzung weit über die mit einem normalen Abdampfvorwärmer erzielbaren Werte, auf bis zu 170 Grad Celsius.

Als Innovation des Franco-Crosti-System werden die heißen Rauchgase nach ihrem Weg durch die Rauch- und Heizrohre des Hauptkessels also nicht nutzlos ins Freie

Bundesbahnzentralamtes Minden, ab Mai 1952 beim Bw Bingerbrück – zeigte sich, dass die theoretisch erhoffte Verbrauchsenkung auch praktisch eintrat.

Diese nicht mehr gewohnte Morgenröte auf dem Dampfsektor beflügelte selbst die Skeptiker und nun wollte man sogar auf dem erfolgreich begonnenen Weg durch eine komplette Kessel-Neukonstruktion noch weiter voranschreiten und es nicht bei der bloßen Modifikation einer bereits vorhandenen Bauart (und nichts anderes war die 42.90) belassen. Zuversichtlich wurde diese Neukonstruktion abermals bei der Firma Henschel in Auftrag gegeben, wobei die für den Einbau der neuen Kessel ausgewählte Baureihe mit Bedacht gewählt wurde: Die Baureihe 50 war in großer Stückzahl



Güterbahnhof Bingerbrück im Sommer 1964: 50 4019 (Mischvorwärmer) und 50 4001 (Oberflächenvorwärmer) mit schwerem Koks zug an die Saar warten auf Ausfahrt. FOTO: LÖSEL/SAMMLUNG EBEL



Auch im hohen Norden keine Unbekannte: 50 4009 vom Bw Kirchweyhe verlässt Hamburg-Eidelstedt mit Dg in Richtung Heimat, 1960.
 FOTO: WALTER HOLLNAGEL/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

-Anzeige -

Stellen - Beschreibung

Tastenmodul LW150, Art.Nr. 25150
 Ergänzungset LY145, Art.Nr. 80145



Sie mögen ein analoges Stellpult? Vielleicht sogar nach Vorbild der Bahn? Sie mögen Tasten und Schalter? Aber Sie wollen Ihre Weichen, Signale etc. digital ansteuern mit echter Rückmeldung* auf dem Stellpult? Dann brauchen Sie die Verbindung zwischen analogen Tasten/Schaltern und digitalen Schaltdecodern: das **Tastenmodul LW150**. Für 16 digital angesteuerte Magnetartikel je Modul, es sind mehrere Module mit jeweils individueller XpressNet Adresse gleichzeitig einsetzbar.

*ausführliche Information hierzu auf unserer Webseite:

www.digital-plus.de/schalten

Digital plus 8888
 by Lenz

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



Pausenlos im Einsatz: 50 4023 aus Oberlahnstein in Mainz-Bischofsheim, die Rückleistung bis Oberlahnstein oder gar Gremberg wartet schon, 2. April 1960.

FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

50 4020 aus Hamm, Vorspann vor 50 1528, verlässt ihren Heimatort Richtung Bielefeld – Löhne, Februar 1965.

FOTO: LUDWIG ROTTHOWE



derung, die Franco-Crosti-50 in Serie gehen zu lassen und ihr die eigenständige Bau-reihennummer 50.40 zu verleihen. Beab-sichtigt war, die Serienmaschinen den Bw Kirchweyhe (Rollbahn) und Oberlahnstein (rechte Rheinstrecke) zuzuweisen, deren Einsatzprofil wie geschaffen für die neue Lokgattung war: Sie hatten hier schwere Flachlandgüterzugdienste auf weite Ent-fernungen zu bewältigen und schienen auch von der Verkehrsseite her optimal einsetz-bar: Die Güterzüge liefen kontinuierlich und rund um die Uhr sowie ohne zeitliche Bündelungen, so dass bei der Laufplange-staltung keine längeren und für die neuen Loks unwirtschaftlichen Zugpausen drohten.

ROLLBAHN-LANGLÄUFER

Am 27. August 1958 erschien beim Bw Kirchweyhe mit 50 4002 die erste Serien-lok. In rascher Abfolge trafen nun weitere frisch umgebaute Maschinen in Kirchwey-he ein, die auf der Rollbahn zwischen Ham-burg und Osnabrück eingesetzt wurden. Im April 1959 waren es bereits 23 Exem-plare, nämlich 50 4002 bis 4010 und 50 4012 bis 4025 (50 4011 als zukünftig einzige Öl-Lok der Baureihe weilte noch zwecks Umbau bei Henschel in Kassel).

Von diesen Bestand wurden Ende Ap-ril 1959 entsprechend der bestehenden Pla-nung acht Maschinen (50 4016 bis 4023)



Güterbahnhof Bingerbrück im Sommer 1964:
Die dort heimischen 50.40 stehen vor der Umsetzung
nach Hamm, aber noch machen sie sich Tag für Tag
in Rheinland-Pfalz nützlich.

FOTO: LÖSEL/SAMMLUNG EBEL

Umlaufplan für fünf Loks Baureihe 50.40 des Bw Oberlahn-
stein, gültig ab 2. Oktober 1960: Die Maschinen erbringen
für Güterzugloks extrem hohe Laufleistungen (523 km/Tag)
und pendeln ständig zwischen Gremberg im Norden und
Mainz-Bischofsheim im Süden, weitgehend im Durchlauf
(184 km). Abkürzungen: Gm = Gremberg, Bm = Mainz-
Bischofsheim, Nipp = Köln-Nippes, W. Ost = Wiesbaden-Ost.
Aufenthalte ohne Ortsbezeichnung sind Aufenthalte im
Heimatort Oberlahnstein.

ABB.: SAMMLUNG OTT

Hauptstadt Koblenz Oberlahnstein		Laufplan der Triebfahrzeuge										gültig vom 2. Oktober 1960															
Def.Nr.	Reihe	Tag	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Kilometer
22	50	1	Gm	6660	Bm	6641	Gm	6446	Bm	552																	
		2	Bm	6601	Gm	Nipp 50,86	Bm	6683	Gm	6650	678																
		3		6027	Gm	6442	Bm	W. Ost 7135		6739	458																
		4	6739	Gm	6602	Bm	6645	Gm	6670	458																	
		5	6670	Bm	6029	6678	Bm	6601	Gm	468																	
																									2614		
																									523		
																									Km		
																									Tag		

-Anzeige -

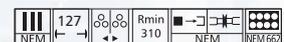
Neuheit 2016

TILLIG 7 BAHN

bei Ihrem TILLIG-Fachhändler, 249,90 €*

Art.-Nr.: 03010

Dampflokomotive BR 95 der DR, Ep. III



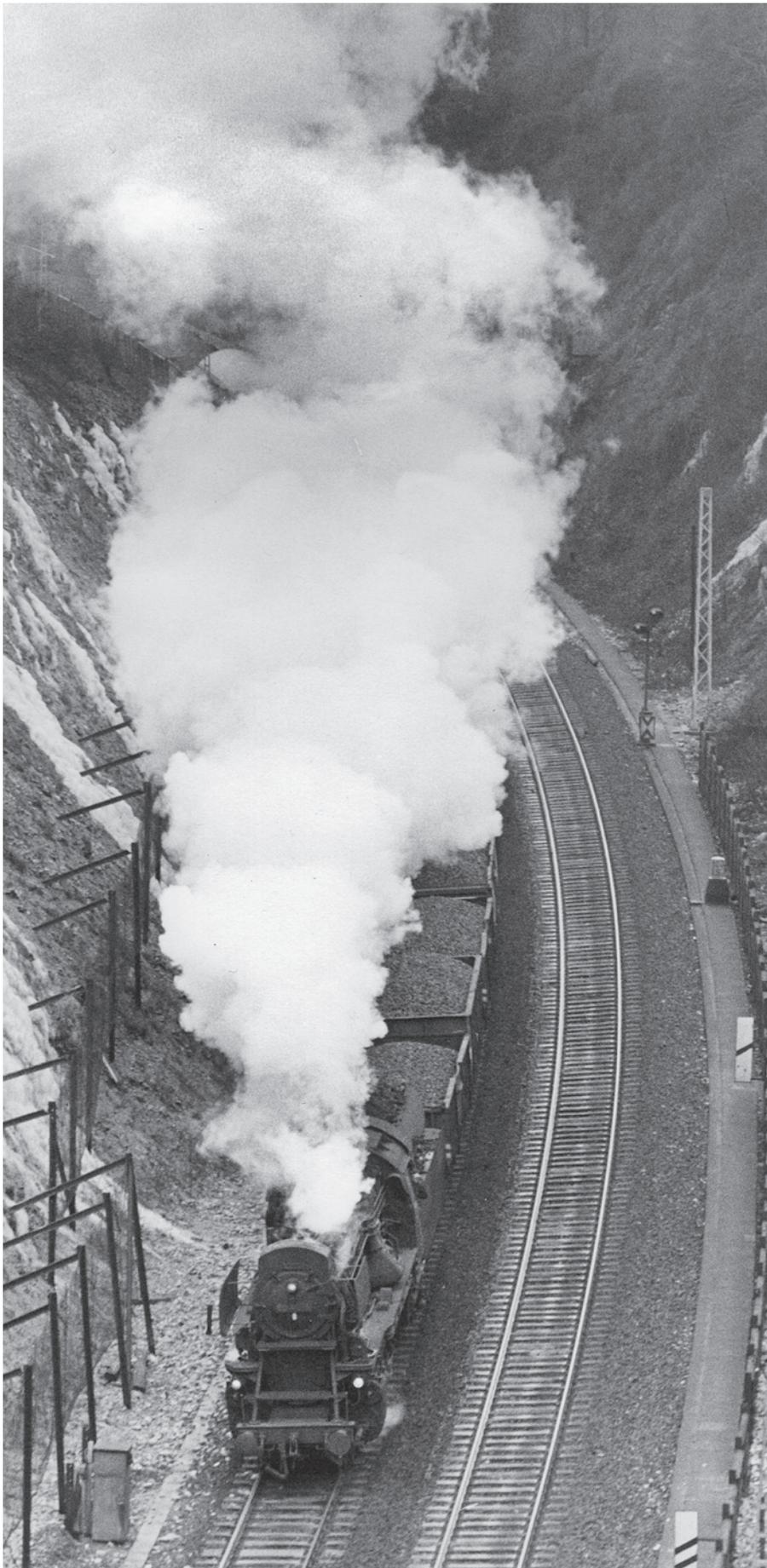
Formneuheit:

- Ausführung mit Kohlehauptfeuerung
- Geschweißte Wasserkästen
- Vorbildgerechte Anpassung gegenüber dem Basis-Fahrwerk der BR 84

*Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis.

www.tillig.com
www.facebook.com/tilligbahn

TILLIG Modellbahnen GmbH
Promenade 1, 01855 Sebnitz, Tel.: +49 (0)35971 903-0, info@tillig.com



Koks nach Norden: 50.40 vom Bw Hamm mit Koks zug Richtung Nordseehäfen tobt durch den vereisten Einschnitt vor dem Lengericher Tunnel, Februar 1966.

FOTO: LUDWIG ROTTHOWE

zum Bw Oberlahnstein umgesetzt, das schon seit dem 16. September 1958 den bisher in Bingerbrück beheimateten Prototyp 50 4001 besaß (Umzeichnung von 50 1412 in 50 4001 einen Tag zuvor). Das Betätigungsfeld der Oberlahnsteiner Loks war die rechte Rheinstrecke mit den Wendebahnhöfen Mainz-Bischofsheim und Gremberg. Nochmals vier Maschinen, 50 4026 bis 4029, gelangten im Juni und im Juli 1959 frisch umgebaut zum Bw Kirchweyhe, weitere zwei, 50 4030 und 4031, im August und im September 1959 zum Bw Oberlahnstein.

Noch bevor damit alle 31 Loks ausgeliefert waren, hatte es bereits eine Umsetzungsaktion innerhalb der BD Münster gegeben: 50 4003 bis 4009 waren von Kirchweyhe nach Osnabrück Rbf gewechselt, von wo aus sie außer auf der Rollbahn nun auch im Ost-West-Verkehr auf der Holland-Linie zwischen Seelze und dem Grenzbahnhof Bentheim liefen. Damit war zunächst einmal Ruhe in die Beheimatung der Loks gekommen (lediglich die Maschinen 50 4012 und 4013 wurden 1960 im Tausch gegen 50 4006 und 4009 von Kirchweyhe nach Osnabrück Rbf umgesetzt): Elf Loks liefen nun in Oberlahnstein, sieben in Osnabrück Rbf und 13 (darunter die Öl-Lok 50 4011) in Kirchweyhe, ab 29. Dezember 1960 sechs in Osnabrück Rbf und 14 in Kirchweyhe.

DER 44 NAHE

Der auf Seite 39 beispielhaft abgedruckte Umlaufplan der Oberlahnsteiner Maschinen, gültig ab 2. Oktober 1960, dokumentiert den in jeder Hinsicht anspruchsvollen Dauereinsatz der Maschinen, die mit für eine Güterzuglok unglaublichen Kilometerleistungen glänzten, überdeutlich. Dabei verdient besondere Hervorhebung, dass die durchschnittlichen Anhängelasten der 50.40 deutlich über denen der Normalbauart lagen, was auf den Beratungen des Fachausschusses Lokomotiven wiederholt zu dem Hinweis führte, dass die 50.40 in das Leistungsspektrum der Baureihe 44 vorstoße.

In diesem Zusammenhang äußern die beiden Autoren ihre Vorbehalte gegen andernorts zu findende Angaben zur indizierte Leistung (Zylinderleistung) der 50.40, nach denen diese sogar unter der der normalen 50 gelegen habe. Solche Angaben sind, da offen bleibt, bei welcher Arbeitslage der Dampfmaschine gemessen wurde, irreführend, weil sie die betrieblich entscheidende Tatsache verdecken, dass die kesselseitig dauerhaft durchhaltbare indizierte Leistung der 50.40 erheblich über der der normalen 50 lag. Entsprechend zu bewerten sind beispielsweise Einschätzungen von Personal, nach denen man mit einer 50.40

die Harburger Berge ungleich kraftvoller angehen konnte als mit der 50.

Obwohl in der Fachliteratur schon in den frühen 1980er-Jahren auf dem Gebiet der beiden grundsätzlichen Mankos der 50.40, ihrem Korrosionsproblem, vornehmlich im Bereich des Rauchgasvorwärmers, sowie ihrer Abgasproblematik innerhalb des Führerstandes, sehr gute Aufklärungsarbeit geleistet wurde, halten sich unter Eisenbahnfreunden und sogar in jüngeren Fachbeiträgen weiterhin (oder eben wieder) Legenden. Die Autoren wollen deshalb technisches Verständnis zurück in die Erinnerung holen und die Perspektive, wo nötig, erweitern.

Zu dem etwas ungewöhnlichen charakteristischem Äußeren der 50.40 trug nicht zuletzt ihr Tender bei, dessen acht Tonnen fassender Kohlenraum, ähnlich wie bei der 03.10 (und einem Einzelexemplar der 01.10), durch zwei luftbetätigte schalenförmige Hauben abgedeckt werden konnte. Bei 03.10 und 01.10 diente dies bekanntlich der Sicherstellung eines effektiven Arbeitens der Kohlenvorschubeinrichtung. Bei der 50.40 aber standen die Klappen im Zusammenhang mit einem Problem, das aus dem Franco-Crosti-Prinzip in Verbindung mit der grundsätzlichen Konstruktion dieser Lok resultierte.

Verglichen mit Lokomotiven der Normalbauart verließen die Rauchgase den Seitenkamin der 50.40 in stark abgekühltem Zustand, d.h. mit einer Temperatur in einer Größenordnung von 150 Grad Celsius. In diesem Zustand schlugen sie sich schnell nieder und gerieten, begünstigt durch die Position des Kamins nahe am Führerhaus, in eine problematische Nähe zu der bei einer Dampflok vorhandenen Unterdruckzone hinter dem Führerhaus und wurden in dieses hineingezogen. Der Arbeitsplatz des Personals konnte so mit gesundheitsgefährdenden Abgasen verqualmen.

Um dies zu verhindern, sollte zum einen ein nach oben hin abgeschlossener Kohlenraum diese Unterdruckzone verkleinern. Zum anderen wurde parallel auf dem Führerhausdach ein Rauchleitblech montiert, das den von vorn kommenden Fahrtwind so kanalisieren sollte, dass dieser den verbliebenen Raum zwischen Führerhaus und Tender-Abdeckhauben mit einem Luftriegel überbrücke. Dass es trotz der beschriebenen vorbeugenden Gegenmaßnahmen dann weiterhin zu Rauchbelästigungen des Personals kam, sei nicht verschwiegen. Häufig war der Grund aber auch der, dass die Hauben nicht geschlossen waren oder nicht geschlossen werden konnten. Dass für ihr einwandfreies Funktionieren ein Freihalten ihrer Bewegungsräume von Kohle – auch durch ein überlegtes Kohleladen – unabdingbar war, leuchtet ein ...

URSÄCHLICH FÜR DIE WASSERSEITIGE KORROSION WAR DER IM SPEISEWASSER VORHANDENE ANTEIL AN NICHT GEBUNDENEM SAUERSTOFF

Oft übersehen wird der Umstand, dass das bekannte Korrosionsproblem der 50.40 (wie übrigens auch schon der 42.90) nicht die rauchgasseitige, sondern vielmehr die wasserseitige Korrosion im Rauchgasvorwärmer war, die die hervorragenden Ergebnisse bei der Brennstoffeinsparung der innovativen Konstruktion leider zu einem

erheblichen Teil zunichtemachte. Zwar kam es auch zu rauchgasseitigen Korrosionen, die in ihrer Bedeutung aber eher marginal waren.

Ursächlich für die wasserseitige Korrosion war der im Speisewasser vorhandene Anteil an nicht gebundenem Sauerstoff, der sich im Rauchgasvorwärmer viel verhängnisvoller auswirkte als im Hauptkessel. Vereinfacht ausgedrückt entfaltet freier, nicht gebundener Sauerstoff seine korrodierende Wirkung am blanken Stahl hauptsächlich dann, wenn im Wasser keinerlei Strömung mehr vorhanden ist. Diesen Zustand gibt es im Hauptkessel einer unter Dampf stehenden Lokomotive natürlich so gut wie nie, im Rauchgasvorwärmer einer Franco-Crosti-Lok hingegen systembedingt im Prinzip schon bei jedem Stillstand der Lok!

Der schon nach kurzer Betriebszeit in den Rauchgasvorwärmern vorgefundene dramatische Erhaltungszustand der wasserberührten Teile (Außenseiten der Rohre, Innenseiten der Vorwärmermäntel) zwang zu kostenintensiven Erneuerungen, die sich bereits nach vergleichsweise geringen Laufleistungen der Maschinen wiederholten. Fieberhaft arbeitete man an Lösungen, das Image der Konstruktion aber erhielt in dieser Zeit so tiefe Blessuren, dass in der vormaligen Euphorie ernsthaft erarbeitete Pläne zur Anwendung des Franco-Crosti-Prinzips auch bei den Neubaukesseln von 03.10 und 41 alsbald in den Schubladen verschwanden ...

Es gab zwei Ansätze, das Korrosionsproblem in den Griff zu bekommen: Erstens die Behandlung und Aufbereitung des „Angreifers“, also des Kesselspeisewassers, zur Reduzierung des Sauerstoffanteils. Zweitens die Ertüchtigung der inneren Kesselbaustoffe, der „Angegriffenen“ also. Da man sich bei der Wasseraufbereitung auf länger andauernde Versuchsreihen einzustellen hatte, kümmerte man sich umge-

–Anzeige –



DIE FELDBAHN



Komplettes System (H0f) mit Feldbahngleisen, Loks und Wagen, Brücken und Zubehör. Die Lokomotiven haben einen durchzugsstarken Mikropräzisionsantrieb für vorbildgetreue Langsamfahrt. Sichere Stromaufnahme durch magnetisch verstärkten Anpressdruck. Geringer Platzbedarf, daher ideal zur Aufwertung von vorhandenen Anlagen.

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Händler oder im Internet unter:
www.busch-model.com bzw.
facebook.com/busch-model



BUSCH FELDBAHN

H0f

Mit Volldampf voraus!

Technische Daten der 50.40

Betriebsnummern	50 4001 – 4031
Bauart	1'E h2
Betriebsgattung	G 56.15
Höchstgeschwindigkeit vor-/rückwärts	80/80 km/h
indizierte Leistung	nicht bekannt
effektive Leistung	1300 PSe
Zylinderdurchmesser	600 mm
Kolbenhub	660 mm
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1400 mm
Laufabbraddurchmesser	850 mm
Kesseldruck	16 kg/cm ²
Anzahl der Heizrohre	39
Heizrohrdurchmesser	60 mm
Anzahl der Rauchrohre	24
Rauchrohrdurchmesser	152 mm
Rohrlänge zw. den Rohrwänden	4700 mm
Überhitzerrohrdurchmesser	38 mm
Rostfläche	3,1m ²
Heizfläche der Feuerbüchse	17,3 m ²
Heizfläche der Heiz- und Rauchrohre	81,9 m ²
Verdampfungsheizfläche gesamt	99,2 m ²
Überhitzerheizfläche	48,8 m ²
Heizfläche des Rauchgasvorwärmers	93,0 m ²
Achsstand Lok mit Tender	18 890 mm
Länge über Puffer Lok mit Tender	22 940 mm
Leergewicht Lok	80,4 t
Reibungsgewicht	78,4 t
Dienstgewicht Lok	90,6 t
mittlere Kuppelachslast	15,7 t
Wasserkasteninhalt	26 m ³
Kohlenkasteninhalt	8 t

hend um die Baustoffe, für die man vorerst andere und korrosionsbeständigere Materialien, vornehmlich aus Chromstahl, vorsah. Eine solche Maßnahme fiel Anfang der 1960er-Jahre allerdings genau in die für die Dampflok so oder so unheilvolle Rotstift-Politik der DB.

Der Beschaffungspreis eines Rauchrohres aus Chromstahl war um das Sechsfache höher als der eines normalen Rauchrohres. Ein solcher Kostenaufwand bei der gleichzeitigen Erkenntnis, dass die Chromstahlrohre Probleme ganz anderer Art hatten (Versprödung, dadurch Rissbildung beim Einbau), führte dazu, dass man von der bereits begonnenen Verwendung der Chromstahlrohre wieder absehen musste. Der „Fachausschuss Lokomotiven“ empfahl daraufhin die Verwendung des keinen Chromanteil aufweisenden, aber doch korrosionsbeständigeren Stahls St35.8 (für den schon vor der Chromstahlperiode Versuchsergebnisse vorlagen) und sich darüber hinaus nun vornehmlich der chemischen Wasseraufbereitung zu widmen.

Im Oktober 1961 sah man sich dann allerdings, anlässlich einer Schadaufnahme an 50 4002 (Bw Kirchweyhe) im Ausbesserungswerk Schwerte mit katastrophalen

Ergebnissen, gezwungen, von heute auf morgen die gesamte Baureihe aus dem Betrieb zu nehmen. Es folgte eine Kompletterneuerung aller 31 Rauchgasvorwärmer mit den empfohlenen Baustoffen und, als zusätzliche Maßnahme, mit um 500 mm gekürzten Rohren. Dieser Umbau erstreckte sich von Oktober 1961 bis April 1962. Gleichzeitig waren die Versuche zur Speisewasseraufbereitung so weit vorangekommen, dass man eine deutliche Reduzierung der freien Sauerstoffanteile im Kesselspeisewasser erreichen konnte und für den Wiedereinsatz der Maschinen einen nunmehr vertretbaren Korrosionsanfall in Kauf nehmen wollte.

Und tatsächlich: Mit diesen Gesamtmaßnahmen konnte schließlich die große Krise mit einer komplett abgestellten Baureihe (!) und hohen Reparaturbeständen zum Jahreswechsel 1961/1962 doch noch überwunden werden.

WIEDEREINSATZ

Ab Frühjahr 1962 waren die Lokomotiven so gut wie störungsfrei im Einsatz, auch wenn ein erhöhter Verbrauch von Rauchrohren weiterhin Fakt blieb. Der Strukturwandel allerdings war in dieser Zeit rasant vorangeschritten und schon im Mai 1962 wurde, bedingt durch die Voll-Elektrifizierung der rechten Rheinstraße, der Oberlahnsteiner Bestand komplett nach Bingerbrück verlegt, dorthin, wo seinerzeit die ersten Franco-Crosti-Maschinen der DB das Laufen gelernt hatten.

Eine positive Entwicklung war das jedoch nicht: Die Zeichen für die Dampflok standen auf Sturm! So gab es entlang dem Rhein nichts mehr zu fahren für die 50.40, vielmehr liefen sie nun auf der Alsenbahn von Bingerbrück nach Kaiserslautern und – vor allem – vom Einsatz-Bw Kaiserslautern aus im hochwertigen Güterzugdienst von Kaiserslautern (Rangierbahnhof Einsiedlerhof) nach Mannheim und in geringerem Umfang auch nach Worms.

Nachdem kaum zwei Jahre später auch Kaiserslautern–Mannheim elektrisch befahrbar geworden war, machte eine Aufrechterhaltung der Beheimatung in Bingerbrück aber keinen Sinn mehr: Die Bingerbrücker Maschinen gingen in den Monaten Juni und Juli 1964 abermals auf die Reise, und zwar zum Bw Hamm, wo sie dann noch einmal zu hochwertigen Einsätzen gelangten, primär auf dem südlichen Teil der Rollbahn, das heißt zwischen Hamm und Osnabrück. Etwa ein Jahr später, in den Monaten Mai und Juni 1965, gingen die Osnabrücker Loks bis auf die unfallbedingt aufzustehende 50 4008 wieder geschlossen zum Bw Kirchweyhe zurück.

Der Strukturwandel schritt unaufhaltsam voran, das Beheimatungskarussell drehte sich immer schneller und für die Dampflok wurde es eng und enger. Diese Erkenntnis ließ dann auch jedwede Aktivitäten erlahmen, das noch nicht ganz beseitigte Korrosionsproblem der Franco-Crosti-Loks endgültig zu beheben.

DAS ENDE ALLER HOFFNUNGEN

Schließlich kam, was kommen musste: Nach drei unfallbedingten Ausmusterungen am 1. September 1965 (50 4008, 4024, 4027) schied die gesamte Baureihe zu Jahresbeginn 1966 aus dem Unterhaltungsbestand der DB aus. In ihren verbliebenen Heimatdienststellen, Hamm und Kirchweyhe, wurden die Loks abgefahren und bei Fristablauf oder größeren Schäden umgehend abgestellt.

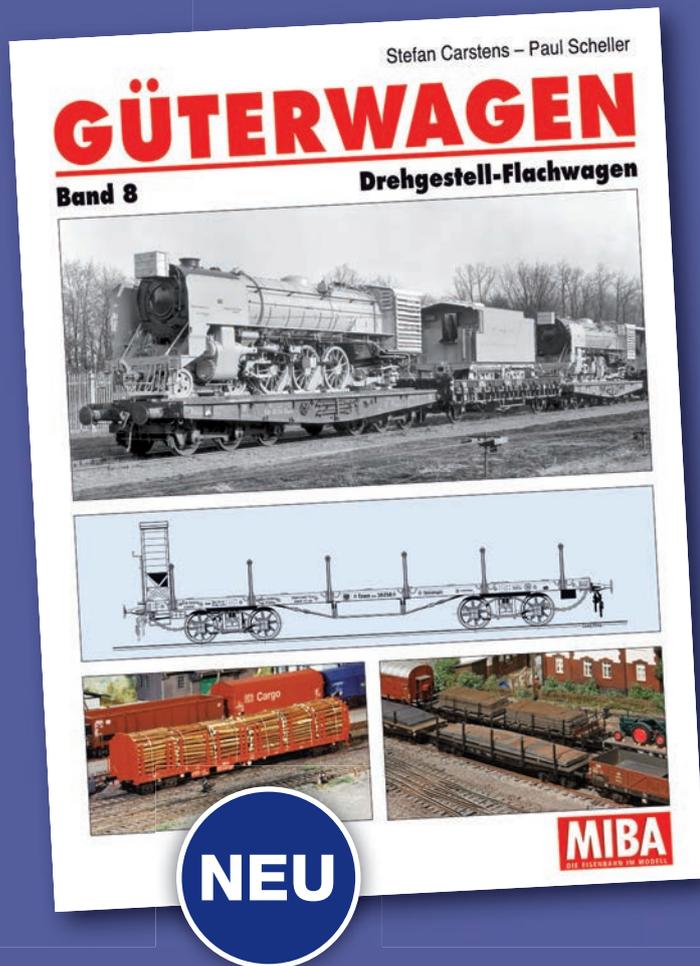
Da die Baureihe im Hinblick auf ihr baldiges Ausscheiden keine Indusi mehr bekommen hatte, war man beim Bw Kirchweyhe ab Sommerfahrplan 1966 bestrebt, die Loks so wenig wie möglich auf der Rollbahn einzusetzen und ihnen vielmehr Nebenbahndienste zuzuweisen, die durch das Einsatz-Bw Rahden erbracht wurden. Extra zu diesem Zweck wurde eine Reihe von Kirchweyher Loks mit einem fast schon makaber anmutendem Bahn-Utensil ausgerüstet: Vorne auf ihren rechten Umlaufblechen montierte man Lätewerke...

Mit der Ausmusterung der bis dahin ihr Gnadenbrot verdienenden Kirchweyher 50 4004, 4005, 4007, 4025, 4026 und 4028 endete am 14. November 1967 die Ära der Franco-Crosti-Loks bei der DB, ruhmlos, trist und unangemessen.

Ihren Rang als in nennenswerter Stückzahl gebaute und eingesetzte Lokomotivbaureihe mit dem höchsten Wirkungsgrad einer deutschen Dampflok überhaupt konnte ihr aber keiner mehr nehmen, noch dazu, nachdem bewiesen war, welche zusätzliche Leistungssteigerung ihr Umbau auf Ölhauptfeuerung (50 4011) möglich gemacht hatte – dies aber ist, wie die Öl-Lok im Allgemeinen, eine ganz eigene und andere Geschichte, der man gerecht werden muss und deren Erzählung hier den Umfang sprengen würde.

Als aber die 50.40 in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre die Bühne verließ, war nicht einfach eine „weitere“ Dampflokbaureihe an den Rand gegangen. Mit ihr hatten sich vielmehr die letzten großen Hoffnungen des Dampflokbaus bei der DB verabschiedet. Und mögen die zeitgleich noch galoppierenden hochgezüchteten ölgefeuerten Dampfloks den Eisenbahnfreunden heile Welt suggeriert haben: Ihr Ritt war ein Rennen auf Zeit. □

Das Warten hat ein Ende



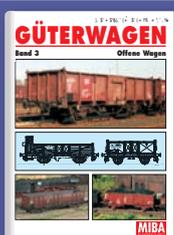
In der lang erwarteten Fortsetzung der Reihe mit Standardwerken über Güterwagen widmen sich Stefan Carstens und Paul Scheller den Drehgestell-Flachwagen. Dabei stellen die Autoren nicht nur die klassischen Drehgestell-Flachwagen in Regelbauart – die heutige Gattung R – vor, sondern auch die sechsachsigen Schwerlastwagen sowie alle für den Transport von Stahlprodukten entwickelten Bauarten der Gattung S, u.a. die Hauben- und Planenwagen für den Coiltransport oder Wagen für den Transport von Stahlplatten in Schrägstellung.

Beinahe 120 Zeichnungen und über 675 Fotos bieten eine umfassende Darstellung der unterschiedlichen Flachwagen, wobei viele dieser Fotos Anregungen für Beladungen geben. Auch sonst kommt der Modellbau nicht zu kurz, denn es gibt annähernd 60 Modelle aller bekannten Hersteller, die durch namhafte Modellbauer modifiziert oder umgebaut werden.

**240 Seiten, gebunden mit Hardcover,
Format 21,8 x 29,7 cm, mit ca. 675 Fotos
(davon 425 in Farbe) und 140 Zeichnungen
Best.-Nr. 15088137 | € 50,-**

Die Bücher von Stefan Carstens dürfen in keiner Eisenbahn-Bibliothek fehlen. Sie beschreiben sämtliche Güterwagen-Bauarten von der Jahrhundertwende bis zu den jüngsten Entwicklungen der Deutschen Bahn AG. Ausführlich gewürdigt werden auch die entsprechenden Modelle. Alle Bände der Reihe im Großformat 21,8 x 29,7 cm mit Hardcovereinband

Weiterhin lieferbare Güterwagen-Bände



**Güterwagen, Bd. 3
Offene Wagen**
208 Seiten, 302 Zeichnungen, 422 Fotos
Best.-Nr. 15088104
€ 45,-



**Güterwagen, Bd. 4
Offene Wagen in Sonderbauart**
176 Seiten, über 360 Fotos, mehr als 130 Zeichnungen
Best.-Nr. 15088116
€ 35,-



**Güterwagen, Bd. 5
Rungen-, Schienen- und Flachwagen**
192 Seiten, über 370 Fotos, mehr als 120 Zeichnungen
Best.-Nr. 15088118
€ 40,-



**Güterwagen, Bd. 6
Bestände und Bauteile –
Güterzuggepäckwagen**
240 Seiten, über 600 Fotos, Zeichnungen, Grafiken und Skizzen
Best.-Nr. 15088125
€ 50,-



**Güterwagen, Bd. 7
Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten**
256 Seiten, über 700 Fotos und annähernd 140 Zeichnungen
Best.-Nr. 15088135
€ 50,-

Güterwagen, Bd. 1: Gedeckte Wagen
Leider vergriffen!
Die erweiterte Neuauflage erscheint 2017
Umfang ca. 240 Seiten | € 50,-

**Güterwagen, Bd. 2:
Gedeckte Wagen – Sonderbauarten**
Leider vergriffen!

NEU

2016 im Überblick

Alle Tests, alle Neuheiten

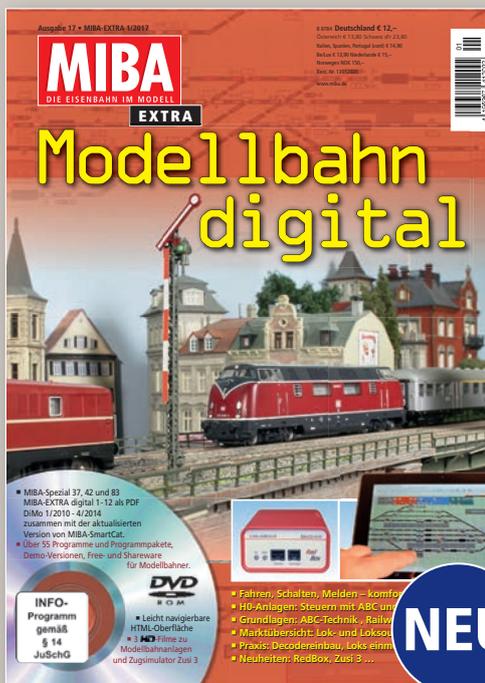
Der brandaktuelle Sammelband fasst alle Triebfahrzeug-Testberichte des MIBA-Jahrgangs 2016 in einer kompakten und handlichen Übersicht zusammen – Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven sowie Triebwagen in den Baugrößen N, TT, H0 und O. Auf den unbestechlichen MIBA-Prüfstand mussten u.a. Modelle von Märklin, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa, ESU, Lenz, Minitrix und Arnold, aber auch Triebfahrzeug-Neuheiten von Brekina, NMJ, Hobbytrain oder Jägerndorfer. Ein Extrateil präsentiert die monatlichen Neuheitenübersichten der MIBA in chronologischer Reihenfolge, sodass dieser Sammelband erstmals einen kompletten zusammenfassenden Überblick über alle Modellbahn- und Zubehör-Neuheiten des Jahres 2016 bietet.

176 Seiten im DIN-A4-Format,
Klebebindung, mit über 400 Fotos
Best.-Nr. 15085002

nur
€ 12,95



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



Durchblick im digitalen Dschungel

Die diesjährige Extra-Ausgabe der MIBA-Redaktion beschreibt zunächst drei Anlagen mit unterschiedlichen digitalen Steuerungskonzepten: eine per ABC-Technik gesteuerte H0-Anlage und eine Schmalspuranlage, die mit Uhlenbrocks MARCo-Komponenten betrieben wird. Aufschlussreich ist, mit welcher Modellbahntechnik die TU Berlin Fahrdienstleiter des Vorbilds ausbildet. Wie immer, nehmen die Marktübersichten zu Standard- und Minidecodern sowie Sounddecodern und -modulen breiten Raum ein. Ein Grundlagenbeitrag befasst sich mit der ABC-Technik und ein weiterer mit dem Einrichten der Steuerungssoftware Railware.

Weitere Themen sind:

- Einmessen von Loks auf einem Prüfstand
- Digitalisieren einer Re 460 mit Erweiterungsplatine
- Ältere Märklin-Lok antriebs- und digitaltechnisch aufwerten
- Modellbahn steuern per Windows-Tablet
- Vorstellung des Zugsimulators Zusi 3
- Und vieles mehr!

Auch dieser MIBA-Extra-Ausgabe ist eine Gratis-DVD-ROM beigelegt, die nicht nur jede Menge Free- und Shareware, Demoversionen und Bildschirmschoner für Modellbahner enthält, sondern auch zum Heft passende Filmbeiträge in HD-Qualität.

116 Seiten im DIN-A4-Format, mehr als 250 Abbildungen, Klammerheftung, inkl. Begleit-DVD-ROM
Best.-Nr. 13012020 | € 12,-



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel 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

Besuchen Sie uns www.facebook.de/vgbahn

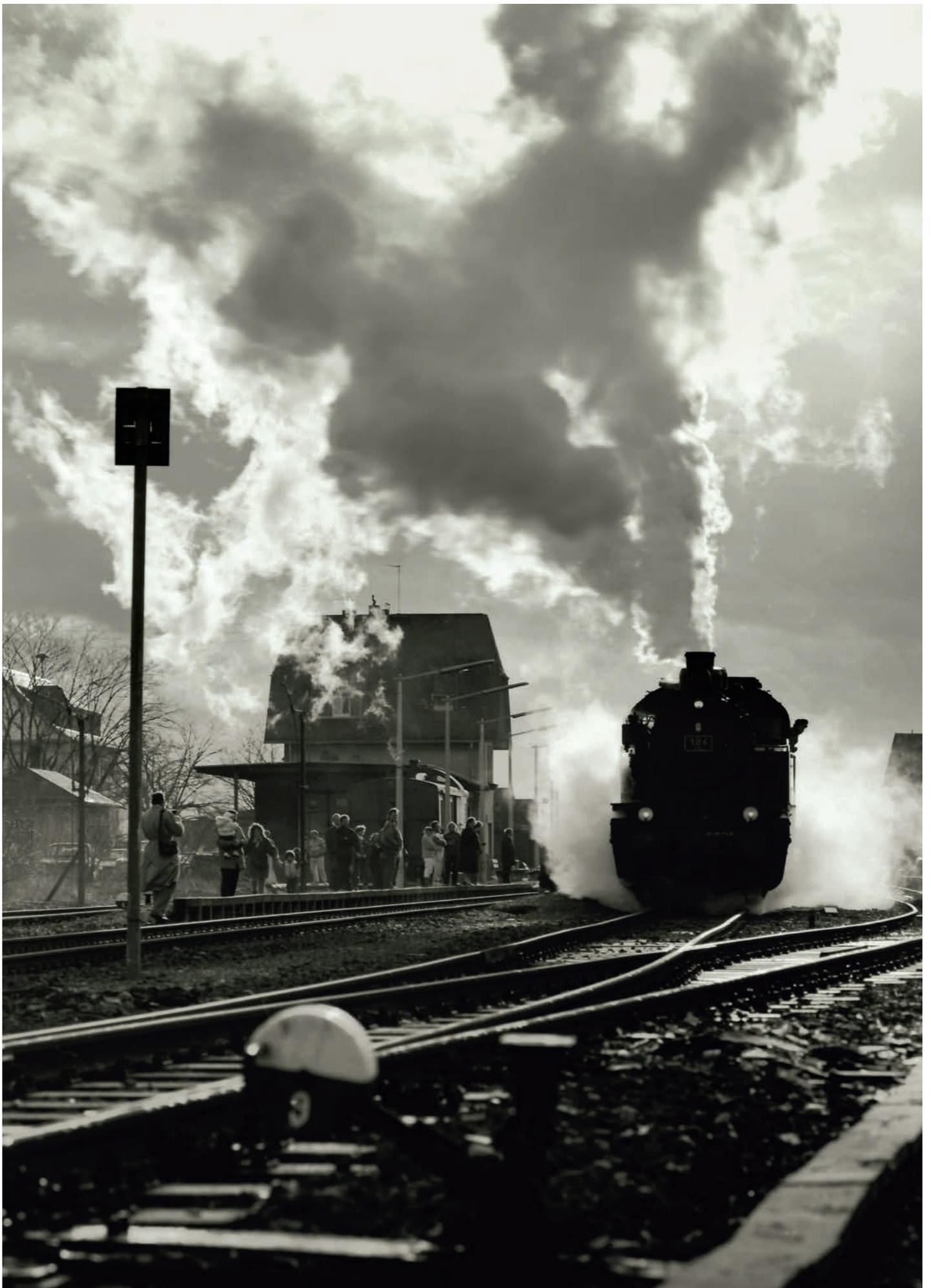
GALERIE

Joachim Seyferth

FOTO: PRIVAT



Joachim Seyferth, geboren 1956, ist Publizist, Fachjournalist und Fotograf zu den Themen Eisenbahn, Verkehrspolitik und Reisekultur. Von 1973 bis 1987 war er im Verkehrs- und Betriebsdienst bei der Deutschen Bundesbahn tätig und unter anderem auf zwei Stellwerken der Aartalbahn und vier Stellwerken der rechten Rheinstrecke eingesetzt. Zwischen 1982 und 2008 gab er in seinem Verlag die Zeitschrift SCHIENE sowie sieben Bildbände der Reihe SCHIENE-Photo heraus. Darüber hinaus veröffentlicht er seit Jahrzehnten zahlreiche Fachartikel in einschlägigen Eisenbahn-Publikationen und ist seit geraumer Zeit schwerpunktmäßig als freier Autor bei der Verlagsgruppe Bahn (Eisenbahn-Journal, Bahn-Epoche) tätig. Seine größte Leidenschaft ist die Eisenbahn-Fotografie im authentischen Alltagsbetrieb der Bahnen, Vorrang vor dem abzulichtenden Objekt hat aber stets ein sorgsam komponiertes und zufriedenstellendes Motiv. Aus der Fülle seiner Aufnahmen hat Joachim Seyferth für diese EJ-Fotogalerie sechs Fotografien zum Thema „Hochformat“ zusammengestellt, das in den Zeiten der Digitalkameras und ihrer dazugehörigen Computer sowie immer breiter werdenden Flachbildschirme aus rein normativen Gründen zunehmend verdrängt und im wahrsten Sinne des Wortes „unterbelichtet“ wird. Grundsätzlich kommt die Länge von Lokomotiven und Zügen dem „Breitwand-Format“ zwar sehr entgegen, doch das weite Spektrum der Eisenbahn bietet genügend Motive auch für vertikale Ansichten – selbst wenn himmelhohe Dampfwolken sowie Rauchpilze längst nicht mehr zum Alltag gehören und (nicht nur) unsere Sehgewohnheiten von geheimen Kräften manipuliert werden...



EIN HOCH AUF DIE DAMPFLOK: Und das im doppelten Sinne, denn der turmhohe Abdampf dieser faszinierenden Kraftwerke auf Rädern erzwingt nahezu das fotografische Hoch-Format (ELNA-Lok 184 bei der Nassauischen Touristikbahn in Wiesbaden-Dotzheim, 27. Dezember 1986).
HIMMELHOHES SPIEGELEI: Manchmal muss man sich erniedrigen, um ein Motiv zu erhöhen. Und plötzlich wird aus dem behäbigen „Langsamfahrt erwarten“ mechanische Dynamik, die vom weiten Winkel und vom Himmel befördert wird (Wiesbaden-Igstadt, 4. März 1995).







MODERNE IN MONTABAUER: Mit der ICE-Rennstrecke zwischen Köln und Frankfurt ist auch im Westerwald Science-Fiction Wirklichkeit geworden. Von der Empfangshalle lenkt kühle Architektur den Blick nach oben, zwar fotogen, aber einsam (17. August 2003).
DER LACK IST AB: Brandneu und Uralt scheinen stets ein gefundenes Fressen für die Kamera zu sein, so auch am Beispiel dieses himmelblauen Bahnhofswagens in Mainz-Bischofsheim, der gleichsam von den Spuren des Alters sowie der Witterung gezeichnet ist (12. Mai 2008).



GEBRANNTKEKSE: Turmhoch gestapelte Holzpaletten sind eigentlich eine banale Erscheinung, wären da nicht die fast unauffällig eingebrannten Logos verschiedener Bahnverwaltungen, die alte Bretter zum Eigentum deklarieren (Bahnhof Wiesbaden West, 4. Mai 2008).

HERBSTLICHES PASSEPARTOUT: Farblich untermalt von 185 270 präsentiert sich die spätbunte Jahreszeit in all ihren Farben und nur ein wenig veränderter Blickwinkel oder ein Windstoß genügen, um die Harmonie dieses bewegten Stilllebens zu zerstören (Wiesbaden-Biebrich, 30. Oktober 2015).





Am 24. September bespannte die 110 262 den „Henkel-Zug“, aufgenommen bei St. Goarshausen am Fuße der Loreley. FOTO: GUIDO WALTER

„BLAUER STAR“ AM RHEIN

Seit 2010 zieht der „Henkel-Zug“ Eisenbahnfreunde vor allem im fotogenen Rheintal in den Bann. Der Güterzug, welcher Produkte aus dem Werk der namensgebenden Firma Henkel im bayrischen Wassertrüdingen zum Logistik-Standort in Langenfeld bei Düsseldorf bringt, wird stets mit Maschinen der privaten BayernBahn GmbH bespannt. Bei der BayernBahn handelt es sich um ein Tochterunternehmen des Bayrischen Eisenbahnmuseums in Nördlingen, welches 1987 ursprünglich nur zur Abwicklung der Museumsfahrten des Museums gegründet wurde.



Auch am 19. September war die Lok vor dem DGS 59943 im Einsatz, aufgenommen auf der Mainbrücke bei Hochheim in Richtung Wassertrüdingen. FOTO: JENS HARTWIG

Mittlerweile hat sich die Firma aber zu einem größeren privaten Eisenbahnunternehmen entwickelt. Das Unternehmen verwendet dabei in erster Linie ehemalige DB-Lokomotiven, die teilweise in ihren ursprünglichen Farben eingesetzt werden und dadurch besondere Fotomotive abgeben. Jüngster Neuzugang ist die 110 262, bei der es sich um die zuletzt bei der DB als 139 262 eingesetzte Maschine handelt. Die 1962 von Krauss-Maffei ausgelieferte E 10 262 fuhr jahrelang im Reisezugdienst, ehe sie im April 1994 die Drehgestelle einer E 40 erhielt und – entsprechend auf 110 km/h Höchstgeschwindigkeit gedrosselt – zu einer 139 wurde. Die BayernBahn, welche die Maschine Anfang 2016 aus dem DB-Stillstandsmanagement erwarb, lackierte sie im April 2016 wieder in ihrer alten blauen Lackierung und gab ihr passend zum Lack auch ihre angestammte Nummer als 110er zurück. Da sie nach wie vor die Drehgestelle einer langsameren Güterzuglok besitzt, lautet die NVR-Nummer aber weiterhin 91 80 6139 262-0 D-BYB. Der „Henkel-Zug“ verkehrt in der Regel einmal täglich von Langenfeld nach Wassertrüdingen und zurück und transportiert umweltschonend Shampoos und Duschgels des Herstellers. Planmäßig verlässt der Zug Langenfeld um kurz nach sieben Uhr morgens und kehrt spätabends zurück. Auf den Fahrplan ist aber nicht immer Verlass – wie überall im Güterverkehr verkehrt der Zug gerne auch früher oder später. Die Bespannung wechselt zwischen den verschiedenen Elloks der Bayernbahn hin und her, deren Bestand sich unter anderem aus ehemaligen DB-139 und -140 und einer 151er zusammensetzt. Während im Laufe des Jahres recht häufig die 140er vor dem Zug anzutreffen waren, erfolgte die Bespannung im September für mehrere Tage mit der blauen „110“.

Guido Walter

605: „DIESEL-ICE“ VOR DEM AUS

Die erst im Jahre 2001 in Betrieb gegangenen VT 605 (ICE-TD) nähern sich ihrem Ende. Von ursprünglich 20 Zügen wurden bereits acht ausgemustert oder abgestellt. Nach diversen technischen Problemen waren die Einsätze auf den ursprünglich vorgesehenen Relationen wie Nürnberg – Dresden schnell wieder vorbei. Einige Züge wurden 2006 für die Fußball-WM reaktiviert. Ab Fahrplanwechsel 2007/2008 begann – nach umfassender Umrüstung – der bis heute andauernde Einsatz zwischen Hamburg und Kopenhagen. Die durchgehenden Leistungen über Hamburg hinaus bis Berlin sowie ein Zugpaar von Hamburg ins dänische Århus endeten im Dezember 2015. Mitte 2015 hatte die DB die Beendigung des Vertrags mit den Dänischen Staatsbahnen (DSB) für Ende 2016 bestätigt. Bei den meisten Zügen laufen die Untersuchungsfristen überwiegend in der ersten Jahreshälfte 2017 ab. Einsätze im Frühjahr 2017 sind nicht mehr gesichert. **jhö**



Am 15. März 2016 war 605 514 bei Großenbrode als ICE 34 von Kopenhagen nach Hamburg unterwegs. Im Hintergrund die Fehmarnsundbrücke. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL



Innovatives Design, aber bis auf fünf Zweiteiler für die Niederbarnimer Eisenbahn ist von den neuen PESA LINK-Triebzügen (Baureihen 632 und 633, hier 632 024) noch nicht viel zu sehen. FOTO: MALTE WERNING

PROBLEME MIT PESA LINK

Die erst im Juni 2016 abgenommenen fünf Zweiteiler des neuen PESA LINK-Typs bereiten der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) auf der Strecke Berlin – Kostrzyn Probleme: Oft kommt es beim Kuppeln zweier Einheiten zu Synchronisierungsstörungen, so dass die Züge nicht wie geplant als Doppelseitigkeiten fahren können – mit entsprechenden betrieblichen Störungen. Unklar ist auch weiterhin, wann die dreiteilige Version in Deutschland zum Laufen kommt: Der polnische Hersteller PESA kämpft mit Zulassungsproblemen. Die NEB-Fahrzeuge sind seit einem Jahr überfällig. Auch DB Regio hat für Sauerland, Allgäu und die Dreieichbahn 71 Züge bestellt, von denen die ersten schon seit Juni im Einsatz sein sollten. **MWD**

TREFFEN DER BERGKÖNIGINNEN

Die Eisenbahnfreunde Sonneberg e. V. organisierten vom 23. bis zum 25. September ein Dampfloktreffen, das es in dieser Form bereits viele Jahre nicht mehr gab: Die betriebsfähige 95 1027 des DB Museums traf in Sonneberg erstmals wieder auf ihre Schwestern 95 0016 (Deutsches Dampflokmuseum Neuenmarkt-Wirsberg) und 95 0009 (IG Traditionslok 58 3047 e.V. Glauchau, ehemals Dieringhausen). Mit dem Ereignis gedachten die Eisenbahnfreunde dem nunmehr bereits 35 Jahre zurückliegenden Abschied von der preußischen T 20 aus dem Thüringer Wald. Neben diesen drei Loks bleiben noch 95 0020 in Speyer (als „95 007“) und 95 0028 in Bochum-Dahlhausen erhalten. **MWD**



Stelldichein am frühen Morgen im Lokbahnhof Sonneberg: 95 1027, 0016 und 0009 treffen am 25. September 2016 wieder aufeinander. FOTO: STEFAN WINKLER

52 8131 war als erste Dampflokomotive auf dem wiedereröffneten Teil des Berliner Südrings unterwegs, aufgenommen in Berlin-Wilmersdorf (19. September).

FOTO: MICHAEL KROLOP



BERLIN SÜDRING: NEUE PLÄNE

In Berlin ist der südliche Außenring seit September 2016 zwischen Westkreuz / Halensee und dem Abzweig nach Schöneweide wieder vollständig in Betrieb. Der durchgehende Zugbetrieb abseits der S-Bahn-Gleise endete hier 2001, als die Strecke für die umfassenden Bauarbeiten im Bereich des Berliner Südkreuzes gesperrt werden musste. Die Südumfahrung Berlins soll künftig wieder für den Güterverkehr genutzt werden, die DB geht nach Presseberichten von zunächst zehn bis zwölf Zügen am Tag aus. Mangels Oberleitung wird es im kommenden Jahr nur diesellokbespannte Züge geben. Ab 2018 ist die Elektrifizierung geplant, mit der der dann auch das Güteraufkommen stark zunehmen soll. In der Berliner Presse werden die Planungen der DB wegen der befürchteten zusätzlichen Lärmbelastigung durch die Güterzüge – die Autobahn A 100 läuft größtenteils parallel – kontrovers diskutiert. **MWD**

MODELLNEUHEITEN



FLEISCHMANN

215 der DB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Modell der Güterzuglok aus der V 160-Familie, aufgebaut auf dem Fahrgestell der Roco-218. Sehr gute Detaillierung, lupenreine Bedruckung. Erhältlich in Gleich- und Wechselstrom-Ausführung, in AC nur mit Sound. Digiloks (Zimo-Decoder) mit 21 schaltbaren Funktionen, davon 16 Sounds. UVP: 159 bzw. 229 (Digitalloks) Euro*)



PULLMAN (ESU)

Leichtbau-Kesselwagen Typ Deutz mit 30-Kubikmeter-Kessel. H0, Formneuheit, Epoche III. Dreier-set aus je einem bei der DB eingestellten Wagen der Firmen Aral, Esso und Shell. Maßstäbliche Modelle mit vielen filigranen Anbauteilen, je nach Vorbild unterschiedliche Achslager und Laufbretter bzw. -gitter. Sehr saubere Lackierung und lupenreine Anschriften. Außerdem erhältlich: Dreier-sets der Epoche IIIb und der Epoche IV. UVP: je 100 Euro



BREKINA

Scania Vabis LB 76 Frontlenker. H0, Formneuheit, Epoche III. Modell eines von 1963 bis 1968 gebauten Pritsche-Plane-Sattelzugs der DB-Tochter Schenker. Schön detailliert, lupenrein bedruckt. UVP: 30 Euro



AUHAGEN

Dumper Waran 1501 mit Kompressoranhänger HV 1-90/125. H0, Formneuheit, ab Epoche IV. Zwei typische DDR-Baustellengeräte, der Anhänger mit Innenleben und Flügelklappen, der Dumper mit kippbarer Wanne. UVP: 24 Euro



ROCO

210 der DB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Das auch im Modell auf der 218 basierende Diesel-Gasturbinen-Kraftpaket in erstklassiger Detaillierung mit Decoder und 18 schaltbaren Funktionen, darunter 13 Sounds. Sehr gute Laufeigenschaften, lupenreine Bedruckung. Erhältlich in Gleich- und Wechselstrom-Ausführung. UVP: jeweils 229 Euro, DC-analog 159 Euro

NOCH

Hofgut „Franz Fuhrmann & Co.“. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Bausatz aus lasergeschnittenem Karton, fertig eingefärbt. Haupt- und Nebengebäude können einzeln oder getrennt aufgebaut, einige Türen und Tore geöffnet werden. Klebstoff liegt bei. UVP: 85 Euro



BUSCH

Wolfsrudel. H0, Formneuheit, ab Epoche V. Deutschlands wohl umstrittenstes Wildtier in zehn Exemplaren für Wildgehege- oder Wildnismotive. UVP: 20 Euro



EXACT-TRAIN

Mannschaftstransportwagen Hkms der DR. H0, Variante, Epoche IV. Kanonenofen im Laderaum, Fahrwerk diesmal mit nachgebildeten Gleitlagern. UVP: 39 Euro



PIKO

5045 der BBÖ. H0, Variante, Epoche IIIa. Zweiteilige Ausführung des markanten österreichischen Triebwagens mit erhabenem und verchromtem BBÖ-Emblem. UVP: 490 Euro bzw. 530 Euro (Wechselstrom-Version)



LILIPUT

Tragwagen Lgiss 571 der DB. H0, Formneuheit, Epoche IV. Filigranes Modell mit schön nachgebildetem Fahrwerk, ganz aus Kunststoff gefertigt. Erhältlich beladen mit je zwei Lkw-Wechselbehältern der Speditionen Schenker und Hans Pfab. Auflieger abnehmbar, sauber graviert und lupenrein bedruckt. UVP: jeweils 68 Euro



HERPA

Framo V 901/2. H0, Variante, ab Epoche IIIa. Zum Ausklang des Bier-Jubiläumsjahres erscheint der 50er-Jahre-Veteran aus Sachsen mit 15 Bierkästen als Ladung. UVP: 20 Euro



BUSCH

Tempo Hanseat „Alpirsbacher“. H0, Variante ab Epoche III. Nettes kleines Modell eines Lieferwagens dieser Schwarzwälder Brauerei, sauber bedruckt. UVP: 10 Euro



BUSCH

Anhängeleiter AHL 12. H0, Formneuheit, ab Epoche IV. Filigranes Modell, ohne das kaum eine Dorf-Feuerwehr zwischen 1970 und 1990 komplett ist. UVP: 33 Euro



EXACT TRAIN

Autotransportwagen Offs 55 bzw. Laekms 542. H0, Epoche III bzw. IVb. Zwei weitere Varianten zur Komplettierung des Ganzzugs mit lupenrein aufgedruckten Anschriften. Geländer bzw. Wände vorbildgerecht unterschiedlich ausgeführt. UVP: je 77 Euro



BRAWA

Gl 22 der DB. H0, Variante, Epoche III. „Braune Güterwagen kann man nie genug haben“, bewarb ein anderer Hersteller unlängst sein Modell dieses Wagentyps. Stimmt genau – aber Brawas Gl 22 ist schöner. UVP: 42 Euro

–Anzeige –

NOCH
... wie im Original



- | | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> HO | <input type="checkbox"/> TT | <input type="checkbox"/> N | 24500 Tannen, dunkelgrün
7 Stück, 7 – 14 cm hoch € 19,99 |
| <input type="checkbox"/> HO | <input type="checkbox"/> TT | <input type="checkbox"/> N | 24510 Tannen, dunkelgrün
40 Stück, 7 – 14 cm hoch € 87,99 |
| <input type="checkbox"/> O | <input type="checkbox"/> HO | <input type="checkbox"/> TT | 24520 Tannen, dunkelgrün
5 Stück, 14 – 20 cm hoch € 19,99 |
| <input type="checkbox"/> O | <input type="checkbox"/> HO | <input type="checkbox"/> TT | 24530 Tannen, dunkelgrün
18 Stück, 14 – 20 cm hoch € 59,99 |



- | | | | | | |
|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> NEU | <input type="checkbox"/> HO | <input type="checkbox"/> TT | <input type="checkbox"/> N | 24501 Fichten, mittelgrün
7 Stück, 7 – 14 cm hoch € 19,99 | <input type="checkbox"/> NEU |
| <input type="checkbox"/> NEU | <input type="checkbox"/> HO | <input type="checkbox"/> TT | <input type="checkbox"/> N | 24511 Fichten, mittelgrün
40 Stück, 7 – 14 cm hoch € 87,99 | <input type="checkbox"/> NEU |
| <input type="checkbox"/> NEU | <input type="checkbox"/> O | <input type="checkbox"/> HO | <input type="checkbox"/> TT | 24521 Fichten, mittelgrün
5 Stück, 14 – 20 cm hoch € 19,99 | <input type="checkbox"/> NEU |
| <input type="checkbox"/> NEU | <input type="checkbox"/> O | <input type="checkbox"/> HO | <input type="checkbox"/> TT | 24531 Fichten, mittelgrün
18 Stück, 14 – 20 cm hoch € 59,99 | <input type="checkbox"/> NEU |

NEU *Tiefe Wälder, hohe Wipfel.*
PROFI-Tannen und -Fichten



Mit den neuen Tannen und Fichten aus der PROFISerie zaubern Sie im Handumdrehen einen beeindruckend dichten Wald. Aufgrund der hochwertigen Beflockung mit langen Fasern wirken die Bäume sehr natürlich. Die Modellbäume sind in zwei verschiedenen Grüntönen verfügbar und können dank des Drahtfußes einfach in die Modell-Landschaft eingesteckt werden.



FLEISCHMANN

Wagenset „Murnau–Oberammergau“. H0, Variante, Epoche III. Bestehend aus einem Silberling und einem Mitteleinstiegs-Steuerwagen. Einzusetzen mit E 41, da E 69 05 Güterzüge zog. UVP: 84 Euro



AUHAGEN

Eckhaus Schmidtstraße 10. H0, Formneuheit, ab Epoche I. repräsentatives Gebäude, passend zu den übrigen Häusern der „Schmidtstraße“-Serie. Kann in Winkeln von 75, 90 und 105 Grad gebaut werden. UVP: 44 Euro



BUSCH

Dreschmaschine. H0, Formneuheit, ab Epoche I. Tolles Modell einer ab 1911 hergestellten Maschine, gefertigt aus laserschnittenem Holz und Kunststoffteilen, fertig lackiert und bedruckt. Unverzichtbar fürs H0-Land! UVP: 33 Euro



PIKO

30-Kubikmeter-Einheitskesselwagen, eingestellt bei der DB. H0, Variante, Epoche III. Pikos preisgünstiger Sortimentsvertreter mal nicht als buntes Fantasiefahrzeug, sondern im vorbildgerechten Grau des Vermieters Eva. UVP: 18 Euro



PANIER

Benzoltriebswagen T II der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn-Gesellschaft (MFWE). H0, Variante, Epoche II. Detailreiches Handarbeitsmodell in Weißmetall- und Messingbauweise, vorbereitet für Beleuchtung und Decodereinbau. Fünfpoliger Schwungmasse-Motor, beide Achsen angetrieben. Montage wahlweise in Kleb- oder Löttechnik. Zurüstteile sind nicht erforderlich. Erhältlich für Gleich- und Wechselstrombetrieb, jeweils auch als Bausatz. Preis ab 930 Euro. www.carocar.com

HERPA

Renault R 4. H0, Variante, Epoche IV. Einfaches Modell ohne extra eingesetzte Lampen gläser usw. UVP: 10 Euro



Volldampf bei der Reichsbahn

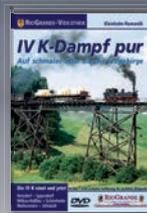


Nachdem die große Epoche der 01.5 im Interzonenzugdienst zu Ende gegangen war, avancierte das Bw Saalfeld zum Mekka der Dampflokfreunde aus Ost und West. Hier war es bis in die 1980er Jahre noch möglich, einen Dampfbetrieb zu erleben, der für viele Besucher schon wie ein fast vergessenes Märchen war: Die 01 und 01.5 im schnellen Reisezugdienst, die 41 im gemischten Betrieb, die 44er vor den schweren Güterzügen und die Bergkönigin 95 als Gast aus Probstzella; ab und zu tauchten auch noch 03 und 65.10 auf. Wir zeigen die besten Aufnahmen aus dieser Zeit, meist mit hervorragendem Originalton. Viel DDR-Flair neben der Strecke ist ebenfalls enthalten.

Laufzeit 55 Minuten • Best.-Nr. 3029 • € 22,95

Erscheint Frühjahr 2016

Weitere Volldampf-Filme



Best.-Nr. 3026
€ 22,95



Best.-Nr. 6118
€ 22,95



Best.-Nr. 6112
€ 22,95



Best.-Nr. 6377
€ 16,95

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



Die Filmprofis

Volldampf mit der Bergkönigin

Aufgrund guter Erfahrungen der „Tierklasse“ der Halberstadt-Blankenburger-Eisenbahn (HBE) bauten Borsig und Hanomag 45 Maschinen der legendären Baureihe 95. Dabei verfolgte man den Gedanken, den umständlichen Zahnradbetrieb auf Steilstrecken durch starke Reibungsloks mit Gegendruckbremse zu ersetzen. Die 95 war z. B. bis in die 1980er Jahre das Rückgrat des Betriebes im steigungsreichen Thüringer Schiefergebirge. Ab 1966 hatte man dort 24 Maschinen auf Ölhauptfeuerung umgebaut und damit ein unbändiges Kraftpaket auf die Schienen gestellt, das sich schnell als „Bergkönigin“ einen Namen machte. In diesem Filmportrait widmen wir uns den Anfängen dieser einzigartigen Loks auf der Rübelandbahn im Harz, zeigen aber auch in vielen seltenen historischen Aufnahmen den Einsatz in Thüringen mit dem bekannten Lokführer Wolfhard Bätz. Ein Besuch bei der bis heute betriebsfähigen Museumslok 95 027 rundet dieses Portrait ab. Kommen Sie mit uns und der Bergkönigin auf eine rund 80 minütige faszinierende Reise – ein Film, der Sie begeistern wird!

Laufzeit 80 Minuten • Best.-Nr. 6382 • € 16,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • 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



www.facebook.de/vgbahn

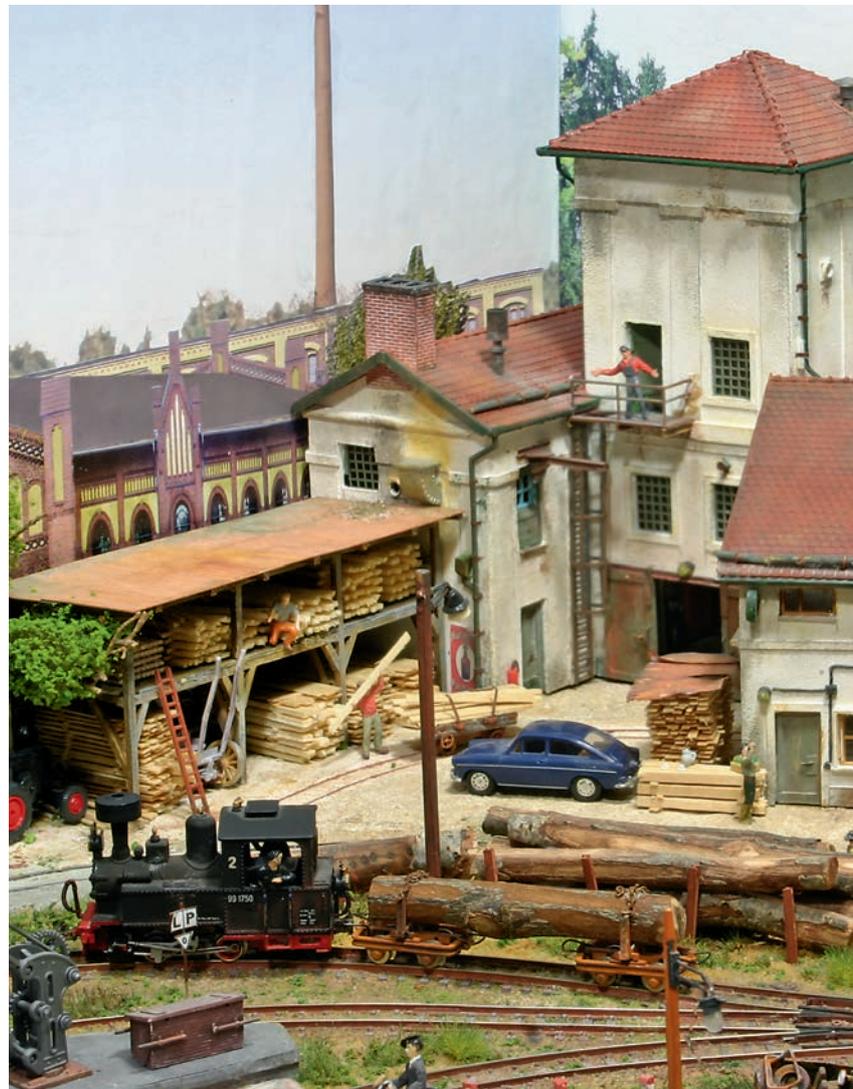


Graf Bruchsteins Finale

VON UWE BILAN



Hier gibt es was zu sehen: Entlang der Gräflich Bruchsteinschen Eisenbahn bündeln sich die Liebe zum Detail und meisterhaft verdichtete Motive.



In den vergangenen acht Jahren hat das Eisenbahn-Journal immer wieder über das Wachsen und Gedeihen des Gräflich Bruchsteinschen Feldbahnnetzes berichtet. Jetzt hat die kreativ gestaltete H0e-Regalanlage die Grenze der gräflichen Gemarkung erreicht, das abschließende Anlagensegment ist fertig

Das letzte Modul dieser Bücherregal-Anlage erweitert die Feldbahn des Grafen Bruchstein um ein kleines Gewerbegebiet sowie die noch fehlenden Lokbehandlungsanlagen. Wie immer erlauben viele Anschlüsse einen intensiven Rangierbetrieb und wie auch bei den älteren Modulen gibt es für Bahn und Bauwerke keine Vorbilder, vieles entstand wieder im Eigenbau. Nur die Gebäude habe ich an reale Vorbilder angelehnt, deren Fotos ich im Internet gefunden habe. Der Zeitraum, in dem meine Feldbahn angesiedelt ist, sind die 50er bis 70er Jahre.

Durch das Bücherregal waren die Abmessungen des Segmentkastens vorbe-

Nachschub fürs Sägewerk: Ein Zug mit vier schwer beladenen Drehschemelwagenpärchen schlängelt sich übers Kleinbahngleis. Unter dem Bockkran daneben beeilen sich die Sägewerksarbeiter, den Gleisstützen von der vorangegangenen Lieferung frei zu bekommen.

stimmt: 82 Zentimeter lang und 40 tief durfte er sein. Er entstand aus wasserfestem Sperrholz und bekam wie alle anderen Module sieben Zentimeter Rahmenhöhe. Die Oberseite wurde mit einer ein Zentimeter starken Hartschaumplatte beklebt. In die Stirnseite des Kastens wurden Löcher gebohrt, die kleine Tastenschalter für die Weichenschaltung aufnahmen. Über rote und schwarze Kippschalter wird der Fahrstrom geregelt. Außerdem sind noch zwei Buchsen für den Anschluss des analogen Handreglers von Piko vorhanden.

Das Gleis- und Weichenmaterial stammt von unterschiedlichen Herstellern, da ich es gebraucht im Internet ersteigert habe. Für die Kehrschleife und Abstellgleise wurde Flexgleis vom Minitrix verwendet, die Dreiwegweiche ist ein Roco-Produkt, die übrigen Weichen stammen wieder von Minitrix. Alle Gleise und Weichen habe ich mit wasserlöslichem Holzleim auf die Hartschaumplatte geklebt und mit grauer und brauner Farbe gealtert. Anschließend wurde das Gelände mit ein oder zwei Millimeter starken Hartschaumplatten auf das Niveau der Gleise gebracht.

Das Kopfsteinpflaster habe ich nach der von Emmanuel Nouaillier gezeigten Methode mit Hilfe eines zum Rechteck geformten enthaarten Pinsels in die Schaumplatten geprägt. Risse und Fugen im Beton wurden mit einer Graviernadel und einem kleinen Schraubendreher nachgezogen.

Alle Straßen und Ladeflächen habe ich mit stark verdünnter Plakafarbe und Pigmenten behandelt. Ritzen und Fugen wurden mit Buntstiften nachgezeichnet. Wo die Gleise nicht im Straßenpflaster liegen, sind sie mit keimfrei gemachtem Sand eingeschottert. Das übrige Gelände wurde mit Wildgras, Streugras und Bodenflochten von Heki gestaltet, danach mit einem Borstenpinsel mit gelber und brauner Farben garniert. Für die Bäume habe ich Naturpflanzen (Heidekraut) oder Baumrohlinge von Heki verwendet, die mit Belaubungsvlies begrünt wurden.







Die Rückseite des Lokschuppens. Seine Wände bestehen aus Holzleisten, deren Zwischenräume verspachtelt wurden.



Die kleine Betriebswerkstatt der gräflichen Kleinbahn zeugt von Sparsamkeit. Wie alle Gebäude ist auch der Lokschuppen innen eingerichtet.

Unten die Bekohlungsanlage, an der kein Förderband oder Elektrokran die Arbeiter unterstützt. Auch hier beeindruckt die Fülle der Details, ohne dass das Motiv überfüllt wirkt.



Die Kehrschleife ist durch eine manuelle Schaltung mit Dioden (1N 4001) gesichert. Hat eine Lok die Trennstelle überfahren, bleibt sie stehen. Erst wenn die Fahrtrichtung am Trafo gewechselt wird, setzt sie sich wieder in Bewegung. Die Trennstelle ist optisch als „Haltepunkt Thierron“ mit Signal Ne1 gekennzeichnet. Da das Trenngleis sehr kurz gehalten ist, kann innerhalb der Kehrschleife rangiert werden und können die Abstell- und Ladegleise bedient werden. Diese werden über Kippschalter einzeln mit Strom versorgt.

Beim Lokschuppengleis habe ich zusätzlich eine Prellbocksicherung instal-





Eine Ladung frisch gesägter und vorschriftsentsprechend gesicherter Bretter wird abtransportiert. Bei Rückwärtsfahrt gibt ein Rangierer mit Flagge dem Lokpersonal die Signale.

Direkt hinter dem „Wareneingang“ des Sägewerks liegt das gut bestückte Lager für fertige Bretter und Balken. Eine Lorenbahn erleichtert den Transport des Holzzuschnitts im Werk.





Auch die Tuchfabrik Thierron & Sohn besitzt am Lager ein eigenes Anschlussgleis. Es ist sogar mit einer Spillanlage zum Rangieren der Wagen ausgerüstet.

Flexible Detailgestaltung: Der auf Seite 63 gerade eben von den Drehschemellern gehobene Baumstamm ist um 90 Grad gedreht worden. Jetzt wird er auf einen Schlitten gelegt, der ihn zum Sägegatter fährt. Auch die Sägewerksbesitzer-gattin hilft beim Drehen mit.



Aufwand, der sich lohnt: Die Straßenoberfläche wurde von Hand in Hartschaumplatten graviert. Auch die herrlich verschachtelten Gebäude der Tuchfabrik im Hintergrund sind keine Industrieprodukte.



Stelldichein am Lokschuppen: Während die noch bahnummernlose 99 4306 gerade hinten um die Ecke kommt, wird Lok 3 untersucht und fasst Lok 9 Wasser. Alle drei unterscheiden sich bereits auf den ersten Blick.



Das Modul im Überblick. Gut zu erkennen sind die vielen Anschluss- und Abstellgleise. An der Vorderkante die sehr einfach ausgeführten Bedienelemente.

liert. Sie besteht aus einer Diode (wieder 1N 4001), die dafür sorgt, dass ein paar Zentimeter Gleis vor dem Ende des Lokschuppens stromlos sind. Jede einfahrende Lok stoppt automatisch. Erst wenn der Regler auf „rückwärts“ gedreht wird, gelangt Strom in den Gleisabschnitt und die Lok fährt wieder heraus.

Als Weichenschalter für die beiden Handweichen von Minitrix habe ich Conrad-Produkte verbaut. Da eine der beiden Weichen immer etwas gehakelt hat, kam zudem ein selbstgebauter Schaltverstärker zum Einsatz. Alle übrigen Weichen sind mit den von den Herstellern vorgesehenen elektromagnetischen Antrieben bestückt. Alle sind unterflur eingebaut. Bei den Minitrix-Weichen habe ich die Stop-Funktion beibehalten.

Als Vorbilder für die Industriegebäude dienten Fotos aus dem Internet. Sie wurden ausgedruckt, dann die Bauzeichnungen erstellt. Bei der Tuchfabrik und dem Sägewerk bilden zwei Millimeter starke Kunststoffplatten die Basis. Auf sie wurden mit Sprühkleber die vorher spiegelverkehrt ausgedruckten Bauzeichnungen geklebt. Fenster und Türen habe ich mit einem Skalpell ausgeschnitten. Anschließend wurde das betreffende Wandteil umgedreht und auf der anderen Seite die Fassade gestaltet. Ein-Millimeter-Kunststoffplatten sowie Profile von Evergreen dienten dazu, Friese, Absätze, Vertiefungen und andere

Strukturen nachzubilden. Fenster, Türen und Zubehör sind im Wesentlichen Bauteile von Auhagen. Verputzt wurde das Gebäude mit unverdünnter weißer Plakafarbe in Tupftechnik.

Besonders viel Arbeit machten die Fachwerkwände von Lok- und Lagerschuppen sowie vom Obergeschoss des Fabrikgebäudes: Auf Kunststoffplatten wurde mit Sprühkleber die Bauzeichnung geklebt, dann wurden die Wände ausgeschnitten. Darauf kam das Fachwerk aus zwei mal drei Millimeter starken Holzleisten, die vorher mit Beize eingefärbt worden waren. Die Zwischenräume habe ich mit Spachtelmasse aufgefüllt.

ALLE BELEUCHTET

Zum Trocknen wurden die Wandteile mit Büchern beschwert. Danach habe ich die Wände mit feinem Sandpapier abgeschliffen und die Balken wo nötig mit Beize nachgearbeitet. Anschließend erfolgte der Zusammenbau und das Dach wurde aufgesetzt. Erst in diesem Stadium wurden Fenster und Türen montiert. Zum Schluss folgten die Malerarbeiten, wobei ich für die Wände die Tupftechnik angewendet habe. Alle Gebäude sind innen eingerichtet und werden von weißen, gelben und roten LEDs beleuchtet.

Auch das Rollmaterial entstand durch Um- und Eigenbau. Vor allem die altbe-

kannte Feldbahn-Dampflok von Roco ist ein dankbares Umbauobjekt. Schon mit wenigen Anbauteilen lassen sich diverse unterschiedliche Exemplare gestalten. So bekam beispielsweise Lok 9 einen Kohlenkasten auf den linken Wasserkasten sowie drei Spitzenlampen, während andere Maschinen mit nur einer Laterne auskommen müssen. Für Lok 5 wurde ein Gehäuse der Feldbahnlok 99 4307 von Roco in mehrere Teile zersägt und wieder neu zusammengesetzt. Mit Anbauteilen von der 99 4652 und Teilen aus der Bastelkiste wurde das Gehäuse ergänzt. Figuren von Lokführer und Heizer machten alle Umbauten vollständig und natürlich wurden die Fahrzeuge individuell mit Pulverfarben gealtert. Umfangreich waren auch die Umbauten der Diesellok: Hier habe ich ein Fahrgestell der Hanomag-Werkslok von Arnold bearbeitet und dem Gehäuse der Roco-Feldbahndiesellok angepasst. Mit Angelblei wurde jede Lücke ausgefüllt, so dass die kleine Maschine eine sehr gute Zugkraft hat.

Das Vorbild für die auf einigen Bildern zu sehenden Tontransportwagen gibt es bei der Muskauer Waldeisenbahn. Ihr Aufbau besteht aus Kunststoffplatten und -profilen von Evergreen sowie Beschlägen aus Evergreen-Strips. Die Fahrgestelle stammen von alten vierachsigen N-Güterwagen von Piko. Deren Radsätze habe ich gegen solche aus Metall getauscht. Kleinteile aus der Bastelkiste ergänzten den Waggonbau. □



12. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 4

Von Kopf zu Kopf

Obwohl vielfach verpönt, sind die meisten Anlagen auch heute noch als Rundkurs aufgebaut. Diese ist anders: Nicht breiter als 45 Zentimeter, bietet sie abwechslungsreichen Verkehr zwischen Fiddle-Yard und Endbahnhof sowie liebevoll gestaltete Nebenbahn-Romantik

VON ERNST BARNET



Das schön kompakte Empfangsgebäude des Bahnhofs Mummelsdorf entstand nach eigenen Entwürfen. Es ist mit einem angebauten Güterschuppen ausgestattet.



An der Rampe werden leere Gasflaschen ausgeladen, um anschließend mit dem Zug zum Wiederbefüllen in die Stadt gebracht zu werden.

Die kleine Lokstation ist mit Bekohlungsanlage und Wasserkran ausgestattet. Mit einem älteren O-Wagen werden die Vorräte ergänzt.



Nach einer großen Anlage und einer kleinen, die beide schon im Rahmen von Modellbau-Wettbewerben vorgestellt wurden („Lust auf lange Strecken“ in EJ 5/2010 und „Eine für Kleine“ in EJ 5/2013), ist dies meine dritte publizierte. Entstanden ist sie vornehmlich aus Spaß am Basteln und Gestalten, aber natürlich auch, um diversen Nebenbahnfahrzeugen eine passende Unterkunft und Auslauf bieten zu können. Genau eine solche Anlage war zwar auch schon die „Kleine“, doch folgte die einem ganz anderen Konzept.

Der Bahnhof Mummelsdorf ist die Endstation einer eingleisigen Nebenstre-

cke irgendwo in einer süddeutschen Mittelgebirgesgegend. Dargestellt wird die Zeit der 50er und 60er Jahre, also die klassische Epoche III. Hier trifft die neue Bundesbahn in Gestalt von VT 98 und V 100 auf Relikte der Länderbahnzeit (preussische P 8) sowie der Reichsbahn-Epoche (98.10, VT 25.5 und VT 70). Alles zusammen bildet einen bunten Fahrzeugmix und damit auch optisch einen reizvollen Kontrast.

Der Fahrbetrieb orientiert sich weitgehend am Vorbild. Personenzüge aus der nahen Kreisstadt dominieren den Zugverkehr, wobei sich die Betriebsspitzen morgens und am späten Nachmittag dank des Fiddle-Yards am anderen Anlagenende schön

nachstellen lassen. Güterverkehr spielt auf der Anlage naturgemäß nur eine untergeordnete Rolle. Lediglich ab und an finden einige Übergabefahrten statt.

Der Bahnhof umfasst zwei Bahnsteiggleise, die auf beiden Seiten durch Weichen verbunden sind. Auf diese Weise kann auch das vordere zum Umsetzen von Triebfahrzeugen verwendet werden. Verlängert wird das Umfahrgleis links und rechts durch je ein Stumpfgleis. Hier können kurze Triebzüge ebenso abgestellt werden wie einige Wagen. Hier kann auch die Zuglok einer Güterübergabe auf die Rückfahrt warten, während die von ihr gebrachten Wagen entleert oder beladen werden.



Hilfreiche Nachbarn: Zur Reparatur der defekten Straßenlaterne leiht die Freiwillige Feuerwehr gerne ihre Drehleiter aus.

Die eigentliche Güterrampe befindet sich vor einem Schuppen, der rechter Hand an das Empfangsgebäude angebaut ist. In der Verlängerung der Rampe können an der Freiladeanlage noch ein oder zwei Wagons direkt vom Lastwagen oder Fuhrwerk aus be- oder entladen werden. Auf der anderen Seite des Bahnhofsgebäudes rundet zum linken Anlagenrand hin ein kleiner Lokschuppen samt Bekohlungsanlage und eigenem Gleisanschluss das Ensemble ab. Hier ist die 98.10 stationiert, die mit kleinen Rangieraufgaben und dann und wann auch einer Streckenleistung ihr Gnadensbrot verdient.

Auf dem Weg in die nächste Stadt quert die Bahn mit einem schrankengesicherten Übergang am Ortseingang von Mummels-



Wie alle anderen Gebäude entstand auch der Dreiseithof im Selbstbau.



Kleine Szenen, wie hier neben dem Empfangsgebäude, beleben die Szenerie.

dorf die Hauptstraße. An einem großen Bauernhof vorbei führt die Trasse zu einer weitgespannten Untergurt-Fachwerkbrücke, mittels derer sie einen kleinen Fluss quert. Gleich danach verschwindet sie in einem Tunnel unter einem Berg, der den Rest der Anlage für den Betrachter verborgen hält.

Dieser Rest besteht aus einem viergleisigen Fiddle-Yard, der zudem noch mit zwei kurzen Stumpfgleisen ausgestattet ist. Gerade in diesen größeren Spiel- und Rangiermöglichkeiten unterscheidet sich ein Fiddle-Yard auch von einem Schattenbahnhof klassischen Zuschnitts, wo Züge meist nur verdeckt abgestellt werden.

Drei der vier Hauptgleise nehmen längere Zuggarnituren auf, eines dient als Umsetzgleis. In den beiden kurzen Gleisen kann man entweder kleine Triebwagen abstellen (beispielsweise den VT 70) oder einzelne Loks, um die Wagengarnituren bunter bespannen zu können.

Aufgebaut ist die Anlage in Segmenten. Das mit 195 Zentimetern Länge und 45



Beim Warten auf den nächsten Zug hat sich am Bahnübergang eine kleine Fahrzeugschlange gebildet.

-Anzeige-



Jede Woche mehrere Online Modelleisenbahnen Auktionen



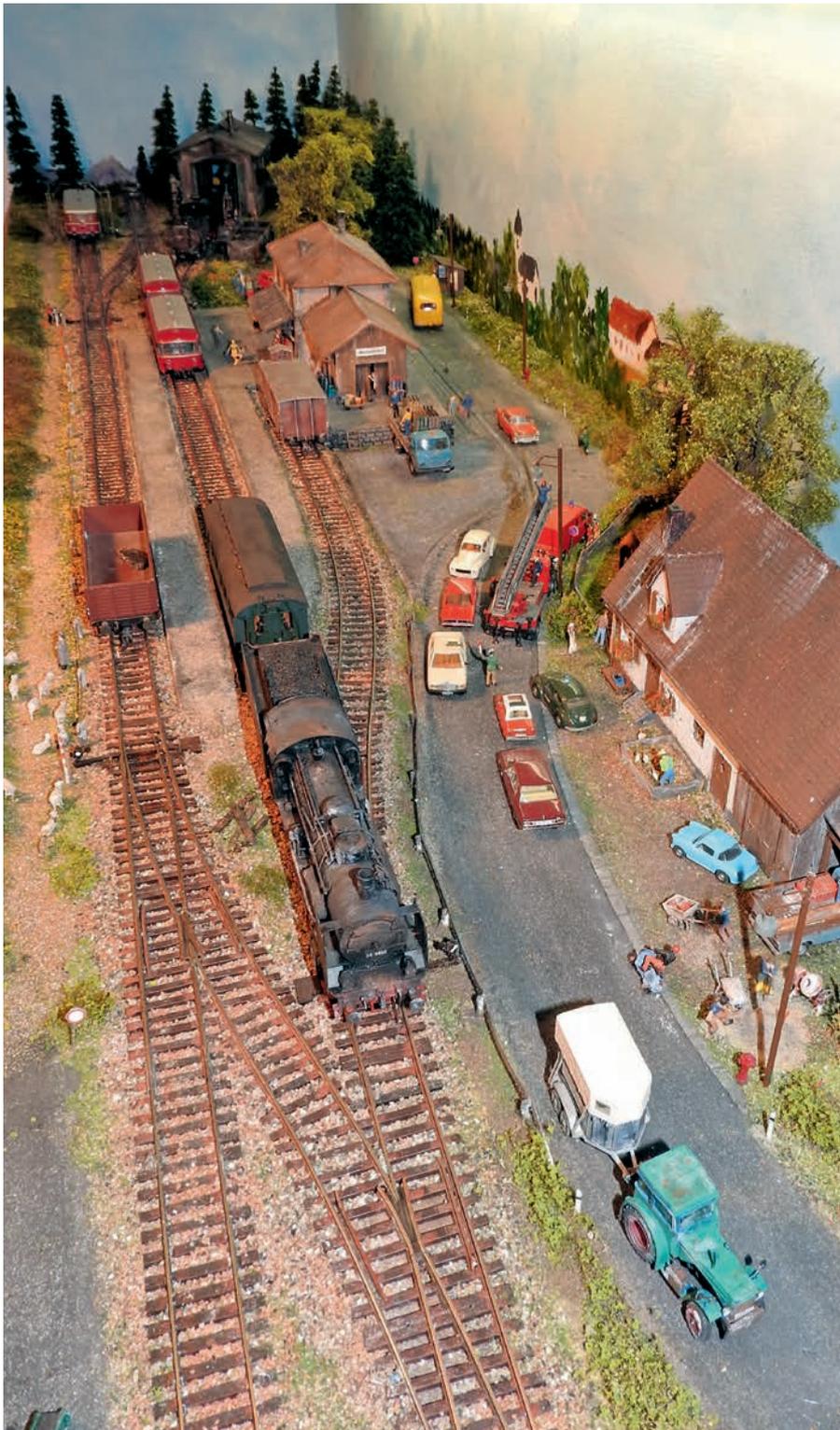
- ✓ Unsere Modelleisenbahnen-Auktionen beginnen immer **freitags um 12:00 Uhr**
- ✓ **Jede Woche** eine Märklin HO-, N-Spur- und H0-Modelleisenbahnen-Auktion
- ✓ All unsere Auktionen werden durch **fachkundige Experten** geleitet
- ✓ Auch Sie können bei Catawiki **Ihre Modelleisenbahnen anbieten**

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.



Zentimetern Breite größte Segment umfasst den Bahnhof Mummelsdorf vom hintersten Prellbock bis zum Bahnübergang. Zweitlängster Anlagenteil mit 160 Zentimetern ist der Fiddle-Yard, ihm folgt das Landschaftssegment mit Bauernhof, Flussbrücke und Tunneleingang, das nur 130 Zentimeter misst. Mit jeweils 35 Zentimetern Tiefe sind Fiddle-Yard- und Landschaftssegment deutlich schlanker als der Bahnhofsteil.

Die Rahmenkonstruktion der Module besteht aus 19 Millimeter starken Spanplatten. Zehn Millimeter starke Spanplatten dienen als Geländeuntergrund. Die Geländestruktur wurde aus Hartschaumplatten verschiedener Stärken vorgeformt und anschließend nach bewährter Methode mit einem Gemisch aus Gipsputz, Sand, Farbe und Weißleim gestaltet. Einmal aufgebracht, bleibt diese Mischung stundenlang weich und kann in aller Ruhe in die gewünschte Form modelliert werden.

Alle Gebäude entstanden nach eigenen Entwürfen im Selbstbau. Materialien waren Sperrholz, Pappe und Heki-dur-Platten sowie natürlich Kleinteile aus der Bastelkiste (Türen, Fenster, Fensterläden usw.). Auch beim Begrünungsmaterial hab ich im Wesentlichen auf Heki-Produkte zurückgegriffen. Das Maisfeld zwischen Bauernhaus und Bahnübergang stammt von Busch. Roco lieferte das Gleismaterial für den sichtbaren Bereich, im Fiddle-Yard wurden Piko-Gleise verbaut.

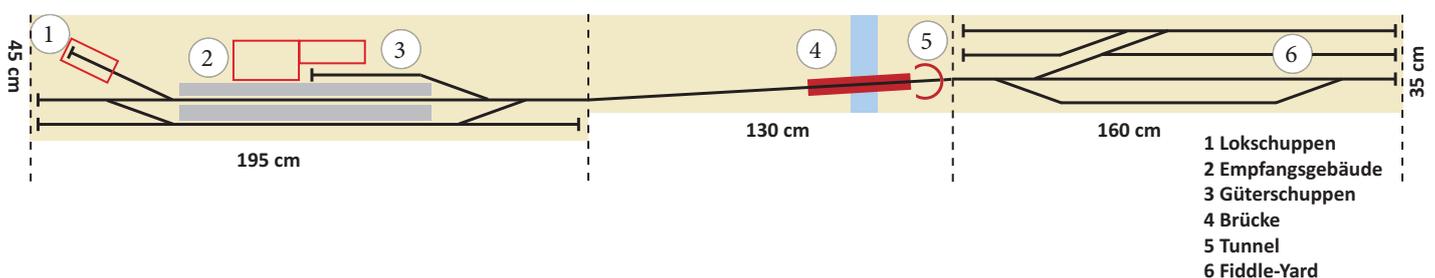
Auch wenn die Streckenführung simpel ist und nur immer ein Zug fahren kann, bieten die zahlreichen Abstellgleise einiges an Abwechslung. □

Im Rahmen des 12. Modellbau-Wettbewerbs erschienen bisher:

- 1) „Ziegel, Züge, Erdbeeren“ von den Modulbaufreunden Ladenburg in EJ 8/2016
- 2) „Dampflok-Klinik“ von Friedel Helmich in EJ 9/2016
- 3) „Dampfloks am Gletscher“ von Axel Rohde in EJ 10/2016

Überblick über das Gleisvorfeld des Bahnhofs. Der Anlagenrand wird gekonnt durch eine gemalte Wandkulisse getarnt.

Hier der schematische Gleisplan der Anlage.





**Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT**

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

www.modelleisenbahn.com

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT
Biegelwiesenstr. 31
D - 71334 Waiblingen
Tel.: ++49 7151 93 79 30 • Fax: 0049 7151 3 40 76

- +1000 qm Verkaufsfläche mit über 40.000 Artikel
- + 2000 qm Gartenbahn-Anlage
- + Landschaftsbau-Seminare
- + regelmäßige Veranstaltungen
- + Second Hand An- und Verkauf
- + eigene Werkstatt
- + Versand in fast alle Länder möglich

Am 02. Dezember 2016 ist Tag der Modelleisenbahn bei uns

**Nikolausrabatt
10% auf alle Artikel**
vom 01.12. bis 03.12.2016

07141/973 0634 (ab 18:00h)

STOP STOP

www.modellbau-kaufhaus.de
rainer@modellbau-kaufhaus.de

Luisenweg 3 - 71636 Ludwigsburg

Oberleitung made in Germany



www.SOMMERFELDT.de

Die SOMMERFELDT Aufbauanleitung

Inland Katalog: 3,50 €, Aufbauanleitung 10,00 €
Katalog + Aufbauanleitung: 12,00 €, incl. Versandkosten

Ausland Katalog: 5,50 €, Aufbauanleitung 15,00 €
Katalog + Aufbauanleitung: 17,00 €, inkl. Versandkosten

Sommerfeldt Oberleitungen - Stromnehmer GmbH
Sommerfeldtstraße 71 • D-71636 Ludwigsburg
Tel.: +49 (0) 7164 9335 • Fax: +49 (0) 7161 9768 • info@sommerfeldt.de

DIE SCHÖNSTEN SEITEN UNSERES HOBBYS

SCHAUNEN SIE DOCH MAL REIN!

Sie finden uns auf:

facebook

Jetzt Fan werden: www.facebook.de/vgbahn

BESCHRIFTUNGEN (HO)



Gaßner Jägerstraße 24
82024 Taufkirchen
www.gassner-beschriftungen.de
email@gassner-beschriftungen.de

BESCHRIFTUNGEN Gesamtverzeichnis gegen Rückporto (1,65 €) Bitte Epoche(n) angeben (2 oder 3)!



Liebe alte Bimmelbahn Teil 2 5er DVD Box

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

Liebe alte Bimmelbahn Teil 2

Die meist schmalspurigen Bimmelbahnen üben schon seit jeher eine besondere Faszination aus. Die RioGrande-Filmteams haben die schönsten Strecken porträtiert und weitere fünf Filme zu diesem Thema in einer zweiten DVD-Box zusammengefasst: · Schmalspurdylle im Odenwald · IVK-Dampf pur · S'Bimmelbahnel im Osterzgebirge · Die Harzquerbahn · 100 Jahre Schmalspurbahnen in Österreich. Eine DVD-Sammlung der Spitzenklasse, die fast vergessene Kapitel der Bahn- und Verkehrsgeschichte eindrucksvoll und informativ dokumentiert. Da heißt es einsteigen – Blumen pflücken während der Fahrt ist erlaubt!

DVD VIDEO 5er DVD-Box, Laufzeit ca. 4,5 Stunden
Best.-Nr. 5102 nur € 24,95

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53481-0 • Fax 08141/53481-100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de





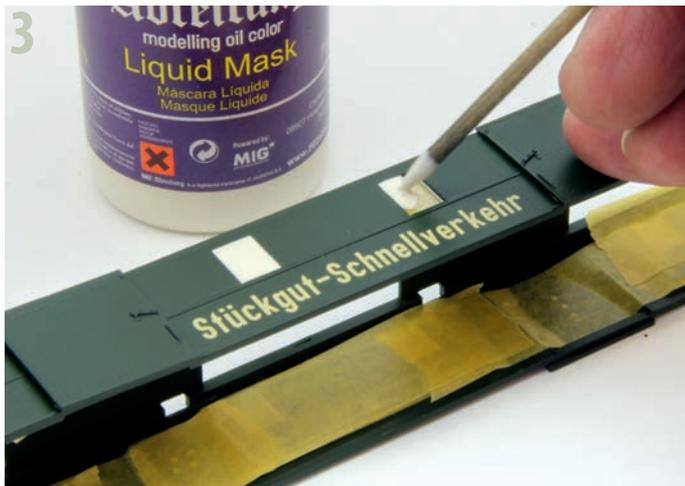
Verwendete Farben und Lacke

- ◆ AK Interactive AK677 Washing „Neutral Grey“
- ◆ AK Interactive AK2071 Paneliner „Brown and Green Camouflage“
- ◆ Ammo of Mig 1002 „Track Wash“
- ◆ Ammo of Mig 1005 „Dark Brown Wash for Green Vehicles“
- ◆ Ammo of Mig 1206 „Dark Streaking Grime“
- ◆ Lifecolor Farbset CS20 „Weathered Wood“
- ◆ Mig Productions P239 „Thinner for Washings“
- ◆ Tamiya XF-3 „Flat Yellow“
- ◆ Tamiya XF-20 „Medium Grey“
- ◆ Tamiya XF-24 „Dark Grey“
- ◆ Tamiya XF-26 „Deep Green“
- ◆ Tamiya XF-67 „Nato Green“



Nachlässig gepflegt

Der Gütertriebwagen von Liliput ist ein gut gelungenes H0-Modell, das nur einen Fehler hat: Es wirkt zu neu. Eine gekonnt aufgetragene Patina steht dem Veteranen bestens



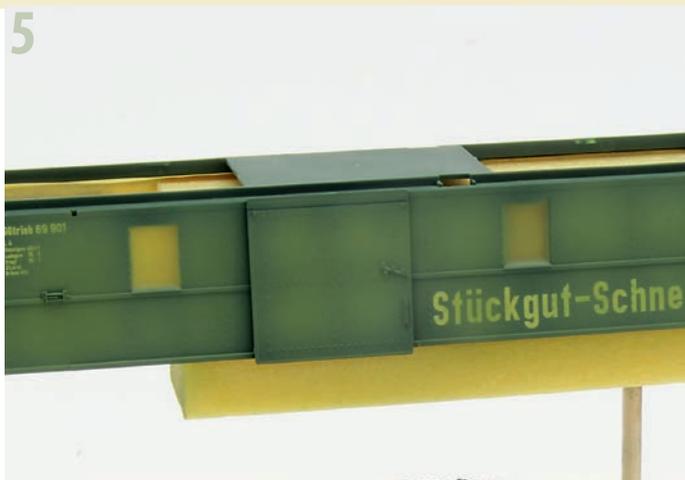
Als Erstes wird der Triebwagen in die Lackiergruppen zerlegt (Bilder 1 und 2). Die herausfallgefährdeten Schiebetüren markiert man sicherheitshalber auf der Rückseite. Abdeckband hält sie während des Lackierens in Position. Die leider angeklebten Fenster schützt man von innen ebenfalls mit Abdeckband vor dem Lackiernebel, von außen mit flüssigem Maskierfilm (Bild 3).

Mit Tamiya XF-26 „Deep Green“ wird der Wagenkasten vollständig grundiert, um dem Modell den Plastikglanz zu nehmen (Bild 4). Sobald der Lack getrocknet ist, werden alle Anschriften mit Spiritus vom Lacknebel befreit. Mit einem hellen Grün, gemischt im Verhältnis 2:1 aus XF-67 „Nato Green“ und XF-3 „Flat Yellow“ von Tamiya, werden die Mitten der einzelnen Flächen aufgehellt (Bild 5). Wieder müssen alle Anschriften mit Spiritus freigelegt werden. Dieser Schritt sollte sorgsam mit einem kleinen Pinsel und nur wenig Spiritus erfolgen, da zu viel davon starke Ränder um den Schriftzug entstehen lässt. Leichte Ränder verschwinden im Zuge der Alterung (Bild 6).

Mit dem Washing „Dark Brown Wash for Green Vehicles“ wird der gesamte Wagenkasten überlackiert. Wie immer beim Verarbeiten von Washings mit dem Airbrush sollte man dafür eine Düse von mindestens 0,4 Millimetern Durchmesser verwenden. Nach einer Wartezeit von etwa zehn Minuten wird das Washing mittels „Thinner for Washings“ wieder so abgenommen, dass nur an den Nietensreihen und Vertiefungen Reste zurückbleiben (Bild 7).

Bevor man den Kasten mit einem Flachpinsel nochmals von oben nach unten mit dem Washing bearbeitet, um Ablaufspuren von Regenwasser anzudeuten (Bild 8), lässt man ihn gut trocknen. Nach diesem Arbeitsschritt ist das Dach an der Reihe.

Zunächst wird es deckend mit Tamiya XF-24 lackiert (Bild 9). Danach hellt man die Flächen zwischen den Nietensreihen mit Tamiya





XF-20 „Medium Grey“ auf. Es ist sinnvoll, die Farbe 1:1 zu verdünnen und sie in mehreren Übergängen aufzusprühen (Bild 10).

Mit dem Washing „Neutral Grey“ von AK Interactive und einem Pinsel der Größe 2 werden in der Folge die Nietendreihen auf dem Dach nachgezogen. Wenn das Washing leicht angetrocknet ist, wird auch hier mit „Thinner for Wash“ das überschüssige Material wieder abgenommen, so dass nur an den Nietenden das Washing verbleibt. Hier sollte man zügig vorgehen und nie mehr als fünf Nietendreihen gleichzeitig bearbeiten, da das Washing rasch antrocknet (Bild 11).

Unregelmäßige Ablagerungen, die durch schmutzvermischtetes Regenwasser entstehen, stellt man dar, indem man „Track Wash“ von AK Interactive in der Mitte des Dachs mit dem Airbrush auflackiert und anschließend mit einem Pinsel und

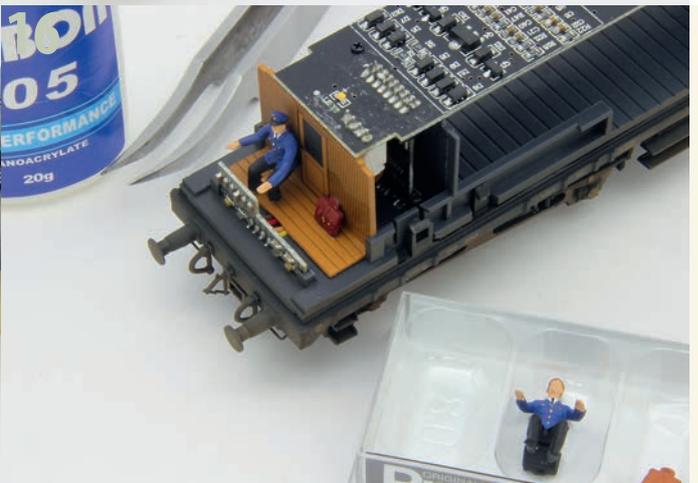
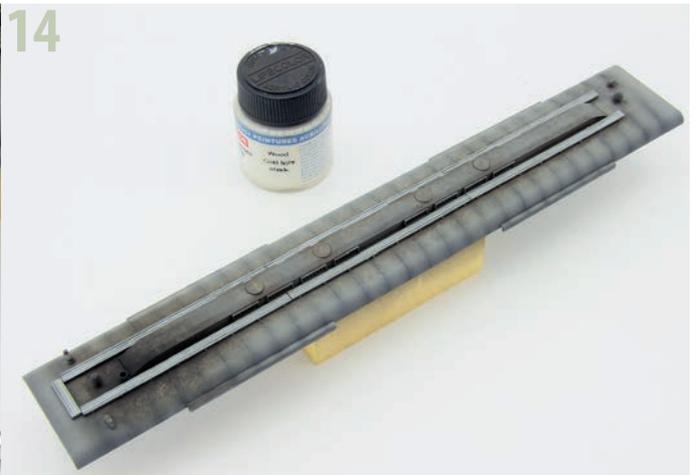


Schwämmchen verteilt (Bild 12). Am Auspuff wird der Paneliner „Brown and Green Camouflage“ aufgesprüht und mit einem Pinsel an den Rändern verwischt (Bild 13).

Die Laufstege behandelt man mit dem Set „Weathered Wood“ von Lifecolor. Nach dem Grundton Nr. 52 „Dunkelgrau“ wird für die hellen Stellen „Wood Cold Light Shade“ unverdünnt aufgespritzt (Bild 14). Die Ritzen zwischen den Brettern lasiert man mit „Wood Warm Dark Shade“. Wichtig ist, dass jeder Farbauftrag vollständig durchgetrocknet, bevor der nächste beginnt. Im Bereich des Auspuffs müssen die Stege danach noch einmal mit dem Paneliner „Brown and Green Camouflage“ behandelt werden (Bild 15).

Nun ist das Fahrwerk an der Reihe. Bevor man zu Farbe, Sprühpistole und Pinsel greift, wird in einem der Führerstände ein Lokführer aus dem Preiser-Set 10598 eingeklebt (Bild 16).





Das Verschmutzen des Fahrwerks wird durchgeführt, wie im Heft 8/2015 des Eisenbahn-Journals oder in „Fahrzeuge altern und patinieren“ (siehe Kasten) beschrieben.

Wenn alles gut durchgetrocknet ist, kann man den Triebwagen wieder zusammensetzen. Die Maskierungen der Fenster bleiben aber noch erhalten.

Zuletzt werden nämlich mit „Dark Streaking Grime“ unterhalb der Führungsschienen der Schiebetüren mit einem Pinsel der Größe 00 feine Ablaufspuren aufgemalt (Bild 17). Nach zehn Minuten Wartezeit können diese mit Verdüner abgenommen werden, so dass nur leichte Schmutzschlieren übrig bleiben (Bild 18). Damit ist die Alterung des Triebwagens abgeschlossen, so dass auch die Fenster wieder von ihrer Schutzmaske befreit werden können. □



Lust auf mehr?

Meisterpatinierer Andreas Mock packt aus! Weil zur naturgetreu gestalteten Modellbahn auch vorbildgerecht patinierte Fahrzeuge gehören, lässt er sich in der neuesten Folge der Hefreihe „1x1 des Anlagenbaus“ über die Schulter schauen. Egal ob Dampf-, Diesel- oder Ellok, ob Personen-, Güter- oder Bahndienstwagen: Hier findet man auf 100 reich bebilderten Seiten die richtigen Techniken und lernt die aktuellen Materialien kennen. Erhältlich für 15 Euro im Zeitschriftenhandel sowie bei bestellung@vgbahn.de





HOCH AUF DEM RUN-GEN-WAA-HA-GEN

Als ein beträchtlicher Teil des Straßenverkehrs noch von Fuhrwerken erbracht wurde, brauchten die Zugpferde Heu und Stroh. Die Bahn brachte beides in die Städte – auf Wagen, die so vollgepackt waren, dass sie im Zugverband sofort auffielen. Auch im Modell ist eine Strohladung etwas Besonderes

VON CHRISTOPH KUTTER



Ein mit Strohballen beladener Rungenwagen wird von einem Ladegleis abgezogen. Die Höhe der Ladung entspricht etwa der der E 63 mit eingezogenem Stromabnehmer.

FOTO: THERESA HÖLLERER



Das Vorbild: Auf einem ungenannten Bahnhof werden im Jahre 1942 Strohballen auf Rungenwagen verladen. Auch das kuhbespannte Fuhrwerk ist bis an den Rand vollgepackt.

FOTO: RVM, SAMMLUNG CHRISTIAN GERECHT

Sicher waren Stroh und Heu nicht die häufigsten Ladegüter der Bahn, wohl aber eines der auffälligsten: Bis an die Grenzen des Lichtraumprofils vollgestopfte Wagen, die leichte Fracht seitlich zwischen den Rungen hervor- und über die Borde hinunterquellend, fielen in jedem Güterzug und auf jedem Ladegleis auf. Mitunter waren sie noch mit einer Wangendecke überzogen, was aber nicht notwendig war. Heu und Stroh sind nämlich recht robuste Ladegüter, die weder durch Funkenflug leicht in Brand zu setzen sind, noch durch Regen verderben.

Ziel der Heu- und Stroht Transporte waren die Städte. Bis in die 50er Jahre wickelten noch viele Speditionen und Brauereien Nahtransporte mit dem Fuhrwerk ab und benötigten Futter und Einstreu für ihre Tiere. Außerdem wurde Stroh (wie heute) in der Papierindustrie verwendet sowie zur Herstellung von Produkten wie Flaschenhüllen, Bienenkörben, Hüten und – genau! – Strohhalmen.

Will man eine Strohladung im Modell nachbilden, was zwar Geduld, aber keine besonderen handwerklichen Fähigkeiten erfordert, stellt sich zunächst die Frage nach dem Material. Mehr noch als die gängigen synthetischen Grasfasern bietet sich hier Dichtungshanf an, ein Naturprodukt, das es im Baumarkt für wenig Geld in dicken

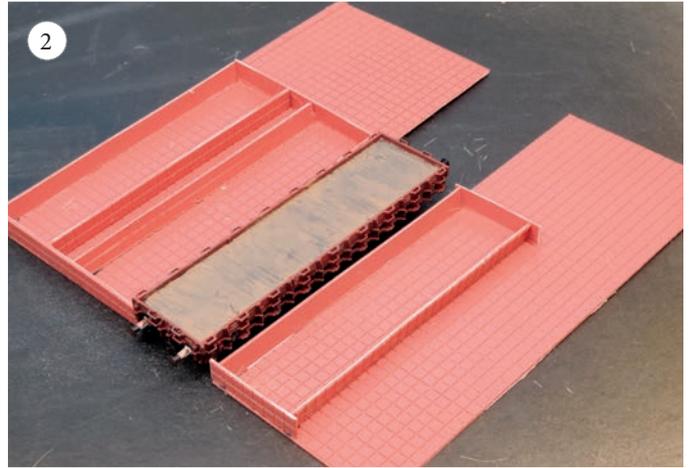
Zöpfen zu kaufen gibt. Es hat bereits die richtige Farbe und Faserstärke, muss aber zugeschnitten werden.

POWER FOR THE BAUER

Bereits vor 100 Jahren hatte in der deutschen Landwirtschaft der Dreschflegel praktisch ausgedient, war der Einsatz von Dreschmaschinen die Regel. Schon eine einfache handbediente Dreschmaschine leistete sechs- bis zehnmals mehr als ein Drescher, eine vom Lokomobil oder Dieselmotor angetriebene 30- bis 70-mal mehr.

Das anfallende Stroh wurde in einer Bündelpresse (oft handbetrieben) zu Ballen gepresst, die von herumgewickelten Schnüren zusammengehalten wurden. Wie das Vorbildfoto zeigt, waren die Strohballen im Vergleich zu heutigen eher locker gepackt, so dass an allen Seiten viele lockere Halme heraushingen. In einem beladenen Waggon waren dadurch die einzelnen Ballen kaum noch erkennbar, eher noch die Schichtstruktur der Ladung. Dies erleichtert die Nachbildung im Modell.

Als erster Bauschritt wird der ausgesuchte Wagen patiniert. Hier handelt es sich um einen R Stuttgart der Austauschbauart (bei der DB R 20) von Märklin, das Fahrzeug auf dem Foto gehört zum sehr ähnlichen Vorgängertyp der Verbandsbauart (R 10).





Entladung von Strohballen aus einem offenen Güterwagen. Eine Sicherung ist wegen der hohen Bordwände unnötig. FOTO: RVM, SLG. CHRISTIAN GERECHT

Heu, Stroh, Tabak, Baumwolle, Baumrinde und dergleichen

(1) Heu, Stroh, Tabak, Baumwolle, Baumrinde und dergleichen sollen, wenn möglich, auf Wagen mit hohen Wänden oder hohen Rungen verladen werden.

(2) Das Ladegut (lose, gepresst oder in Ballen) ist durch zwei Seile oder Ketten quer zur Längsachse des Wagens und ein Seil oder eine Kette in der Längsachse des Wagens niederzubinden (Bild 43).

Wenn die Ladung mit Decken bedeckt ist und in der Höhe die Wände oder Rungen übersteigt, so ist sie durch drei gespannte Seile kreuzweise nach Abs (1) über den Decken niederzubinden.

(3) Ist das Ladegut lose, so kann auch ein Heubaum verwendet werden. Er muß auf die Ladung niedergezogen und an beiden Enden mit Seilen oder Ketten an den Puffern oder anderen Stellen sicher befestigt sein.

(4) Bei Verladung in Ballen muß die oberste noch an den Rungen oder Wänden anliegende Ballenschicht von unten mindestens bis zur halben Ballenhöhe gefüllt sein.

(5) Werden Ballen über die Seitenwände oder Rungen in der Höhe hinaus geladen, so müssen die Ballenschichten oberhalb der Wände oder der Rungen um etwa 10 cm von den Wänden oder Rungen zurückgesetzt werden. Bei Wagen ohne Wände oder ohne Rungen ist den äußeren Ballen der untersten Schichten durch Unterlegen von Heu- oder Strohpolstern eine Neigung nach innen zu geben; von der vierten oder fünften Schicht an sind die äußeren Ballen um etwa 10 cm zurückzusetzen.

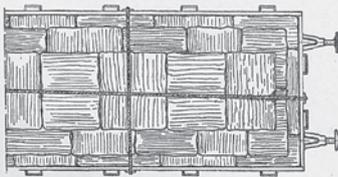


(6) Bei Schiffsverladungen müssen die gegenüberstehenden Rungen an ihren Enden paarweise verbunden sein; wegen starken Nachsetzens ist die Ladung über den Rungen stufenweise (mindestens 250 mm) abzusetzen.

(7) Draht darf zum Festbinden der Ladung nicht verwendet werden.

(8) Wegen der Schutzdecken für leicht feuerfängende Güter siehe § 9.

Bild 43



Mitte Ladung

Auszug aus der Ladevorschrift von 1954. Die Stangenpuffer des Wagens legen nahe, dass die Zeichnung aus einer deutlich älteren Vorschrift übernommen wurde.

SAMMLUNG CHRISTIAN GERECHT

Während die Patina trocknet, schneidet man den Hanf. Mit einer scharfen und kräftigen Papierschere ist dies kein Problem, vor allem, wenn man den Hanfzopf in kleinere Stränge trennt (Bild 1).

Vor dem Schneiden aussortieren sollte man verklebte Fasern, weil diese später das Aussehen der Ladung beeinträchtigen. Die abgeschnittenen Fasern sollten etwa einen halben Zentimeter lang sein, nicht mehr, weil lange Fasern später beim Verkleben von selbst entstehen. Benötigt wird etwa ein gehäufter Suppenteller voll Modell-Stroh.

Das Problem bei diesem Ladegut bestand darin, die Fasern einerseits in eine kompakte Form zu bringen, andererseits aber die typische Oberflächenstruktur zu bewahren. Versuche mit Kernen aus Hartschaum und darauf gestreuten und/oder mit dem Elektrost aufgeschossenen Fasern endeten alle frustrierend.

STROHPLATTEN

Nach etwas Experimentieren ergab sich eine völlig andere Vorgehensweise: Die Hanffasern werden zu Platten verklebt, pro Ballenlage eine. Dazu werden drei Formen benötigt, etwa einen Zentimeter hoch und genau so groß wie die Abstände zwischen den Rungen (nicht den Bordwänden!) des Wagens. Solche Formen kann man leicht aus Kunststoffplatten herstellen, hier waren es übrige Gehwegplatten von Auhagen (Bild 2). Je nachdem, wie hoch die Ladung auf dem Wagen gehäuft werden soll, fertigt man zusätzlich zwei oder drei weitere Formen geringerer Breite. Gibt es auf der Anlage kritische Stellen (beispielsweise in engen Gleisraden liegende Tunnelportale), sollte man das Lichtraumprofil aber nicht ganz ausreizen.

In die fertigen Formen stopft man die Fasern. Es ist auf eine gleichmäßige Verteilung zu achten, vor allem in den Ecken (Bild 3 und 4). Dann werden die Fasern mit Wasser-Weißleim-Gemisch getränkt, dem man kräftig Fließverbesserer zusetzt. Nun müssen die noch lockeren Fasern regelrecht in die Form gepresst werden (Bild 5). Dabei halbiert sich das Volumen des „Strohs“ in etwa, was man durch Nachfüllen von Fasern ausgleicht, bis die Formen etwa zu zwei Dritteln voll sind (Bild 6). Auch beim Nachschlag ist darauf zu achten, dass wirklich alle Fasern mit Leimwasser genässt sind. Tut man es nicht, verbinden sich die Hanffasern in der Platte nicht richtig und reißen bei der späteren Bearbeitung.

WEILE STATT EILE

Nun ist Geduld gefragt. Etwa zwei Tage dauert es, bis die Hanfplatten völlig durchgetrocknet sind. Im Winter auf der Heizung oder im Sommer auf dem heißen Fensterbrett halbiert sich die Zeit in etwa. Erst wenn die Hanffaser-Platten richtig hart sind, darf man sie aus der Form lösen. In diesem Zustand wirken sie wenig strohähnlich, aber das ändert sich rasch (Bild 7).

Als Erstes werden die Kanten mit der Schere von etwaigen überstehenden Graten, heraushängenden langen Fasern und anderen Unregelmäßigkeiten befreit. Dann raut man die Seiten der Platten auf. Meist reicht dazu ein darüberkratzender Fingernagel, bei größerem Widerstand verwendet man eine vorsichtig geführte Raspel. Dann zwickt man etwa im Ein-Zentimeter-Abstand mit einem Seitenschneider die Kanten etwa zwei bis drei Millimeter tief ein (Bilder 8 und 9). Dadurch wird die Oberfläche zusätzlich rauer, eine gewisse

Ballenstruktur entsteht. Bei den schmalen Platten sowie auf einer der drei breiten werden zusätzlich weiter nach innen führende Kerben angebracht. Die schmalste Platte – eher eine Stange – zwickt man dabei ganz durch, damit einzelne Strohballen entstehen (Bild 10).

Stapelt man die drei breiteren Platten in den Wagen, sollten sie im Idealfall straff sitzen und die Rungen leicht nach außen drücken. Bis zur Hälfte der Stärke eines Strohballens (= einer Platte) darf diese Schicht der Ladung die seitlichen Rungen überragen. Zwischen den Rungen sollte wie beim Vorbild Stroh nach außen quellen. Ist das nicht der Fall, muss später etwas nachgeholfen werden (Bild 11).

Erstmal aber werden die drei Platten miteinander verklebt. Gummibänder pressen sie zusammen, so dass etwaige Spalten verschwinden. Eine mit eingespannte Leiste oder ein Kunststoffprofil sorgt für gleichmäßige Druckverteilung (Bild 12).

AUFFÜTTERN

Hat der fürs Verkleben verwendete Weißleim abgebunden, sollte man etwaige Lücken zwischen Rungen und Ladung stopfen. Dazu schnappt man sich mit der Pinzette ein kleines Faserbüschel, tupft es in Leimwasser und klemmt es so hinter die Runge, dass die Fasern wie beim Original leicht nach unten hängend absteigen (Bild 13).

Danach werden auch die schmälere Platten aufgeklebt und festgepresst. Meist genügt es, den beladenen Wagen einfach auf den Kopf zu stellen und sein Eigengewicht wirken zu lassen. Ganz oben drauf setzt man so dicht wie möglich die zuvor abgezwickelten einzelnen Ballen, was den Eindruck verstärkt, die ganze Ladung bestünde aus solchen (Bild 14).

Angenehm unaufwändig ist die Sicherung des Ladeguts. Die DB-Vorschriften verlangten zwei quer über den Strohberg laufende Seile und ein in Längsrichtung gespanntes Seil. Ersatzweise konnten Ketten verwendet werden, nicht jedoch Draht.

Feine, nicht fuselnde Modellseile kann man aus Mullbinden ziehen. Ihre Farbe bekommen sie durch ein Bad in kräftigem Kaffee. Natürlich sollten die Seile optimalerweise mit Hilfe der dazugehörigen Ösen am Wagen befestigt werden. Wer keine Lust hat, die angespritzten Ösen abzuschaben, neue aus 0,3-Millimeter-Draht zu drehen, diese in zuvor gebohrte Löchlein zu kleben und dann die Spannseile durch die Ösen zu fädeln, der kann die Seile auch getrost am Rungenstützrahmen verknoten (Bild 15). Wetten, dass angesichts des beeindruckenden Strohaufens keiner auf solche Nebensächlichkeiten achtet? □

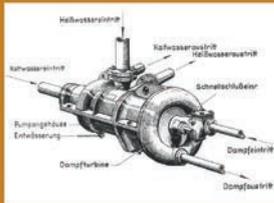
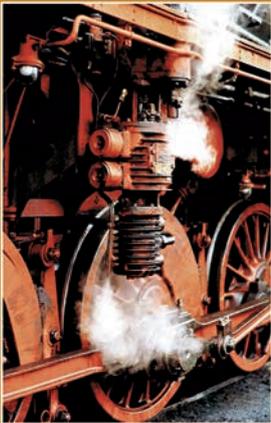
So funktioniert eine Dampflok

NEU

Dampflokomotive Technik und Funktion

Kessel- und Kesselausrüstung | Dampfmaschine, Triebwerk und Steuerung
 Fahrgestell, Laufwerk und Bremsen | Führerstand und Bedienelemente | Tender | Sonderbauarten

M. Weisbrod/R. Barkhoff

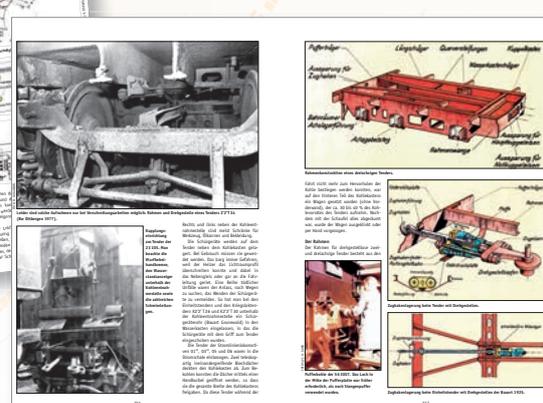
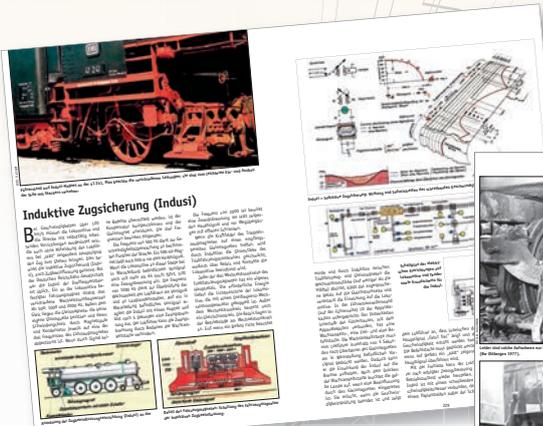


VGB KLARTEXT

Dieser dicke Sammelband, der aus den beliebten Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals entstanden ist, beantwortet erschöpfend alle Fragen zur Technik einer Dampflok. Er beschreibt den Kessel mit seiner Grob- und Feinausrüstung, die Dampfmaschine mit Zylinder, Triebwerk und Steuerung, das Fahrgestell und Laufwerk und auch die sonstige Ausrüstung wie etwa Bremsen, Bedienelemente im Führerhaus oder Schmiervorrichtungen. Tendern ist ein eigenes Kapitel gewidmet. Breiten Raum nimmt die Darstellung von Dampflok-Sonderbauarten ein: Zahnradlokomotiven, Kondenslokomotiven, Franco-Crosti-Lokomotiven, Turbinenlokomotiven, Dampfspeicherloks und Gelenklokomotiven. Detaillierte Zeichnungen und farbige Illustrationen zeigen nahezu alle Dampflok-Bauteile und veranschaulichen ihre Funktion. Für Dampflokfans, vorbildorientierte Modellbahner und Technikinteressierte ist dieser Sammelband ein unverzichtbares Nachschlagewerk.

- 336 Seiten im DIN-A4-Format, Softcovereinband
- Über 650 Farb- und historische Schwarzweißfotos
- Zahlreiche 3D-Illustrationen und technische Zeichnungen sowie drei 8-seitige Ausklappbögen

Best.-Nr. 581633 € 29,95



www.facebook.de/vgbahn

VGB
 [VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



Kleiner Trenner

Entwässerungsgräben sind eines der vielen Elemente, die unsere Landschaft prägen. Sie dienen meist dazu, nasse Wiesen ertragreicher zu machen oder zusammenlaufendes Regenwasser abzuleiten. Im Modell eignen sie sich gut, um ein Landschaftsstück zu strukturieren

VON WOLFGANG LANGMESSER



Der Bau eines Entwässerungsgrabens (wie ohnehin der meisten Wasserläufe und Gewässer) ist eine jener Gelegenheiten, die zeigen, dass es beim Anlagenbau sehr sinnvoll ist, nicht wie früher direkt auf die Anlagenplatte zu bauen, sondern – eventuell zusätzlich – dicke Isolierplatten aus Hartschaum als Untergrund zu wählen. Aus ihnen lassen sich negative Landschaftsstrukturen, also unter der eigentlichen Ebene null liegende, leicht herausarbeiten, ohne die Stabilität der Anlage zu gefährden.

Sinnvoll unterbringen lässt sich so ein kleiner künstlicher Wasserlauf überall da, wo Flächen entwässert oder vor Stauässe geschützt werden sollen. Heute sind Entwässerungsgräben zwar teilweise durch unterirdische Drainagerohre ersetzt. In den Modellbahn-Epochen I bis IV gehören sie aber neben praktisch jede Straße (noch heute landet jemand, der von der Fahrbahn abkommt, im Straßengraben) sowie neben jede Eisenbahnstrecke. Auch dieser Graben, einer von der etwas breiteren Sorte und zudem wasserführend, erfüllt auf der Anlage gedacht den Zweck, das in kleineren Gräben zusammengelaufene Sickerwasser eines kleineren Bahnhofs aufzufangen und abzuleiten.

MIT DEM MESSER BAGGERN

Egal ob beim Bau einer neuen Anlage oder beim Umbau einer bestehenden: Wo beim klassischen Sperrholzplatten-Untergrund die Stichsäge in Aktion treten müsste, wird bei einem Hartschaumplatten-Untergrund einfach mit einem scharfen Messer ein angemessen tiefer und breiter Graben ausgeschnitten und anschließend strukturiert. Besonders gut für diese Arbeit eignet sich ein gebogenes Schnitzmesser (Bild 1).

Eine Mischung aus einem Teil brauner Abtönfarbe und einem Teil Weißleim wird satt in den so vorbereiteten Graben gestrichen. Auch die Ränder sollten großzügig Farbe abbekommen (Bild 2).

In die frische Farb-Leim-Mischung streut man sterilisierte Gartenerde. Am Rand lässt man einen Streifen Leim frei, damit beim Begrünen noch genug Haftfläche erhalten bleibt (Bild 3).

Am Rand eines Entwässerungsgrabens wird der Pflanzenbewuchs, wenn überhaupt, nur gelegentlich gestutzt. Entsprechend dicht und unregelmäßig ist er zu gestalten, farblich ist ein höherer Beigeanteil vorzusehen, da mehr abgestorbene Pflanzen liegen bleiben. Um die Fasern aufzutragen, eignet sich ein Elektrostat besonders. Für eine naturgetreue Wirkung ist aber darauf zu achten, dass nicht alle Fasern in Paradeaufstellung zu stehen kommen. Auch



gleich lang sollten sie nicht unbedingt sein. Bei diesem kleinen Graben wurden zunächst Grasfasern im Ton „Frühherbst“ auf die Ränder des Grabens zwischen dem Weg links und der Weide rechts aufgeschossen. Danach habe ich kleine längliche Stücke einer „Spätherbst“-Grasmatte eingearbeitet. Diese Mattenstückchen wurden nicht nur aufgeklebt, sondern regelrecht in den Hartschaum-Untergrund eingestochen. So erhält man einen fließenden Übergang vom elektrostatisch aufgebrauchten Gras zur Weide, für die eine relativ dick aufragende Geländematte verwendet wurde (Bild 4).

BLICKFANG UMWELTSÜNDE

Soll der Graben nur gelegentlich Wasser führen und in der Regel trocken sein, ist die Landschaftsgestaltung hiermit schon fast beendet. Bestenfalls ein heimlich entsorgter alter Autoreifen oder etwas „versehentlich“ reingerutschter Bauschutt als kleiner Hingucker wäre zur weiteren Gestaltung denkbar. Anders, wenn der Graben wasserführend sein soll. Dann wird sein Grund mit dunkelgrün-brauner Farbe gestrichen, bevor es mit der Wasserimitation weitergeht (Bild 5).

Nach dem Trocknen füllt man klare Fenstermalfarbe (oder ein entsprechendes Produkt der Modellbahn-Zubehörindustrie) direkt aus der Flasche in den Graben und verteilt es behutsam mit einem weichen, nicht haarenden Pinsel (Bild 6).

Nach etwa drei Tagen ist die Fensterfarbe durchgetrocknet und das „Wasser“ des Grabens glitzert im Gegenlicht (Bild 7). Nach der Bestückung mit Büschen (hier die nach wie vor unübertroffenen Filiigranbüsche von miniNatur) ist der Wassergraben fertig und die Anlage um ein ganz typisches Motiv für ländliche Themen reicher (Bild 8). □

Material:

- Klare Fenstermalfarbe, z.B. von Marabu
- Braune Abtönfarbe
- Weißleim
- Getrocknete, sterilisierte und gesiebte Erde
- Grasfasern Frühherbst 4,5 mm von miniNatur
- Wiese Frühherbst von miniNatur
- Filiigranbüsche Sommer von miniNatur
- Alleskleber

Produkte von miniNatur gibt es z.B. beim Hersteller www.mininatur.de oder im früheren Webshop des Autors www.langmesser-modellwelt.de

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

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,
 Ätzteile für Z, N, TT, H0, O,
 Schwarzbeizen f. Metalle,
 Auftragsätzen Katalog gegen
 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
 Schwatzer
 für die Spur TT
 Ihr TT-
 Spezialist
 in OWL
 Inh. Siegfried Heerde
 Leopoldstaler Str. 9 • 32839 Steinheim
www.siggis-modellbahn-shop.eu

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

PAULO
 Seit 30 Jahren Hersteller anspruchsvoller
 Ausgestaltung für hochdetaillierte
 Anlagen in den Spuren H0, 0 und 1.
 Besuchen Sie www.paulo.de

Modelleisenbahnbau
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

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

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

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

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

besserePreise 
 bewährt.vielfältig.günstig
viessmann
 Viessmann, Kibri, Vollmer, Märklin,
 Piko, Trix, Tillig, LGB, Liliput, Faller,
 Noch, Busch, Preiser, Lenz, Weinert,
 Uhlenbrock, ESU, Herpa, Wiking etc.
Ladengeschäft: Schulstr. 46 - 71720 Oberstenfeld - Gronau
 Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 8:00 bis 18:00 Uhr (durchgehend) - Sa. 9:00 bis 12:00 Uhr

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

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
 und mehr vieles mehr
www.lohag.de
 Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 023 31/404453
 D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Böttcher Modellbahntechnik
 Landschaftsgestaltung / Gleisbettungen / Ladegutprofile
 Am Hechtenfeld 9 / 86558 Hohenwart-Weichenried
 Telefon: 08443-2859960 / Fax: 08443-2859962
 Email: info@boettcher-modellbahntechnik.de
 PDF-Katalog und Internetshop unter www.boettcher-modellbahntechnik.de

**30 Jahre
 ASOA**
www.asoa.de

Presse & Buch
IM BAHNHOF
**Bahnhofsbuchhandlung
 Karl Schmitt & Co.**
 Eine große Auswahl an Eisenbahn-Journal- und
 MIBA-Publikationen finden Sie u.a. in unseren Filialen
 in Nürnberg, Mannheim, Frankfurt, Kassel,
 Baden-Baden/Oos und Göttingen.
www.buchhandlung-schmitt.de

**ALLE NEUHEITEN 2016
 LIEFERBAR!**
Auhagen
 MODELLBAHNZUBEHÖR H0-TT-N
 Auhagen GmbH
 OT Hüttengrund 25
 D-09496 Marienberg/Erzgeb.
 Tel.: +49 (0) 37 35. 668466
 Besuchen Sie uns im Internet unter: www.auhagen.de



MIT PATRONE UND PINSEL

Seit jeder zu Hause einen Computer mit Drucker stehen hat, nutzen viele Modellbauer diese Möglichkeit, um Werbetafeln, Firmenschilder usw. selbst herzustellen. Für ein wirklich realistisches Ergebnis jedoch reicht Technik alleine nicht aus, zusätzliche künstlerische Qualitäten sind gefragt

VON EMMANUEL NOUAILLIER



Um hochwertige Ausdrücke zu bekommen, braucht man zunächst einmal einen guten Drucker mit hoher Auflösung. Erfreulicherweise kosten solche Geräte heute nicht mehr die Welt. Meiner ist ein Fotodrucker Canon Pixma Pro-100, der für etwa 500 Euro gehandelt wird. Auch das Papier spielt eine Rolle: Ich benutze 80-Gramm-Papier der Qualitätsstufe Extraweiß.

Basis der Schilderherstellung sind selbst aufgenommene Fotos. Sie müssen hoch aufgelöst sein und das Motiv direkt von vorne zeigen. Schatten und hervorstehende Teile sollte man nach Möglichkeit

vermeiden, da sie die Gestaltungsfreiheit beschränken.

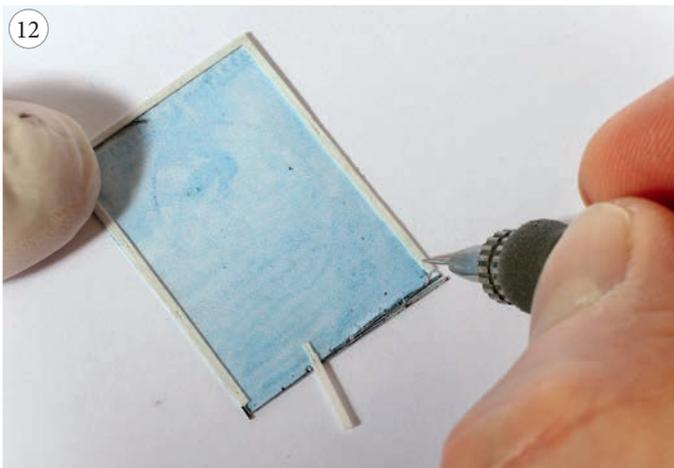
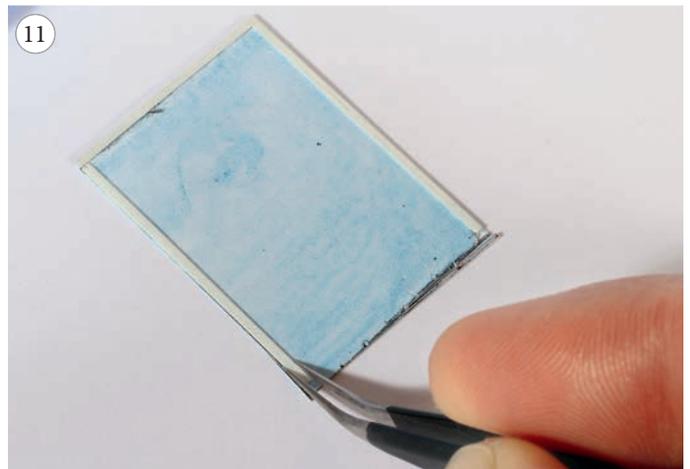
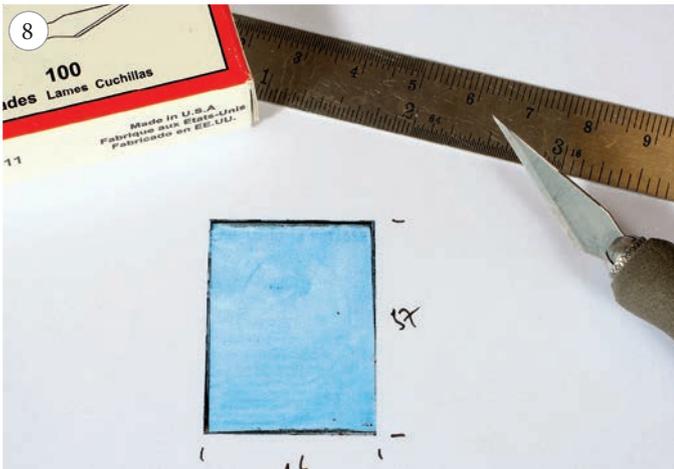
Das erste Beispiel ist das Firmenschild einer alten Autowerkstatt. Sein Original habe ich mit 500 dpi fotografiert und auf dem Canon Pro-100 ausgedruckt. Ausgeschnitten wird der Ausdruck mit einem Skalpell mit ganz neuer Klinge, um Risse zu vermeiden (Bild 1).

Mit Hilfe eines zweiten Ausdrucks als Schablone wird aus einer einen Millimeter starken Kunststoffplatte ein genau passender Untergrund für den Ausdruck ausgeschnitten. Der bekommt danach einen dünnen Überzug aus langsam trocknendem Se-

kundenkleber, wobei eine alte Messerklinge als Spachtel dient. Auf dieser Schicht wird der Ausdruck mit Hilfe einer Pinzette exakt positioniert (Bild 2).

Im nächsten Schritt schließt man die Kante des Schilds mit Acrylspachtel, beispielsweise von Revell. Wenn er getrocknet ist, schleift man die Kante mit 600er-Sandpapier ab und versiegelt sie mit grauer Emailfarbe, z.B. von Humbrol (Bild 3).

Um dem Schild etwas Dreidimensionalität zu verleihen, sind nahe der unteren Kante zwei hervorstehende Metallträger nachgebildet. Sie bestehen aus kleinen Stücken von Messing-U-Profil. Behut- und



sparsam aufgetragener Kunststoffspachtel rund um die Profile bildet die Zementverankerung des Originals nach. Außerdem werden mit einer feinen Reißnadel einige tiefe Risse nachgebildet. Dabei drückt man mit der Nadel aber nur leicht auf das Papier, ohne die Oberfläche zu verletzen (Bild 4).

Wichtigster Teil der Arbeit ist das Altern. Wenn man mit Papier zu tun hat, kann man die meisten der sonst üblichen Techniken vergessen. Hier ist Feinarbeit gefragt, vor allem Detailmalerei und den Einsatz kleiner Schnitzel eines Haushaltschwämmchens, um Farbe aufzutupfen. Zunächst geht es darum, das Aussehen des zementgrauen Hintergrunds der Tafel zu verbessern. Dazu betupft man sie mit Acrylfarbe in Tönen wie „Elfenbein“ oder „Steingrau“. Anschließend werden einzelne Stellen der Buchstaben mit einem Pinsel der Größe 1 durch winzige Striche in passender Farbe hervorgehoben (Bild 5).

Triefspuren von Regenwasser lassen sich auf Papier gut mit Pigmentfarben nachbilden. Sie sollten möglichst in Stärke und Farbton unterschiedlich ausgeführt sein, um natürlich zu wirken (Bild 6). Damit die Triefer schön senkrecht verlaufen, kann man ein Lineal zuhilfe nehmen.

Zwar erfordert die Herstellung einer solchen Hausanschrift einige Stunden geduldigen Arbeitens. Das Ergebnis entschädigt jedoch durch sein hervorragendes Aussehen (Bild 7).

Besonders gut geeignet sind Papierausdrucke für einen zweite Typ von Werbetafel, den es früher gab: Er bestand aus dickem Spezialkarton, der mit einem Schutzüberzug versehen und dann bemalt oder bedruckt wurde. Das gezeigte Beispiel wurde in Nenngröße 0 gestaltet, ist mit ein paar Abstrichen aber auch in H0 machbar. Grund-



Auch diese zerfledderte Plakatwand entstand in der in diesem Beitrag beschriebenen Technik.

lage ist wieder ein eigenes Foto, das mittels Photoshop etwas nachgeschärft wurde. Der hölzerne Rahmen des Originals wurde mit fotografiert und blieb erhalten. Ausgedruckt wurde in gleicher Qualität auf gleichem Papier (Bild 8).

Als Trägermaterial dient in diesem Fall ein lediglich 0,12 Millimeter starkes Kunststoffplättchen. Nach dem Verkleben wird das Plakat mit einer feinen Nadel an einigen Stellen bearbeitet, um Beschädigungen nachzubilden (Bild 9).

Im nächsten Schritt entsteht der hölzerne Rahmen. Wegen des größeren Maßstabs konnten Evergreen-Vierkantprofile Nr. 102 verwendet werden (0,25 Millimeter hoch, einen Millimeter breit). Wer in H0

baut, sollte die kleineren Ausführungen 100 oder 101 verwenden (0,5 beziehungsweise 0,75 Millimeter breit). Sie wurden zunächst zwecks Nachbildung von Holzmaserung etwas aufgeraut, dann mit Sekundenkleber fixiert (Bilder 10 und 11).

Die kleinen Löcher der rostigen Nägel, mit denen der Rahmen am Untergrund befestigt ist, entstehen mit einer Nadel. An einigen Stellen wird zusätzlich mit der Spitze eines Skalpell gesplittertes Holz imitiert (Bild 12). Beide Details dürften in H0 jedoch etwas schwierig zu realisieren sein.

Anschließend streicht man die Holzrahmen sehr vorsichtig mit stark verdünntem Humbrol 98 (Graubraun matt). Ziel ist es, die vorangegangenen Gravuren zu

-Anzeige -

) UYRUEIGJHM-XH%HOXFKVXQJ XQG VR00I (HNM

H0 Waggon-Innenbeleuchtung, 11 LEDs,

P WJ XQNRQVGHFRGHU     

6 XSHU3 UHV
893  1/4



5076 gelb

ZDP ZHL

ZHL

Einfacher Einbau, viele Vorteile, höchster Komfort:

- ± (LQVM0EDUH XQG VSHLFKHUEDH/ IFKWUR&0
- Vielfach teilbar
- ± + HQJNHWHLQVM0EDU
- ±) 0FNHUVFKXV LQMJ UHUV

- Anschluss für Zugschlussbeleuchtung
- Zufallssteuerung
- Schaltausgang



viessmann

TIPP:

5048 H0
Stromführende Kupplungen
]ZHSR0J 6WFN



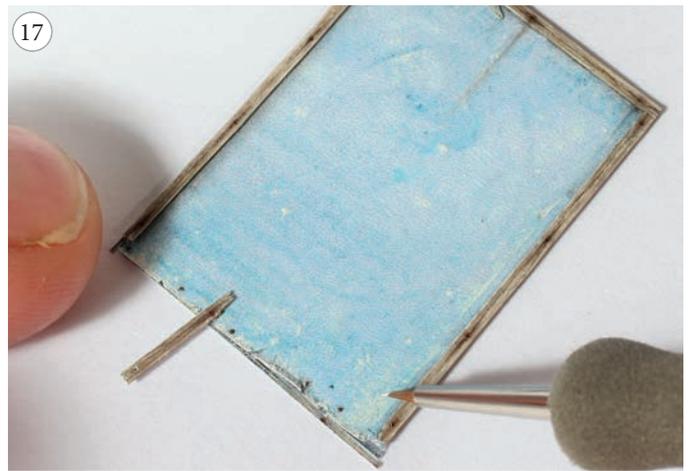
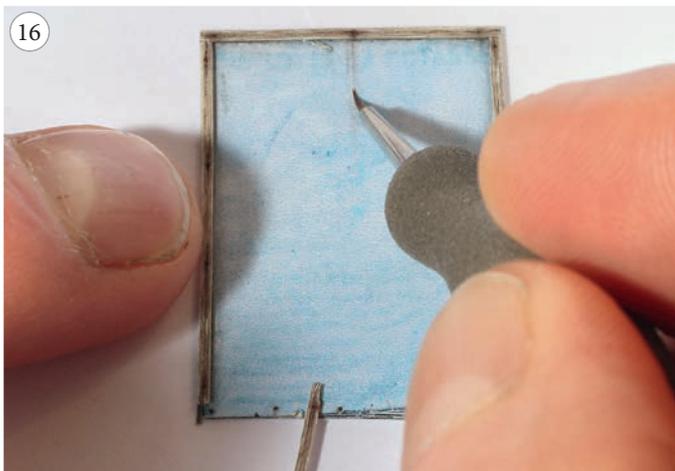
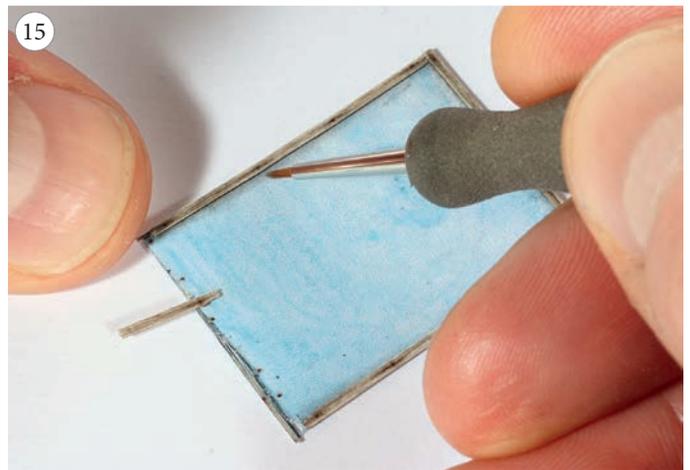
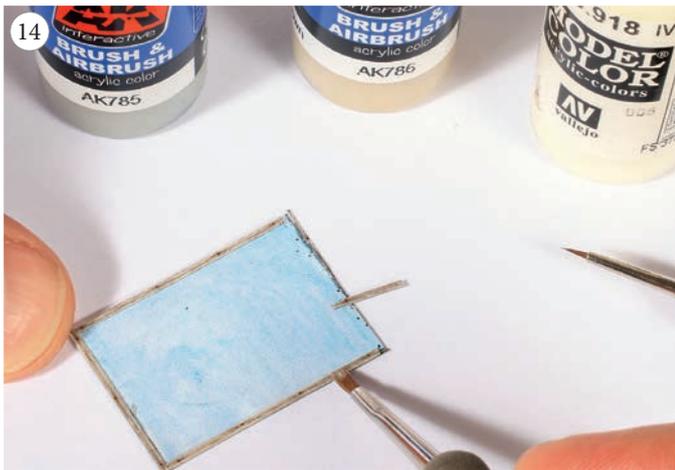
5056 H0

Zugschlussbeleuchtung mit LED,
6WFN



www.viessmann-modell.de





betonen (Bild 13). Ist die Emailfarbe trocken, bekommt der Rahmen ein Washing mit mattschwarzer Acrylfarbe.

Die rostigen Nägel werden imitiert, indem in jedes der zuvor eingedrückten Löcher ein Tröpfchen Rostfarbe (hier der Email-Wash „Rust Streaks“ von AK Interactive) getupft wird. Gleich danach füllt man ein paar Körnchen dunkler rostbrauner Pigmentfarbe (hier „Burnt Rust“, ebenfalls von AK) in die Vertiefungen. Sie verfestigt sich sofort und schließt die Löcher. Je nach Geschmack kann man natürlich auch eine andere Rostfarbe wählen.

Als letzter Schliff wird der Rahmen unregelmäßig graniert, um ihm die weißgraue Farbe alternden Holzes zu geben. Geeignet sind gebrochene weiße oder hellgraue Töne. Hier verwendet wurden zwei Farben aus dem praktischen Vallejo-Set „Weathered old Wood“. Wichtig ist, dass man einen guten Flachpinsel nicht größer als Größe 2 verwendet und ihn gründlich auf Küchenkrepp oder Ähnlichem auswischt: Für gelungenes Granieren sollte so wenig Farbe wie möglich am Pinsel haften (Bild 14).

Den Kontrast zum hellen Rahmen bildet der Schatten darunter. Um ihn zu betonen, pinselt man mit einem älteren kleinen Pinsel behutsam dunkle Pigmentfarbe in

die Kante zwischen Papier und Leisten. Hier wurde GP 23 „Tire Grey“ von Adam Wilder verwendet (Bild 15).

Das Tüpfelchen aufs „i“ bilden ganz feine Roststreifen, die von den Nägeln im Rahmen stammen und über das Plakat laufen. Sie entstehen durch mehrfaches behutsames Granieren mit sehr feinen Pinseln und „Old Rust“-Acrylfarbe von AK Interactive (Bild 16).

Als letzter Arbeitsschritt folgt noch die Nachbildung von abgeschabten und ausgebleichten Stellen auf einigen Teilen des Plakats. Dies geschieht in der Küchenschwämmchen-Tupftechnik unter Verwendung von matt weißer und elfenbeinfarbiger Acrylfarbe. Dazu kommen noch einige etwas kräftigere Flecken, die mit einem feinen Pinsel der Größe 0 oder 1 aufgetragen werden (Bild 17). □

Bezug:

Evergreen-Profile werden von Faller vertrieben und sollten im gut sortierten Modellbahnhandel erhältlich sein. Ansonsten findet man sie, ebenso wie die genannten Farben und anderen Produkte im Modellbau-Fachhandel sowie im Internet.

Bisher sind von Emmanuel Nouaillier erschienen:

- | | |
|-------------|---------------------------|
| EJ 10/2007: | Die Dioramen |
| EJ 11/2007: | Die Materialien |
| EJ 7/2011: | Aus meinem Fotoalbum |
| EJ 9/2013: | Gipsfassaden supern |
| EJ 11/2013: | Kabel und Verteilerkästen |
| EJ 3/2014: | Kleine Lastenaufzüge |
| EJ 8/2014: | Alte Plakate |
| EJ 1/2015: | Feuchte Wände |
| EJ 5/2015: | Betonprellbock |
| EJ 6/2015: | Stahlprellböcke |
| EJ 10/2015: | Hölzerne Fensterläden |
| EJ 3/2016: | Verwittertes Holz |
| EJ 6/2016: | Rost wie echt |

Viele weitere Themen finden Sie im Buch „Perfekt bis ins Detail“. Es ist zum Preis von 39,95 Euro im Buchhandel oder beim Verlag (bestellung@vgbahn.de) erhältlich.



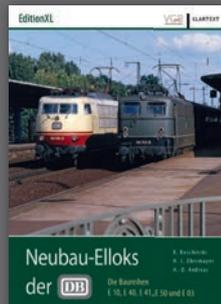
Die Bundesbahn im XL-Format

Die „Eierköpfe“ der Baureihe VT 08.5, der berühmte Diesel-TEE VT 11.5 und der erste InterCityExperimental (ICE) – von den frühen 1950er-Jahren bis in die späten 1980er-Jahre haben klangvolle Namen die Geschichte der Triebzüge bei der DB geprägt. Eigene Kapitel dieses 240-Seiten-Sammelbandes, der auf den beliebten Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals basiert, widmen sich den ebenso futuristischen wie kurzlebigen Gliederzügen „Komet“ und „Senator“ sowie dem ET 403, der von Eisenbahnfans den Spitznamen „Donald Duck“ bekam und als Lufthansa-Airport-Express die Flughäfen von Düsseldorf und Frankfurt verband.

Best.-Nr. 601603



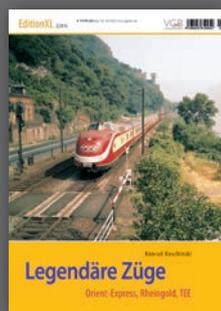
Die DB in
den 1950ern,
1960ern und
1970ern
Best.-Nr. 601501



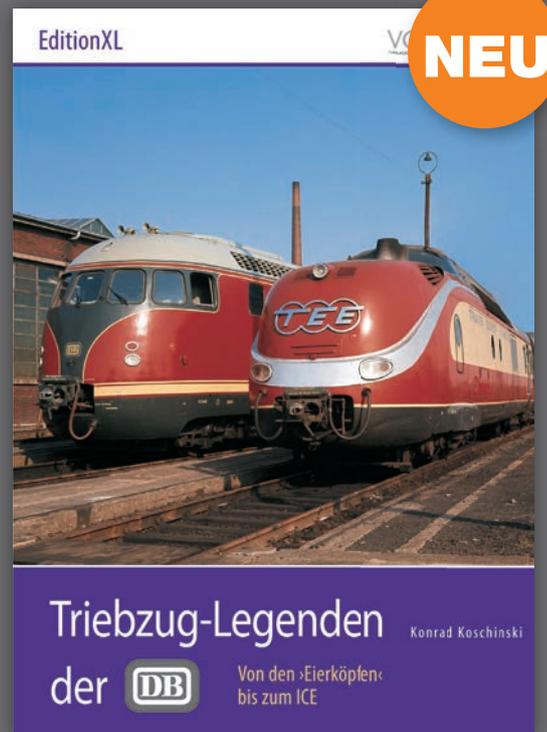
Neubau-
Elloks der DB
Best.-Nr.
601502



Erz, Stahl und
Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre
Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legenden
der **DB**
Von den „Eierköpfen“
bis zum ICE
Konrad Koschinski

Das ist die Edition XL:

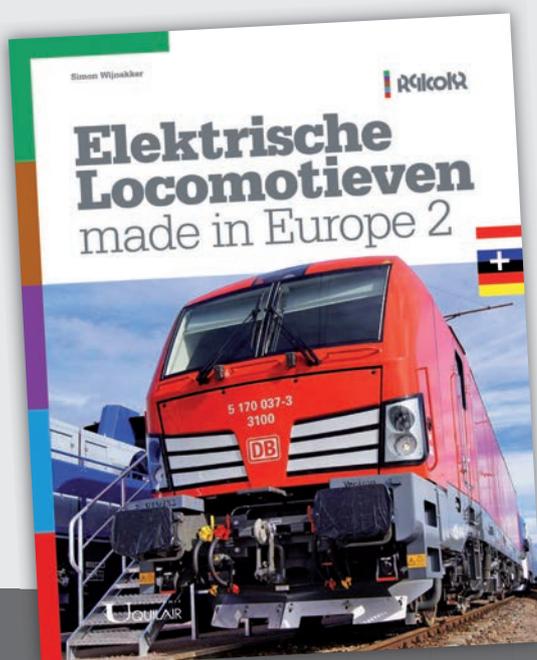
- DIN-A4-Großformat
- 240 Seiten Umfang
- Softcover-Einband
- Über 400 Fotos

nur je € 19,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

 Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn



FLEXIBLE PLATTFORMEN

„Elektrische Locomotiven – made in Europe“ gibt einen ebenso erschöpfenden wie bunten Überblick über alle neuen Elloks von Bombardier, Siemens, Alstom, Pesa, Newag, Skoda, Softronic, Stadler Rail und Vossloh Rail Vehicles, die zwischen 2012 und 2015 entwickelt, gebaut und geliefert wurden. Die reiche Bebilderung begleitet die Fahrzeuge von der ersten Präsentation auf der InnoTrans, über Erprobung und Serienproduktion bis zum aktuellen Betrieb.

208 Seiten im Format 24,0 x 30,4 cm, Hardcover, mit 330 Abbildungen,
zweisprachig (deutsch, niederländisch)

Bestell.-Nr. 581629 | € 39,-

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

Eisenbahn JOURNAL UND

Auhagen

SUCHEN DEN NEUEN



DIORAMENKÖNIG

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 „Kronung“ 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 „Brandls 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.

LESERPOST



Lokomobil auf Reise
Die kleinen Holzlokomotiven der Dampfbahn...
Für großen Eindruck aber brauchen sie...
Verkehrung auch im Modell möglich



Betr. EJ 9/2016, Später Glanz...
Selten hat mich ein EJ-Artikel so nostalgisch gestimmt wie dieser. Ach ja, die Altbau-Elloks! Bis ich damals als nach München einpendelnder Schüler drauf gekommen bin, was für Schätze so täglich vor meiner Nase hin und her fuhren, waren 116, 152 und 191 schon nicht mehr zu sehen. An letztere, als „große grüne Lok“ am Laimer Ablaufberg kann ich mich trotzdem noch gut erinnern. Umso aufregender war es aber, zufällig in Augsburg eine 163 zu erhaschen, oder auf der Klassenfahrt die 160 in Heidelberg. Unvergessen auch das 169er-Trio auf der Murnauer Strecke! Jammerschade, dass ich mir von meinem schmalen Taschengeld zwar einen Film, aber nicht dessen Entwicklung leisten konnte. Eine satte Mark hat damals ein Abzug gekostet – also blieb die Knipse daheim. Umso mehr freuen mich heute Fotos wie die gezeigten.

Michael Gradner, per Email

Betr. EJ 9/2016, Lokomobil auf Reisen
Als regelmäßigem Leser des Eisenbahn-Journals gehören mir die sachkundigen Ladegut-Artikel von Christian Gerecht zur Pflichtlektüre. Ich finde es sehr interessant zu sehen, was früher so alles auf der Bahn verfrachtet wurde und wie langweilig unsere moderne Bahn trotz all der bunten Container doch geworden ist. Außerdem habe ich schon so manchen Vorschlag nachgebaut. Deshalb möchte ich anregen, diese Artikel doch einmal in einem Sammelband zusammenzufassen, um nicht immer auf Bündel von Fotokopien dieser wertvollen Ideengeber angewiesen zu sein.

Klaus-Konrad Herfried, Weißenburg

Eine hübsche Bastelei, zu der ich mir aber eine kleine Kritik erlaube: Wird ein Wagen so groß abgebildet, sollte nicht der leere Kupplungsschacht zu sehen sein. Das stört die Wirkung des Modellfotos.

Johannes Zacher, per Email

Betr. EJ 10/2016, Mit Güterverkehr in die Zukunft
Beim Foto auf den Seiten 12/13 habe ich doch zweimal hinschauen müssen, um sicherzugehen, dass es sich nicht um eine Modelllandschaft von Josef Brandl handelt. Die ganze Partie links der Bahnstrecke mit Fluss, Mühle, blühender Wiese und Bach wirkt, wie von ihm geschaffen. Was war eher da – Brandl oder die Natur?

Gerhild Brätz, per Email

Es ist wenig verwunderlich, dass die Bahn in den 1980er-Jahren so in den Keller fuhr: Drei 211er (also auch drei Lokführer) bugsieren einen 76-Achsen-Ganzzug über eine Nebenstrecke. Gibt es einen Einsatz, für den die schwachbrüstige 211 weniger geeignet gewesen wäre? Eine 215 hätte den 1400-Tonnen-Zug ebenso gestemmt, aber Wirtschaftlichkeit war noch nie eine Stärke der Behördenbahn.

Bernd Zachnikowski, Ulm

– Anzeige –



JETZT ZUM KENNENLERNEN! Unsere digitalen Bibliotheken

GRATIS
DOWNLOADS

Jetzt einfach vergriffene und aktuelle Magazine und Bücher als eBook im VGB-Online-Shop oder im BAHN-Kiosk für Tablets und Smartphones kaufen.



Monatsausgaben zum Gratis-Downloads

Eisenbahn-Journal, Miba, Modelleisenbahner
Monatsausgaben 1 – 12 /2011



Preisreduzierte Sonderausgaben nur je €0,99

Eisenbahn Journal „Zwischen Rhein und Ruhr“
MIBA „Anlagen Revue 3“
Modelleisenbahner Modellbahn-Schule „Lokmodelle heute“

- ✓ Intuitiv und einfach zu bedienen
- ✓ Praktische Zoomfunktion
- ✓ Jederzeit verfügbar auch ohne mobiles Internet/WLAN

eBooks sind im VGB-Online-Shop erhältlich (Registrierung erforderlich). Für alle PCs und Macs, Notebooks und Tablets mit pdf-Anzeigeprogramm

Der BAHN-Kiosk ist als App gratis im AppStore für iPad und iPhone und im Google-play-Store für Tablets und Smartphones (Android) verfügbar.

BAHN-Kiosk und eBooks bilden zwei Archive, die gleichzeitig und nebeneinander genutzt werden können. Die Inhalte der Archive können jedoch nicht vom BAHN-Kiosk auf die eBooks und umgekehrt übertragen werden.



Kompetenz aus Leidenschaft. Magazine, Bücher, DVDs, Kalender
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck · Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

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®



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**
 Raust. 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®

**Diese Anzeige kostet nur
 € 13,- pro Ausgabe
 Infos unter Tel.: 081 41/53481-153
 Fax: 081 41/53481-150
 e-mail: anzeigen@vgbahn.de**

28865 Lilienthal b. Bremen

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

45479 Mülheim

**MODELLBAHNLÄDCHEN 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:**



Tel.: 081 41/53481-153

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.turberg.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 Eppelheim/Heidelberg

MODELLBAHN SCHUHMANN
 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
 Prühßstr. 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

MODELLBAHNLAND 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®

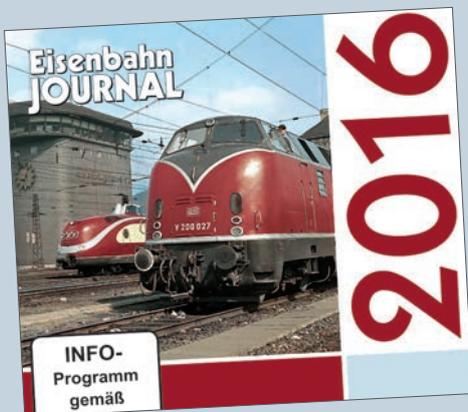
71032 Böblingen

**EISENBahn UND MODELLBAU
 B. Königeder**
 Poststr. 44
 Tel.: 07031 / 225677
FH/RW/B

<p>71334 Waiblingen EISENBAHNTREFFPUNKT Schweickhardt GmbH & Co. KG Biegelwiesenstr. 31 Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076 ets@modelleisenbahn.com FH/RW/A/B EUROTRAIN®</p>	<p>79098 Freiburg SPIEL + HOBBY HANK GMBH Bernhardtstr. 12 Tel.: 0761 / 39194 Fax: 0761 / 286620 www.spiel-hobby-hank.de FH/RW EUROTRAIN®</p>	<p>90419 Nürnberg RITZER MODELLBAHN Inh. Knoch Kirchenweg 16 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756 www.modellbahnritzer.de FH/RW/A/B EUROTRAIN®</p>	<p>95676 Wiesau MODELLBAHN PÜRNER Südweg 1 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988 www.puerner.de modellbahn@puerner.de FH</p>
<p>71638 Ludwigsburg ZINTHÄFNER Spiel – Freizeit Solitudestr. 40 Tel.: 07141 / 925611 FH</p>	<p>82110 Germering AUTO-MODELLBAHN-WELT Germering Linden GbR Untere Bahnhofstr. 50 Tel.: 089 / 89410120 Fax: 089 / 89410121 FH/RW/H</p>	<p>90461 Nürnberg LOKWERKSTATT G. BAUM Ingolstädter Str. 261 Tel.: 0911 / 453075 • Fax: 0911 / 446211 www.lokwerkstatt-baum.de info@lokwerkstatt-baum.de RW</p>	<p>97070 Würzburg ZIEGLER MODELLTECHNIK Textor Str. 9 Tel.: 0931 / 573691 www.modelltechnik-ziegler.de FH/RW EUROTRAIN®</p>
<p>71720 Oberstenfeld SYSTEM COM 99 Modellbahn-Zentrum-Bottwartal Schulstr. 46 Tel.: 07062 / 9788811 www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de FH/RW EUROTRAIN®</p>	<p>83352 Altenmarkt/Alz MODELL-EISENBAHNEN B. Maier Traunsteiner Str. 4 Tel.: 08621 / 2834 Fax: 08621 / 7108 FH/RW EUROTRAIN®</p>	<p>90478 Nürnberg MODELLBAHN Helmut Sigmund Schweiggerstr. 5 Tel.: 0911 / 464927 EUROTRAIN®</p>	<p>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</p>
<p>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</p>	<p>84307 Eggenfelden MODELLBAHNEN VON A BIS Z Roland Steckermaier Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550 www.steckermaier.de steckermaier@steckermaier.de FH/RW EUROTRAIN®</p>	<p>93455 Traitsching-Siedling MARGARETE V. JORDAN Inh. Neudert Lina Am Berg 12 Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256 www.jordan-modellbau.de FH</p>	<h1>Schweiz</h1>
<p>72764 Reutlingen EISENBAHNTREFFPUNKT Schweickhardt GmbH & Co. KG Metzgerstr. 13 Tel.: 07121 / 3474743 ets@modelleisenbahn.com FH/RW/A/B EUROTRAIN®</p>	<p>85567 Grafing ZÜGE & ZUBEHÖR Trains & Accessoires Inh. Steffen Schmidt Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25 www.zuz-modellbahn.com FH/RW/H/A</p>	<p>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®</p>	
<p>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</p>	<p>86199 Augsburg AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GMBH Gögginger Str. 110 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045 www.augsburger-lokschuppen.de FH/RW</p>	<p>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®</p>	<p>CH-4051 Basel BERCHER & STERNLICHT AG Spalenberg 45 Tel.: 0041 / 61 / 2612550 Fax: 0041 / 61 / 2613083 www.berchersternlicht.ch FH</p>
			<p>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</p>

Ein Jahr Eisenbahn-Journal

auf einen Klick



Die neueste Archiv-CD-ROM der Eisenbahn-Journal-Redaktion beinhaltet den kompletten Jahrgang 2016 mit allen 12 Monatsausgaben. Die originalen Druckdateien wurden für die Bildschirmanzeige aufbereitet, optimiert und als pdf-Dateien gespeichert. Sie lassen sich am Bildschirm betrachten, seitenweise ausdrucken, auf einzelne Worte oder Textteile hin durchsuchen. Das Jahresinhaltsverzeichnis bietet den Überblick über alle im Jahr 2016 im Eisenbahn-Journal erschienenen Artikel.

CD in Singlebox • Best.-Nr. 591601 • € 15,-

Systemanforderungen:

Jedes Computersystem, für das ein Adobe-Reader existiert. Die benötigte Software zum Anzeigen und Betrachten – Adobe-Reader für Windows – können Sie von dieser CD aus direkt installieren. Versionen für Apple- oder Linux-Computer sind bei Adobe im Internet herunterladbar.

Eisenbahn
JOURNAL

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

www.modellbahnboerse-berlin.de
NEU! Sa. 03.12.: 38871 Ilsenburg/Harz, Harzlandhalle, 10–15 Uhr.
13.11.: 12679 Berlin „Freizeit-Forum“
Marzahn. 04.12.: 09009 Chemnitz
Stadthalle. 10.12.: 08056 Zwickau,
Stadthalle Zwickau. 11.12.: 01069
Dresden, Alte Mensa. 18.12.: 08529
Plauen Festhalle. Jeweils von 10–14
Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

12.11. von 11–18 Uhr u. 13.11. von 10–17 Uhr: Modelleisenbahnmarkt mit Kleinanlagen in Gröbenzell, Mehrzweckhalle, Wildmoosstr. 36.
Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

19./20.11. + 26./27.11.: Modellbahnausstellung in Meerane, 9.30–18 Uhr, Promenadenweg 21.

20.11.: 10. Thumer Modellbahn- und Modellautobörse, 10–16 Uhr, Haus des Gastes, Volkshaus Thum, Neumarkt 4, 09419 Thum-Herold. Info-Tel.: 037297/760280, volkshaus-thum@t-online.de

Besuchen Sie uns

17.11.–20.11.16
Int. Modellbahn-
Ausstellung in Köln



Modellbahn-, Auto-Tauschbörsen.
27.11.: Bad Hersfeld, Stadthalle,
Wittastr. (Kurviertel). 03.12. + 07.01.:
Erfurt, Alte Parteischule, Werner-
Seelenbinder-Str. 14. 04.12. + 08.01.
Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle
Frommershausen, Pfadwiese. Tel.:
05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666
(ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526,
jensberndt@t-online.de

20.11.2016 + 22.01.2017: Modell-
bahnboerse BUTZBACH, Autos +
Spielzeug, 10–16 Uhr, 35510 Butz-
bach, Bürgerhaus. Info: A. Baum,
06033/7483390.

27.11.: 46. Modellbahnboerse mit
kleiner Modellbahnausstellung in
Güstrow, 9–12 Uhr, Gebäude der Frei-
willigen Feuerwehr, Landesbrand-
meister-Bever-Str. 1, 18273 Güstrow.
Info-Tel.: 03843/212635.

27.11.: Modellbahnboerse von 11–17
Uhr in Buxtehude - Festhalle. Infos:
www.spielzeugboersen.com

27.11.: Rodewisch – Ratskellersaal,
Modelleisenbahn- u. Modellauto-
markt, Wernesgrüner Str. 32, von
10–16 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

27.11.: Britzer Modellbahn- und
Spielzeugboerse, 10–13 Uhr, im Ge-
meinschaftshaus, Lichtenrader Damm
198–212 (Eingang Barnetstr.), 12305
Berlin.

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

www.adler-maerkte.de

03.12.: Modellbahnboerse, 10–16 Uhr,
St. Georgshalle, 73479 Ellwangen-
Schrezheim. Info-Tel.: 07961/3329.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

04.12.: Großer Modellbahn-, Modell-
auto- u. Spielzeugmarkt, 11–16 Uhr,
in Ulm-Messe. Info: M. Höpfer, Tel.:
07543/3029064, www.spielzeugmarkt-ulm.de

04.12.: Modellautobörse, 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

www.star-maerkte-team.de

04.12.: Modellbahnboerse von 11–17
Uhr in Bielefeld - Ringlokschuppen.
Infos: www.spielzeugboersen.com

04.12.: Eisenbahn, Modellautos,
Blechspielzeug, 9–14 Uhr, im großen
Rotkreuz-Saal Nürnberg, Nuppen-
beckstr. 47. Info-Tel.: 0911/5301141,
Fax: 0911/5301163, guenther.herold@kvnuernberg-stadt.brk.de

04.12.: Eisenbahnboerse, Haus des
Gastes, 66994 Dahn, Einlass Händler
9 Uhr. Tel.: 06343/700366.

04.12.: Modellbahn- und Autobörse,
10–16 Uhr, Dillingen/Saar, Stadthalle.

10.12.: Tauschboerse und Ausstellung,
9–16 Uhr, 88212 Ravensburg, Ober-
schwabenhalle. Tel.: 0751/42485,
www.eisenbahnfreunde-rv.de

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

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

17.12.: CAM-Modellauto-/Eisen-
bahn- und Spielzeugboerse, 13–16 Uhr,
21682 Stade, VW Spreckelsen, Schiff-
fertorsstr. 11. Info-Tel.: 040/6482273.

26.12.: Modellbahnboerse von 11–17
Uhr in Lemgo - Lipperlandhalle. In-
fos: www.spielzeugboersen.com

26.12.: CAM-Modellauto-/Eisen-
bahn- und Spielzeugboerse, 11–16
Uhr, 24768 Rendsburg, Nordmark-
halle, Willy-Brandt-Platz 1. Info-Tel.:
040/6482273.

MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

Verkäufe Dies + Das

www.modellbau-chocholaty.de

Verk. in H0 dopp. Kreuzungsweiche
€ 60; Außenbogenweiche € 10; Kreu-
zung € 30; Meterware Schienen à € 1
(alles Tillig Standard); Lokgehäuse
BR 41 € 10; BR 55 € 8 (grün); Tender-
gehäuse BR 01 Öl + Kohle je € 3; Fahr-
werk Tender BR 55 € 8; für BR 56 € 10.
TT: Niederbordwg. 4-achs. + Ladegut
€ 20; Containertragwagen + Container
€ 20 (Sonderaufgabe). Suche Gehäuse
Piko VT 135 + für Beiwagen (rot-gelb/
DR) in H0. 0175/1682651.

www.nordbahn.net

Qualität, Auswahl, preiswert

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Zahnräder, Stirnräder, Ritzel. Ein-
zelanfertigung schnell, günstig, bis
M1. www.shop.kkpmo.com.

www.lok-doc-wevering.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

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

www.kleine-heile-welt.de

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Pro-
grammierung von privaten Modell-
bahnanlagen, – digitale Schauanlage,
– Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

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

Verkäufe Signalflügel DR u. DB,
Vorsignalscheibe DB. Angebote an
e-roehlig@gmx.de.

Lokschilder DR-Ost: 583003 € 250,-;
505002 € 300,-; 525488 € 250,-;
86086 € 150,-; 991771-7 € 200,-;
991608-1 € 200,-. 941208 DB € 300,-.
Teilweise Gebrauchsspuren. Burk-
hardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.
Gebote möglich.

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

Sammlungsauflösung Spur I nicht
gelaufener Modelle Märklin: BR 18
(54561) neuere Ausfg.; E 94 (3024)
Hübner 1. Ausfg.; T 03 (55910);
T 3 (5509) u. diver. Zubehör. Tel.:
04741/8535.

Märklin Spur I: Tender Lok, schwarz,
Metall, „5509“ + „5501“, Jubi-Lok,
farbig, aus Packg. 58211, Länder-
bahnwagen Württemberger u. diver-
ses Zubehör. Tel.: 04741/8535.

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

www.spur-0.de

Sammlungsauflösung nicht gelaufe-
ner Spur-I-Modelle „Märklin“: 55137
2-tlg. Triebwagen SVT 137; 5516
E-Lok; 5597 BR 38 Wannentender;
5811 Pers., Wagen-Set. 2021 Hübner
Pers. Wagen, diverses Zubehör. Tel.:
04741/8535.

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-kepler.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Privater Modellbahnverkauf: Loks,
Schienen, Waggons, Sondermodelle,
Raritäten, Gebäude, Zubehör, Deko-
material, alles für H0. Fast alles neu,
Bilder, Infos und Kontakt unter www.modellbahn-verkauf.de oder Tel.:
02932/33884.

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

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.zuz-modellbahn.com

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.dampfzug24.de

Gönnen Sie sich **Dampf-Lokomotiven** mit **>Sound<**. Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! **Abzüglich 30%** auf die Preise aus den 90er Jahren und originalverpackt verkaufe ich meine sehr wenig bespielten Loks, Personen- u. Güterwagen der Epochen I, II, III, IV u. V. Fast wie NEU von: Fleischmann, Klein, Märklin u. Piko. Bitte die Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.m.buechner@t-online.de oder Fax: 0421/259013.

www.modelltom.com

günstig: www.DAU-MODELL.de

Lima S-Bahn-Zug (DDR) BR 475-104-5, BR 875-104-2, 475-122-8, 875-122-4, 4-tlg. € 1.800,-; S-Bahn Dummi BR 481 2-tlg. € 40,-; Roco: VT 798 3-tlg. (DB) rot € 80,-; VT 798 2-tlg. (Erleb.-Eisenbahn) € 70,-; 4-achs. Behelfs-Packwg. € 15,-; 4-achs. Eilzug-Wg. 44232A € 10,-; 44233 € 10,-; 1x 4-achs. Flachwg. 46380 € 15,-; 1x Schlafwg. 44609 € 15,-; Piko: Triebwagen VT 137 rot/beige 3-tlg. € 70,-. Tel.: 05352/6471, Fax: 05352/937433.

www.modelltechnik-ziegler.de

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

Kesselwagen „OMV“ 2-achs. + 4-achs., Brawa, Liliput, Roco + Tillig, 10 Waggons, nur gesamt zu verk. für € 265,-. Kesselwagen „Shell“ Liliput 4-achs. 2 St. f. € 56,- zu verk. Tel.: 06274/927632.

www.jbmodellbahnservice.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.menzels-lokschuppen.de

Verkaufe BS Bemo: Vk2-10158 00, Vlk B1006, 2-1006810, 2-100 6820, Vlk2-1017800. ML: BR 19 ML253, BR98ML255, IVkML25. M+F: E04M+F207+20710, BR 99 M+F402+40210. Angebote an e-roeh lig@gmx.de.

www.moba-tech.de

Vollständige, digitalisierte H0 Märklin-M-Anlage ca. Epoche III, Vor-alpenlandschaft mit zweigleisiger Hauptstrecke, Nebenbahnen, Betriebswerk & Industriegebiete, Abrollberg, 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.

Verkaufe: Roco Länderlok BR 8976 (93) grün OK neu € 165; BR 57 3088 DB neu OK € 175; BR 58 1558 DB neu OK € 125. Liliput BR 18 478 DB neu OK € 145. Rivarossi BR 59 003 neu OK € 255. Fleischmann BR 103 118 OK neu € 135. Jouef Frankr. BR 252.0 Tender 36 8.6 OK neu € 210. Gützold BR 56 2906 OK neu Kohlenstaub AEG € 135; BR 86 1800 neu OK € 95; BR 64 182 neu OK € 85. Piko BR 19 968 OK neu € 110; BR 89 251 neue Auf. OK € 125. Gehäuse für 01, 118, 119, 120, 106, neu Gützold BR 10 346481 neu OK € 95. Amerikanische etwa 11 Lokomotiven und 16 Wagen zus. € 280. Tel.: 0385/5559076.

www.modellbahn-pietsch.com

Limitierte MS-Handarbeitsmodelle Spur I, 0 u. H0. USA u. europ. Fahrzeuge. Alle mit Originalbox – alles Vitrinenmodelle. Tel.: 09172/407, 0171/2107126, info@schreinerrei-halm.de.

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

LENZ-Digital plus zu verkaufen, abzüglich 30% auf meine Kaufpreise aus den 90er Jahren für: Zentrale LZ 100, Schaltempfänger mit Rückmelder LS 100, Belegtmelder LB 100, Spannungsmelder LB 050, Leistungsverstärker LV 100, Interface RS 232, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.m.buechner@t-online.de oder Fax: 0421/259013.

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.spiel-hobby-Hank.de

Sammlungsauflösung: Märklin-Museumswagen H0 Gleichstrom 1997, 1998, 1999, 2000, 2002 je € 16,-; 2003, 2004 je € 21,-; 2005, 2006 je € 25,-, originalverpackt, neuwertig. Für weiteres rollendes Material bitte Listen anfordern. guenter.doering@gmx.de.

www.augsburger-lokschuppen.de

www.modellbahnritzer.de

Verkaufe Roco: 43030 Glaskasten € 100,-; 43201 C 5/6 SBB € 80,-; 43259 Württemb. 2025 mit den dazugeh. Schnellzugwagen 44096 beleuchtet € 250,-. Brawa: 0210 E 95 € 130,-. Hag: Bde 4/4 SBB € 120,-. Liliput BR 95 € 80,-. Fleischmann 4094 BR 94 € 80,-; 4156 BR 56 € 80,-. Alfred Denzer. Tel.: 06535/7049, allindenzer@web.de.

www.hriem.de

www.puerner.de

Uhlenbrock Intellibox mit Update 2.0 sowie ROCO Drehscheibe, beide neu, mit kpl. Zubehör u. Papieren. H0-2L-Rollmat., auch seltene Fzg. ROCO und FLM int. Güterwagen, alles kpl. neu, auch RÖWA Super-D-Zugwagen. Alle Fahrzeuge ungelauten u. alle mit KK-Kulissenführung, originalverpackt, supergünstige Preise, Liste Bfm. 85 ct. J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg. aj.blank@t-online.de.

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

www.modelleisenbahn.com

BR 01.5 Spur H0 kpl. Sammlung 1977–2016, 38 Loks, 30x Piko, 8x Roco, 1x mit Sound, 22 versch. Loknummern, Vitrinenmodelle, sehr gut erhalten, in OVP mit Anleitungen, nur kompl. zu verkaufen gegen Gebot. 0162/8404085.

www.carocar.com

www.suchundfind-stuttgart.de

Liliput 131354 DB 92.2 € 100,-. Roco 62180 DR 504009-2 € 200,-. Gützold 58100 DR 58.30 T34 € 250,-; 59100 DR 03.10 Kohle € 250,-. Gesamtabnahme € 750,- + Porto. OVP, ladenneu! Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

www.mbs-dd.com

www.1000Loks.de

Verk. für H0: 1x BR 41, 1x BR 55, Rheingoldzug 5-tlg. einschl. BR E 103 und Panoramawagen, V 200 mit 4 Silberlingen, ca. 100 Gleise, 10 Weichen li./re., alles Fleischmann. 1 Pers.-Wagen, 1 Waggon mit Kranaufbau, 23 versch. Güterwagen, 2 Trafo, div. 18 Stck. Pkw/Lkw, 12 Häuser, alles sehr gut erh., nur kpl. VB € 1.250,-. Tel.: 0171/9591962 (nach 18 Uhr) oder Sa./So.

Kleinanzeigencoupon anfordern unter 08141 / 53481-152.

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe ausbaufähige Märklin-Z-Anlage 154 x 65 cm mit 2 DKW, 14 Weichen, 3 Bogenweichen, ca. 20 m Gleis, 3 Dampfloks, 4 E-Loks, 1 Diesellok, 10 Personenwagen, 9 Güterwagen, 4 Bahnhöfe, 14 Figuren, weitere Gebäude, Signale, Schaltplute und weiteres Gleismaterial. Die Anlage ist analog aufgebaut und betriebsfähig, ohne Transformatoren. Alles ist so gut wie neu, da nach Aufbau nur die Betriebsfähigkeit geprüft wurde. Neuwert der Anlage und Zubehör ca. € 3.000,-, Verkauf für € 700,-. E. Timme, Gutenbergstr. 25, 39106 Magdeburg. Tel.: 0391/5436597, etimme@online.de.

Märklin Z, Mini Club, 1:220, Modellbahnsammlung. Auflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden. Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

Verkäufe Fahrzeuge sonst

Verkauf H DC Eisenbahnanlage: 77 Lokomotiven, Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven, davon 35 Stück digitalisiert. 6 Triebwagengarnituren, mehrere komplette Züge und viele Güterwagen, ca. 60 mtr. Schienen, viele Weichen und Kreuzweichen, Drehscheibe und Signale. 2 Bahnhofsgebäude und Lokschuppen. Digitale und analoge Steuergeräte. Alles zusammen für € 6.000,-. Tel./Fax: 02642/23689.

Limitierte MS-Handarbeitsmodelle Spur I, 0 u. H0. USA u. europ. Fahrzeuge. Alle mit Originalbox – alles Vitrinenmodelle. Tel.: 09172/407, 0171/2107126, info@schreinerrei-halm.de.

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

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

www.modellbahnservice-dr.de

Abzüglich 50% ab Brutto-Bestellwert € 100,- auf die Preise aus den 90er Jahren und noch originalverpackt verkaufe ich Auto-Modelle 1:87 von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Märklin-Modelle, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.m.buechner@t-online.de oder Fax: 0421/259013.

www.modellbahn-kepler.de

**meinmodellhaus.de – Gestalte
Modellhaus-Wände und Fenster**

Neue Bausätze H0 von Fallner, Vollmer, Busch u.a. Liste mit Fotos per E-Mail bessg@wtal.de.

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

**Verkäufe
Literatur, Video, DVD**

Fleischmann-Kurier 1990–2008, Roco-Report 1992–2010, 150 Hefte zu verkaufen, zus. € 35,-. Muss abgeholt werden. K.-H. Schmitt, 63179 Obertshausen, Tel.: 0177/2105400.

www.bahnundbuch.de

Verkaufe Modelleisenbahner Heft 1/1957 bis 12/2015, komplett, Preis nach Vereinbarung. Selbstabholung. Tel.: 030/5086582 Anrufbeantw.

www.modellbahn-kepler.de

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

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

Katalogsammlung: 194 Kataloge und Neuheitenlisten diverser Modellbahnhersteller von 1959–2007, überwiegend 70er und 80er Jahre. Ausführliche Liste per E-Mail: bessg@wtal.de.

**Verkäufe
Fotos + Bilder**

www.Lokbilder.de – Fotoabzüge ab 1955

**Gesuche
Dies + Das**

Tren Crucero als Bausatz oder Modell gesucht, mögl. mit Dampflok, ohne o. mit Motor, mögl. Spur H0. 50peter50@gmx.de.

Gibt es im Raum Hamburg noch Modellbahner, die am Aufbau einer Anlage mitwirken möchten? Wir sind eine Modellbaugruppe, die eine Anlage in H0 2L aufbauen. Wir fahren digital, Steuerung analog. Keine Vereinsmeierei. Tel.: 040/60823828.

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

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

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

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 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 0176/26733931, E-Mail: MU21gmx.de.

**Gesuche
Fahrzeuge 0, 1, 2**

Suche Spur 0 Drehgestellantriebe von Fa. AMZ, Albert Munz DA101-St21 für V 100 von Menne und DA130-St22 für V 160 von Lima. Tel.: 0170/2288669, E-Mail: marxmeier.md@gmail.com.

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

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

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.

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.

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

Billar-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

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

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

**Gesuche
Fahrzeuge H0, H0e, H0m**

Suche von Mehano: Grüne, vierachsige JZ-Diesellok der BR 661 in H0. Alexander Farkas, Kantstraße 19, 89567 Sontheim, Tel.: 07325/6767, Mail: Pusztalexpressz@t-online.de.

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

Suche: Fleischmann 390902, DRG BR 18.5, seddin-blau, AC digital. Zustand Top mit OVP. Stucki Fridolin, Marktstr. 5, CH-8890 Flums. E-Mail: fridolin.stucki@sunrise.ch.

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

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Trix, BRAWA, Fleischm., Roco, BEMO usw. Bevorzugt große Sammlungen, gerne auch Ladenaufösungen. Ankauf auch in CH und A. Tel.: 07543/3029064, mhoepfer@web.de, www.lokomofreund.de

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

Suche VT 18.16 (SVT 175) in 1:87 gebraucht, gut erhalten, muß nicht fahrfähig sein. Angebote an +49/160/97580995.

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.

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.

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 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.

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

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 + Selbst-abholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/116661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

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

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@gebrauchtmodellbahn.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 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.de.

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

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@gebrauchtmodellbahn.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.

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

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 Raillex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

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

Suche 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 Literatur, Video, DVD

Suche Buch „Auf schmaler Spur nach Norden“ EK-Verlag (Günter Meyer) preiswert zu kaufen. Angebote an Jens Drescher, Tel.: 03722/409823.

Gesuche Fotos + Bilder

Gesucht! Gute (!!) Originalfotos SW, historische Ansichtskarten und Farbdias gegen gute Bezahlung: Dampflok, 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

Modellbahntreff in Stahnsdorf, W.-Külz-Str. 75. Jeden Mittwoch 18.00 Uhr. Info-Tel.: 03329/612032.

Modellbahn Preiskatalog
www.moba-preise.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

VERKAUFE Ersatzteile von Märklin, Treibräder-Treibgestelle-Lokaufbauten usw., weiter biete ich Sommerfeldt Oberleitung, neue Loks von Fleischmann an sowie von Piko. Liste per Mail bei gkbreymaier@t-online.de oder per Brief bei Modellbahn Service Kurt Breymaier, Schöllbronnerstr. 7, 76275 Ettlingen.

www.menzels-lokschuppen.de

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

Urlaub, Reisen, Touristik

Schönes Ferienhaus für max. 10 Pers. in Sichtweite der Schwarzwaldbahn bei Triberg, keine Lärmbelästigung durch Bahn / Strasse, da in einem Seitental der Gutach gelegen. Details mit vielen Bildern unter www.kdm-haus-am-waldrand.de, Tel.: 07721/25364.

Kleinanzeigencoupon – <https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html>

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

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,-/Pers., Speisen von € 6,- bis € 9,-, Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUTI“ für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ***/**** ab € 35,-/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

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

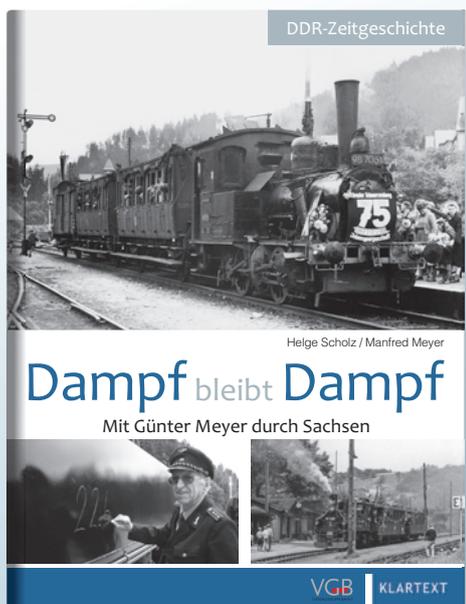
Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,-, sonst € 30,-. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

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

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

Ihre Kleinanzeige finden Sie im Internet unter <https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen>

Reichsbahn-Erinnerungen



Dampf bleibt Dampf

Mit Günter Meyer durch Sachsen

Das vorliegende Buch erhebt zwar nicht den Anspruch, eine umfassende Biographie eines weit über die Grenzen seiner Auer Heimatstadt bekannten Dampflokführers, Eisenbahnhistorikers, Fahrzeugkenners und Eisenbahnfotografen zu sein. Dennoch: Kein anderer als Günter Meyer steht im Mittelpunkt; ein Eisenbahner und sein von der Eisenbahn geprägtes Leben. Das Buch ist in erster Linie ein Querschnitt seines Schaffens, mit dem er seine geliebte Dampfisenbahn in Sachsen im Bild festgehalten hat. Und das konnte er wirklich perfekt. Sie sind bei diesem ungewöhnlichen Werk eingeladen, den Dampflokführer und Eisenbahnfreund Günter Meyer näher kennen zu lernen. Freuen Sie sich, mit Bildern und Geschichten auf seine Eisenbahnabenteuer mitzukommen und zu den aufgenommenen Betriebssituationen weitere teils ungewöhnliche Informationen zu erhalten.

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm,
ca. 300 Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581632 | € 24,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

SENSATIONELLE BILDERREISE DURCH DEN HARZ

Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) bieten heute die weltweit bedeutendste Konzentration alltäglichen Dampfbetriebs. Rund um den Brocken liegen lebendige Eisenbahngeschichte, Hexenmythen, Kulturschätze und viel Natur dicht beieinander. Mit großem technischen Aufwand realisierte Olaf Haensch in mehrjähriger Arbeit fantastische Fotografien, die so bisher noch nicht zu sehen waren, darunter eine Vielzahl atemberaubender Aufnahmen aus der Vogelperspektive sowie surreal anmutende Szenen in der Dunkelheit der Nacht.

Der reichhaltig ausgestattete Premium-Bildband vereint emotionale Bilder und Texte zu einem opulenten Portrait der HSB.

Ca. 170 Seiten, Format 28,0 x 29,5 cm, Hardcover-Einband mit Schutzumschlag, ca. 150 Farbfotos, Panorama-Ausklapper, Streckenkarte, technische Illustrationen



Jetzt vorbestellen!
Bis zum 30.11.2016
nur € 34,95*

*ERSCHEINT ANFANG DEZEMBER 2016
€ 39,95 | BESTELLN. 581628

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder E-Mail bestellung@vgbahn.de



facebook.com/zugindiewolken

VORSCHAU JANUAR



VORBILD
Baureihe 140
 Das alte Arbeitstier
Impressionen
 Winter-Molli
Zeitreise
 Angertal 1981

MODELL
Gebäudebau
 Fallers Kloster Bebenhausen
Bastel-Know-how
 Weiße Anschriften selber drucken
Fahrzeugtechnik
 Puffern statt stottern

EJ 1/17 erscheint am 20. Dezember 2016

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
 Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Chefredakteur
 Gerhard Zimmermann
Redaktion
 Dr. Christoph Kutter, Tobias Pütz, Andreas Ritz, Bernd Keidel
Gestaltung
 Gerhard Zimmermann, Dr. Christoph Kutter
Freie Mitarbeiter dieser Ausgabe
 Konrad Koschinski, Hendrik Bloem, Fritz Wolff,
 Joachim Seyferth, Andreas Bauer-Portner, Malte Werning,
 Uwe Bilan, Ernst Barnet, Andreas Mock,
 Wolfgang Langmesser, Emmanuel Nouaillier
Redaktionssekretariat
 Petra Schwarzendorfer (-227)



Verlagsgruppe Bahn GmbH
 Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck
 Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung
 Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner
Verlagsleitung
 Thomas Hilge
Anzeigenleitung
 Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)
Anzeigensatz und Anzeigenlayout
 Evelyn Freimann (-152)
Vertriebsleitung
 Elisabeth Menhofer (-101)
Vertrieb und Auftragsannahme
 Ingrid Haider (-108), Angelika Höfer (-104),
 Sandra Corvin (-107)
Marketing
 Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)
Außendienst, Messen
 Christoph Kirchner, Ulrich Paul
Vertrieb Pressegrosso 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
 Fabian Ziegler/VGB
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 eingesendetes Text- und Bildmaterial kann nicht zurückgeschickt werden. Bei Einsendung von Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Thematische Anfragen können 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: Fürstfeldbruck. 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.

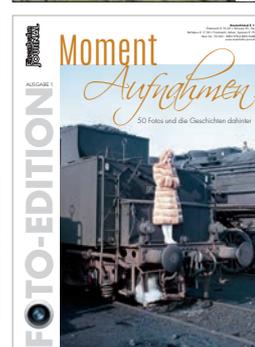
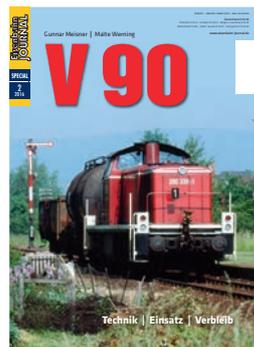
ISSN 0720-051X 42. Jahrgang

NEUE SONDERHEFTE



In Kürze am Kiosk!

WEITERE SONDERAUSGABEN



Revolutionäre Technik



Baureihe 232
Best.-Nr. 701202
€ 15,-



BLS Lötschbergbahn
Best.-Nr. 701301
€ 15,-



Baureihe 103
Best.-Nr. 701302
€ 15,-



Rätische Bahn RhB
Best.-Nr. 701401
€ 15,-



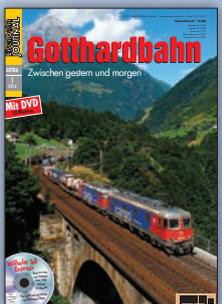
DB in den 80ern
Best.-Nr. 701402
€ 15,-



DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501
€ 15,-



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502
€ 15,-



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601
€ 15,-

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD

 Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn



Als die ersten E 44 im Jahre 1931 in Dienst gestellt wurden, begann ein neues Zeitalter der elektrischen Zugförderung. Dieser Lokomotivtyp wurde erstmals von Tatzlager-Motoren in laufachslosen Drehgestellen angetrieben – ein ungeheurer Fortschritt gegenüber schweren Einrahmen-Konstruktionen. Die 186 beschafften Serien-E 44 waren 90 km/h schnell und mit 2200 kW Stundenleistung vielseitig einsetzbar. Bei der DB waren sie bis 1984 in Dienst, bei der Reichsbahn sogar bis 1991. Die neue Extra-Ausgabe stellt auch die Baureihe E 44.5 und die für die Höllentalbahn beschafften E 244 vor. Mit zahlreichen bislang unveröffentlichten Aufnahmen, instruktiven Lokzeichnungen – und einer Film-DVD (Laufzeit 46 Minuten) aus der Kultreihe „Stars der Schiene“.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, mit über 150 Farb- und historischen Schwarzweiß-Fotos, inkl. RioGrande-Profi-DVD „Die Baureihe E 44 – Erste erfolgreiche Einheits-Ellok“ (Laufzeit 46 Minuten)

Best.-Nr. 701602 | € 15,-

Erscheint Ende November 2016

Mit Volldampf in die Märklin Welt

Werden Sie Clubmitglied!



Die Clubleistungen* auf einen Blick:

- ✓ Alle 6 Ausgaben des Märklin Magazins
- ✓ 6x jährlich die Insider Clubnews
- ✓ Exklusive Clubmodelle
- ✓ Gratis Club-Jahreswagen / Spur 1 Präsent
- ✓ Jahres-Chronik
- ✓ Katalog/Neuheitenprospekte
- ✓ Clubkarte
- ✓ Vergünstigungen bei Seminaren
- ✓ Günstige Versandkosten im Online Shop
- ✓ Clubreisen**

Wussten Sie schon? Bei Märklin gibt es den **exklusiven Club** aller Liebhaber der Märklin Modelleisenbahn. Eine starke Gemeinschaft **mit vielen Vorteilen** für unsere Premiumkunden. Sie erhalten von uns exklusive Informationen, Vergünstigungen, Produkte, die nicht jeder erwerben kann **und vieles mehr**.

Informieren Sie sich hier im Detail, welche Vorteile Sie erwarten und melden Sie sich gleich an.

Unsere exklusiven Clubmodelle 2016



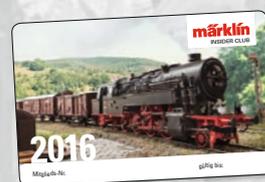
Güterzug-Tenderdampflokomotive BR 95.0



Schienenbus VT 95.9 mit Einachs-Anhänger VB 141.2



Güterzug Kohletransport



Clubwagen 2016 Spur Z



Clubwagen 2016 Spur H0

Jetzt gleich unter club.maerklin.de anmelden oder anrufen unter +49 (0) 7161/608 213.