

Mit
DVD
Film in Vollversion

Deutschland € 7,40 • Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finn. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn
JOURNAL

Mai
2018

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

05
4 190753 907407

Baureihe 212
Die zuverlässige
DB-Diesellok

Laufzeit:
62 Minuten
Plus:
Trailer
von RioGrande-
Filmen

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

DVD
VIDEO

DAS GOLDENE GLEIS

DIE SIEGER 2017

V100: Klasse in Masse

Ottbergen-Klassik: „Parade“ mit Baureihe 44
DR-Fernverkehr der 80er Jahre: Modern und klangvoll
Dioramenkönig: Es war einmal ein Bahnhof

www.donnerbuechse.com

märklin
START UP



**Startpackung
29179**

Jim Knopf Paket 1**

153,- € UVP: 169,98 €
2-teilig + Bonus DVD Teil 1



**Lava Güterwagen
44818**



**Bonus
Jim Knopf
DVD Teil 1**

märklin
START UP



**Startpackung
29179**

Jim Knopf Paket 2**

324,- € UVP: 359,93 €
7-teilig + Bonus DVD Teil 1+2



**Lava Güterwagen
44818**



**Bonus
Jim Knopf
DVD Teil 1 + 2**



**Güterwagen- Set 1 44815
Güterwagen- Set 2 44816
Güterwagen- Set 3 44817**



**Spielteppich
72217**



**3D-Puzzle Lummerland
72786**

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

E-Mail: info@donnerbuechse.com

Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)

➔ 5 hauseigene Kundenparkplätze

Öffnungszeiten

Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr – 18:30 Uhr

Sa.: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr *

*** Sa. Nov. Dez.: 10:00 Uhr – 18.30 Uhr**

>>>> Montag: Ruhetag <<<<

****Nur so lange der Vorrat reicht**



4



12



26



34



60



78



82



72



92

VORBILD

4 Impressionen

Frühlingserwachen einst & heute

12 V 100 der Bundesbahn

Klasse in Masse

24 Momente

Intercity zu Wasser

26 DR-Fernverkehr der 80er Jahre

Modern und klangvoll

32 Bild des Monats

Ex-DB-221 in der Prignitz

34 Ottbergen mal anders

(Militär-)Parade mit Baureihe 44

47 Galerie

Bilder von Dirk Höllerhage

MODELL

60 Anlagenporträt

Ein Traum von großer Anlage

71 13. Modellbauwettbewerb

Der Startschuss

72 Dioramenkönig II, Folge 5

Es war einmal ein Bahnhof

78 Optimierung des 465 von Brawa

Heul doch!

82 Gebäudebau Bierbude

Budenzauber

86 Die neue „Gebele“

Klein, kompakt, zweispurig

92 Das Goldene Gleis

Siegermodelle 2017 / Event-Vorschau

RUBRIKEN

8 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Vorschau: LGB-Event Jöhstadt

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

IMPRESSIONEN

FRÜHLINGS- ERWACHEN





Das Naturerwachen ist noch recht zögerlich, als 023 071 mit P 2719 am vorfrühlingshaften 25. April 1972 Rot am See in Richtung Crailsheim verlässt.

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

Einst ...

Im Mai 1985 ist die 103 155 mit dem IC 525 südlich von Gemünden im bereits leuchtend rapsgelben Maintal Richtung München unterwegs.

FOTO: DIETER KEMPF



Am 15. Mai 1998 hat sich 335 087 mit einem kurzen Übergabezug in Weilburg auf die Fahrt durchs frisch ergrünte Lahntal nach Limburg begeben.

FOTO: BERTHOLD VATTEROTH

Links: Am 16. Mai 1997 rollt eine zweiteilige Schienenbusgarnitur als Regionalexpress nach Aulendorf bei Storzingen durchs blühende Schmeiental.

FOTO: ANDREAS RITZ



... und heute



Bereits recht warm strahlte die Frühlingssonne am 14. März 2017 an der Strecke Schweinfurt – Würzburg: Eingerahmt vom Schweinfurter Turm „Am Bergl“ und dem Schlot des Fichtel & Sachs-Werks surrt die vierteilige „Hamsterbacke“ 442 772 vorbei (großes Bild). Nur mit einem kurzen Innehalten würdigt der mit Frühlingsvorbereitungen beschäftigte Klein-

gärtner die vorbeidröhnende 152 035 mit ihrem Kalizug und belädt dann wieder seine Schubkarre (Bild links). Sicher hat er schon einige Züge gesehen und wusste noch zu berichten: „Wenn da mal eine Dampflok fährt, steht alles voller Fotografen ...“ An diesem Tag aber war der Fotograf allein. Wenig später und nicht weit von dieser Stelle rollt 146 247 mit dem doppelstöckigen RE 54 auf dem Weg nach Bamberg vorbei. Die Lok ist von der Designerin Gudrun Geiblinger mit dem Motiv „Mobilität = Vernetzt in die Zukunft“ gestaltet (Bild unten).





Am noch knackig kalten, aber sehr sonnigen meteorologischen Frühlingsanfang am 1. März 2018 donnert bei Hof Dieselpower-Klassik in Gestalt der Ex-DB 225 002 und 006 der EGP Potsdam mit einem endlos langen Autozug aus den neuen Ländern in Richtung Regensburg.



Am selben Tag legt sich ganz in der Nähe eine von Krupp 1976 gebaute Grande Dame im klassischen Bundesbahn-Grün, die Ex-DB-151 124 – nun in Diensten der SRI Rail Invest GmbH –, auf dem Weg zum Hofer Containerterminal in eine Kurve.

ALLE FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
MICHAEL GIEGOLD (5)

FLIXBUS/FLIXTRAIN

Mehr Farbe auf der Schiene

Der Fernbusbetreiber Flixbus schickt sich an, der DB AG im lukrativen Fernverkehrsmarkt Konkurrenz zu machen. Zu diesem Zweck hat das Münchner Unternehmen die Vermarktungsgesellschaft Flixtrain ins Leben gerufen. Bereits am 23. März 2018 fand die Premierenfahrt von Hamburg nach Köln statt. Am Folgetag startete der Linienverkehr zwischen den beiden Metropolen. Täglich außer Mittwoch verkehrt zunächst ein Zugpaar zwischen Rhein und Elbe. Wie im Fernbusgeschäft greift man auch auf der Schiene auf die Dienste erfahrener Partnerunternehmen zurück. Die leuchtend grünen Waggonen stammen aus dem Wagenpark von Bahntouristikexpress BTE, die Lokomotive der Baureihe 182 kommt von MRCE. Ab April soll eine zweite Verbindung zwischen Stuttgart und Berlin folgen. Der Schritt hatte sich bereits im vergangenen Sommer angedeutet, als Flixbus das Marketing der beiden Vorgängerangebote „hxx“ zwischen Hamburg und Köln sowie Locomore zwischen Stuttgart und Berlin übernahm.



Einen Tag nach der feierlichen Premierenfahrt von Hamburg nach Köln macht sich am Morgen des 24. März 2018 die grün beklebte MRCE 182 505 mit dem ersten regulären Flixtrain von Köln Hbf aus auf den Weg nach Hamburg-Altona, hier bei Essen-Dellwig. FOTO: TOBIAS RÜTHER

ICE-WERK KÖLN-NIPPES

Grüner in die Zukunft

Am 23. Februar 2018 hat die DB AG ihr neues ICE-Instandhaltungswerk in Köln-Nippes eröffnet. Künftig sollen hier bis zu 400 Mitarbeiter Züge aller ICE-Baureihen in Schuss halten. Gemeinsam mit dem Bestandswerk Betriebsbahnhof erhöhen sich die Instandhaltungskapazitäten der Bahn in Köln damit merklich. So hofft man, die Zuverlässigkeit der ICE-Flotte auf lange Sicht zu verbessern. Die Bahn will mit dem neu-

en Instandhaltungswerk aber auch ein Zeichen in Sachen Klimaschutz setzen: Das 220 Millionen Euro teure Projekt wird als „Grünes Werk“ vermarktet. Das ICE-Werk ist in seiner Energieversorgung nahezu autark, die benötigte Wärme wird aus Geothermie (Erdwärme), der Strom aus Sonnenenergie gewonnen. Anlässlich der feierlichen Eröffnung hat sich die DB AG daher eine besondere Aktion einfallen lassen. Getreu dem Motto „Die Zukunft ist grün“ präsentierte sich der Triebzug 403 019/514 „Bergisch Gladbach“ den geladenen Gästen nicht in den bekann-

ten weiß-roten ICE-Farben, sondern mit einem grünen Seitenband. Gemeinsam mit einem weiteren weiß-grünen ICE4 war der Zug bis zum 1. April auf deutschen Schienen unterwegs. Mit der Aktion war auch ein Gewinnspiel verbunden. Wer einen der beiden Züge sah und fotografierte, konnte sein Foto unter dem Stichwort „#grünspotting“ auf Instagram posten. Als Hauptpreis lockte immerhin eine Bahncard 100. Aber auch ohne Instagram und Gewinnchance waren die beiden außergewöhnlichen ICE-Züge begehrte Fotomotive.



Am 14. März 2018 verlässt der mit einem grünen Seitenband beklebte 403 019/514 „Bergisch Gladbach“ als ICE 519 Dortmund Hbf, um mit Ökostrom München anzusteuern. Das rote Seitenbanner verrät, dass die ungewöhnliche Beklebung des Zuges mit einem Gewinnspiel in Verbindung steht.

FOTO: KLAUS KAMPELMANN

BAUREIHE 181

Loktausch fürs Museum

Mit Fristablauf am 14. März 2018 endete der Einsatz von 181 201, der letzten im Bundesbahn-Blau der 1960er-Jahre lackierten Lok bei DB Fernverkehr. Auf ihrer letzte Einsatzfahrt führte die Lok den IC 2278 von Karlsruhe nach Frankfurt (Main), ehe sie anschließend im dortigen Betriebshof abgestellt wurde. Nun soll die Lok die seit 2008 im DB Museum Koblenz-Lützel ausgestellte 181 206 ersetzen, die im Austausch zurück an DB Fernverkehr geht. Auf die seit geraumer Zeit schadhafte 181 206 dürfte dann allerdings der Schneidbrenner warten. Die vier verbliebenen Loks der Baureihe 181 (181 205, 211, 213 und 215) könnten unter Ausnutzung aller Verlängerungsmöglichkeiten noch bis Ende 2019 eingesetzt werden, im Falle der 181 211 sogar noch bis in den Juni 2020 hinein. *MWD*



Am 14. März 2018 konnte die blaue 181 201 bei Wolfskehlen an der Riedbahn ein letztes Mal im Plandienst beobachtet werden. Sie führte den IC 2278 nach Frankfurt (M). FOTO: ELIAS WINGENFELD



Das Farbschema mag Geschmackssache sein, ein Hingucker ist die 111 im Railadventure-Design allemal. Das Münchner EVU hat im Frühjahr gleich drei der beliebten Ellok-Klassiker übernommen, die in Dessau für den neuen Eigner aufbereitet wurden. Am 11. März 2018 kam 111 215 bereits auf einer Überführungsfahrt zum Einsatz. Bei den anderen beiden Loks handelt es sich um 111 210 und 222. FOTO: NORMAN GOTTEBERG

– ANZEIGE –

*Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.*

***Dazu brauchen wir
die Besten!***

**Triebfahrzeugführer // Lokrangierführer //
Disponenten/Betriebsplaner // Wagenmeister**

Wir bieten ein angenehmes Arbeitsumfeld und ein gutes Betriebsklima mit einem homogenen Team in einem kontinuierlich wachsenden Unternehmen sowie eine leistungsbezogene, faire außertarifliche Bezahlung und weitere Nebenleistungen.

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Wir verbinden Bayern.



Ein Lokzug mit gleich drei Maschinen der Baureihe 103 war am 8. März 2018 zwischen Hamburg-Eidelstedt und Koblenz-Lützel zu beobachten. Als Zuglok fungierte 103 113, die in Hamburg jüngst eine Fristverlängerung bis zum 6. März 2019 erhalten hat. Mitgeführt wurden ferner 103 001 und 103 235. Letztere musste zwar ihre Zugsicherungsanlage an 103 101 abgeben, ist jedoch nach wie vor fahrbereit und kann etwa im Rahmen von Paraden eingesetzt werden. Auch der Autozugwagen der Bauart DDM 915 am Zugschluss wird in den Museumsbestand übernommen.

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Rangierdiesel in neuem Gewand: Die Flex-Bahndienstleistungen GmbH aus Leipzig tritt neuerdings mit der eigenen, auffällig lackierten 295 098 in Erscheinung. Nach der Neulackierung im DB-Werk Cottbus wurde sie am 28. Februar 2018 nach Nürnberg überführt. Am 1. März hatte die frisch hauptuntersuchte Lok ihre ersten Einsätze im Nürnberger Hafen.

FOTO: DANIEL CSERE



Mehrmals fanden im Februar 2018 zwischen Straubing und Plattling Probefahrten mit Schnellbremsungstests des neuen ET 462 Desiro HC statt, hier 462 004 am 28. Februar in Amselring bei Straubing. Die 160 km/h schnellen Fahrzeuge sind für den „Rhein-Ruhr-Express“ (RRX) in Nordrhein-Westfalen vorgesehen, der ab Dezember 2018 zunächst auf der Linie RE 11 Düsseldorf Hbf – Kassel starten soll.

FOTO: TOBIAS MEYER

Mai 1958: Die zwischen 1944 und 1950 kriegsbedingt an die Belgischen Staatseisenbahnen (SNCB) abgegebene Dampflokomotive 50 133 wird im Ausbesserungswerk Schwerte umgebaut („Schwerter Rahmentausch“) und in 50 622 (ab 1983 DB-Museumslok) umgezeichnet +++ Bahn und Post beschließen ein Abkommen über Kleingutverkehr, welches eine bereits 1932 getroffene Vereinbarung zwischen der damaligen Reichsbahn und Reichspost ablöst. Dabei soll der Posttarif die Sendungen bis zehn Kilogramm, der Bahn-Expresguttarif die Sendungen über zehn Kilogramm begünstigen +++ Bei Altenbeken wird die „Abzweigung 200“ zur Ostumfahrung des Ortes eingeweiht, die eine direkte Fahrt in der Relation Hameln – Warburg – Kassel ermöglicht

Mai 1968: Mit 218 001 wird der Prototyp einer neuen Diesellok-Baureihe in Dienst gestellt, die mit 2500 PS die stärkste einmotorige Diesellok der DB ist. Der Heizstromgenerator wird erstmals unmittelbar vom Großdieselmotor angetrieben, so dass ein gesonderter Dieselmotor zur Heizstromerzeugung nicht benötigt wird +++ Auf den Strecken Dortmund – Münster (Westf), Köln – Mönchengladbach – Venlo, Mönchengladbach – Aachen, Saarbrücken – St. Wendel und Verden – Rotenburg wird der elektrische Zugbetrieb aufgenommen; damit sind inzwischen 25 Prozent des DB-Streckennetzes elektrifiziert +++ Die nach dem Krieg entwickelte und 1957 gelieferte Dampflokomotive 10 001 wird ausgemustert und zum Verkauf angeboten; die Schwesterlok 10 002 ist ebenfalls außer Dienst gestellt +++ Der Fahrkartenkauf ist bei der DB

jetzt auch bargeldlos mittels Scheck und Scheckkarte möglich +++ In Fischbach-Weierbach (Saarland) wird ein Umschlagbahnhof für den Containerverkehr eingerichtet

Mai 1978: Der DB-Vorstandsvorsitzende Vaerst macht von einer grundsätzlichen Regierungsentscheidung abhängig, ob die Deutsche Bundesbahn als Verwaltung und damit als Daseinsvorsorgeeinrichtung oder als Wirtschaftsunternehmen gestaltet und geführt werden soll +++ In Frankfurt am Main geht ein neuer Postbahnhof in Betrieb. Er ist damit aktuell der größte Paketumschlagplatz in der Bundesrepublik Deutschland, wo täglich bis zu 240.000 Pakete verladen werden können. In der zehngleisigen Umladehalle können an fünf Bahnsteigen bis zu 150 Bahnpostwagen täglich bereitgestellt werden

Mai 1988: Der Intercity-Experimental stellt auf der Neubaustrecke Hannover – Würzburg im Abschnitt zwischen dem Mühlbergtunnel und Schaippach mit 406,9 km/h einen neuen Weltrekord für Schienenfahrzeuge auf +++ Der DB-Fahrverkehr auf der Vogelfluglinie besteht



Mai 1988: Eröffnung der mit 82 Kilometern längsten S-Bahn-Strecke.

seit 25 Jahren +++ Am 29. des Monats wird bei der Deutschen Reichsbahn der planmäßige Einsatz von Dampflokomotiven der Regelspur offiziell beendet +++ Die mit 82 Kilometer längste S-Bahn-Linie von Hagen über Wuppertal, Düsseldorf und Neuss nach Mönchengladbach geht in Betrieb +++ Der neu entwickelte Speisewagen „Bord-Restaurant“ mit völlig neuem Innenraum-Design wird bei der DB eingeführt

Mai 1998: Mit dem Fahrplanwechsel wird die Berliner Stadtbahn wieder für den Fernverkehr geöffnet, womit in den kommenden Jahren die Mehrzahl der Fernzüge über diese zentrale Ost-West-Verbindung fahren soll +++ Mit der Schnellfahrstrecke Hannover – Ber-



Mai 2008: Bis dato fahrgaststärkster Monat im Fernverkehr zwischen Deutschland und Frankreich mit ICE- und TGV-Zügen.



Mai 1968: Die beiden Neubaudampfloks der Baureihe 10 werden bereits außer Dienst gestellt.

lin wird die dritte deutsche Eisenbahn-Neubaustrecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr eröffnet +++ Zwischen den Innenministern der Länder und der DB AG wird eine Vereinbarung zur Gefahrenabwehr bei Bahnunfällen geschlossen

Mai 2008: Im bisher fahrgaststärksten Monat im Fernverkehr zwischen Deutschland und Frankreich sind insgesamt 117.000 Fahrgäste in den ICEs und TGVs auf den Strecken Frankfurt (Main) – Paris sowie Stuttgart – Paris unterwegs, dies entspricht einer Auslastung von 56 Prozent (innerdeutscher DB-Durchschnitt = 43 Prozent) +++ Der bisherige Chef der Gewerkschaft Transnet, Norbert Hansen, wird Arbeitsdirektor in der Konzernspitze der DB AG und löst damit viel Kritik an dieser Personalie aus +++ Auf der Bahnstrecke Lübeck – Lüneburg wird der Haltepunkt Lübeck-Flughafen eröffnet

Klasse in Masse

Eine preiswerte mittelgroße Diesellokomotive mit 1000 PS und 100 km/h Höchstgeschwindigkeit für Neben- und Hauptbahndienst in großer Stückzahl: Unter diesen Vorzeichen stand in den 1950er Jahren die Entwicklung der Bundesbahn-V100. Dass die insgesamt weit über 700 Exemplare der Baureihen-Versionen 211, 212 und 213 dereinst zu den gelungensten Loktypen – den heutigen Kultstatus obendrauf gesattelt – zählen würden, ahnte man damals freilich noch nicht

TEXT: ANDREAS KABELITZ UND ANDREAS BUROW



Das farbige Werksfoto der Baumusterlok V 100 001 ist eine Rarität.

FOTO: MAK/ARCHIV BUROW

So kennt man die
V 100 samt Personal:
Rangierarbeit an einem
Nebenbahn-Endbahnhof
– hier 211 024 in Schwar-
zenbach am Wald im
Sommer 1994.

FOTO: THOMAS MÄUSER



Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs war der ohnehin schon stark eingeschränkte Bahnverkehr in Deutschland zum Erliegen gekommen. Weite Bereiche des Streckennetzes waren wegen zerstörter Gleis- und Sicherheitsanlagen nicht mehr befahrbar. Tausende von Lokomotiven und Wagen hatten bei den letzten Kriegshandlungen 1944/45 solch große Schäden erlitten, dass sie nur noch bedingt und nur noch mit großem Reparaturaufwand wieder in Betrieb genommen werden konnten. Auf der anderen Seite standen dem Neubau von Triebfahrzeugen zunächst auch die von den alliierten Besatzungsmächten erlassenen Beschränkungen entgegen.

Dennoch gelang es in wenigen Jahren wieder, einen allerdings noch stark eingeschränkten Zugverkehr einzurichten. Der Mangel an leistungsfähigen Triebfahrzeugen blieb jedoch weiterhin ein großes Problem bei der planmäßigen Betriebsabwicklung. Erst die am 20. Juni 1948 vollzogene Währungsreform verlieh der weiteren Entwicklung einen entscheidenden Impuls zur Verwirklichung neuer Projekte. Wesentlich dazu beigetragen hat am 7. September 1949 die Umwandlung der „Eisenbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet“ zur neuen „Deutschen Bundesbahn“.

Die inzwischen schon weitgediehenen Planungen sahen nicht nur den Bau neuer Dampflokomotiven vor, sondern auch die Entwicklung gleichwertiger Fahrzeuge mit Brennkraftantrieben. Letztere sollten die Ablösung vieler inzwischen überalterter Maschinen einleiten, die ihre Energie noch aus Wasser und Kohle gewannen. Ein anstehender Wandel in der Struktur der Zugförderung auf Haupt- und Nebenbahnen sowie bei Leistungen im Rangierbetrieb begann sich inzwischen unübersehbar abzuzeichnen.

FORTSCHRITT IM DIESELLOKBAU

Große Fortschritte im Bau von Dieselmotoren höherer Leistung, die Entwicklung neuer Strömungsgetriebe und belastbarer Gelenkwellen zur Leistungsübertragung, erlaubten nun auch den Bau von Lokomotiven mit deutlich leistungsfähigeren Brennkraftantrieben. Ein neues Beschaffungsprogramm orientierte sich an dem unterschiedlichen Bedarf für zukünftige Leistungen auf einem Streckennetz von rund 30 000 km. Davon waren 40 Prozent als Nebenbahnen klassifiziert, auf denen ein Betrieb mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 60 bis 80 km/h möglich war.

Zunächst begnügte sich die noch junge Deutsche Bundesbahn damit, den Nebenbahnverkehr mit Schienenbussen der

neuen Baureihe VT 95 einfacher und wirtschaftlicher zu gestalten. Nach den Schnelltriebzügen, die in der Mitte der 1930er Jahre weltweite Beachtung fanden und teilweise bei der DB reaktiviert werden konnten, entstanden ab 1952 mit der Baureihe VT 08.5 auch neue Triebzugarnituren für den Einsatz auf Hauptbahnen. Mit einer Antriebsleistung von 800 PS und mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h sollte nun auch wieder ein attraktiver Schnellverkehr zu neuem Leben erweckt werden.

Mit den erwähnten neu konzipierten Motoren, deren Leistung sich auf 1100 PS bei einer Nenndrehzahl von 1500 1/min steigern ließ, war nun eine solide Basis für die Entwicklung neuer Diesellokomotiven geschaffen. Dazu standen jetzt auch entsprechende Strömungsgetriebe und kräftige Gelenkwellen für die Leistungsübertragung zur Verfügung. In enger Zusammenarbeit mit dem Bundesbahnzentralamt (BZA) München entstanden im Jahre 1952 bei den Firmen Krauss-Maffei und Maschinenbau Kiel GmbH (MaK) je fünf Diesellokomotiven der neuen DB-Baureihe V 80 mit

jeweils zwei Drehgestellen. Mit einer Antriebsleistung von 800 PS und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h waren diese Maschinen auf Haupt- und Nebenbahnen für den mittelschweren Reise- und Güterzugdienst verwendbar.

V 80-KONZEPT UNTAUGLICH

Diese ersten Großdiesellokomotiven der DB erfüllten bei der Erprobung weitgehend die hochgesteckten Erwartungen. Auch bei den sich anschließenden Betriebseinsätzen gab es keine größeren Probleme. Bemängelt wurde allerdings eine durch die breiten Vorbauten stark eingeschränkte Sicht auf die Pufferebene. Letztlich eignete sich die Bauart der V 80 nicht für eine Fertigung in großen Serien. Mit einem Aufbau in selbsttragender Bauweise erwies sich die Schweißkonstruktion aus Blechen und Profilstäben als zu aufwändig und zu teuer.

Für eine in großer Stückzahl auf Haupt- und Nebenbahnen verwendbare Diesellokomotive, mit einem geschätzten Bedarf von rund 1000 Exemplaren, musste eine andere Konzeption erarbeitet werden. Hier-



Links: MaK-Werbung für die V 100.

ABB.: SAMMLUNG HUFESCHLAGER (2)

Unten: Das allererste Baumuster V 100 000, die spätere V 100 1007, wurde von MaK auf eigene Rechnung gebaut – hier während der Erprobung im Bw München Hbf.

FOTO: MAK/ARCHIV OBERMAYER





bei war eine Vielzahl an Vorgaben durch das BZA München zu beachten. Dazu zählten neben der Festlegung von Leistung und Geschwindigkeit die zulässigen Achs- und Meterlasten unter Beachtung der erforderlichen Betriebsvorräte. Zu berücksichtigen waren auch die unterschiedlichen topographischen Gegebenheiten im Streckennetz der Deutschen Bundesbahn, die kleinsten der zu durchfahrenden Gleisbogen sowie die Radien der oberen und unteren Ausrundungen an Ablaufbergen.

Die Lokomotiven sollten in der Lage sein, leichte Personen- und Eilzüge auf Haupt- und Nebenbahnen zu bespannen. Beim Dienst mit Güterzügen waren bei Zwischenhalten auch anfallende Rangierar-

Ein Foto des Nuller-Baumusters vor Erzwagen war die Vorlage für diese Grafik von MaK. Unten: Diese Werksaufnahme zeigt V 100 001 bereits mit Bundesbahn-Beschriftung.

ABB. UND FOTO: MAK/ARCHIV LAUSCHER (2)

beiten zu verrichten. Alle für den normalen Betrieb erforderlichen Wartungsarbeiten sollten in den Betriebswerken mit einfachen Zugriffsmöglichkeiten über Klappen und Türen zu erledigen sein. Angestrebt wurden auch geringe Verweilzeiten bei den erforderlichen Fristarbeiten in den Ausbesserungswerken.

Nach der Erörterung aller Vorgaben beauftragte das BZA München die MaK in Kiel-Friedrichsort mit der Konstruktion

und der Lieferung von sechs Baumustern, die von der DB als V 100 001 bis 006 vorgesehen wurden. Eine siebte Lok fertigte der Hersteller parallel zur Vorserie auf eigene Kosten, um damit unabhängig von den für die DB bestimmten Maschinen eigene Erkenntnisse für eine eigene Vermarktung zu sammeln und auszuwerten. Diese Maschine erhielt das Firmenlogo MaK am Führerhaus und die Betriebsnummer V 100 000.

MEHR LEISTUNG GEFORDERT

Noch während der Entwicklung der Baumuster kam es zu verschiedenen Änderungen bei der vom BZA München bereits akzeptierten Konzeption. Die ursprünglich vorgesehene Antriebsleistung von 1000 PS war vom zuständigen Betriebsmaschinen dienst als zu gering erachtet und eine Änderung auf 1100 PS verlangt worden – dem wurde entsprechend zugestimmt. Die ebenfalls erwünschte Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h im Streckengang wurde jedoch erst mit Beginn der Serienfertigung genehmigt, obwohl die erforderlichen Bauteile bereits zur Verfügung standen. Die inzwischen auch schon vorgetragene Forderung einer noch größeren Leistungssteigerung blieb zunächst unerfüllt, da das BZA befürchtete, dadurch den Charakter einer einfachen und preiswerten Lokomotive zu verlieren.

Die sechs direkt an die Bundesbahn gelieferten Baumustermaschinen mit den Betriebsnummern V 100 001 bis 006 wurden im Zeitraum vom 1. Oktober 1958 bis





Symbol für den Strukturwandel: Eine der Serienloks des stärkeren Typs V 100.20 (später Baureihe 212), die 212 195, zeigt einer 023 mit Personenzug auf der Strecke Heidelberg – Osterburken, wo es lang geht (Sommer 1972).

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

zum 4. Juni 1959 der bahnamtlichen Abnahme zugeführt. Danach unterzog sie das Lokomotiv-Versuchsammt München bei den Betriebswerken München Hbf und Nürnberg Hbf einer intensiven Erprobung. Die V 100 003 stand zunächst dem Werkstättendienst im Ausbesserungswerk (AW) Nürnberg für eingehende Überprüfungen aller Abläufe bei Fristarbeiten und beim Tausch von Großteilen zur Verfügung. Dabei erfolgte auch eine vorgeschriebene Probezerlegung in die einzelnen Baugruppen.

Auf Grund der dabei gewonnenen Erkenntnisse kam es später zu verschiedenen Änderungen am Aufbau und bei der Anordnung einiger Aggregate. Dazu zählten die Verlängerung beider Vorbauten und die Verschiebung der Heiz- und Kühlanlagen um je 100 mm in Richtung der Puf-

Lieferübersicht

Baureihe V 100.10: 364 Exemplare / Baureihe V 100.20: 381 Exemplare

Lieferung	Stück	Ordnungsnummer	Hersteller	Fabriknummer	Baujahr
Baumuster	1	000 (später 1007)	MaK	1000 019	1959
Baumuster	5	1001 – 1005	MaK	1000 020 – 024	1959
Vorserie 1	19	1008 – 1026	MaK	1000 026 – 044	1961/62
Vorserie 2	17	1027 – 1043	Jung	13 301 – 317	1961/62
Serie 1	70	1044 – 1113	MaK	1000 062 – 131	1962/63
	55	1114 – 1168	Deutz	57 351 – 405	1961/62
	55	1169 – 1223	Henschel	30 518 – 572	1961/62
	50	1224 – 1273	Krupp	4 334 – 383	1961/62
	50	1274 – 1323	Kr.-Maffei	18 870 – 919	1962
	30	1324 – 1353	Jung	13 451 – 480	1962/63
	12	1354 – 1365	Esslingen	5 291 – 302	1962/63
	1	006 (später 2001)	MaK	1000 025	1959
Baumuster	1	006 (später 2001)	MaK	1000 025	1959
Serie 1	20	2002 – 2021	MaK	1000 132 – 151	1962
Serie 2	85	2022 – 2106	MaK	1000 158 – 242	1963/64
	58	2107 – 2164	Henschel	30 793 – 850	1963/64
	37	2165 – 2201	Jung	13 641 – 677	1963/64
	39	2202 – 2231	Deutz	57 571 – 600	1963/64
	110	2232 – 2341	MaK	1000 279 – 388	1965/66
Serie 3	40	2342 – 2381	Deutz	57 742 – 781	1965

Aus der 1959 fertiggestellten Baumusterlok V 100 006 entstand bereits im Oktober 1960 die erste Lok der mit dem stärkeren 1350-PS-Motor ausgerüsteten Typversion V 100.20. Sie erhielt die Nummer V 100 2001 und ...



... wurde auf der Hannover Messe 1961 stolz präsentiert. Gleichzeitig wurden die anderen sechs Baumuster in V 100 1001 – 1005 und 1007 umgezeichnet. Die Nummer 1006 blieb unbesetzt.
FOTOS: MAK/ARCHIV BUROW (OBEN), ARCHIV LAUSCHER

V 100 1014 zählte zur der 1961 ausgelieferten ersten Vorserie von 36 Loks des Typs V 100.10. Optisch gab es kleinere Änderungen wie die Vereinfachung der Aufstiegsgriffstangen und der nur noch einfach ausgeführte obere Zierstreifen.

FOTO: ARCHIV LAUSCHER



Aus dem vorletzten Baulos der Serienfertigung der V 100.10 stammt V 100 1337, die hier im September 1962 fabrikneu vom Hersteller Jung im Bw Villingen angeliefert wurde.

FOTO: HORST OBERMAYER

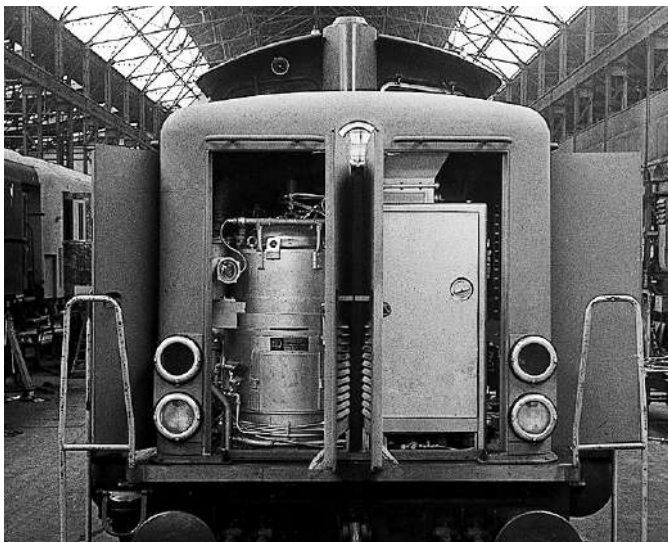
ferträger. Dadurch ergab sich ein größerer Abstand zwischen Heizanlage und Speisewasserbehälter sowie zwischen Fahr- und Hilfsdieselmotor. Außerdem wurden zusätzliche Anhebepunkte am Haupttrahmen geschaffen, die mittels Einsteckbolzen und Hebeböcken den Tausch von Drehgestellen und Getrieben erleichtern sollten. Nach einer abschließenden Überprüfung durch den Werkstättendienst stand die V 100 003 zunächst noch dem Münchner Versuchsamt und ab dem 29. Mai 1959 dem Bw Münster für den Betriebsdienst zur Verfügung.

Unabhängig davon absolvierte die MaK-eigene V 100 000 ein umfangreiches Testprogramm vorwiegend im süddeutschen Raum, betreut vom Versuchsamt und dem Bw München Hbf. Positive Erkenntnisse erbrachten die im ersten Vierteljahr 1959 von der MaK veranlassten Einsätze dieser Lok in Nordschweden. Bei schwierigen Streckenverhältnissen und bei Temperaturen bis zu -38 °C waren zum überwiegenden Teil schwere Güterzüge zu ziehen. Auf der Strecke von Boden nach Haparanda wurde ein Güterzug mit einer Last von 500 t problemlos über eine 7 km lange Rampe geschleppt, die eine Steigung von 16 ‰ aufwies. Auch das Anfahren auf verschneiten Gleisen bereitete keine Schwierigkeiten. Am 9. Oktober 1959 wurde die Maschine, die bislang 41 000 km im Versuchsbetrieb zurückgelegt hatte, schließlich von der DB angekauft und mit der neuen Nummer V 100 007 versehen.

DIE STÄRKERE V 100.20 ENTSTEHT

Nach umfangreichen und ergänzenden Messungen an der Luftführung zum Fahrmotor und an der Kühlanlage kam die bei der MaK zuletzt gefertigte und als V 100 006 bezeichnete Baumusterlok wieder nach Kiel zurück. Die ursprünglich eingebaute Antriebsmaschine MB 820 Bb (mit einer Nennleistung von 1100 PS) wurde nun gegen den ebenfalls von Mercedes-Benz gelieferten Dieselmotor der Bauart MB 835 getauscht, der eine Gebrauchsdauerleistung von 1350 PS am Antriebsflansch aufwies. Dieser Umbau erforderte auch eine Änderung der Hochgangübersetzung im hydraulischen Voith-Getriebe des Typs L 216 rs. Als erste Maschine einer Serie von Lokomotiven mit gesteigerter Motorleistung erhielt sie die neue Betriebsnummer V 100 2001. Gleichzeitig mit dem Umbau der V 100 006 wurden die anderen sechs Baumuster in V 100 1001 bis 1005 und 1007 umgezeichnet, während die Nummer 1006 unbesetzt blieb.

Fortan sollten die Ordnungsnummern ab 1001 die Loks mit dem 1100-PS-

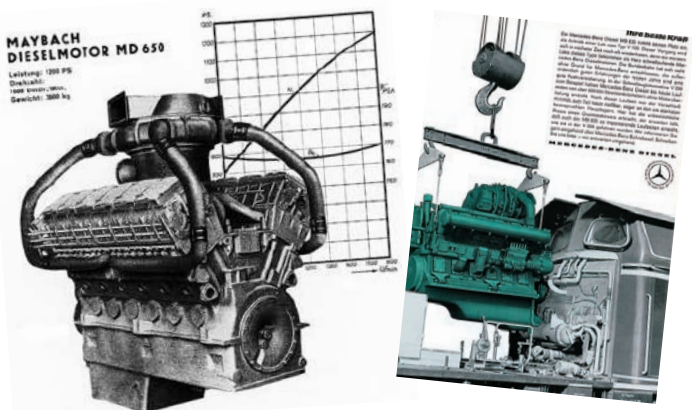


Technische Daten

Achsanordnung	B'B'
Länge über Puffer	12 100 mm bzw. 12 200*) mm
Gesamtradsatzabstand	8200 mm
Drehzapfenabstand	6000 mm
Drehgestellachsabstand	2200 mm
Größte Höhe/größte Breite	4250 mm/3115 mm
Raddurchmesser neu/abgenutzt	950/870 mm
Kleinster befahrbarer Gleisbogen	100 m
Kleinster Radius an Ablaufbergen	200 m
Dienst- und Reibungslast (volle Vorräte)	63,2 t
Größte Radsatzlast	15,8 t
Leistung Fahrdieselmotor in Stufe 15 bei 1500 U/min (Leistung Hilfsdiesel)	1100 bzw. 1350 PS (22 PS)
Dieseldieseltank	2270 l
Höchstgeschwindigkeit	
im Schnellgang	90 km/h bzw. 100 km/h**)
im Langsamgang	60 km/h bzw. 65 km/h**)
Kleinste Dauergeschwindigkeit	
im Schnellgang	26 km/h bzw. 29 km/h**)
im Langsamgang	18 km/h bzw. 20 km/h**)
Größte Anfahrzugkraft	
im Schnellgang	125,6 bzw. 141,3 kN**)
im Langsamgang	176,6 kN

Anmerkungen:

*) ab V 100 2022 (212 021) **) ab V 100 1008 (211 008)



Der Motor der V 100 befindet sich über die seitlichen Klappen gut zugänglich im langen Vorbau, während im kurzen Vorbau (Bild oben) hinter den Klappen der Heizdampfkessel und der Schaltschrank für die Elektrik zu erkennen sind. Rechts: Grafiken der 1100- und 1350-PS-Motorvarianten.

FOTOS: ARCHIV LAUSCHER, DIRK HÖLLERHAGE; ABB.: ARCHIV EJ, ARCHIV GRÜNEBAUM

Motor kennzeichnen, die Loks mit Nummern ab 2001 Maschinen mit 1350 PS Leistung.

Nach der Erprobung gingen diese Lokomotiven zum ersten Betriebseinsatz in das Bw Münster. Bis zum 31. Juli 1960 kamen sie dort auf nachfolgend aufgelistete Laufleistungen:

V 100 1001 ab 14.03.59 = 134 000 km

V 100 1002 ab 12.06.59 = 107 000 km

V 100 1003 ab 30.05.59 = 99 000 km

V 100 1004 ab 21.05.59 = 101 000 km

V 100 1005 ab 12.06.59 = 105 000 km

V 100 1007 ab 12.10.59 = 93 000 km

Der Auswertung aller Aufzeichnungen und Daten bei den intensiven Mess- und Probefahrten folgte die Ermittlung des Bedarfs an den neuen Loks. Bereits sehr früh war beschlossen worden, Fahrzeuge sowohl von der 1100-PS- als auch von der 1350-PS-Variante zu beschaffen.

Mit einem Vertrag vom 24. Dezember 1959 hatte die DB mit der MaK die Lieferung einer Vorserie von 19 Exemplaren (V 100 1008–1026) vereinbart, dem am 18. März 1960 eine Bestellung von 17 Exemplaren einer zweiten Vorserie (V 100 1027–1044) bei der Lokomotivfabrik Jung in Jungenthal folgte. Die Auslieferung der Maschinen erfolgte ab Januar 1961 in einem Zeitraum von genau einem Jahr.

VERSION FÜR STEILSTRECKEN

An der sich anschließenden Fertigung von 292 Fahrzeugen verschiedener Bauweise waren sieben Lokomotivfabriken sowie die Motorenhersteller Mercedes-Benz, Maybach und MAN direkt sowie weitere Firmen noch mit Zulieferungen beteiligt. Federführend war die MaK, auf den Einbau bewährter Dieselmotoren dieses Un-

ternehmens wurden allerdings verzichtet. Der Vertrag vom 5. Dezember 1960 für die erste Serienlieferung von 70 Maschinen bei der MaK schloss auch schon 20 bei der MaK bestellte Lokomotiven ein, die Motoren mit einer Antriebsleistung von 1350 PS erhielten. Die Auslieferung begann im April des Jahres 1962. Die einzelnen Baulose können dem Kasten mit der Lieferübersicht entnommen werden.

In dem MaK-Baulos der dritten Serie mit 110 Fahrzeugen waren mit den Betriebsnummern V 100 2332 bis 2341 zehn Maschinen enthalten, die für den Steilstreckeneinsatz bestimmt waren und entsprechende Zusatzausrüstungen erhielten. Ihre Abnahme und Zuweisung zum Bw Karlsruhe erfolgte zwischen Januar und Mai 1966. In dem mit Wirkung vom 1. Januar 1968 von der Deutschen Bundesbahn eingeführten Nummernplan für die elektronische Erfas-

Steil nach oben: Symbolhaft
zeigt sich 213 333 im
Bw Limburg, eine der zehn
für Steilstreckenbetrieb
ausgerüsteten Loks aus dem
MaK-Baulos von 1965/66
der dritten V 100.20-Serie
(Aufnahme 1986).
FOTO: JOACHIM SEYFERTH



Güterzugdienst auf Nebenbahnen war ein typischer V 100-Job: Bereits in dem dem Loktyp durchaus gut stehenden ozeanblau-beigen Farbleid ist 211 335, eine Maschine der V 100.10-Serie, hier im Sommer 1990 mit einer kurzen Übergabe zwischen Aulendorf und Kisslegg unterwegs.

FOTO: THOMAS KÜSTNER



sung der Betriebsdaten erhielten diese Lokomotiven die neue Baureihenbezeichnung 213, behielten aber ihre alten fortlaufenden Ordnungsnummern.

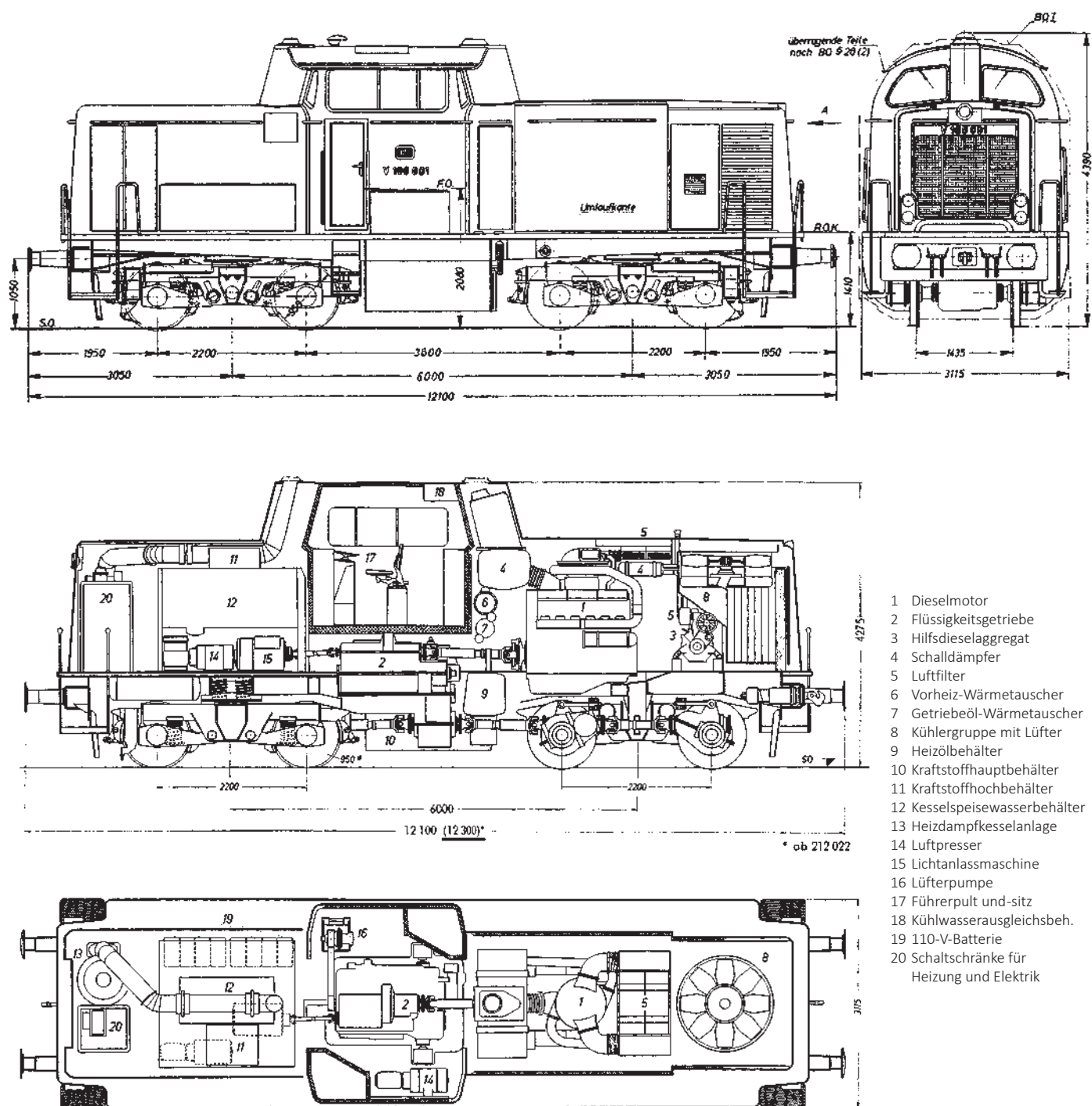
Alle 745 Fahrzeuge der V 100-Familie verließen die Herstellerwerke in der für Diesellokomotiven seitens der DB vorgeschriebenen Lackierung mit purpurrotem Aufbau nach RAL 3004 und mit einem Untergestell, das im Farbton Tiefschwarz (RAL 9005) gehalten war. Dem Zeitgeist und dem Bedürfnis nach veränderter Außenwirkung

entsprechend, veränderte die Deutsche Bundesbahn und später die Deutsche Bahn AG jedoch daraufhin noch dreimal ihr Erscheinungsbild, so dass die Loks der Baureihe V 100 in den folgenden Jahrzehnten drei weitere Farbschemata durchliefen.

Ab 1975 erschienen schon die ersten V 100 im neuen ozeanblau/beigen Farbleid. Im Gegensatz zu manch anderer Baureihe war dieser Anstrich bei den jetzt als Baureihe 211, 212 und 213 bezeichneten V 100 durchaus akzeptabel, wenn auch et-

was gewöhnungsbedürftig. Damit verbunden waren einige Änderungen bei der Farbgebung anderer Fahrzeugbereiche.

Am Ende des Jahres 1992 zählten „altrote“ V 100 – also die in dem ursprünglichen Farbschema – in dem schon zu diesem Zeitpunkt drastisch geschrumpften Einsatzbestand zu den Raritäten. Dafür stieg der Anteil „neuroter“ Maschinen mit weißen Kontrastflächen auf den Motorvorbauten. Trotz Bedenken einiger Farbexperten war von der DB 1987 erneut ein neues



Übersichtszeichnung der technischen Ausstattung der V 100-Serienloks (siehe Legende rechts). Oben: Typenskizze der Vorserien-V 100, wobei die Nummer 001 mit dem Zeitpunkt der Ausführung nicht übereinstimmt). ABB.: BZA MÜNCHEN/ARCHIV OBERMAYER

V 100-Farbgebungen bei der Bundesbahn und der DB AG

	1958 – 1975 (Rot)	1975 – 1987 (Ozeanblau-Beige)	1987 – 1997 („Neurot“)	ab 1997 (Verkehrsrot)
Aufbau	RAL 3004 Purpurrot	RAL 5020 Ozeanblau	RAL 3031 Orientrot	RAL 3020 Verkehrsrot
Unter- und Drehgestell	RAL 9005 Tiefschwarz	RAL 8019 Graubraun	RAL 8019 Graubraun	RAL 9005 Tiefschwarz
Schürzen-/Deckblech und Kraftstoffbehälter	RAL 7021 Schwarzgrau	RAL 8019 Graubraun	RAL 8019 Graubraun	RAL 7012/9005
Dach	RAL 7023 Betongrau*)	RAL 7022 Umbragrau	RAL 8019 Graubraun	RAL 7012 Basaltgrau
Schriften/Absetzstreifen	RAL 7030 Steingrau**)	RAL 1014 Elfenbein	RAL 9016 Verkehrsweiß	RAL 7035 Lichtgrau
Anmerkungen: *) ab 1967: RAL 7022 Umbragrau **) ab 1970: RAL 7032 Kieselgrau				



Farbkonzept auf den Weg gebracht und umgesetzt worden. Nun gab es nebeneinander also drei unterschiedlich lackierte Lokomotiven einer Baureihe. Die Befürchtungen von Fachleuten bestätigten sich schon bald, denn die neue Farbe „Orientrot“ RAL 3031 war nicht sonderlich witterungsbeständig und bleichte in sehr kurzer Zeit zu einem „Schweinchenrosa“ aus.

Angenehmer ist der 1997 eingeführte RAL-Farbtönen 3020 Verkehrsrot für Triebfahrzeuge der DB AG. Der bei den Loks vorgesehene weiße „Kontrastbalken“ auf der Stirnfront bereitete bei der V 100 wegen des offenen Kühlergrills aber einige Probleme, so dass die Loks nur einen schmalen Farbstreifen auf diesem Vorbau erhielten. Dieses Farbleid tragen nun auch die V 100 der Tunnelhilfszüge, die zuvor in Ozeanblau, dann in Orientrot und einem leuchtenden Orangerot bereitstanden.

„Knallig bunt“ und mit vielerlei Aufschriften versehen präsentieren sich dagegen die zahlreichen Loks, die bislang dem Schneidbrenner entkamen und nun – zu neuem Leben erweckt – bei zahlreichen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen fahren oder in Diensten von verschiedenen Baufirmen stehen. Nicht wenige von ihnen präsentieren sich wieder in den klassisch-roten Bundesbahn-Farben. □

Alles weitere Wissenswerte zur Technik und Einsatzgeschichte der V 100 bei der Bundesbahn und der DB AG lesen Sie in einer demnächst erscheinenden, völlig neu verfassten und bebilderten Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe!



Die V 100 wird „bunt“: Nach und nach erhielten die Loks das 1987 eingeführte orientrote Farbschema (Bild oben 212 178 im Bw Augsburg, 1995) sowie ab 1997 den Anstrich in Verkehrsrot mit weißem Balken (links, Lehrte, 2000).

FOTOS: GERHARD ZIMMERMANN, JÜRGEN HÖRSTEL (2)

Farblich teils noch „knalliger“ zeigten sich einige V 100 in späteren Diensten bei privaten Bahnunternehmen – hier eine Lok bei der EVB Elbe-Weser GmbH (Aufnahme 2000).



EINE REISE IM HERZEN ÖSTERREICHS

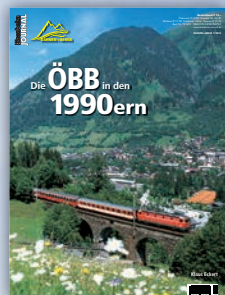
Weitere Ausgaben aus der Reihe
„Bahnen + Berge“



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



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



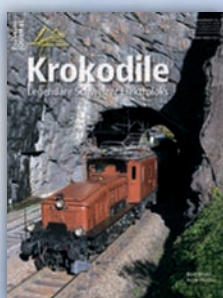
Die ÖBB in den 1990ern
Best.-Nr. 731601



Spessarttrampe
Laufach-Heigenbrücken
Best.-Nr. 731602

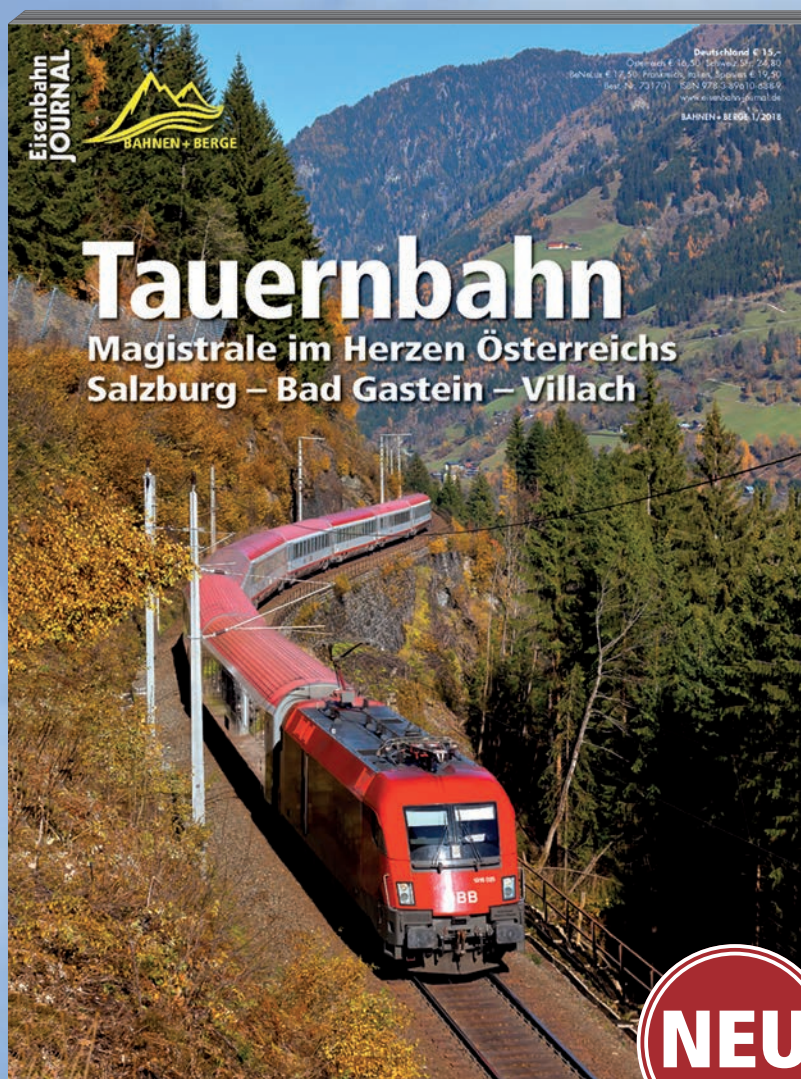


Brennerbahn
Best.-Nr. 731701



Krokodile
Legendäre Schweizer
Elektroloks
Best.-Nr. 731702

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



Die Tauernbahn wurde zwischen 1905 und 1909 eröffnet. Sie ist zum einen eine wichtige Strecke für den Binnenverkehr und zum anderen eine Transitlinie. Auf ihr rollten und rollen nicht nur bedeutende internationale Schnellzüge wie der „Blaue Enzian“, sondern auch zahlreiche Güterzüge. In dieser Ausgabe von Bahnen und Berge wird zunächst die Baugeschichte lebendig erzählt. Historische Postkarten präsentieren reizvolle Motive aus längst vergangenen Tagen. Großformatige Bilder zeigen die Schönheit der Strecke, im Gasteinertal genauso wie an der Südrampe im Mölltal, die von gewaltigen Brücken geprägt wird. Eine wunderbare Reise von Salzburg nach Kärnten im Herzen Österreichs.

160 Seiten, Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung,
mit über 300 Fotos und Skizzen

Best.-Nr. 731801 | € 15,-



www.facebook.de/vgbahn

MOMENTE

Intercity zu Wasser

TEXT UND FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Im Mittelrheintal gibt es keine Pausen. Vielleicht Zugpausen. Aber wenn auf der viergleisigen Hauptabfuhrstrecke, die vom großen Strom zerteilt wird, ausnahmsweise mal kein Zug unterwegs ist, dann ist trotzdem überall was los – im Umkreis des höhepunktgleichen Loreley-Felsens sowieso: Dort wird gerade ein Wohnanhänger auf den Campingplatz am Ufer rangiert und hier kommt eine fröhliche Wandergruppe den Weg durch die Weinberge hinauf. Im Fernblick setzt mal wieder die Fähre über und beinahe in Reichweite quält sich schon seit Minuten ein tiefliegender Kohlefrachter gegen die Strömung – ein Fußgänger auf dem Geh- oder Fahrradweg der beidseitigen Bundesstraße könnte mehr oder weniger bequem mit ihm Schritt halten. Und dann zirpen mal wieder die Schienen, ein Güterzug wächst heran und verdunkelt mit seinen freilich nur dreißig Sekunden endlos erscheinenden Wagenlaibern den Ausblick.

Drüben mal wieder ein Intercity – in elegantem Tempo und fast lautlos, wären da nicht die zwängenden Drehgestelle in den engen Gleisbögen. Dann links und rechts wieder Zugpause, über dem Gleisbett kann sich wieder das sommerliche Hitzezittern aufbauen. Und plötzlich rauscht sie heran, die „Rheinpfeil“, das imposante Tragflügelboot der Köln-Düsseldorfer Schifffahrtsgesellschaft, die Kamera kann sie gerade noch zusammen mit dem sommerlichen Gleisbett der rechten Rheinstrecke im Vordergrund erhaschen. Zurück bleibt weiße Gischt und eine für jedermann zugängliche große Yacht, die schnell zwischen den langsameren Schiffen im Strom verschwindet. Zwei Mal am Tag gibt es dieses rheinabwärts rund 60 km/h und rheinaufwärts rund 50 km/h rasche Schauspiel, die Züge sind nicht einmal doppelt so schnell. Auch nicht das gleichnamige Intercity-Zugpaar 108/109 „Rheinpfeil“ zwischen Hamburg und Basel bzw. später IC 8/9 zwischen Hannover und Zürich, das hier an der Loreley nur mit Tempo 90 unterwegs ist. Und schon erwischt man sich bei dem Gedanken, zur Reise zwischen Mainz und Köln ausnahmsweise einmal nicht den Zug, sondern das Schiff, aber eben nur dieses hochbockige und mondäne Tragflügelboot zu nehmen. Die Wasser hinab könnte der Wettlauf nicht nur in zeitlicher Hinsicht spannend werden.

Tatsächlich benötigte die „Rheinpfeil“ zwischen Mainz und Köln bei Talfahrt nur drei Stunden und vierzig Minuten – mit einer entsprechenden Verbindung im Nahverkehr hätte sie es also durchaus aufnehmen können. Das Zugpaar „Rheinpfeil“ war dann aber doch zwei Stunden schneller, da es zwischen Mainz und Köln nur eine Stunde und vierzig Minuten benötigte. Nach Köln zu Wasser und zurück auf der Schiene – das hätte in reisekultureller Hinsicht allerdings völlig unterschiedliche Erlebnisse hervorgebracht: Hier die beinahe fliegende Fahrt dicht über der Wasseroberfläche und zwischen den vielen Burgen und Zügen der linken und rechten Rheinseite ebenso die beinahe hautnahe Begegnung mit zahlreicheren anderen Schiffen. Dort das entspannte Gleiten mit bis zu 160 km/h auf der Schiene, im Panoramafenster die zweiteilige Landschaftsdokumentation „Rhein“ (Köln – Koblenz sowie Koblenz – Mainz) und in der Pause ein Kurzbesuch im Speisewagen. Und vielleicht hätte man sogar mit großem Glück die „Rheinpfeil“ vom Zugfenster aus kurz erhaschen können, sofern Orts- und Tunneldurchfahrten oder Zugbegegnungen dies nicht vereitelten. Später in Gedanken vertieft, hätte man in der Retrospektive zudem zu der Erkenntnis gelangen können, das auch die Fahrt zu Wasser eine auf Schienen war, denn stellte das Gleitkufengestell der „Rheinpfeil“ etwa nicht ein ähnliches Leitsystem dar?

Womit wir auf die Technik des Intercitys zu Wasser kommen – und die war ähnlich störanfällig wie die „moderne“ Bahn heute: In der 25-jährigen Betriebsgeschichte der „Rheinpfeil“ von 1972 bis 1997 verschliss sie dreizehn Motoren, da der hochgezüchtete russische V-12-Zylinder-Dieselmotor Zvezda M 401 A mit über 1000 PS sehr diffizil und „launig“ war – zahlreiche Betriebsausfälle mit langen Werftaufenthalten waren die Folge.



War das große Schnellboot einmal einsatzbereit, soll die morgendliche Warmlaufprozedur länger gedauert haben als das Anheizen des dampfbetriebenen Schaufelraddampfers „Goethe“. In den letzten Betriebsjahren kamen noch weitere Abnutzungserscheinungen und Materialermüdungen hinzu, insbesondere am Aluminiumrumpf und am Gleitkufengestell. Deshalb wurde die „Rheinpfeil“ nach der letzten Planfahrt am 20. Oktober 1996 stillgelegt. Die Ablieferung ihrer Nachfolgerin „Rheinjet“ (in Betrieb bis 2000) verzögerte sich jedoch und die „Rheinpfeil“ wurde mit einem auf zwei Monate befristeten „Schiffsattest“ am 12. April 1997



wieder in Betrieb gesetzt. Nur neun Tage später wurde sie infolge eines erneuten Motorsausfalls endgültig stillgelegt.

Doch imposant war das stets überraschende Vorbeigleiten der „Rheinpfeil“ zwischen den Zügen schon – nicht umsonst hieß das im russischen Jalta gebaute Tragflächenboot dort „Raketa“. Dieser Schiffstyp wurde in den 1940er-Jahren von dem russischen Konstrukteur Rostislaw Jewgenjewitsch Alexejew entwickelt. Am 25. August 1957 absolvierte der erste Prototyp seine Jungfernfahrt von Gorki nach Kasan und insgesamt wurden etwa 400 Tragflächenboote dieses Typs gebaut. Mit

einer fahrplanmäßigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 65 km/h (technisch möglich bis zu 72,5 km/h) galt die „Rheinpfeil“ als das schnellste Fahrgastschiff auf dem Rhein. Die zwei kufenartigen Tragflügel an Bug und Heck, die wie Wasserski funktionierten, hoben das Fahrzeug mit zunehmender Geschwindigkeit von anfangs 1,8 Meter Tiefgang im stillliegenden Zustand bis auf 1,1 Meter Tiefgang während der Fahrt an; der Rumpf an sich hatte damit keinen Kontakt mehr zum Wasser. Bei starkem Wellengang spürte man in den ersten Sitzreihen heftige Schläge – ein Höllenritt durchs Binger Loch und unterhalb der Loreley!

Die „Rheinpfeil“ verfügte über 64 reservierungspflichtige Einzelsitze für die Passagiere. Aufgrund der knappen Platzverhältnisse wurden an Bord keine Speisen angeboten, das Boot verfügte lediglich über eine kleine Servicebar, an der Getränke, Snacks und Souvenirs erworben werden konnten. Im hinteren Teil des Bootes befand sich eine offene Galerie mit einer Sitzgelegenheit am Heck, das Oberdeck durfte während der Fahrt nicht betreten werden. Die Besatzung bestand aus vier Personen: Kapitän, Maschinist, Bootsmann und Stewardess. Mittlerweile hat das Mittelrheintal „dank“ der übrigens immer langsamer werdenden Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main (technische Probleme am Zug, Winteruntauglichkeit) nicht nur seine sechs stündlichen Intercitys zur Schiene, sondern auch diesen Intercity zu Wasser und zwei kurze Momente in den erholsamen Zugpausen verloren. Ebenso zur Erholung dient die „Rheinpfeil“ heute: Sie ist nach glücklosen Wiederbelebungsversuchen inzwischen als Wohnschiff im niederländischen Delft fest verankert... □

Die ab 1985 im „Berlin-Expreß“ erprobten „Bautzener Komfortwagen“ liefen von 1986 bis 1988 im Interexpreß „Progress“ Berlin – Prag (Berlin-Lichtenberg, Mai 1988).



Werbung für die Städte-Expreß-Züge und Werbung für die Schlafwagen der Mitropa (aus DR-Kursbüchern Mitte der 80er).
ABB.: SAMMLUNG KOSCHINSKI (2)



Modern und klangvoll

Mitte der 80er machte die DR mobil im Fernverkehr und erweiterte das Angebot der „Städte-Expreß-Züge“ um vier Zugpaare. Für internationale Züge wurde 1986 die Gattung „Interexpreß“ eingeführt. Die Angebote von Rang und Namen sollten zeitgemäßes Reiseflair vermitteln

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Als Top-Angebot im Binnenfernverkehr offerierte die DR seit Herbst 1976 die zwischen Bezirksstädten und Berlin eingesetzten „Städte-Expreß-Züge“. Mit ihren orange/elfenbein lackierten Wagen hoben sie sich markant von den anderen Zügen ab. Mit generell nur sechs Einzelsitzen pro Abteil boten sie vor allem in der zweiten Klasse mehr Komfort als die sonst üblichen Achter-Abteile. Die Wagenklassen unterschieden sich

nur in der Ausstattung: Plüschpolster und Teppiche in der ersten, kunstlederbezogene Sitze in der zweiten Klasse. Die Beinfreiheit war gleich, denn auch die Bm-Wagen wiesen bei 24,5 Meter Länge nur neun Abteile auf, ein Abteil weniger als die anderen Bm-Wagen der Typen B und Y.

Zu den Städte-Expreß-Wagen kam die Reichsbahn unverhofft. Eigentlich sollte der VEB Waggonbau Bautzen die 103 Fahrzeuge des Typs Y/B 70 als Erste-Klasse-Wagen

an die Tschechoslowakischen Staatsbahnen liefern, doch der ČSD-Auftrag wurde aus finanziellen Gründen storniert. Infolgedessen übernahm die DR das Lieferkontingent. Davon ordnete sie 43 Exemplare der Gattung Am (1. Klasse) und 60 Exemplare der Gattung Bm (2. Klasse) zu. Außerdem wurden zunächst 13 Reko-Speisewagen der Gattung WRge für den Einsatz in Städte-Expreß-Zügen hergerichtet und farblich angepasst. Im meist aus drei bis fünf Am, fünf



Mit dem aus „Bautzener Komfort-
wagen“ gebildeten „Berlin-Expreß“ aus
Dresden trifft die 243 844 am 17. Mai
1989 in Berlin-Lichtenberg ein.
FOTOS: VOLKER EMERSLEBEN (2)



Die 132 483 dieselt mit dem
Ex 107 „Elstertal“ Berlin – Gera bei
Haynsburg durch das Tal der Weißen
Elster (23. Juni 1980).
FOTO: ANDREAS RITZ

oder sechs Bm und einem WRge gebildeten Zugverband wirkte der nur 18,7 Meter lange Speisewagen etwas mickrig.

Die Fahrpläne waren für den Fernberufsverkehr ausgelegt, morgens in die Hauptstadt und spätnachmittags von dort zurück. Zu den Fahrgästen zählten in den Aufbauzentren Berlins beschäftigte Bauarbeiter sowie Gesprächstermine in den Ministerien oder Mutterbetrieben wahrnehmende Dienstreisende, weniger Parteifunktionäre – denn die fuhren Auto, weshalb der wohl erst im Nachhinein populär gewordene Spottname „Bonzenschleuder“ deplatziert ist. Anders der Spitzname „Apfelsinenzüge“: Er spielte natürlich auf die Farbgebung der Wagen an, aber auch auf Einkaufstouren zu den mit besserem Warenangebot aufwartenden Geschäften in der Hauptstadt. Zugführer und Schaffner

gehörten oft Jugendbrigaden an, darunter freilich manch älterer Kollege.

Die in der Regel montags bis freitags verkehrenden Städte-Express-Züge liefen unter dem Gattungskürzel „Ex“, ihre Namen wiesen auf die Ausgangsregionen hin. Hier die im Zeitraum vom 25. Oktober bis 6. Dezember 1976 eingeführten Verbindungen:

„Rennsteig“ Meiningen – Suhl – Erfurt – Halle – Berlin

„Elstertal“ Gera – Leipzig – Berlin

„Elbflorenz“ Dresden – Berlin

„Stoltera“ Rostock – Berlin

„Sachsenring“ Zwickau – Karl-Marx-Stadt – Berlin

„Börde“ Magdeburg – Berlin

„Petermannchen“ Schwerin – Berlin

In der DDR-Hauptstadt endeten und begannen die Züge im Bahnhof Berlin-Lich-

tenberg. Ausgenommen die über den nördlichen Berliner Außenring geleiteten Stoltera und Petermannchen hielten sie auch im Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld. Die Ex 141/146 Börde stoppten ab Winterfahrplan 1977/78 zusätzlich in Potsdam, somit bezog das Spitzenangebot nun zehn Bezirkshauptstädte ein (Zwickau und Meiningen waren keine Bezirkshauptstädte).

Die Zugförderung oblag anfangs auch unter Fahrdracht Diesellokomotiven der Baureihen 118 (teils in Doppeltraktion) oder 132, später kamen abschnittsweise und schließlich auf den gesamten Laufwegen Elloks zum Einsatz. Mit besonders hohen Reisegeschwindigkeiten glänzten die Städte-Express-Züge meist nicht, oft erreichten sie nicht mal das Durchschnittstempo der D-Züge des Städteschnellverkehrs. Heraus ragten allerdings als schnellste Züge



Oben: Die 132 428 bringt am 6. Juli 1990 den Flügelzug D 1321 des D 321 „Neptun“ aus Kopenhagen zum Bahnhof Berlin Zoo.

Links: Eine Doppelgarnitur der Baureihe 175 passiert als Ext 67 „Karlex“ (Berlin – Karlsbad) am 8. Juli 1981 die Blockstelle Pietzschkau (südwestlich von Lutherstadt Wittenberg).

FOTOS: KONRAD KOSCHINSKI, AXEL MEHNERT



der DR überhaupt die nonstop zwischen Schwerin und Berlin-Lichtenberg verkehrenden Ex 131/136 Petermännchen: Sie erzielten zunächst eine Reisegeschwindigkeit von knapp unter oder über 100 km/h, im Sommer 1981 gar 104,1 bzw. 104,9 km/h. Danach wurden ihre Fahrzeiten wie auch die anderer Städte-Express-Züge aber entspannt.

Zum Fahrplanwechsel am 27. Mai 1979 (genauer: ab Montag, 28. Mai) kam in der Relation Berlin – Leipzig das zum Elstertal gegenläufige Zugpaar Lipsia hinzu. Ab 4. Juni 1984 erhielt der Sachsenring den neuen Laufweg Zwickau – Leipzig – Berlin, vom gleichen Tag an verband der neue Städte-Express Fichtelberg Karl-Marx-Stadt nun auf dem Weg via Dresden-Neustadt mit Berlin. In der Relation Berlin – Dresden führte die DR am 3. Juni 1985 das zum

Elbflorenz gegenläufige Zugpaar Berlin-Express ein. Auf der Route Berlin – Halle – Erfurt folgte ab 2. Juni 1986 das zum Rennsteig gegenläufige Zugpaar Berliner Bär.

Für das ausgeweitete Angebot verfügte die Reichsbahn über vom Raw Halberstadt seit 1983/84 in Großserie gefertigte 26,4-Meter-Wagen (UIC-Typ Z 2) der Gattungen Ame und Bme (später Bom). Für Städte-Express-Züge wurden einige dieser standardmäßig grün/elfenbeinfarbenen Fahrzeuge orange/elfenbein lackiert; übrigens beschaffte die DR einschließlich der gemischtklassigen ABme und der Halbpäckwagen BDmsb bis 1991 insgesamt 1465 „lange Halberstädter“ mit Seitengang.

Im „Berlin-Express“ zwischen Berlin und Dresden wurden 1985 vom Waggonbau Bautzen entwickelte klimatisierte RIC-Großraumwagen erprobt. Auffällig war ihr

Sonderanstrich Lichtgrau mit bordeauxrotem Fensterband. Eigens zur Erprobung der drei Amhe und sieben Bmhe verkehrte vom 4. Februar bis 24. Mai 1986 in der Relation Berlin – Rostock dienstags bis samstags das namenlose Zugpaar Ex 120/123. Danach kamen die „Bautzener Komfortwagen“ im internationalen Verkehr zum Einsatz.

Erst im Kursbuch 1990/91 erschien das wohl schon ab 30. Mai 1989 dienstags bis freitags verkehrende Zugpaar „Thomaner“ zwischen Berlin und Leipzig. Zum Fahrplanwechsel am 2. Juni 1991 endete die Ära der Städte-Express-Züge, die meisten wurden in D-Züge umgewandelt.

Von den internationalen Expresszügen waren seit Sommer 1979 nur noch die mit Triebwagen der Baureihe 175 gefahrenen Karlex Berlin – Karlovy Vary und Karola Leipzig – Karlovy Vary ausdrücklich



Der „Kiew-Express“ – hier 132 190 mit D 298 aus Kiew in Berlin – wurde erst 1986 eingeführt. Wagenläufe gab es aber schon früher.



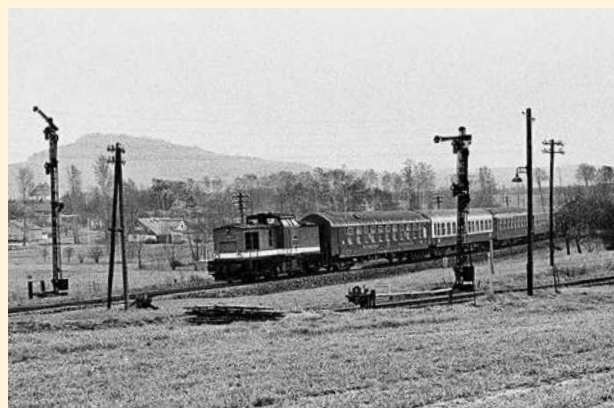
Mit dem D 484 Rzeszów – Leipzig rollt die polnische Ty 2 1162 über den Neißebrücke in Görlitz (7. Oktober 1986).

Über die Grenze mit Diesel – und auch noch mit Dampf

Wegen der unterschiedlichen Stromsysteme wurden grenzüberschreitende Streckenabschnitte zwischen der DDR und Polen sowie der Tschechoslowakei erst sehr spät elektrifiziert, bis 2015 nur zwei. Der offiziell im Dezember 1986 erfolgte Zusammenschluss der Netze von DR und ČSD an der Staatsgrenze bei Schöna war eigentlich keiner, denn auf ČSD-Seite stellte man die Anlagen erst ein Jahr später fertig – doch immer noch fehlten die für den Betrieb nötigen Zweisystemlokomotiven. Ergo musste im Elbtal vorerst weiterhin mit Dieseltraktion über die Grenze gefahren werden, auf den anderen Strecken in die ČSSR und jenen nach Polen sowieso (die Elektrifizierungslücke zwischen Frankfurt/Oder Pbf bzw. Rbf und dem Grenzbahnhof Oder-

brücke wurde erst im Dezember 1990 geschlossen). Aber von wegen „musste mit Diesel“: Nach Görlitz kamen bis in die zweite Hälfte der 1980er Jahre hinein sogar mit Schnellzügen zumindest gelegentlich Dampflokomotiven der PKP, beispielsweise Ty 2 (ex 52er) mit dem D 484 Rzeszów – Krakau – Dresden – Leipzig. Der führte Kurswagen Krakau – Köln und zählte zu den vielen namenlosen, gleichwohl wichtigen internationalen Schnellzügen im Netz der DR. Bekanntermaßen erreichten Ty 2 und Ol 49 noch bis 1990 Forst (Lausitz), vielleicht auch mit dem D 498 Krakau – Cottbus – Leipzig oder dem D 1498 Kattowitz – Cottbus – Leipzig.

Wenn ja, dann zu nachtschlafener Zeit (was analog für den D 499 nach Krakau gilt) – und wer hat da schon fotografiert?



112 568 mit D 480 „Kriván“ Košice – Zittau – Dresden bei Eibau (23. April 1987). FOTOS: CHRISTIAN KNÖGEL (2)

als „Ex“ qualifiziert. Mit dem Fahrplanwechsel am 27. September 1981 mutierten sie zu lokbespannten D-Zügen. In dieser Form lebten auch die langjährig als Expresstriebwagen verkehrenden Vindobona (Berlin – Wien), Hungaria (Berlin – Budapest) und Neptun (Berlin – Kopenhagen) fort, außerdem die kürzere Zeit mit Triebwagen gefahrenen Berolina (Berlin – Warschau) und Berlinaren (Berlin – Malmö). Zu den lokbespannten Klassikern gehörten unter anderem die das Jahrzehnt überdauernden D-Züge Balt-Orient-Expres (Berlin – Bukarest), Pannonia-Expres (Berlin – Sofia), Ost-West-Expres (Moskau – Berlin – Paris), Warszawa-Hoek-Expres (Warschau – Berlin – Hoek van Holland), Kiew-Expres (Berlin – Kiew), Moskwa-Expres (Berlin – Moskau), Saßnitz-Expres (Berlin – Malmö) und Ostsee-Expres (Berlin – Kopenhagen, bis 1983 München – Kopenhagen).

Zum Fahrplanwechsel am 1. Juni 1986 führte die DR die neue Zugattung „Interexpres (IEx)“ ein. So qualifiziert wurden die bisherigen D-Züge Berolina (Berlin – Warschau), Metropol (Berlin – Budapest), Progress (Berlin – Prag) sowie der neu geschaffene Primator (Berlin – Prag). Das Zugpaar IEx 79/78 Progress verkehrte in



Im „Saxonia“ bzw. „Metropol“ liefen in den 80er Jahren im Sommer auch Autotransportwagen. Oben: „Moskwa-Expres“ im Jahr 1988.

FOTOS: DB AUTOZUG, KONRAD KOSCHINSKI (2)

der früheren Fahrplanlage des nun zwischen Berlin und Prag mit dem Vindobona vereinten Hungaria und ermöglichte einen fast sechsständigen Tagesaufenthalt in Prag. Auch weil die ČSD Hauptabnehmer von Reisezugwagen aus der DDR waren, liefen im Progress werbewirksam die modernsten Wagen der DR: die erwähnten Bautzener Komfortwagen, ersatzweise die fünf ebenfalls elfenbein/bordeauxrot lackierten Halberstädter Seitengangwagen, außerdem einer der 25 im Jahr 1984 vom Waggonbau Bautzen gefertigten Speisewagen der Gattung WRme.

Im Jahresfahrplan 1988/89 gab es keinen Progress, doch lebte er am 28. Mai 1989 überwiegend mit Wagenmaterial der ČSD als D-Zug (nun Rostock – Berlin – Prag) wieder auf. Indes fuhr seit 29. Mai 1988 der Hungaria (Berlin – Budapest) als IEx. Als Ersatz für den entfallenen Saisonzug Trakia (Leipzig – Dresden – Varna) und zur Entlastung des Metropol führte die DR 1989 den Corvina (Berlin – Budapest) ein, mithin letztmals einen namentragenden D-Zug. Dieser verkehrte nur von Ende Mai bis Ende Oktober 1989. Er sollte ab Mitte Mai 1990 wieder fahren, aber angesichts der neuen Reisefreiheit „in den Westen“ bestand für ihn kein Bedarf mehr. □

Der D 371 „Pannonia-Expres“ nach Sofia fährt aus dem Bahnhof Berlin-Lichtenberg aus (2. Mai 1986). FOTO: W. SÖLCH







Die 221 106 ist eine von zehn nach ihrer Rückkehr aus Griechenland aufgearbeiteten V 200.1. Die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) setzt die mit neuen Deutz-Motoren bestückte Lok unter anderem auf Strecken in der Prignitz ein. Eine oft ihr anvertraute Leistung ist das montags, mittwochs und freitags verkehrende Güterzugpaar EK 53132/53133 Wittenberge – Pritzwalk – Wittstock und zurück. Glück und Sonne lachten dem Fotografen, als er am 23. Februar 2018 nahe Groß Pankow den EK 53133 abpasste.

FOTO: KONRAD KOSCHINSKI

Parade mit 44ern

Über die letzten Tage der 44er beim Bw Ottbergen ist schon viel geschrieben worden. Am 29. Mai 1976 endete im Weserbergland der planmäßige Jumbo-Einsatz. Auf den Tag genau einen Monat vor diesem magischen Datum bot sich dort ein ganz besonderes Schauspiel, doch darüber hat man bislang nie etwas lesen können: Die Ottbergener 44er hatten eine Reihe von Militärzügen zu bewältigen

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN



Gerade noch rechtzeitig hatte ich „Wind“ von der Sache bekommen. Ich erinnere mich zwar nicht mehr genau, woher ich die Insider-Informationen bekommen hatte, aber es war klar, dass der betreffende Tag im Kalender „geblockt“ werden musste. Da meine Wehrdienstzeit in Koblenz sich dem Ende entgegenneigte und noch im-

mer reichlich Urlaub vorhanden war, wurde der Kompaniefeldwebel entsprechend vorbereitet. Das war kein Problem, denn als „Geschäftszimmer-Bulle“ gehörte nicht nur das Führen der Urlaubskartei zu meinen Aufgaben, mein Arbeitsplatz im unmittelbaren Umfeld des „Spiess“ erlaubte es überdies, einen günstigen Augenblick für das Vortragen meines Ansinnens auszu-

wählen. Innerlich war ich der Bundeswehr in herzlicher Abneigung verbunden. Kasernenleben, Befehlshierarchien, der Umgang mit Waffen und die unsäglich langweiligen, großenteils völlig sinnfreien Dienste – das war nicht meine Welt. Entsprechend frühzeitig war bei mir die Untauglichkeit für den Soldatenberuf – nicht für den Wehrdienst an sich – „diagnostiziert“ worden. Dennoch

Gewiss nicht Begeisterung für Militarismus, sondern vielmehr die gleichförmig wirkende, schwere Beladung macht sicher einen Teil des Reizes aus, den Fotografen gerade bei Militärzügen verspüren.



übte die Aussicht, schwere Panzerzüge mit Dampflokomotiven zu fotografieren, eine gewisse Anziehungskraft aus – das muss ich einfach zugeben.

Am 29. April 1976 gab ich dann meinem Käfer die Sporen und startete zu absolut unchristlicher Zeit in Richtung Weserbergland. Als ich kurz nach Sonnenaufgang bei strahlend blauem Himmel, aber noch

recht kühlen Temperaturen am Aussichtspunkt auf der Ladestraße gegenüber dem Bw eintraf, herrschte an den Behandlungsanlagen schon rege Betriebsamkeit. Im Rangierbahnhof selbst war es weitgehend ruhig, die langen Gleise überwiegend frei. Ich fuhr ins Bw, um mich dort nach den zu erwartenden Militärzügen zu erkundigen. In der Lokleitung herrschte Hochbetrieb, bei den

Fragen gab man sich zugeknöpft. Immerhin hatte man erkannt, dass ja die Möglichkeit bestand, dass ungebetene Fragesteller für die Ostzone [sic] arbeiten könnten. In Erfahrung bringen konnte ich immerhin, dass die betreffenden Ottberger Maschinen am Vormittag noch zu den geheimen – wirklich? – Beladungsorten zugeführt werden mussten, teilweise unter Mitnahme



Friedlich wirkendes Panorama mit kriegerischer Fracht: 044 462 eröffnet am 29. April 1976 das „Militärzug-Programm“ und strebt am Ufer der Weser bei Karlshafen dem ersten Betriebshalt in Ottbergen entgegen.

der Reisezugwagen für die Soldaten. Karlshafen, Bodenfelde und Uslar, allesamt in Richtung Northeim gelegen, waren als Ziele für die Lz-Fahrten bzw. die Leerzüge schnell auszumachen. Von Schwerlast-Transportwaggons für Panzer und andere Fahrzeuge war in Ottbergen nichts zu sehen, aber alsbald schickte sich die erste 44er an, den Bahnhof in Richtung Northeim zu verlassen. Fahrten mit dem Tender voraus waren angesagt, denn die eigentlichen Militärzüge, die alle in Richtung Altenbeken verkehren sollten, mussten schließlich mit der Rauchkammer voraus bespannt werden.

Am „Kanal“ standen unterdessen 044 434 und 334 nebeneinander. Während an der 434 die Vorräte ergänzt und die Maschine wieder betriebsbereit gemacht wurde, gab es an der 334 offenbar ein Problem, um das sich die Bw-Schlosser kümmern

mussten. Das Personal widmete sich ausdauernd dem Abölen der Lok, gleichzeitig waren drei Mann aus der Werkstatt mit Einstellarbeiten an der Steuerung beschäftigt. Wenig später rollte 044 434 zur Drehscheibe und wurde mit dem Kamin in Richtung Altenbeken gedreht. Nach einigen Sägefahrten verschwand sie Lz in Richtung Northeim. Auch 044 671 machte sich alsbald auf den Weg, nachdem sie vier Vorkriegs-Reisezugwagen unterschiedlicher Bauarten im Bahnhof Ottbergen aufgenommen hatte.

Ich begab mich über Amelunxen und Wehrden in Richtung Karlshafen. Im dortigen Bahnhof traf ich auf 044 671, die ihren Leerpark abgestellt hatte und auf Rangieraufgaben wartete. Unerklärlicherweise hatte jemand ein großes Schild an der Rauchkammer befestigt, das von der „Letzten Fahrt 1976“ kündete. Der Sinn dieser störenden

Aktion erschloss sich mir leider nicht, denn es handelte sich definitiv nicht um irgendeine Form von Abschiedsfahrt, da die Maschine Anfang Juni noch nach Gelsenkirchen-Bismarck umbeheimatet wurde. Möglicherweise hatten sich Soldaten oder Reservisten hier einen Scherz erlaubt.

Die Lichtverhältnisse im Bahnhof Karlshafen überzeugten mich nicht, und einfahrende Züge aus Richtung Northeim tauchen dort wegen der unübersichtlichen Kurvenlage relativ überraschend auf. Deshalb suchte ich zwischen Karlshafen und Lauenförde einen Fotoplatz am Ufer der Weser. Hier hat man eine glänzende Sicht auf die Strecke und kann Zugfahrten in beide Richtungen schon früh erkennen, so dass genügend Zeit besteht und keine Hektik aufkommen kann. Leider war zu diesem Zeitpunkt kein Schiff in der Nähe von



Hochbetrieb an den Behandlungsanlagen:
Während 044 434 gerade ihre Vorräte
ergänzt hat, beheben die Bw-Schlosser einen
Einstellungsfehler an der Steuerung
der Lok 044 334.

Der Heizer der 044 462 hat offenbar so
gut aufgelegt, dass die Lok selbst bei
anstrengender Fahrt in der Steigung noch
übermäßig viel Dampf produziert und die
Sicherheitsventile abblasen.

Die fast bis Altenbeken anhaltende Steigung
machte es notwendig, im Heimatbahnhof
der Lok noch einmal die Wasservorräte
zu ergänzen.



Karlshafen unterwegs, das sich als zusätzliche Attraktion im Motiv angeboten hätte. Deutschlands nach dem Main zweitlängster, rein innerdeutscher Fluss hat in dieser Hinsicht nicht viel zu bieten, denn die Wasserstände ermöglichen nur leichten Schiffen mit geringem Tiefgang die Passage bis nach Hannoversch Münden.

Es dauerte eine knappe halbe Stunde, da kündigte sich zunächst die Lz in Richtung Karlshafen fahrende 044 434 durch ihre Dampffahne an. Wenig später hatte 044 462 in Karlshafen „Durchfahrt frei“ und rollte mit dem ersten Panzerzug am anderen Ufer der Weser entlang. Meine Vermutung, dass die Lok im Bahnhof Ottbergen Wasser nehmen würde, bestätigte sich bei der Ankunft dort. Es herrschte keine Eile, um Wasser nehmen und Ausfahrt aus dem Bahnhof aufzunehmen. Selbst kurz vor dem nächsten Ort Hembsen war noch eine Aufnahme des vorbeifahrenden Zuges möglich.

Was nun? Der sonnige Tag an sich war glücklich gewählt, aber die Abfolge der Zugfahrten gestaltete sich als reines Glücksspiel. Die genauen Fahrzeiten der Militärzüge hatte die Lokleitung nicht ausgerückt, und ob die Züge planmäßig liefen, wusste ich auch nicht. Die ohnehin verkehrenden Regelgüterzüge sollten auch nicht außer Acht gelassen werden. Deshalb kehrte ich zunächst nach Ottbergen zurück, wo mich an der Bahnhofeinfahrt auch gleich die nächste Fuhre aus Richtung Karlshafen mit 044 671 überraschte. Wegen des bereits erwähnten Rauchkammer-Schildes „verschwendete“ ich nur ein einziges Bild darauf und beschloss vielmehr, mich auf das zu konzentrieren, was noch unterwegs sein musste. Immerhin war ja auch noch 044 434 mit der schönen Umlauf-Schürze zu erwarten. Und die kam dann auch nach rund einstündiger Wartezeit kurz hinter Amelunxen angerollt.

Ich hatte mir vorgenommen, auch diesen Zug noch ein weiteres Mal zu fotografieren. Da ich im fotogenen Einschnitt bei Amelunxen aber noch einen planmäßigen Güterzug von Herzberg fotografiert hatte, war ich jetzt spät dran. Deshalb fuhr ich ohne Halt in Ottbergen – der Panzerzug war nach dem Wassernehmen hier bereits weitergefahren – durch bis nach Bad Driburg. Im dortigen Bahnhof hatte der Fahrdienstleiter den Militärzug „auf die Seite genommen“, um dem nachfolgenden Eilzug nach Oberhausen Gelegenheit zum Überholen zu geben. Und da 220 076 mit ihrem Eilzug erst den Blockabschnitt Richtung Altenbeken verlassen haben musste, bevor die 44er Anlauf für die Steigung ins Eggegebirge nehmen konnte, hatte ich wiederum die Gelegenheit, ein Stück vorauszufahren und die schwer arbeitende 044 434 vor der



Nach Sonnenuntergang macht sich 044 682 noch mit einem Durchgangsgüterzug von Ottbergen aus nach Ellrich auf den Weg. Dem Personal wird die Fahrt durch den Solling einiges abverlangen.

Oben: Die große Zeit der V 200 war 1976 auch schon längst vorbei, aber immerhin im Eilzugdienst konnte man sie im Weserbergland noch täglich antreffen. 044 434 hatte hier nur noch eine Frist von gut 30 Tagen, ehe sie letztmalig nach Gelsenkirchen-Bismarck umstationiert wurde.

Einfahrt in den 245 Meter langen Reelsener Tunnel zu erwarten.

Eigentlich war es danach Zeit, allmählich an die Heimreise zu denken, aber graue Wolken am Himmel über Bad Driburg ließen die baldige Vorbeifahrt eines weiteren Zuges erwarten und Abwarten angeraten erscheinen. Unterdessen rollte 044 195 von Altenbeken kommend im schönsten Abendlicht wenig später talabwärts. Nur ein paar Minuten später keuchte 044 334, die Verursacherin des Grauschleiers über Bad Driburg, mit einem weiteren Militärzug in Richtung Reelsener Tunnel.

Das war für einen einzelnen Tag ein Programm, wie man es sonst Mitte der 1970er Jahre in Ottbergen nicht mehr geboten bekam. Zwischen den Sonderzügen verkehrten ja auch noch weitere planmäßige Durchgangs- und Nahgüterzüge, die ich hier nicht alle erwähnt habe. Erstaunt hat mich die Tatsache, dass kaum Eisenbahn-

freunde auf den Beinen waren. Ich schätze sie auf eine Zahl im mittleren einstelligen Bereich. Obwohl es ein langer und ereignisreicher Tag war, wollte ich auch die letzten Sonnenstrahlen noch ausnutzen und begab mich noch einmal nach Ottbergen, auch wenn das Richtung Heimat nicht gerade am Weg lag. Dort angekommen, hatte die Dämmerung aber bereits eingesetzt und ausreichendes Fotolicht für die damaligen 18-DIN-Filme war eigentlich nicht mehr vorhanden. Ich hatte zwar kaum Hoffnungen, dass die Aufnahme der ausfahrenden 044 682 am östlichen Bahnhofskopf von Ottbergen noch gelingen würde, umso überraschter war ich aber dann, als die Filme aus der Entwicklungsanstalt per Post zurückkamen: Die Aufnahme war zwar recht finster, aber ich war damit trotzdem zufrieden. Ohne dieses stimmungsvolle „Abschlussbild“ hätte mir an diesem sehr erfolgreichen Tag etwas gefehlt ... □

Die Eisenbahn im XL-Format

Weitere Bände aus der Edition XL



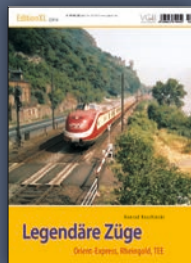
Die DB in den 1950ern,
1960ern und 1970ern
Best.-Nr. 601501



Neubau-Elloks
der DB
Best.-Nr. 601502



Erz, Stahl und
Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legenden
der DB
Best.-Nr. 601603



DB-Dieselloks der
1950er-Jahre
Best.-Nr. 601701



Die letzten Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702

EditionXL

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

KLARTEXT



NEU

Kult-Dieselloks der

Die Baureihen V 180, V 200, 130–132
und 142 der Deutschen Reichsbahn



Konrad Koschinski
Dr. Franz Rittig
Manfred Weisbrod

„Dicke Babelsbergerin“, „Taigatrommel“ und „Ludmilla“ standen von den 1960er- bis in die 1980er-Jahre für den Traktionswechsel bei der DDR-Reichsbahn – heute haben sie Kultstatus bei den Eisenbahnfans. Dieser neue Sammelband, entstanden aus teilweise längst vergriffenen Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals, lässt die Entwicklung und Einsatzgeschichte der DR-Baureihen V 180, V 200 sowie 130–132 und 142 Revue passieren. Ausführliche Kapitel befassen sich mit Konstruktion und Technik dieser Großdieselloks. Viele historische Bildraritäten, darunter zahlreiche großformatig wiedergegebene Farbfotos, dokumentieren Betrieb und Einsätze der nicht zu überhörenden Diesel-Brummer, von denen einst über 1.600 Exemplare über die Gleise der DDR-Reichsbahn rollten.

**240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband,
ca. 440 Farb- und historische Schwarzweißbilder**
Best.-Nr. 601801 | € 19,95

Das ist die Edition XL: DIN-A4-Großformat · 240 Seiten · Softcover-Einband · über 400 Fotos

je nur
€ 19,95



www.facebook.de/vgbahn

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Ab 1907 war das „Bockerl“ für die Aichacher Beck-Mühle im Einsatz (Aufnahme um 1935). FOTO: SAMMLUNG HUFSCHLÄGER

EINE ETWAS ANDERE LOK-HISTORIE

Das „Mühlen-Bockerl“

Bis um 1900 war das urige Gefährt als Lok Nr. 6 bei der Nymphenburger Dampf-Tramway im Einsatz. Dann gelangte es nach Aichach im Wittelsbacher-Land und verdingte sich dort jahrelang als emsiges Arbeitstier in der Beck-Mühle. Ein besonderes Kapitel Lok- wie Mühlengeschichte

TEXT: SIEGFRIED BAUM

Wo liegt Aichach? Das Kreisstädtchen mit rund 20 000 Einwohnern darf sich mit Fug und Recht als Zentrum des Wittelsbacher-Landes bezeichnen, dessen Name nicht von ungefähr kommt. Befindet sich doch auf einer Anhöhe im Osten der Stadt das Dörfchen Oberwittelsbach. Anstelle der vor Jahrhunderten untergegangenen Veste wurde eine kleine

Backsteinkirche errichtet. Die Burg gilt als Keimzelle des gleichnamigen bayerischen Herrschergeschlechts, das bis 1918 die bayerischen Könige stellte.

Die Stadt selbst liegt im Tal des Flüsschens Paar, die in der Nähe von Schloss Kaltenberg (östlich Landsberg) in einem Endmoränengebiet ihr Quellgebiet hat und nach 134 Kilometern in der Nähe von Vohburg in die Donau mündet. Und Aichach

hat einen Bahnhof an der Paartalbahn, die 1875 als rein strategische Bahn zwischen Augsburg-Hochzoll und der alten Festung Ingolstadt („Schanz“) errichtet wurde, vom ersten Tag bis heute als nichtelektrifizierte Hauptbahn betrieben wird und heute eine Verbindung zwischen den Magistralen München – Augsburg im Süden und München – Ingolstadt – Nürnberg im Nordosten bildet. Noch ein Schmankerl: Der Fahr-

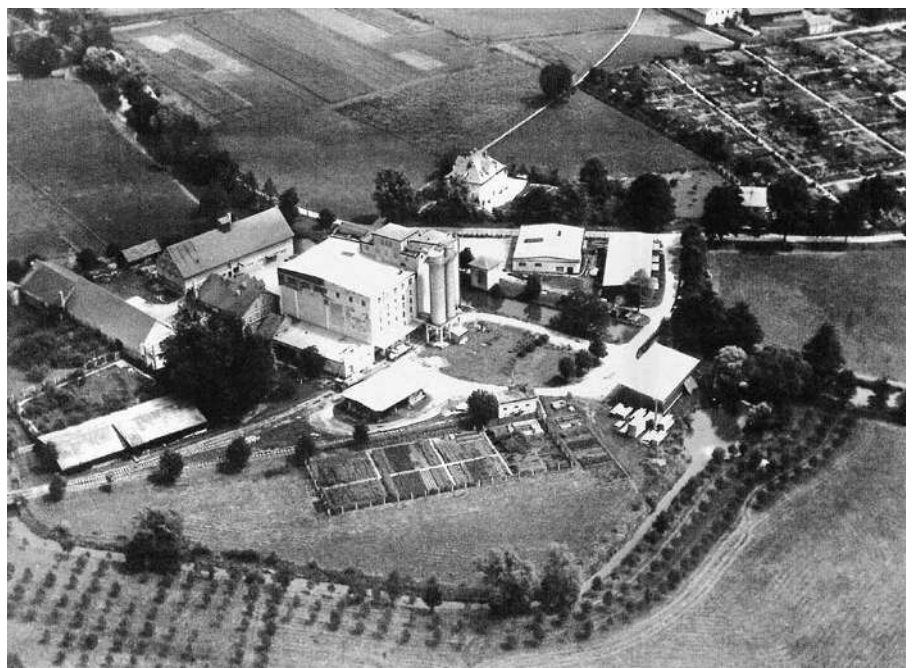
Nach der Landkarte liegt die Mündung der Paar in die Donau ziemlich genau 218 Meter tiefer als das Quellgebiet, was im (rechnerischen) Durchschnitt ein Gefälle von gerade mal 1,6 Promille ergäbe. Konzentriert man sich aber auf den Raum südlich von Aichach, errechnet sich ein Gefälle von drei Promille, was interessanterweise auch mit der Größe identisch ist, die Professor Wilhelm Ruckdeschel für den Lech im Raum Augsburg angibt. Beziehen wir in unsere Rechnung auch noch die „mittlere Wassermenge“ ein, macht uns die Tatsache staunen, dass auf diese knappe Distanz die Wasser der Paar ausgereicht haben, allein im Aichacher Stadtbereich vier Mühlen zu

Bei den Recherchen war zu erfahren, dass die heute nicht mehr existierende Beck-Mühle offenbar sehr zeitig nicht nur auf die Wasserkraft gesetzt, sondern als Ergänzung auch zwei kräftige Elektromotoren unbekannter Leistung als Zusatzantrieb installiert hatte. Das Gleiche bei der Aktien-Kunstmühle, wo sich gemäß einem Revisionsbericht von 1917 ein „beweglicher Dampfkessel“ von Hohenzollern-Düsseldorf mit Baujahr 1885, sprich eine Lokomobile, zumindest als Notnagel nachweisen lässt. Dieses muss einem Reparaturbericht der MAN Augsburg zufolge auch noch 1946 vorhanden gewesen sein. Doch was hat diese lange Einleitung nun eigentlich mit der Überschrift des Artikels zu tun?

In einem Fachaufsatz ist zu lesen, dass sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit der industriellen Verwendung von Dampfkraft und später auch des Elektromotors ein völlig neues Mühlensystem etablieren konnte, nämlich die Handelsmühlen, die nicht mehr auf die Erzielung nur eines Mahllohns ausgerichtet waren, sondern auf eigene Rechnung Getreide einkauften und ihr Mehl den Großabnehmern (zum Beispiel den aufkommenden Brotfabriken) anboten. War bis dato eine Mühle ohne Wasserkraft undenkbar, wurde nun für die Anfuhr des Getreides ein Gleisanschluss ein (fast) unumgänglicher Teil der Infrastruktur. Dies galt im Übrigen auch für die Abfuhr, bei der bis weit in die 1950er Jahre der Eisenbahnwagen seine Daseinsberechtigung hatte. Kein Wunder,



Oben rechts: Das Areal der Beck-Mühle in Aichach um 1956 aus der Vogelperspektive. Auf dem Luftbild gut zu erkennen der von der Paartalbahn Augsburg – Ingolstadt herführende Gleisanschluss (auf Bildmitte links) mit Verzweigung auf dem Gelände.



dass es nun auch Bedarf für „Werklokomotiven“ gab.

War es bei der Beck-Mühle bereits ab 1907 ein „Unikum“ von Dampflok (siehe auch Kasten Seite 45), existierte bei der ähnlich großen Aktien-Kunstmühle das Baugesuch eines Aichacher Baumeisters für ein „putziges“ Maschinenhäuschen, das unmittelbar neben dem Mühlenhauptgebäude als „Behausung“ für die Werklok errichtet werden sollte. Korrespondenz mit der damaligen Bahnaufsicht belegt, dass die Werklok der Mühle auch das Lagerhaus der Zentralgenossenschaft, der späteren BayWa AG, mitzubedienen hatte. Trotz zweier Brücken zwischen dem Hauptgleis der Paartalbahn Augsburg – Ingolstadt und der Mühle überstand der Anschluss nicht nur die Wirren des Zweiten Weltkriegs, sondern erlebte auch noch das DB-Stilllegungsprogramm MORA-C. Für einen Erhalt der Schienen sei der Vorstand der Aktien-Kunstmühle sogar vor Gericht gezogen, doch das unselige Programm und die Planungen für den Ersatz des niveaugleichen Bahnübergangs im Bereich der Anschlussweiche durch eine Unterführung erwiesen sich letztendlich als die „stärkeren Gegner“.

BECK-MÜHLE WURDE OPFER DER ÜBERKAPAZITÄTEN

Das gesamte Mühlengewerbe und auch der Landhandel erlebten durch die Mühlengesetze von 1957 und 1972 einerseits und durch die Umbrüche der bäuerlichen Landwirtschaft andererseits einen gewaltigen Strukturwandel, was die BayWa bewog, das attraktive Lagerhaus aufzugeben und „auf der grünen Wiese“ im Nordwesten von Aichach ein völlig neues Agrar-Zentrum zu errichten. Das trotz seines gut erhaltenen Fachwerks und der interessanten Dächeranordnung angeblich nicht unter Denkmalschutz stehende Lagerhaus mit stattlichen Außenmaßen verlor seine Aufgabe, die es über Jahrzehnte klaglos erfüllen konnte. (Das Eisenbahn-Journal hat in der Ausgabe

5/2008 im Rahmen des Beitrags „Haus der tausend Säcke“ auch dieses Lagerhaus vorgestellt.) Die gutgehende Landwirtschaft dieses altbayerischen Landstrichs machte es möglich, dass über Jahrzehnte hindurch neben der BayWa auch noch zwei private Lagerhäuser (mit Gleisanschluss) ihr Auskommen fanden.

Dennoch ist davon auszugehen – und Gespräche mit dem Vorstandsvorsitzenden der Aichacher Aktien-Kunstmühle bestätigten es –, dass die Mahlkapazität der vier Aichacher Mühlen im Verbund mit den vielen Großmühlen (siehe Nr. 4 im Quellenverzeichnis auf Seite 44) zumindest indirekt auch ein klitzekleiner Teil der Mühlenüberkapazitäten war, die Mitte der 1950er Jahre erste gesetzliche Maßnahmen erzwangen. Diese „Mühlengesetze“ boten einen finanziellen Anreiz zur freiwilligen Mühlenstilllegung, wovon die Inhaber der Beck-Mühle Gebrauch machten. Mit der Konsequenz, dass die Gebäude bis auf das Turbinenhaus geschleift wurden. Betrachten wir allein die Luftaufnahme (Seite 41), wird erkennbar, welcher gewaltige, die Sze-

nerie dieses Teils der Stadt Aichach beherrschende Gebäudekomplex da der Abrissbirne zum Opfer fiel. Im Zusammenhang mit den „Mühlengesetzen“ nur noch zwei bemerkenswerte Zahlen: Nach einer Zählung von 1895 habe es im Deutschen Reich über 54 000 und allein in Bayern 4440 Wassermühlen gegeben!

SPUREN IM KIES UND DICHTEN GESTRÜPP

Wer sich nicht scheut und vor möglichem Erdgetier keine Ängste hat, kann heute im Süden des Aichacher Bahnhofs im dichten Gestrüpp noch Gleisreste des einstigen Anschlusses zur Beck-Mühle und eine (nicht begehbare) Brücke entdecken. Auf der bahnhofabgewandten Seite des Brückleins hat man auf der Bahndammkrone einen idyllischen Fußweg angelegt, in welchem noch die Schienen liegen, die fast bis zur ehemaligen Beck-Mühle reichen. Vor Jahren waren in diesem „Urwald“ sogar noch die Reste einer schon eingestürzten Hütte zu entdecken, die einmal als Unterstand für die



Von München nach Aichach: Aus der Lok Nr. 6 der Nymphenburger Dampf-Tramway (Foto links in der Arnulfstraße um 1900 und künstlerische Abbildung in einer Krauss-Maffei-Festschrift) wurde das fleißige Bockerl in der Beck-Mühle (Bild oben um 1935). Der für das urige Gefährt zuständige Müller trug natürlich eine Montur in „Müller-Grau“.

FOTOS UND ABB.:
SAMMLUNG HUFSCHLÄGER (3)



Oben links: Blick von den umgebenden Feldern in das Areal der Beck-Mühle um 1930.

Oben rechts: Das einstige Anschlussgleis zur Beck-Mühle ist teilweise noch vorhanden und dient heute – mit Kies verfüllt – als Fußweg (Aufnahme 2017).

Rechts: Das letzte verbliebene Gebäude der Mühle ist der Ziegelbau Unterschneitbach – hier im heutigen Zustand (Aufnahme von 2010).

FOTOS: SAMMLUNG ACHTER, WASSERWIRTSCHAFTSAMT DONAUWÖRTH, SIEGFRIED BAUM



Nach dem Beck'schen Bericht sei das Gefährt zusätzlich mit Übergaben bis nach Augsburg-Hochzoll und auch nach Schrobenhausen dirigiert worden. Was in zweierlei Hinsicht erstaunt, denn erstens hat die Strecke Richtung Augsburg zwischen Dasing und Friedberg den Höhenrücken des Lechrains mit einigen Promille Steigung zu überwinden und zweitens habe das Löklein eine maximale Höchstgeschwindigkeit von gerade mal 12 km/h gehabt. Im Archiv von Krauss-Maffei fand sich ein Bericht, wonach das Unikum dann zu einer Hauptuntersuchung im Krauss-Werk gewesen sei. Wir dürfen heute rätseln, ob das Bockerl wohl in einer aufwändigen Überführungsfahrt auf eigenen Rädern dorthin kam oder – wie bei solchen Anlässen ja auch die Köfs – auf einem Niederbordwagen verladen und nach Allach verfrachtet wurde.

DAS DAMPFLÖKLEIN WIRD ZUR „DIESELLOK“

Wir machen einen (gedanklichen) Sprung in die ersten Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg. Mit Baujahr 1891 hatte der Kessel damals bereits mehr als 50 Jahre auf dem Buckel, sodass trotz bester Pflege für Lok und Kessel das letzte Stündlein geschlagen haben musste. Doch dem war nicht so! Nach einem Bericht in der „Aichacher Zeitung“ in den letzten Januartagen 2018 meldete sich ein aufmerksamer Leser und versicherte glaubhaft, dass das Kessel-Ende damals gar nicht das Ende des Lökles bedeutete! In einer Aichacher Lkw-Werkstatt, wohin man die Lok mittels eines stabilen Anhängers transportiert hatte, sei nach dem Ausbau des Kessels ein fabrikneuer MWM-Dieselmotor (MWM steht für Mo-

bahnhofseigene Kö oder Köf gedient hatte. Die „Werklok“ der Beck-Mühle hatte auf dem Mühlengelände gemäß Luftbildaufnahme von 1956 ein „richtiges“ Maschinenhäuschen.

Bleiben wir nun beim „Beck-Bockerl“, das noch in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts als Lok Nr. 6 zur (München-) Nymphenburger Dampf-Tramway zählte. Als diese um die Jahrhundertwende vom Dampfbetrieb auf Elektroantrieb umgestellt wurde, waren die nur wenige Jahre alten Löklein arbeitslos geworden. Ihr Glück war ihre Regelspurweite! Wie ihr Nürnberger Pendant waren sie vom ersten Tag an nicht in der damals sonst üblichen Meterspur ausgeführt worden. So war ein Weiterverkauf möglich, der im Fall des Aichacher Bockerls zwar nicht gleich zur Beck-Mühle, sondern zunächst zum Dienst als Baulok für das Aichacher Frauengefängnis führte. Als der Baukomplex fertiggestellt war, wurde das

Gleis bis zur Beck-Mühle zurückgebaut, wo das Löklein ab 1907 zur „Werklok“ wurde.

Wir haben zudem Kunde, dass unser Bockerl während des Zweiten Weltkriegs, als für die Bahnhofs-Kö kein Treibstoff mehr zugeteilt wurde, auch alle Rangierarbeiten im Bereich des Aichacher Bahnhofs zu erledigen hatte und dabei angesichts von insgesamt sechs Anschlüssen und dem üblichen Waggonbetrieb am örtlichen Ladegleis und an der Güterhalle sicher vollauf beschäftigt war. Dem im Quellenverzeichnis unter Nr. 1 erwähnten Schreiben des Herrn Beck ist zu entnehmen, dass die Lok bereits während des Ersten Weltkriegs zeitweise in Augsburg dienstverpflichtet war und dass im Zweiten Weltkrieg „um ein Haar“ etwas Ähnliches bei der Münchner Straßenbahn vorgesehen war, hätte da nicht schon seit 1940 die Deutsche Reichsbahn ihre Hand ausgestreckt gehabt.

torenwerke Mannheim) in einer aufwändigen Arbeit eingebaut worden, und mit diesem neuen Antrieb habe die Lok noch viele Jahre Dienst verrichtet. Bis zur Abgabe des Manuskripts dieses Beitrags war es nicht möglich, hierzu ein Foto aufzutreiben und Details zu diesem sicher nicht einfachen Umbau von der Dampf- zur Diesellok in Erfahrung zu bringen. Ein Zeitzeuge aus Aichach war bei der betreffenden Werkstatt zwischen 1947 und 1951 Lehrling und berichtet, dass der Umbau von zwei erfahrenen Schlossern „unter Ausschluss der Öffentlichkeit“ durchgeführt worden sei. Für „Loktechnik-Freaks“ wäre vor allem interessant zu erfahren, wie die Kraftübertragung vom (stehenden) Motor samt Getriebe auf eine der zwei darunter befindlichen Lokachsen gelöst wurde. Ohne glaubhafte Belege in Händen bleibt die Vermutung, dass die damaligen Tüftler dies nur mit einer an der Außenseite des Triebwerks geführten Antriebskette gelöst haben könnten. Denn in der Frühzeit des Lastkraftwagens, vor der Marktreife von Differentialgetriebe und Kardanwelle, scheint, was Fotos hinlänglich beweisen, der Kettentrieb auch „Lkw-Alltag“ gewesen zu sein. Weshalb also nicht auch bei diesem Löklein?

UND WIE KAM DAS GETREIDE ZU DEN MÜHLEN?

Bücher und Berichte belegen, dass die deutsche Waggon-Industrie auf der großen Eisenbahnausstellung im Herbst 1924 in Berlin-Seddin viele offene Selbstentlader für nasseunempfindliche Schüttgüter gezeigt habe, aber die eigentlichen Waggons für Getreide tauchen in einer bescheidenen Zahl von gerade mal 50 Stück erst Anfang der 1930er Jahre auf. Wenn die neuen Handelsmühlen auf eine Getreide-Einfuhr angewiesen waren, drängt sich die Frage auf, in welchen Waggons das Getreide transportiert wurde.

Wir haben zwei Berichte: Da war einmal der über 100 Kilogramm fassende Jutesack das Transportgefäß, das mittels Sackkarre und Muskelkraft in die geschlossenen G-Wagen verfrachtet wurde. Und wir haben eine interessante zweite Variante, die uns Eisenbahn-Journal-Autor Christian Gerecht erläutert: Diese Version könnte sich – möglicherweise – in erster Linie auf die gegen Ende des Krieges gebauten G-Wagen der Bauart Leipzig beziehen. Sollte das Getreide in loser Form verfrachtet werden, wurde es in aller Regel mittels Blechröhren allein durch die Schwerkraft über die Lüftungsöffnungen und auch die Waggon-Schiebetüren in die Wagen geleitet. Damit die Schiebetüren problemlos geschlossen und beim Empfänger auch so wieder geöff-

net werden konnten, hatte man sogenannte Vorsatzbretter-(Wände) eingebaut, durch die ein Zwischenraum für das Bewegen der Türen blieb.

Wenn wir erfahren, dass nach dem Befüllen der Waggons die Lüftungsöffnungen von einem Arbeiter von innen verschlossen, sprich zugenagelt, werden mussten (Fernhalten von Ungeziefer und Feuchtigkeit) und der gute Mann anschließend bäuchlings bis zur Schiebetüre vorrobben musste, wird klar, welche Erleichterung die Großraum-Selbstentlader mit ihren obenliegenden Klappdeckeln gebracht haben. Für die Entladung hatten die „Leipzig-G-Wagen“ in den flachen Böden durch Blechschieber verschlossene Öffnungen, über die das Getreide in die Tiefbunker abgelassen werden konnte. Dass da zusätzlich Handarbeit angesagt war, soll nicht verschwiegen werden.

Auf einer Internetseite zur Eger-Mühle in Freital (ehemals Deuben) an der Weißeritz in Sachsen werden zwei Schwarzweißfotos gezeigt, die mehrere G 10-Wagen (auf Rollwagen) an einer Verladerrampe der Mühle erkennen lassen. Ob loses Getreide oder Säcke verladen wurden, ist dem Foto leider nicht zu entnehmen. Ein Foto zeigt sogar eine der zwei kleinen El-loks der erwähnten Güterbahn, die beide erhalten blieben.

Gegenüber früher boten die neu konstruierten Selbstentlader also nicht nur eine gewaltige Erleichterung bei der Beladung, sondern in gleichem Maße bei der Entladung. Diese Selbstentlader – und daher auch der Name – verfügten über trichterförmige Böden mit entsprechenden Öffnungen und sogenannten Schurren, über die das Getreide in Tiefbunker ohne menschliches Zutun völlig automatisch entladen werden konnte. Auf Seite 106 des 2017 bei unserer Verlagsgruppe Bahn erschienenen Buchs von Wolfgang Diener (siehe Literatur-Quellenverzeichnis) wird das Foto eines ganz frühen Getreideselbstentladers gezeigt. Die (schlagartige) Öffnung von Seitenklappen, wie es bei den Selbstentladern für Koks, Kohle und Kalk noch heute Usus ist, war beim Getreide nicht möglich!

Wenn heute Druck- bzw. Saugluft das Transportmedium zwischen Silo und Waggon darstellen, gab es bis weit nach dem Zweiten Weltkrieg neben den erwähnten Rohrsystemen innerhalb der Mühlen nur sogenannte Elevatoren oder „Becherwerke“, die als Textilbänder mit Blechbechern in geschlossenen Holzkästen liefen und über Riemenscheiben und Treibriemen bewegt wurden.

Der technische Fortschritt ging aber auch an diesen Selbstentladewagen nicht

„spurlos“ vorüber. Die heute für den Getreidetransport gebräuchlichen Waggons der Gattung Tads 959 sind fast 22 Meter lang und haben ein Fassungsvermögen von 80 Kubimetern. Dies scheint aber noch nicht „das Ende der Fahnenstange“ zu sein. Ein Agrarhandelsunternehmen ließ im letzten Jahr in Rumänien Selbstentlader mit einem Fassungsvermögen von sage und schreibe 130 Kubimetern bauen. Die Wagen tragen die Bezeichnung Tagnpps 102 und sind trotz allem nur 20 Meter lang.

Man könnte diesen Beitrag gar nicht eindrucksvoller beenden als mit dem Hinweis auf ein Foto in der „Galerie“ der Ausgabe 11/2017 des Eisenbahn-Journals, das vor der beeindruckenden Kulisse eines riesigen Getreidespeichers am Holzmindener Weserhafen einen Güterzug mit 17 Großgüterwagen der Gattung Tads 959 zeigt: 17 mal 80, also 1360 Kubikmeter Getreide! Wie viele Tonnen Mehl konnten daraus gemahlen und wie viele zigtausend Laibe Brot konnten daraus wohl gebacken werden? □

Der Autor bedankt sich bei den Herren Franz Achter, Stephan Beständig, Christian Gerecht, Robert Edler, Adolf Fronhofer, Max Huber, Helge Hufschläger, Bernhard Kapfhamer, Wolfgang Riebel, Franz Sitzmann und Ernst Ulrich für Auskünfte, Tipps und Hinweise, ohne die das Manuskript für den Beitrag in diesem Umfang nicht möglich gewesen wäre.

Literatur-Quellenverzeichnis

1. Beck, Paul, Briefkopie vom 4.10.1991 als quasi „Lebenslauf“ der Lok an die Direktion von Krauss-Maffei
2. HU-Bericht vom Januar 1926 von Krauss & Co., München
3. Carstens, Stefan + Diener, Hans-Ulrich, „Güterwagen Band 2 – Sonderbauarten“, Druckerei und Verlag W. Tümmels, Nürnberg 1989
4. Deutsche Wertpapierauktionen GmbH, Wolfenbüttel – Auktionskatalog 16.12.2017
5. Diener, Wolfgang, „Anstrich und Bezeichnung von Güter- und Dienstwagen“, VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstentfeldbruck 2017
6. Pitius, Hans-Joachim + Schuster, Anton, „Die Paartalbahn“, Verlag Benedikt Bickel, Schrobhausen 2000
7. Seidel, Dr. Kurt, „Schmalspur in Baden-Württemberg“, Einhorn-Verlag Schwäb. Gmünd 1977
8. Wallner, Christine, „Die Chiemsee-Bahn“, Chiemsee-Schiffahrt Ludwig Feßler KG, Prien 2017
9. Schriftverkehr und Planunterlagen der AKA Aichacher Aktien-Kunstmühle

Das „Mühlen-Bockerl“ als Modell

Wundert es Sie, verehrte Leser, dass dieses Unikum von Lok zum Nachbau reizte? Zumal, wenn verwandtschaftliche Beziehungen zum „System Mühle“ das Ganze noch viel spannender machten! Weil das „private“ Bw bereits einige solcher „Lok-Zwerge“ beherbergt, gab es für den Nachbau des „Bockerls“ für mich keine Alternative zur Baugröße 5 Zoll (= 1:11).

In Anbetracht des „mickrigen“ Kesselchens und aus dem Wunsch heraus, mit dem Gefährt auch rangieren zu können, blieb nur die RC-Funkfernsteuerung mit Akkustromversorgung. Langwierige Recherchen hatten ergeben, dass das Löklein dank seiner Münchner Abstammung blau lackiert war. Als ich als Farbton längst RAL 5012 gefunden hatte, tauchte aus einer Krauss-Maffei-Festschrift eine farbige Abbildung auf, in der ein unbekannter Künstler so ein Züglein in Nymphenburg festgehalten hat. Anzufügen wäre noch, dass Blau seit Jahrzehnten *der* Farbton der (bayerischen) Mühlen ist. Waren doch Haustüren und Fensterläden der großelterlichen Mühle im Unterallgäu auch blau gestrichen!

Die Schwarzweißaufnahme aus der Zeit bei der Tramway (siehe Seite 42) zeigt nicht nur einen Kobelkamin, sondern auch Zierlinien, die bei einer späteren Restaurierung wohl weggelassen wurden, als das Äußere des Lökleins nur noch untergeordnete Bedeutung hatte. Unstrittig, dass das Unikum mit der kleinen Dampflok der Chiemsee-Bahn verdammt viel Ähnlichkeit hat. Und die wiederum zumindest optisch wieder mit zwei Maschinchen der früheren LAG identisch ist, als diese zunächst bei der meterspurigen Dampfstraßenbahn von Ravensburg nach Weingarten eingesetzt und später zur Walhalla-Bahn umgesetzt wurden. Der Vergleich mit einer 1:150-Skizze in Dr. Seidls „Schmalspur in Württemberg“ ergab, dass das „Aichacher Bockerl“ mit gerademal 4,7 Meter Länge noch 40 Zentimeter kürzer war als die Lok vom Chiemsee. Als „Schmalspur-Lok“ verfügt diese nur über eine einfache Mittelpuffer-Kupplungsmöglichkeit, während „unsere“ für den Verschub der „richtigen“ G-Wagen eine Pufferbohle aus einem stabilen Holzbalken erhielt, an den man auch „richtige

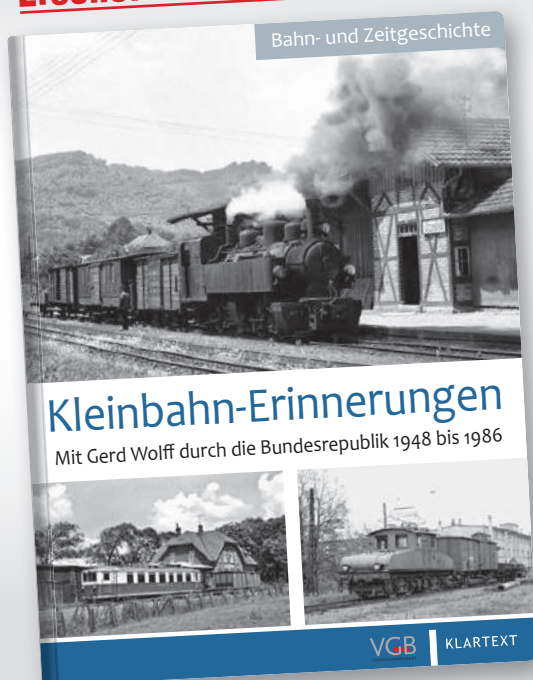
„Puffer“ hatte schrauben können. Ob in Erinnerung ihrer Straßenbahnzeit oder einfach aus Bequemlichkeit hatte man die einfache Kupplungsöse unterhalb der Bohle belassen. Das Mitte der 1930er Jahre von Professor Ernst Schörner gemachte Foto zeigt, dass man wohl nur bei Tageslicht unterwegs war, denn die Karre hatte keine Stirnbeleuchtung. Als netter „Gag“ muss das pagodenartige Dach des Lökleins erwähnt werden, mit dem die „Chiemsee-Lok“ nicht aufwarten kann. Schon bemerkenswert, dass ausgerechnet die kleinen Maschinchen der Forster Stadteisenbahn, deren Gründung bekanntlich auch auf die LAG zurückgeht, die gleichen Krauss'schen „Pagoden-Dächer“ aufzuweisen hatten.

Nun aber zum Modell: Selbst wenn das Getriebemotörchen relativ klein ausfallen konnte, brauchten die zwei Blei-Gel-Akkus Platz im offenen Führerstand, weil ein völliges Verstecken in der kleinen Kesselattrappe nicht möglich war. Warum „nur“ Blei-Gel? Hier und auch bei meinen anderen „Zwergen“ standen trotz einer deutlich höheren Energiedichte LiPos (Lithium-Polymer-Akkus) nie zur Debatte. Nicht nur die höheren Kosten, sondern auch die große Empfindlichkeit sowohl bei der Ent- wie auch der Ladung waren nach einer Warnung eines Fachhändlers gute Gründe, bei diesem Akkutyp zu bleiben. Weil Gartenbahn im Garten, sprich im Freien, zumindest in der warmen Jahreszeit, stattfindet, erhielt das „Bockerl“ auch ein wetterfestes Maschinenhaus, dessen Form und Maße „halt so“ ausgedacht wurden. Schade, dass wir zum Zeitpunkt der Modellentstehung noch keine Kenntnis vom Luftbild der Beck-Mühle hatten. Kaum zu glauben, dass das nur etwa zehn Kilogramm wiegende Modell in der Lage ist, auf der Ebene fünf Modellwagen zu schleppen. Mehr Vorbildanhängsel wurde dem Original wohl auch kaum abverlangt. Von zwölf Bar Kesseldruck, 225 Millimeter Zylinderbohrung und elf Tonnen Dienstgewicht konnte man wahrlich nicht mehr verlangen. Ein Letztes: Der Müller, der die Lok zu betreuen und zu fahren hatte, tat dies nicht in blauer oder schwarzer Montur, sondern natürlich in „Müller-Grau“ (siehe Foto Seite 42)! *Siegfried Baum*



Das 5-Zoll-Modell des Aichacher Mühlen-Bockerls im „Gartenbahn-Bw“ unseres Autors. FOTO: SIEGFRIED BAUM

Erscheint im April 2018



Mit Gerd Wolff durch die Bundesrepublik

Kleinbahnen – es gibt kaum einen Heimat- und Eisenbahnfreund, über dessen Gesicht beim Hören dieses Wortes kein verzücktes Lächeln huscht! An unserem heutigen Wissen über Kleinbahnen in Westdeutschland hat ein Mann ganz maßgeblichen Anteil: Gerd Wolff. Der 1935 in Wuppertal geborene Eisenbahner und Eisenbahnfreund erforscht seit mehr als sechs Jahrzehnten die deutschen Klein- und Privatbahnen. Vorliegendes Buch stellt nun erstmals sowohl seine Person als auch Geschichten um seine Kleinbahnbesuche vor. Lernen Sie Gerd Wolff von einer ganz neuen Seite kennen! Für die Verlagsgruppe Bahn beschrieb er seine ganz persönlichen Erlebnisse bei 17 Strecken zwischen Nordsee und Südschwarzwald. Dabei erinnert er sowohl an schmalspurige als auch an regelspurige Kleinbahnbetriebe. Die vom Negativ angefertigten Scans kommen erstmals unbeschnitten und endlich einmal großformatig zum Abdruck. Die fachkundigen und ausführlichen Bildbeschreibungen erstellte der bekannte Kleinbahnkenner und Autor Andre Marks in enger Zusammenarbeit mit Gerd Wolff. Dadurch garantiert vorliegendes Buch nicht nur Lesegenuss pur, sondern auch einen wahren Augenschmaus!

256 Seiten, gebunden mit Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm,
430 historische Schwarzweißfotos und Faksimile

Best.-Nr. 581804 | € 34,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



NEU!

DIE FÜNFZIGER JAHRE

DIE BLÜTEZEIT DER BUNDESBAHN

Das deutsche Wirtschaftswunder war eng mit der rasanten Entwicklung der Eisenbahn verbunden. Dabei waren die Fünfziger eine besonders aufregende Zeit. Im Spannungsfeld von Tradition und Moderne zeigte sich die junge Bundesbahn in einer geradezu verblüffenden Vielfalt. Die Eisenbahn erreichte ein niemals wiederkehrendes Nebeneinander von Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion, einen Zustand der überbordenden Mannigfaltigkeit. Ein jeder Liebhaber historischer Eisenbahnfotos wie auch jene, die sich für die Nachkriegsgeschichte im Allgemeinen interessieren, werden entzückt und verblüfft zugleich sein – über die Fülle der Motive. Bilder, die ein Feuerwerk der Emotionen entfachen.

176 Seiten, Großformat 28,0 x 29,5 cm,
Hardcover-Einband mit Schutzumschlag,
208 Schwarzweiß- und 28 Farbabbildungen

Best.-Nr. 581736 | € 39,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder online unter www.vgbahn.info



Dirk Höllerhage

Was passiert, wenn der Vater mit Herz und Seele Eisenbahnbeamter ist und seinem Sohn zum zweiten Geburtstag eine Modelleisenbahn schenkt? Wenn sich die elterliche (Dienst-)Wohnung im Bahnhof Altena befindet und das Kinderzimmer direkt über der Ruhr-Sieg-Strecke liegt, auf der es kräftig zischt und dampft? Vielleicht wird sich das Kind später einmal für Eisenbahnen interessieren. So jedenfalls ist es mir ergangen. 1959 geboren, verbrachte ich viele Stunden meiner Kindheit auf der Fensterbank und beobachtete die Dampfzüge unten am Bahnsteig mit großer Begeisterung.

Später nahm mich mein Vater oft mit in sein Büro in die Altenaer Güterabfertigung. Manchmal lieferte er mich dann beim befreundeten Lokführer ab und es ging im Führerstand der Bahnhofs-Köf durch Tunnel und über Brücken ins drei Kilometer entfernte Einsal zum Schrotthändler. Ach waren das unbeschreiblich schöne Glücksmomente für einen achtjährigen Jungen! 1973 – ich hatte schon lange keine Dampflokomotive mehr in Altena gesehen – las ich in einer Zeitschrift, dass die schwarzen Stahltiere immer noch an einigen Orten in Deutschland den Schienenstrang einräucherten. Ich überredete meinen Vater zu einem Ausflug ins Bahnbetriebswerk Rheine, wo mich das „Eisenbahnvirus“ endgültig erwischte. Dank Personalfahrkarte ging es ab 1974 für kleines Geld auf eigene Faust zu den letzten Dampfzentren wie Betzdorf, Ottbergen, Crailsheim, Lehrte, an die Emslandstrecke oder ins Ruhrgebiet.

Das Dampf-Ende in Westdeutschland rückte immer näher und so entdeckte ich ab Januar 1977 die DDR als neues „Jagdrevier“. Als Berufssoldat gestalteten sich meine Reisen hinter den „Eisernen Vorhang“ in den achtziger Jahren allerdings sehr aufregend. Nicht die Stasi machte mir das Leben schwer, vielmehr der eigene Militärische Abschilderungsdienst! Regelmäßige Besuche beim „Klassenfeind“ in meiner Position, nur um Dampflokomotive zu fotografieren? Das konnte und wollte man nicht glauben. Es gab unzählige Befragungen, denn der



MAD vermutete eine Agententätigkeit! Doch ich blieb standhaft und ließ mir meine Reisefreiheit und Reiselust nicht nehmen! Diese führte mich ab 1986 in die große, weite Welt. Unzählige Bilder aus der Türkei, Pakistan, Kuba, Eritrea, China und vielen anderen Ländern füllten fortan mein Bildarchiv. Neben wunderbaren Momenten wie meine Hochzeit und die Geburt unserer Kinder brachte auch das Jahr 1992 eine große Veränderung mit sich, als ich von der „Kanone“ zur „Kanzel“ wechselte. Denn ich verließ die Bundeswehr, studierte Theologie – und wurde Pastor! Und über welchen Bibelvers habe ich als Dampflokomotive-Enthusiast oft gepredigt? Natürlich über Jakobus 4:14: „...das Leben ist wie ein Dampf...“

Seit einigen Jahren leite ich zudem die schulische Suchtprävention beim Blauen Kreuz und unterrichte an weiterführenden Schulen in Deutschland. Im Gepäck dabei habe ich selbstverständlich immer meine Nikon D750, denn nach dem Unterricht geht es rasch an die Strecke, um den Zügen aufzulauern – sei es im Allgäu, Erzgebirge, in Ostfriesland oder im Pfälzerwald. Doch es sind nicht nur Lokomotiven, die mich begeistern. Auch die Menschen, Landschaften und vor allem die stimmungsvollen Momente entlang der Gleise haben es mir fotografisch angetan. Nachfolgend meine kleine Auswahl.



Herdorf, 10. Oktober 1995: Kurz vor Tagesanbruch steht ein Schienenbus mit tuckerndem Motor am Bahnsteig. Der Geruch von Dieselöl hängt in der kühlen Morgenluft. Einige Pendler und Schüler haben es sich im warmen Triebwagen zur Fahrt nach Betzdorf auf den alten Kunststoffsitzen bequem gemacht. Hinten im Stellwerk hat der Eisenbahner schon das Ausfahrtsignal gezogen. Noch steht die Falttür im Beiwagen zur Mitfahrt offen, doch Eile ist geboten ...





Eigentlich wollte ich am 28. September 1994 im pakistanischen Depo Malakwal nur den Lokführer fotografieren, der im Führerstand seiner ölgefeuerten 2'B-Innenzylinderdampflok der Reihe SPS kauerte. Doch gerade, als ich die Kamera einstellte, öffnete sich die Feuertür und ein Depotarbeiter lugte völlig überraschend aus dem kleinen Feuerloch! Selbstverständlich wurde die schmutzige Reparatur am defekten Brenner kurz unterbrochen, um den exotischen Gast aus Deutschland zu bestaunen!

Dichter Nebel hat an diesem Apriltag des Jahres 1983 das österreichische Waldviertel fest im Griff. Doch kurz vor Breitensee durchbricht die Morgensonne für wenige Augenblicke die zähe Nebelwand. Gerade rechtzeitig, denn schon kommt die Stütztenderlok 399.02 mit ihrem Güterzug aus Gmünd angedampft! Rangierer und Zugbegleiter sitzen derweil im mollig warmen Personenwagen, genießen ihr zweites Frühstück oder machen noch ein kurzes Nickerchen, bevor die Rangierarbeit in Litschau beginnt.





Beucha, 5. März 2005: Es ist ein kalter und trüber Samstagmorgen östlich von Leipzig. Von weitem bellt ein Hund aus rauer Kehle. Aus der Ferne nähert sich ein dumpfes Grollen, das rasch immer lauter wird. Ein kleiner, schwarzer Fleck mit drei Lichtpunkten an der Spitze schiebt sich entlang der Telegrafmasten ins Bild. Darüber eine mächtige Dampfwolke. Schon ertönt das Lätewerk der Andreaskreuze. Rote Lampen blinken abwechselnd auf und warnen Autofahrer und Fußgänger eindringlich, jetzt nicht mehr die Gleise zu überqueren! Denn Sekunden später tobt die 52er am Bahnübergang vorbei und lässt mit ihrem Güterzug nach Nossen den Boden erzittern!



Crottendorf, 20. Dezember 1982: Schon den ganzen Tag treibt ein eisiger Wind bedrohliche Wolkenberge über den Erzgebirgskamm, die das kleine Örtchen Crottendorf verdunkeln. Während sich der Heizer eine Zigarette gönnt, werkelt der Lokführer noch an seiner 86 herum, bevor das Rangiergeschäft beginnt. Zwei ältere Frauen haben sich auf der Ladestraße getroffen und tauschen Neuigkeiten aus. Plötzlich und unerwartet findet die Wintersonne ein kleines Guckloch in der dichten Wolkendecke und beleuchtet mit ihren Strahlen für wenige Sekunden die idyllische Szenerie.



MODELLNEUHEITEN



MEINE LIEBLINGSNEUHEIT

BRAWA

Güterzuglok BR 57.10 der DRG. H0, Variante, Epoche IIb. Modell einer Lok mit dreidomigem Kessel, Tonnendach und Gasbeleuchtung. Sehr detailreich mit sehr guten Fahreigenschaften, herausnehmbarem Kohleneinsatz im Tender und jetzt vier Haftreifen. Lieferbar in Gleich- und Wechselstromversion mit und ohne Sound und Rauch. UVP: 395, 440 bzw. 530 Euro*)



Christoph Kutter,
Redakteur

Mein Test der Brawa-57 in Heft 7/2017 war eigentlich sehr positiv ausgefallen. Nur beim für den Anlageneinsatz wichtigen Kriterium der Zugkraft fiel die Lok durch – mehr als acht Zweiachser in der Drei-Prozent-Wendel mit Radius 51,5 Zentimeter waren nicht drin. Lobenswerterweise hat Brawa reagiert und alle noch anstehenden 57er-Serien mit einem zweiten Satz Haftreifen bestückt. Jetzt schleppt die Lok den EJ-Testzug mit 20 Wagen durch die Wendel, was das Modell für den vorbildentsprechenden Einsatz qualifiziert.



MDS-MODELL

Ellok Ge 4/4 II der RhB. N, Formneuheit, Epoche IV. Eine der Messe-Überraschungen 2018, ausgeführt im Maßstab 1:150, auf 9-mm-Gleis laufend. Viele filigrane Anbauteile, sehr gute Laufeigenschaften. Preis: 147,50 Euro. www.mds-modell.eu



NOCH

Schafe und Schäfer. H0, Formneuheit, bis Epoche IV. Schöne Figuren, sauber bemalt. Herde erweiterbar. Gute Alternative zum altbekannten Preiser-Set. UVP: 10 Euro



ROCO

Güterwagen Typ FF der FS. H0, Formneuheit, Epoche IIIb. Set mit drei Spitzdachwagen mit langem Achsstand der Baujahre 1942 bis 46. Zwei Wagen mit Einfach-, einer mit Doppelfederung. Lupenrein bedruckt und mit Ansetzteilen ausgestattet. Wagen auch einzeln erhältlich. UVP: 86 Euro



MÄRKLIN

18 505 der DB. H0, Variante, Epoche III. Die im DGE-Museum Neustadt/Weinstraße erhaltene Lok in der interessanten Variante als Bremslok der Versuchsanstalt Minden (1955 – 67), gekuppelt mit einem Tender der BR 45. Schönes und detailreiches Modell mit guten Laufeigenschaften. Bis zu 30 Funktionen schaltbar, darunter viele Sounds und Rauchsatz. Einmalserie. UVP: 450 Euro

BRAWA

Behältertragwagen BTmms 58 der DB mit Wechselbehältern Eoskrt 022 (rechts) bzw. Dikr 602 (darunter). H0, Teil-Formneuheit, Epoche III. Sehr detailreiche Wagen mit vielen angesetzten Teilen und lupenreiner Bedruckung. Bestückt mit jeweils fünf abnehmbaren formneuen Von-Haus-zu-Haus-Behältern für witterungsunempfindliche Güter bzw. verzehrbare Flüssigkeiten. Behälter ebenfalls sehr detailliert gestaltet, mit vielen Anbauteilen und sehr sauber bedruckt. Erhältlich in mehreren Varianten der Epochen III und IV. UVP: je 70 Euro



BUSCH

Gleiswaage. H0, Neuentwicklung, Epochen I bis V. Einfacher Bausatz aus lasergeschnittenen und eingefärbten Kartonteilen, geeignet für Gleich- und Wechselstromgleise. UVP: 26 Euro



MODEL SCENE

Hühnerstall. H0, Neuentwicklung, Epochen I bis IV. Detailreicher Bausatz aus lasergeschnittenen und eingefärbten Holzteilen. UVP: 7 Euro. www.model-scene.com (englisch/tschechisch)



ROCO

Diesellokomotive 5042 der ÖBB. H0, Formneuheit, Epoche IVb. Fein detailliertes und top-bedrucktes Modell des ÖBB-Klassikers, ausgestattet mit Innenbeleuchtung, sehr gutem Sound und exzellenten Langsamfahreigenschaften. UVP: 249 bis 324 (AC) Euro



FLEISCHMANN

Knochenwagen der NS. H0, Variante, Epoche II. Set mit zwei auf dem Klappdeckelwagen K Wuppertal basierenden Fahrzeugen einer Delfter Leimfabrik. Nachbildung der typischen gelochten Seitenwände durch Aufdruck. UVP: 50 Euro



SALLER MODELLE

Krupp L5N Pritsche/Plane mit Luftreifen und Hörndl-Anhänger. H0, Formvariante bzw. -neuheit, Epoche IIb. Detailreiche Handarbeitsmodelle eines Fernverkehrs-Hängerzugs der 30er-Jahre. Kleinserien-Metallbauweise, sauber lackiert. Preis: 66 bzw. 45,40 Euro. www.saller-modelle.de



BRAWA

Güterzugbegleitwagen Pwgr 14 der DRG. H0, Formneuheit, Epoche IIb. Filigranes und lupenrein bedrucktes Modell mit vielen vorbildentsprechenden Details. UVP: 50 Euro



NOCH

Kühe braun/weiß. H0, Formneuheit, epochenlos. Set mit sechs Kühen und einem Kalb. Gute Ergänzung zum Preiser-Set, könnte aber besser bemalt sein. UVP: 10 Euro



PIKO

Diesellokomotiven 612 der DB Regio Alb-Bodensee. H0, Variante, Epoche VI. „Schwäbische Eisenbahn“ modern, mit lupenreiner attraktiver Bedruckung und guten Laufeigenschaften. Erhältlich für Gleich- und Wechselstrom. UVP: 200 bzw. 220 Euro

BRAWA

Leichtbaukesselwagen Typ Uerdingen, eingestellt bei der DB. N, Formneuheit, Epoche III. Gut detaillierte und lupenrein bedruckte Modelle dieses während des Krieges und danach gebauten Wagentyps als Privatfahrzeuge der BP und der VTG. Diverse weitere Varianten der Epochen III und IV erhältlich, auch von SNCF, DR und ÖBB. UVP: je 35 Euro



FLEISCHMANN

Set „Scharnow-Reisen“ der DB. H0, Variante, Epoche III/IV. Zwei Liegewagen Bc4üm mit Übergangsbeschriftung des Jahres 1967, blitzsauber bedruckt und mit mehrfarbiger Inneneinrichtung ausgestattet. Längenmaßstab 1:93,5. UVP: 84 Euro



TILLIG

Offener Güterwagen Omk der Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen. H0, Variante, Epoche I. Sauber bedrucktes Modell, bringt Abwechslung in jeden Länderbahnzug. UVP: 26 Euro



BUSCH

Traktor Fordson F. H0, Formneuheit, Epoche II. Der erste Großserien-Traktor, gebaut in den USA seit 1917 und ab 1924 auch in Deutschland beliebt. UVP: 27 Euro



ROCO

012 080 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Eine der Loks, die man einfach haben „muss“, auch in der x-ten Auflage immer wieder schön. Erhältlich in Gleichstromversion mit und ohne Sound, in AC nur mit. UVP: 294 bzw. 369 (Soundloks) Euro



TILLIG

Diesellok V 169 001 der DB. TT, Formneuheit, Epoche III. Modell des aus der V 160 entwickelten Gasturbinen-Versuchsträgers von 1965, spätere 219 001. Lupenrein lackiert und bedruckt, aber höllisch schnell laufend. UVP: 172 Euro



BUSCH

Robur Garant K30 „Bahlsew“. H0, Formneuheit, Epoche IIIa. Exzellent bedrucktes Modell des DDR-Kastenwagens im West-Einsatz bei der Hannoveraner Keksfabrik, nach Vorbildfoto gestaltet. UVP: 26 Euro

Roco verlagert Produktion – Aus für Fleischmann H0

Dass bei der Modelleisenbahn Holding GmbH finanziell nicht alles zum Besten steht, ist seit Jahren bekannt. Der Gipfel war 2015 erreicht, als die Roco- und Fleischmann-Mutter laut Manager Magazin bei 49,5 Millionen Euro Umsatz fast 15 Millionen Euro Verlust machte. Vor allem die Verteilung auf fünf europäische Standorte (Bergheim und Gloggnitz in Österreich, Heilsbronn in Deutschland, Banska Bistrica in der Slowakei sowie Arad in Rumänien) produzierte fortlaufend Reibungsverluste und Kompetenzüberschneidungen. Dazu kamen häufige Wechsel im Management (die mit schöner Regelmäßigkeit kräftezehrende und kostspielige Änderungen der Geschäftsstrategie zur Folge hatten) sowie immer wieder auch des Eigentümers. Ein Restrukturierungsprogramm sollte für Abhilfe sorgen, zudem wurde 2017 ein Käufer gesucht – erfolglos. Im Oktober 2017 zog die stets im Hintergrund agierende Hausbank, der Raiffeisenverband Salzburg, die Reißleine und übernahm die Firma selbst. Trotzdem schrieb die Modelleisenbahn Holding wie schon im Vorjahr bei 49 Millionen Euro Umsatz rote Zahlen in nicht bezifferter Millionenhöhe – und zwar im operativen Geschäft.

Nun ist Sparen angesagt: Wie die Geschäftsführung Anfang März bekannt gab, wird noch im Laufe des Jahres der größte Teil der Kunststoffspritzguss-Produktion vom seit 1974 bestehenden Traditionsstandort Gloggnitz (südwestlich von Wien) in die Slowakei verlegt. Geschehe das nicht, sei wegen der in Gloggnitz besonders hohen Personalkosten das gesamte Unternehmen gefährdet. Von den rund 100 Stellen in Gloggnitz fällt die Hälfte weg und wird in Banska Bistrica neu geschaffen. Die zentralen Bereiche Konstruktion und Werkzeugbau sowie die Fertigung komplexer Spritzgussteile bleiben allerdings in Gloggnitz.

Eine Schlüsselfunktion ist zukünftig dem Werk in Vietnam zugeordnet. Die Modelleisenbahn Holding plant, den nahe Ho-Chi-Minh-Stadt (Saigon) gelegenen Standort Thu Dau Mot mit derzeit 135 Beschäftigten so auszubauen, dass dort alle Komponenten hergestellt und montiert werden können. Dies soll vor allem auf Kosten der osteuropäischen Werke Banska Bistrica und Arad geschehen, so Finanz- und Vertriebsgeschäftsführer Gerhard Joiser. Ganz aufs asiatische Billig-Pferd setzen wolle die Firma aber nicht. Spitzenprodukte würden weiter in Europa hergestellt werden. Die Zentrale bliebe in Bergheim, auch der Fleischmann-Rumpfstandort Heilsbronn sei von den Umstrukturierungen kaum betroffen.

Eingestellt wird allerdings ab 2019 die Marke Fleischmann H0. Grund sei die mit nur noch fünf Prozent Anteil schlechte Marktposition der Marke, so Gerhard Joiser. Stattdessen soll Fleischmann zur reinen N-Marke werden und die Marktführerschaft in diesem Segment ausbauen. Ausgesuchte Fleischmann-H0-Artikel würden ab 2019 im Roco-Sortiment zu finden sein. Wo sich Produkte beider Firmen überschneiden, werde das jeweils bessere Modell weiterproduziert. Weiter angeboten würden Fleischmann-Zubehör und -Gleise sowie Ersatzteile. Auch der Fleischmann-Reparaturservice bleibt laut Joiser bestehen.

Ätztechnik

Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Chemikalien, Ätztelle für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. Metalle, Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

Katalog gegen € 5,- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Internet: www.saemann-aeztechnik.de
Mail: saemann-aeztechnik@t-online.de

PAULO

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

Besuchen Sie www.paulo.de

Filme vom Vorbild und Modell auf www.bahnwelt.tv

BahnWelt 

Jetzt auch als App!

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



Z-fm *Spur Z feiner Modellbau*

- Lasercut Gebäude und Zubehör
- Lokverfeinerung
- Vorbild Selbstbaugleis

Decoder von **VELMO**

www.z-fm.de

Modelleisenbahnbau Karl Sauer
Bebelstraße 48
37081 Göttingen
Tel. 05 51 / 6 63 82

1965 ____ 35 Jahre ____ 2000

ARNOLD • FALLER • FLEISCHMANN
ROCO • MÄRKLIN • TRIX

30 Jahre ASOA

www.asoa.de

BU *Möhdrescher E 512 „Flickwerk“*

Bausatz oder Fertigmodell

DE 01187 Dresden
Würzburger Str.81
www.mbs-dd.com
Tel.: 0351 27979215

modellbahn-schildhauer

Lokschuppen Hagen-Haspe

Exklusive Modelleisenbahnen

und mehr vieles mehr

seit 1977 **www.lohag.de**

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

www.minilandaustria.at

Die Schauanlage Österreichs!

DIE Buchhandlung mit Gleisanschluss

LUDWIG www.lesen-mit-ludwig.de

Hbf • 50667 Köln • Tel.: 0221 / 16072-0
Besuchen Sie unsere sehr gut sortierte Fachabteilung für Eisenbahnliteratur im 1. Stock

Gebäudemodelle, Dioramen, Anlagenbau, Zubehör
Pl. 99-100 Zgierz 1 P.O. BOX 41 tel./fax 004842 715 81 60
Kirche Pinnow H0/00/01

NEU 2018

Dorfkirche Rapphagen H0/00/02

www.stangel.pl

Modellbaum Manufaktur Grünig www.modellbaum.de

Wir beGRÜNIGen ihre Landschaften

089-31881600



Ihr VGB-Vertriebspartner in **Regensburg**

Bahnhofsbuchhandlung im Hauptbahnhof Regensburg

Presse & Buch

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

www.Beckert-Modellbau.de

Geberggrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: becker-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



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

Airbrush-Kurse für Modellbahner mit Fachbuchautor Mathias Faber

Infos unter: www.harder-airbrush.de
Tel. +49 (0)40 878798930

DIE SCHÖNSTEN SEITEN UNSERES HOBBYS

SCHAUEN SIE DOCH MAL REIN!

Sie finden uns auf:

facebook

Jetzt Fan werden: www.facebook.de/vgbahn



Anlagenunterbau mit dem **BASIS-PLUS-SYSTEM**


Der stabile Unterbau für alle Baugrößen und Anlagenformen in Platten und Rahmenbauweise.

- Aus 12 mm Sperrholz, siebenfach verleimt.
- Rahmen mit Mittelstegen, Kreuzüberplattung, Dübelverbindungen, vorgebohrten Schraublöchern und Kabelaussparungen.
- Systemelemente von 40x40 cm bis 120x120 cm.
- Anlagenplatten und Leisten für Gleistrassen, Träger sowie Rahmenanbauten.
- Füße mit Rollen, Gleiswendel mit Gewindestangen.

Prospekt und mehr Informationen unter www.modellplan.de

modellplan ... Software + Technik für Modellbahner

Erhältlich bei:
modellplan GbR
Reussensteinweg 4
73037 Göppingen
Tel.: 07161/816062



Betriebsmittelpunkt der Anlage ist der Hauptbahnhof Grensau. Hier zweigen von der zweigleisigen elektrifizierten Hauptstrecke zwei Nebenbahnen ab. Zugkreuzungen und Loktausch sorgen für zusätzliche Abwechslung.



Ein Traum von großer Anlage



Welcher Modellbahner wünscht sich nicht die Möglichkeit, lange Züge auf großzügigen Strecken fahren lassen zu können, dazu ein Betriebswerk mit vielständigem Rundschuppen und einen richtigen „Hauptbahnhof“? Auf dieser Anlage mit jeweils über fünf Metern Seitenlänge ist dieser Traum Wirklichkeit geworden

TEXT: ROBERT FISCHER • FOTOS: CHRISTIANE VAN DEN BORG



Am Hausbahnsteig ist ein internationaler Fernzug mit italienischen Wagen eingelaufen.

Auch die Straßenseite des Bahnhofs ist detailliert gestaltet. Fahrzeuge und Figuren aller Art sorgen für Leben.





Der Güterschuppen besteht aus zwei Vollmer-Bausätzen. Beachtung verdient die Ladeszene vorne, für die der Sattelschlepper kräftig umgebaut wurde.

Der Star der Zukunft: Auf einem Abstellgleis neben dem modernen Stellwerk an der linken Bahnhofsausfahrt wartet E 03 002 auf ihren Zug. Ihr Vorbild war die Erste dieser berühmten Baureihe.



Schon als Kind habe ich von einer großen „Eisenbahn“ geträumt. Angefangen hat eigentlich alles an einem Bahnübergang, wo wir, wenn mich meine Mutter zum Einkaufen mitnahm, oft vor der geschlossenen Schranke warten mussten. Mindestens ein Zug fuhr vorbei, bevor sie sich wieder öffnete und wir die Gleise überqueren konnten.

Als wir später die Sommerferien immer bei meiner Oma in der DDR verbrachten, wo zu jener Zeit noch mit Dampf gefahren wurde, war ich mit dem Eisenbahnvirus endgültig infiziert.

Die Anlage mit den Grundmaßen von 5,20 mal 5,10 Metern fand im ausgebauten Dachboden meines Hauses Platz. Natürlich ist nicht der ganze Raum zugebaut, vielmehr handelt sich um eine Rundumanlage mit etwa 23 Quadratmetern Fläche. Zugänglich ist das Zimmer über eine Ausziehleiter in der Mitte vom darunterliegenden Stockwerk aus. Die Anlage ist Baugröße H0, gefahren wird digital mit Gleichstrom und das Anlagenmotiv könnte man als „Bundesbahn um 1965 irgendwo in Süddeutschland“ beschreiben.

Betriebsmittelpunkt der Anlage ist „Grenzau“, ein recht großstädtisch wirkender Bahnhof mit neun Durchgangsgleisen, etlichen Abstellgleisen und einem mittel-

Das an den Bahnhof grenzende Betriebswerk ist mit einem sechsständigen Lokschuppen sowie umfangreichen Behandlungsanlagen für Modellbahnverhältnisse großzügig ausgefallen. Sehr gut wirkt auch hier die weite Stadtkulisse.







Sonntagsruhe im Betriebswerk, nur eine einzige Dampflok bekommt ihre Vorräte aufgefrischt. Vorne eine lange Reihe weitgehend leerer Kohlen- und Schlackewagen.

Die Traktionsart der Zukunft kommt mit deutlich weniger Fläche für ihre Brennstoffversorgung aus. Die Anlage befindet sich gleich neben dem Wasserturm.





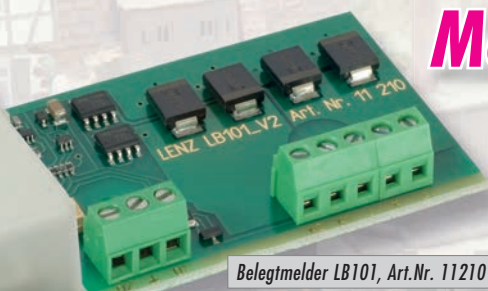
Blick über Betriebswerk und Bahnhof zur Stadt. Geschickt täuschen die scheinbar in den Hintergrund führenden Straßen links und rechts vom Bahnhof räumliche Tiefe vor.

– Anzeige –

Rückmelder LR101, Art.Nr. 11201



Belegtmelder LB101, Art.Nr. 11210



Spannungsmelder LB050, Art.Nr. 11220



Melde - Wesen & PC

Wer seine Anlage mit PC-Software steuert, braucht für einen reibungslosen Betrieb zuverlässige Zustandsmeldungen vom Gleis zurück an den PC/die Software. **Digital plus** stellt dafür passende Bausteine zur Verfügung: für die Überwachung von Belegzuständen den Belegtmelder **LB101**, der angeschlossen wird an den Rückmelder **LR101**. Dieser meldet die Zustände an die Zentrale bzw. über unser **LAN/USB-Interface** (Art. Nr. 23151) an den PC weiter, wo die Information von der Steuerungs-Software verarbeitet wird. Der Spannungsmelder **LB050** friert den aktuellen Zustand ein, wenn am Gleis keine Digitalspannung anliegt, und vermeidet so Fehlmeldungen z.B. durch kurze Digitalstromunterbrechungen.

So weiß die Software immer Bescheid. Sicher ist sicher.

Digital plus
by Lenz



Das linke Gleisvorfeld des Bahnhofs. Gerade rollt ein langer Güterzug durch, der von einer 50er mit Kabinentender gezogen wird. Hinter der Lok die Straßeneinfahrt zum Bahnbetriebswerk mit dem Gebäude der Lokleitung, dahinter der Zechen- und Kokereikomplex.

Die Lokleitung. Der dafür verwendete Pola-Bausatz ist eines jener wenigen Modellgebäude, die regional und zeitlich praktisch ohne Beschränkung einsetzbar sind.





großen Bahnbetriebswerk. Die Bedeutung dieser Station wird durch das ausgedehnte Empfangsgebäude („Schönbrunn“ von damals noch Pola) sowie die städtische Hintergrundkulisse (Vollmers „Würzburg“) betont. Außerdem gibt es auf der Anlage noch zwei kleinere Bahnhöfe, davon ist einer als Kreuzungs-, der andere als Endbahnhof einer Nebenstrecke ausgelegt. Für Güterumschlag sorgen neben den diversen Rampen und Güterschuppen mehrere Anschließer, von denen eine Kohlenzeche mit Gaswerk und fünf Gleisen der größte ist.

Im Wesentlichen besteht die Anlage aus drei Strecken. Die elektrifizierte zweigleisige Hauptstrecke mit dem Betriebsmittelpunkt Grenzau ist ein „Hundeknochen“, an dessen Wendepunkten jeweils ein viergleisiger Schattenbahnhof angeordnet ist. Die Oberleitung stammt von Sommerfeldt. Daneben gibt es eine eingleisige Ringstrecke mit einem viergleisigen Schattenbahnhof, der Grenzau mit dem Kreuzungsbahnhof Hochwald verbindet. Dritte im Bunde ist eine Stichstrecke, die ebenfalls in Grenzau beginnt und über Hochwald zum Endbahnhof St. Georg führt. Um bei Störungen auch schwer zugängliche Bereiche erreichen zu können, wurden fünf herausnehmbare Teile eingebaut. Sie lassen sich von unten herausdrücken und können auf bestimmten Stellen der Anlage abgelegt werden.

AUTOMATISCH ODER VON HAND

Es können maximal 26 Züge eingesetzt werden, die vom Computer über das Programm „Soft-Lok“ vollautomatisch gesteuert werden. Dabei wird die Pendelstrecke von drei Garnituren befahren, auf der Ringstrecke verkehren ebenfalls drei Garnituren. Die restlichen 17 Züge drehen auf der Hauptstrecke ihre Runden.

Natürlich ist es auch möglich, mit einem separaten Handregler während des automatischen Betriebs auf der gesamten Anlage zu rangieren und weitere Lokfahrten durchzuführen. Dazu muss man sich lediglich die dafür benötigten Gleise reservieren. Für eine komplette Runde auf der Hauptstrecke ist ein Zug etwa 14 Minuten unterwegs. Die Automatik ist so programmiert, dass ein Güterzug oder ein TEE in

Auf der Güterrampe neben dem Schuppen steht eine Menge Stückgut zur Verladung bereit. Paletten erleichtern die Arbeit mit dem Gabelstapler.



Zwar hat der Komplex aus Kokerei und Kohlezeche im Vergleich mit der Wirklichkeit eher Puppenstubencharakter, für Modellbahnverhältnisse handelt es sich jedoch um eine ausgedehnte Anlage, die dazu noch sehr realistisch gestaltet ist. Im Vordergrund Material- und Grubenholzlager.

Grenzau ohne Halt durchfährt. Personenzüge werden auf die Gleise der Ringstrecke geleitet, während die Schnellzüge an den Hauptgleisen halten.

Die Bahnsteiglängen sind für einen D-Zug mit maximal sieben maßstäblich langen Wagen plus Lok ausgelegt. Alle Elloks fahren aufgebügelt. Die Fahrzeuge sind alle gealtert, die Personenwagen beleuchtet und mit Personen besetzt.

An Lokomotiven ist nahezu alles unterwegs, was Mitte der Sechzigerjahre auf DB-Gleisen gefahren und im Modell lieferbar ist. Keine Baureihe in meinem Bestand gibt es zweimal – das ist zwar nicht unbedingt vorbildgerecht, für den Betrieb aber kurzweiliger. Die meisten Fahrzeuge stammen von Roco und Fleischmann, aber auch Modelle von Liliput, Piko, Kato, Rivarossi und Lima sind vertreten.

Für die Anlagensteuerung werden zwei Digitalzentralen, zwölf Booster, zwölf Bahntrafos, elf Lichttrafos, 51 Schaltempfänger, 43 Belegtmelder und 101 SRK-Gleiskontakte eingesetzt. Insgesamt habe ich 170 Meter Roco Line-Gleis mit 73 Weichen verlegt und 67 Signale aufgestellt. Etwa 70 der 170 Meter Gleis sind sichtbar verlegt, der Rest im Untergrund. Auf der Anlage stehen 112 Gebäude, über 1200 Fichten von Busch und etwa 600 handgefertigte Bäume. Bevölkert wird sie von rund 2500 selbstbemalten Preiserlein. Fast zwölf Jahre habe ich an der Anlage gebaut, das sind

überschlagsweise 6000 Arbeitsstunden. Die Gebäude der Anlage entstammen alle klassischen Kunststoffbausätzen, die nach Anleitung zusammengeklebt wurden. Manche haben allerdings kleine Um- und Anbauten erfahren, alle wurden farblich verändert und/oder patiniert.

QUALMENDE SCHLOTE

Ladenlokale und Geschäftshäuser habe ich durchweg mit Inneneinrichtungen ausgestattet. Weil alle Häuser beleuchtet sind, mussten sie teilweise aufwändige Innenmasken erhalten, um das Durchscheinen des Lichts zu verhindern. Die beiden langen Schlotte von Zeche und Bahnbetriebswerk erhielten Miniaturlüfter von Conrad eingebaut, die sich stufenlos regeln lassen, und einen Super-Dampferzeuger von Seuthe.

Beide Raucherzeuger werden von Hand geschaltet, ebenso einige andere Funktionsmodelle wie die Wasserräder des Sägewerks oder Kinderschaukeln. Automatisch betätigt werden dagegen der Förderturm der Zeche und der Kohlenkran im Betriebswerk.

Für den Anlagenunterbau habe ich aus gehobelten Latten mit den Maßen sieben mal 1,8 Zentimeter eine offene Rahmenkonstruktion erstellt, die auf 75 Zentimeter langen Stützen aus Fünf-mal-fünf-Zentimeter-Kanthölzern ruht. Die Bahntrassen

bestehen aus ein Zentimeter starkem Sperrholz mit Korkauflage. Die gesamte Konstruktion ist so stabil, dass man gefahrlos darauf umhergehen kann.

Zum Einschottern der sichtbaren Gleise wurden Gneisschotter von Asoa und Flexkleber von Spörle verwendet. Das Gelände entstand aus Fliegendraht mit einem Überzug Fertigputzgips. Diesen habe ich mit Abtönfarbe gemischt. Auf diese Weise erhält er erst die richtige Konsistenz, kann relativ lange verarbeitet werden und bekommt eine Grundtönung.

Die Straßen des Stadtgebiets wurden aus Pflasterplatten gebaut, die mit Hilfe von Latexformen von Klaus Spörle gegossen wurden. Auch die Bürgersteige entstanden aus diesem. Für die Felsen kamen ebenfalls Gipsabgüsse zum Einsatz, die verspachtelt wurden. Es sind auch ein paar echte Steine dabei, jedoch ist durch das Patinieren kein Unterschied mehr zu erkennen.

Für die Begrünung habe ich neben Grasmatten von Silhouette vor allem Heki-Material verwendet. Das war auch bei den Selbstbau-Laubbäumen der Fall, die ich ursprünglich mit Blattwerk des mittlerweile nicht mehr existenten Herstellers Reinershagener Naturals begrünt hatte. Leider verloren die Blätter schon nach einem halben Jahr die Farbe und wurden herbstlich gelb. Aus diesem Grund verwendete ich danach für alle weiteren Bäume nur noch das Laub von Heki. □



Diese **Anlage** ...

... kann leider nicht am

13. Modellbau- Wettbewerb

teilnehmen, denn sie gehört einem VGB-Mitarbeiter.

ABER IHRE KANN!

DIESE PREISE WARTEN AUF SIE:

- 1. Preis: 1000 Euro
- 2. Preis: 750 Euro
- 3. Preis: 500 Euro

- 4. Preis: 250 Euro plus ein Jahres-Abo des EJ
- 5. Preis: 250 Euro
- 6. – 10. Preis: je ein Jahres-Abo des EJ

- Schicken Sie uns bis zum 30. September 2018 mindestens 20 veröffentlichungsfähige Bilder (JPG, 300 dpi Auflösung, nicht unter 3 MB), eine Beschreibung sowie einen Plan Ihrer Anlage, Ihres Diorama oder Moduls. Die Arbeiten müssen fertig gestaltet sein, bei Ellok-Betrieb muss eine Oberleitung vorhanden sein und die Gleise müssen farblich behandelt sein.
- Teilnahmeberechtigt sind nur Arbeiten, die noch nicht in einer Modellbahnzeitschrift veröffentlicht worden sind.
- Alle eingesandten Arbeiten dürfen bis zur Veröffentlichung des Jurybogens keiner anderen Publikation angeboten werden, Veröffentlichungsversuche von Dritten sind zu unterbinden. Ausgenommen sind Kurz-Vorstellungen von bis zu vier Bildern im Rahmen von Ausstellungsberichten.

- Alle Arbeiten, die innerhalb dieses Wettbewerbs veröffentlicht werden, erhalten das EJ-übliche Honorar. Der Einsender räumt der VGBahn das honorarfreie Zweitveröffentlichungsrecht (auch Lizenz) ein.
- Senden Sie Ihre Unterlagen an: Eisenbahn-Journal/VGB, Stichwort 13. Modellbau-Wettbewerb, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck
- Die Redaktion behält sich vor, Arbeiten abzulehnen. Alle von der Redaktion akzeptierten Arbeiten werden im Eisenbahn-Journal veröffentlicht. Sie nehmen an der Bewertung durch die Lesjury teil und haben die Chance, einen der Preise zu gewinnen. Mitarbeiter der VGBahn und deren Angehörige sind nicht zugelassen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Es war einmal ein Bahnhof ...

Das frühere Ostpreußen ist heute eine russische Exklave innerhalb der EU.

Wietse Hermanns hat sie bereist und für unseren zusammen mit der Firma Auhagen ausgerufenen Wettbewerb „Dioramenkönig II“ seine Eisenbahn-Erlebnisse im Modell umgesetzt



FOTOS: ANDREAS STIRL
TEXT: WIETSE HERMANN

Babuschka Olga ist sauer: „Kann einer von euch vielleicht mal helfen, die Einkäufe zu tragen, anstatt nur herumzusitzen und euren Senf zu allem zu geben?“, schreit sie zu ihrem Mann Sergey und Onkel Wanja hinüber. Leider sind die beiden genau damit viel zu beschäftigt, denn Vladimir ist mit seinem MAN-Lkw liegengeblieben, und zwar genau unter der Brücke neben dem Haus, dort wo die Unterführung am tiefsten ist. Interessanterweise ist er diesmal nicht steckengeblieben, weil die Ladung zu hoch aufge-



Doppelt Pech: Der Laster will nicht mehr – und das genau in der schmalen Durchfahrt.

Links: „Leiszeppen“ ist zwar schon lange kein Bahnhof mehr, aber die Architektur ist unverkennbar.

Die Hälfte daneben: Beim Einfüllen der Kohlenladung in den Keller gab es ein Malheur.



türmt war, sondern irgendwas scheint mit der Lenkung nicht zu stimmen. Jedenfalls schraubt der vernehmbar fluchende Vladimir schon fast eine halbe Stunde unter dem Führerhaus herum. „Wie oft hab’ ich dir gesagt, dass du die Finger von dem Karren lassen sollst“, ruft Wanja zu ihm hinüber und wedelt mit seiner Zeitung. „Wenn man was nicht selber reparieren kann, sollte man’s gar nicht anfassen!“ „Is halt doch alles Schrott, was ausm Westen kommt“, bestätigt Sergey, während er prüfend in seine Flasche Selbstgebrannten schaut. „Hält nix aus, das Zeug. Nur gut zum Wegschmeißen.“

Gleich neben dem Hauseingang, auf den Olga jetzt zusteuert, herrscht dicke Luft:

Boris und Ivan, die beiden Arbeiter vom Kohlenhändler, streiten sich, wer schuld daran ist, dass der Transportkarren die Hälfte seiner Ladung neben das Einfüllfenster im Keller verteilt hat. Der Feierabend ist wieder mal in weite Ferne gerückt, weil jetzt erst die Straße freigeräumt werden muss. „Bloß weil du ...“

Sehr viel friedlicher geht es auf der anderen Hausseite bei Natascha und Nikolaj zu. Die beiden ackern friedlich in ihrem Garten, der Pflege dringend nötig hat. Erst vor kurzem sind sie in den alten Bahnhof gezogen und froh, den Umzug hinter sich zu haben. Zwar war die alte Wohnung in der Stadt größer als die neue, aber die frische,



Die Bahnsteigseite des Bahnhofs ist besonders verkrautet. Auch auf dem Dach des Toilettenanbaus wächst schon seit vielen Jahren Gras (unten).



blaue Farbe der Fenster und die Tapeten durften sie sich selber aussuchen. Jetzt hoffen sie darauf, dass ihnen die Bahnverwaltung auch noch den alten Warterraum vermietet, wo sich so schön ein kleiner Laden unterbringen ließe.

ALLES NUR GELIEHEN ...

Das Diorama Leiszehe ist nach eigenen Eindrücken von beruflichen Reisen in der Oblast Kaliningrad und (Internet-)Recherchen nach Bahnstrecken und -bauten entstanden. Der Bahnstationsname ist fiktiv und die dargestellten Szenen – wie der Name andeutet – geliehen. Auch in welchem Teil des ehemaligen Ostpreußen der Ort angesiedelt ist, habe ich offen gelassen. Die Nebenbahnstrecke, an der der Bahnhof liegt, kann nach dem Krieg stillgelegt worden sein – in den 50er bis 80er Jahren – oder gar noch später.

Nur ansatzweise habe ich versucht, die Inneneinrichtung des Bahnhofs darzustellen, vor allem im Erdgeschoss. Da ich keine Beleuchtung oder offene/lose Dächer haben wollte, ist sie durch die Fenster nur bei entsprechender Ausleuchtung sichtbar. Am besten sollte das Licht schräg von oben oder schräg von der Seite kommen.



Der Wasserturm von Leiszeihen ist so baufällig, dass er längst hätte abgerissen werden müssen.

Dach und Holzverkleidung des Auhagen-Bausatzes wurden aufwändig bearbeitet, um das gewünschte abbruchreife Aussehen zu erhalten.

Die Gleise liegen noch: Trotz wuchernder Natur und allgegenwärtigem Verfall wäre eine Reaktivierung der Strecke möglich.



–Anzeige–



- LANDSCHAFTSBAUMATERIALIEN VON N BIS O
- GRASFASERN
- REALISTISCHE GRASMATTEN
- NATÜRLICHES BUSCHWERK
- ACKERFLÄCHEN
- LASERGESCHNITTENE BAUSÄTZE

www.model-scene.com





Das Diorama in der Übersicht.
Wie alle „Dioramenkönig II“-Arbeiten misst es
65,5 mal 33 Zentimeter und musste mit einem Gleis und
einer Brücke ausgestattet sein. Sämtliche Gebäude stammen von Auhagen.

Bereits vor meiner ersten Reise in das Kaliningrader Gebiet 2003 war mir in einem Reiseführer ein Foto der Bahnhofsuhr von Mosyr (früher Klein Gnie) aufgefallen. Im Lande selbst gehörte die Bahnhofsbauweise zu den ersten Eindrücken. Als „Modell“ für Leiszehnen diente dann das beim ersten Besuch in der Ferne sichtbare Bahnhofsgelände von Rschewskoye (früher Linkuhnen) an der Strecke nach Tilsit. Es erinnerte mich an einige meiner heimischen niederländischen Bahnhöfe. Freilich kannte ich da die typisch preußische Bahnarchitektur noch nicht!

Später konnte ich mich am Nachbarbahnhof Schtscheglowka (ehemals Groß Brittanien) umsehen und die dort noch vorhandenen Bauten im Dezember 2016 auch fotografieren. Schtscheglowka diente als Vorlage für die Farbgebung des Dioramas – zumindest teilweise, denn der verfallene Wasserturm und der rotgefärbte Wasserkran stammen aus dem Bahnhof im früheren Gerdauen (heute Schelesnodorschny), das ebenso wie Klein Gnie an der derzeit stillgelegten Strecke nach Polen liegt. Beide habe ich bei der Spurensuche im Internet entdeckt.

Die blauen Fenster stammen aus einem Nachbarbahnhof von Klein Gnie, während ich blaue Brückengeländer mehrfach in der Nähe von Elblag (früher Elbing) in Polen an den vielen Brücken der ehemaligen Reichs-

autobahn nach Königsberg gesehen hatte, ebenso an Bahnbrücken.

Etwas heikel war die Benennung des Bahnhofs, da die ursprünglichen deutschen Ortsnamen in Ostpreußen ja nach 1945 durch russische ersetzt worden waren. Allerdings sind auf Bahnhofsbildern im Netz die alten deutschen Namen immer wieder noch recht gut zu erkennen, wogegen die russischen Namensschilder offenbar nach Stilllegung der Strecken wieder verschwanden.

Modellbauerische Freiheit nehme ich da und dort natürlich auch in Anspruch, beispielsweise bei der Frage, ob nach so vielen Jahren auch noch, wie im Modell, das eine oder andere deutschsprachige Papier an der Tafel überlebt haben kann. Dagegen entspricht das etwas zu kleine (da im Zwischenmaßstab H0/TT gehaltene) Traföhäuschen in etwa den Beispielen vor Ort, obwohl es die eher als Backsteinbauten gibt. Davon hat Auhagen leider kein H0-Modell. Straßen mit alten Pflastersteinen gibt es im Oblast Kaliningrad allerdings noch sehr viele.

DIE UHR VON KLEIN GNIE

Wie erwähnt, die Uhr von Klein Gnie hat es mir angetan. Deshalb entspricht die Farbgebung der am Bahnhof Leiszehnen doppelt vorhandenen Uhr diesem 140 Jahre al-

ten und immer noch „lebendigen“ Vorbild. Nachdem ich die Uhr schon oft in Bildern gesehen hatte, wollte ich mir das Original im Dezember 2016 endlich mal selber ansehen – leider war es verschwunden! Meine Frau meinte, die Uhr sei wohl von einem Souvenirjäger mitgenommen worden, wogegen ich guter Hoffnung war, dass sie irgendwann wieder auftauchen würde.

Erfreulicherweise sah ich tatsächlich kurze Zeit später auf YouTube einen Bericht, dass sie einige Monate vorher abgenommen und in ein Museum nach Gussew (ehemals Gumbinnen) zur Wiederherstellung gebracht worden sei. Allerdings hieß es dort auch, dass sie später wohl nur noch im Museum und nicht an ihrer ursprünglichen Stelle zu sehen sein würde, „es sei denn, der alte Bahnhof wird auch wieder hergerichtet“. Vielleicht kommt es ja einmal dazu! □

Aus dem Wettbewerb „Dioramenkönig II“ veröffentlicht wurde bisher:

- 1) „So baut der neue König“ von Andreas Galgon in EJ 11/2017
- 2) „Damals in Spandau“ von Sven Dockhorn in EJ 12/2017
- 3) „Verfall und Fortschritt“ von Sven Schneider in EJ 1/2018
- 4) „Erinnerungsstück“ von Günter Ordon in EJ 3/2018

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by 

Europa

02763 Zittau

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

42289 Wuppertal

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

73033 Göppingen

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

86199 Augsburg

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

21614 Buxtehude

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

45665 Recklinghausen

Modellbahn-Center
Recklinghausen
Am Quellberg 2
Tel.: 02361/1061707

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

AT-1010 Wien

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

22043 Hamburg

Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040/6532244

48145 Münster

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

73728 Esslingen

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

86633 Neuburg

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

AT-6020 Innsbruck

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

24534 Neumünster

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

53721 Siegburg

Modellbahnshop
H.J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6
Tel.: 02241/66653

74613 Öhringen

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

86720 Nördlingen

Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 09081/4228

FL-9490 Vaduz

Mikado
Hobby, Spiel + Freizeit
Städle 19
Tel.: 00423/2327994

25348 Glückstadt

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

54290 Trier

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

74821 Mosbach

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

87616 Marktoberdorf

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

NL-1171 DB

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

28307 Bremen

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

59909 Bestwig

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

76275 Ettlingen

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

88085 Langenargen

Modellbahnen
Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5
Tel.: 07543/3029064

NL-2761 GD

Zevenhuizen
Zevenspoor
Noordelijke Dwarsweg 94a
Tel.: 0031/654266993

28865 Lilienthal

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

60385 Frankfurt

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

78247 Hilzingen

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

90587 Siegelsdorf

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

NL-8261 HM

Kampen
Trein en Zo
Geerstraat 23-25
Tel.: 0031/383338284

32760 Detmold

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

63920 Großheubach

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

83395 Freilassing

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

91522 Ansbach

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

BE-3053 Oud-Heverlee

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

33332 Gütersloh

Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 05241/26330

67146 Deidesheim

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

85221 Dachau

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

93133 Burglengenfeld

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

34466 Wolfhagen

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

71638 Ludwigsburg

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

85591 Vaterstetten

Die Spielzeugkiste
Inh. Michael Golombeck
Wendelsteinstr. 3
Tel.: 089/9101243



Heul doch!

Nein, hier geht es nicht darum, jemanden zum Weinen zu bringen. Vielmehr soll der beim Vorbild für sein heulendes Fahrgeräusch bekannte Triebwagen 465 005 von Brawa mit Sound ausgestattet werden.

Ein „Gewusst-wie“-Projekt

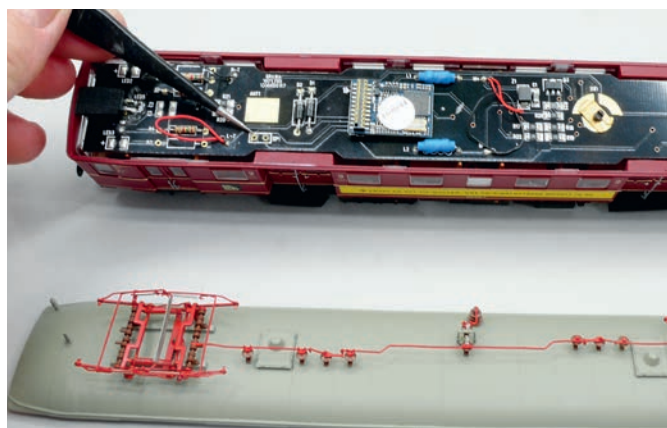
VON MANFRED GRÜNIG



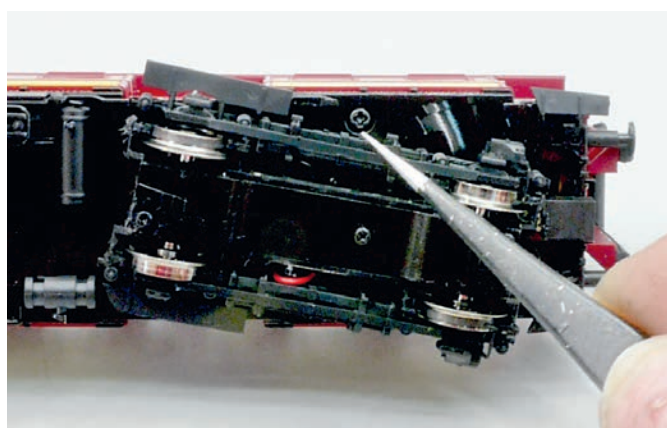
Mit einem LokSound 4-Set von Esu lernt der Brawa-465 das Heulen.



Die Schallöffnungen zeigen: Der Platz für den Lautsprecher ist im Fahrwerk.



Hier auf der Platine sitzen die Anschlüsse für die Lautsprecherkabel.

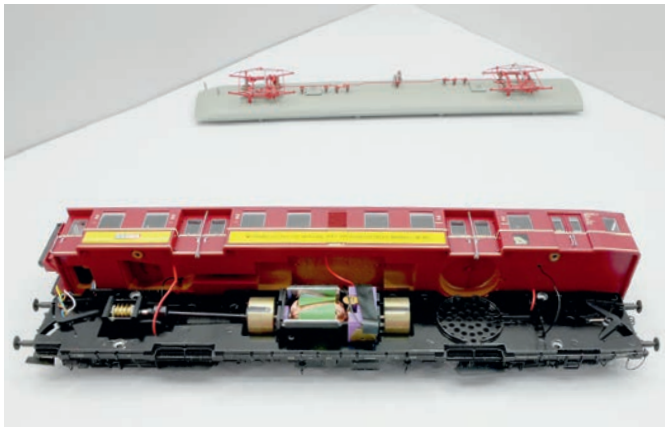


Gut versteckt: die Gehäuseschrauben.

Brawas Modell des ET 65 gab und gibt es in mehreren Ausführungen, darunter als Museumsfahrzeug der Stuttgarter Schienenverkehrsgesellschaft (SVG), zu der auch das Museum in Horb am Neckar gehört. Dort ist unter anderem das Vorbild des Brawa-Modells beheimatet. Zur Präsentation der H0-Nachbildung ließ Brawa den damals noch betriebsfähigen Museumstriebwagen mit einer Werbebänderole versehen und brachte diese Version auch auf den Markt.

Als ich auf der Suche nach einem Museumsfahrzeug für meine Epoche V/VI-Anlage auf den Brawa-465 aufmerksam

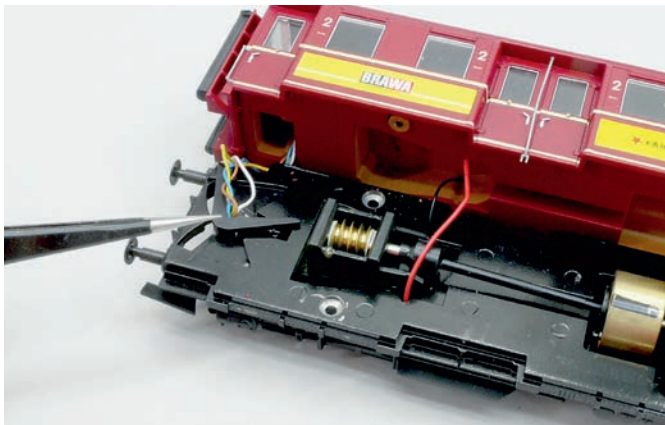
Der 465 von Brawa ist das gelungene Modell des jahrzehntelang eingesetzten Stuttgarter Vororttriebwagens. Ohne das typische heulende Fahrgeräusch fehlt jedoch etwas.



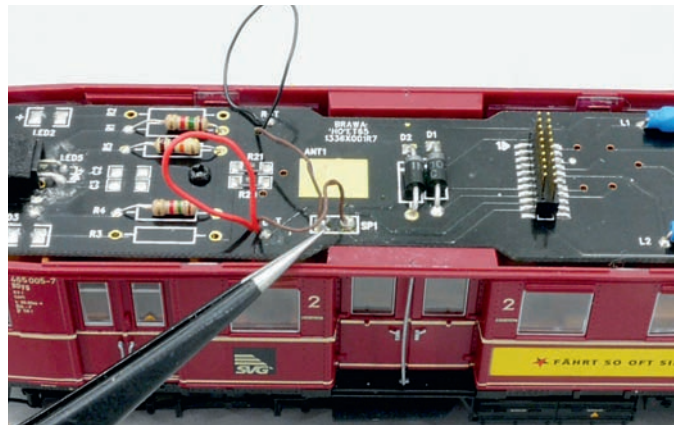
Beim Abnehmen des Gehäuses bleiben die Kabel angelötet.



Beim Wiederausammenbau ist genau auf die Kabelführung zu achten.



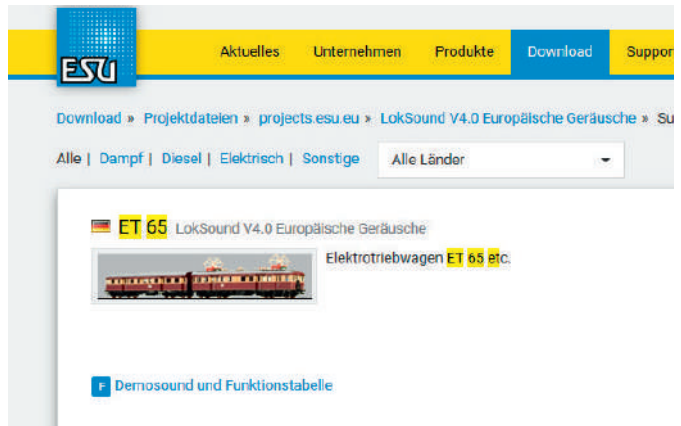
Weder an der Kupplungskulisse noch am Antrieb darf es Kabelsalat geben.



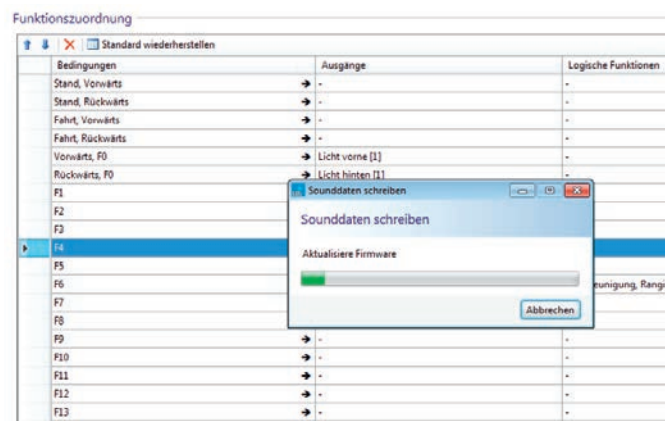
Die Lötunkte der Lautsprecherkabel.



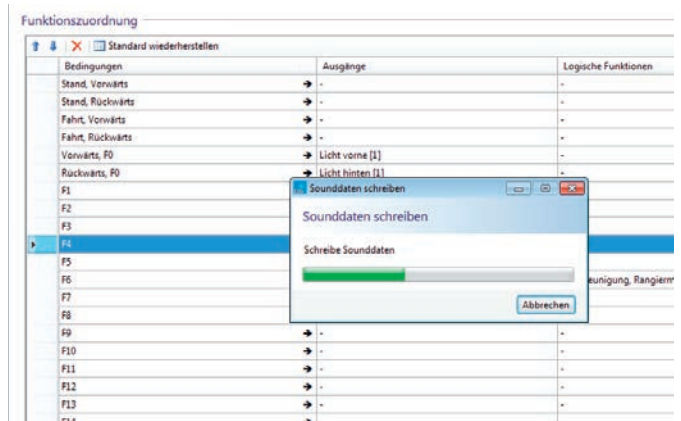
Nun fehlt nur noch der neue Decoder – und der Sound.



Screenshot: Von der Esu-Homepage lässt sich der Sound herunterladen.



Erst bekommt man die aktuellen Updates übertragen ...



... dann den Sound selbst.

wurde, war die Soundversion leider schon vergriffen. Ohne Betriebsgeräusch jedoch macht der unter seinen Fans als „roter Heuler“ bekannte Triebwagen nur halb so viel Spaß. Weil die „normale“ Wechselstrom-Version als für den Einbau von Lautsprecher und Soundbaustein vorbereitet bezeichnet wird, beschaffte ich mir diese. Nichts leichter schließlich, als in ein Modell einen Lautsprecher einzubauen, bei dem bereits der nötige Platz vorhanden ist – dachte ich mir. Verbaut werden sollte ein LokSound 4-Decoder von Esu.

OBEN-UNTEN-OBEN

Leider ließ sich schon aus der eigentlich schön ausführlichen Brawa-Betriebsanleitung nicht erkennen, wie eine Soundnachrüstung vor sich gehen könnte. Zu sehen war aber bereits, dass sich die für den Lautsprecher vorgesehene Mulde unten am Fahrzeugboden befindet.

Die beiden Kontakte für den Lautsprecheranschluss waren nach Abnahme des Dachs auf der Platine zu entdecken. Eine unpraktische Verteilung, wegen der man zur Lautsprechermontage den Triebwagen zerlegen muss. Eine ebenfalls oben platzierte Lautsprechermulde hätte einiges vereinfacht. Allerdings hätte die Quelle des Fahrgeräusches dann auch nicht vorbildgerecht im Bereich der Motoren gelegen.

Nach Lösen von vier Schrauben im Boden, die sich nur entfernen lassen, wenn man die Drehgestelle ausschwenkt, kann das Gehäuse angehoben werden. Dabei sind die verdrehten Kabel, die vom Boden bis nach oben zur Platine laufen, zu lockern. Sie abzulöten ist nicht nötig, da ihre Länge reicht, um den Lautsprecher montieren zu können. Er wird einfach in die Aufnahmemulde gelegt und mit zwei Tröpfchen Kleber befestigt. Leider erweist es sich als

Geduldsspiel, die Lautsprecherkabel durch Bodenplatte und Platine nach oben zu ziehen. Auch um sich das ein zweites Mal zu sparen, sollte man die erwähnten verdrehten Kabel angelötet lassen.

Arbeitserleichternd ist, die Platinenschrauben zu entfernen. So kann man die Platine seitlich verschieben, um die Kabel mit der Pinzette besser greifen zu können.

Beim Zusammenbau sollte man besonderes Augenmerk der stromführenden Kupplungsdeichsel widmen. Liegt der Schwalbenschwanz nicht richtig in der Führung, klemmt die Kupplung. Ebenso, wenn ihr die nach oben laufenden Kabel in die Quere kommen. Kabel für Kabel sollte man vorsichtig nach oben herausziehen und gleichzeitig das Gehäuse schließen.

Als Ergebnis sollte das Gehäuse wieder plan auf der Bodenplatte liegen. Für diese Arbeit ist wirklich Geduld, Übersicht und eine ruhige Hand vonnöten. Zieht man beispielsweise wie ich das schwarze Motorkabel nicht vollständig nach oben, wickelt es sich nach wenigen Zentimetern Fahrt um den Motoranker und reißt ab. Dann beginnt der ganze Öffnungs- und Zusammenbaupass von vorne ...

Schließt jedoch das Gehäuse plan, wird der Boden verschraubt und beide Lautsprecherkabel werden angelötet. Hat man auch den Sounddecoder eingesteckt, ist der Zug fertig. Es fehlt noch der Sound selbst.

SCHÖNER HEULEN, BESSER FAHREN

Ihn bekommt man für Esu-Decoder vom Händler, sofern man nicht (wie ich) selbst einen Lokprogrammierer dieser Firma hat. Damit lässt sich die zum Modell passende Geräuschkulisse von der Esu-Homepage herunterladen.

Mit der Suchfunktion wird man schnell fündig. Dann speichert man den Sound und

öffnet ihn per Doppelklick. Es startet der Programmmanager. Nachdem der Decoder in den Triebwagen gesteckt ist und die Kabelverbindung zwischen Programmierer und Lokmodell hergestellt wurde, lässt sich der Sound auf den Decoder übertragen. Dabei wird zuerst die Decoderfirmware auf den neuesten Stand gebracht, anschließend die Sounddatei überspielt.

Sind die Daten übertragen, geht es ans Feintuning. Dabei habe ich die Höchstgeschwindigkeit etwas reduziert und die Innenraumbeleuchtung auf die Funktionstaste f3 gelegt. Diese Daten werden per Programmierer eingestellt und ebenfalls im Decoder aktualisiert.

Nun folgte die Ermittlung der Motorparameter. Die Decoder der vierten Generation enthalten ein Feature zum automatischen Einmessen, sofern eine etwa einen Meter lange Strecke zum Einmessen zur Verfügung steht. Über die CV 54 und Senden des Werts 0 setzt sich der Zug in Bewegung. Genauer kann aus der Betriebsanleitung des LokSound 4 entnommen werden. Die ermittelten Werte werden im Decoder gespeichert und weichen von den Standardwerten ab. Sofort fällt auf, dass der Triebwagen nun um einiges geschmeidiger läuft. Damit ist das Fahrzeug reif für den Anlageneinsatz. □

Materialbedarf

- ♦ Pinzette
- ♦ Kreuzschlitzschraubenzieher
- ♦ LötKolben mit dünner Spitze
- ♦ Sounddecoder mit 21-poliger Schnittstelle und Vier-Ohm-Lautsprecher

–Anzeige–

Anfahrt:
Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT
Biegelwiesenstr. 31
71334 Waiblingen

Außerdem mit dabei sind:

11. - 13. Mai 2018
Eisenbahn-Frühlingsfest

Eisenbahner Café
geöffnet

Bud Spencer
Double - bekannt aus Zeitungs-, TV-Medien, wird am Sonntag (13. Mai 2018) den Bud-Spencer-Tunnel auf unserer Anlage einweihen.

mehr Informationen unter
www.modelleisenbahn.com



Budenzauber

Eine Trinkhalle kann ein gemütlicher Ort sein, um ein Feierabendbier zu zischen, oder ein trauriger Treffpunkt der Abgestürzten. Egal wie man sie gestaltet, auf der Anlage bildet ein solches Motiv Lebensrealität nach

VON CHRISTOPH KUTTER



Staubig war der Tag für die Arbeiter im Sägewerk (hinten). Da kommt ein kleines Feierabendbier beim Beuli gerade recht, bevor es per Bus oder Bahn nach Hause geht.

FOTO: THERESA HÖLLERER

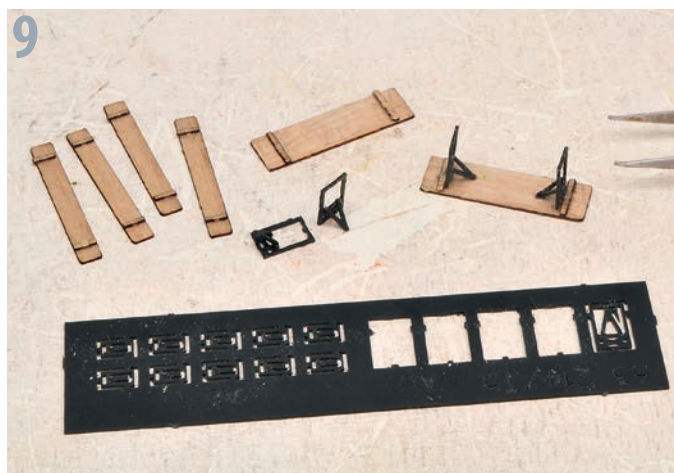
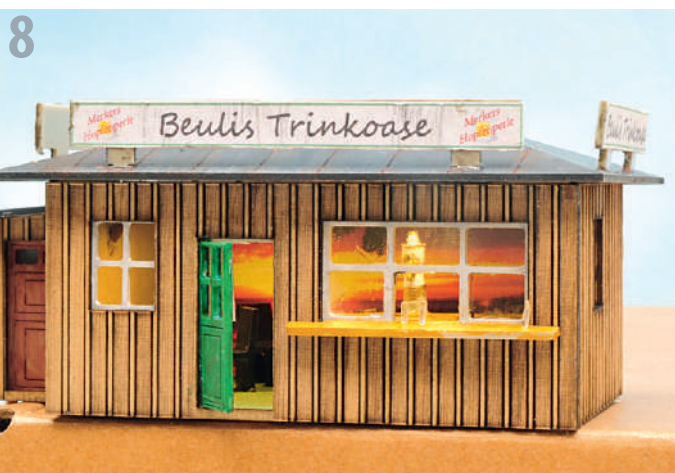


Im Sortiment des kleinen Herstellers Luetke Modellbau findet sich der Bausatz 53 214 „Trinkhalle“. Er besteht aus gefrästen Kunststoffteilen in mehreren Farben sowie lasergeschnittenen Holzteilen für die Wände und zwei dazugehörigen Biergartengarnituren (Bild 1). Da die mitgelieferte Bauanleitung eher sparsam illustriert ist, sollte man sich zusätzlich an den beiden abgedruckten Fotos orientieren. Eine Verwechslung von Teilen ist jedoch praktisch ausgeschlossen, da sie gut markiert sind und die Bauanleitung zudem eine grafisch illustrierte Teileliste enthält.

Begonnen wird der Zusammenbau mit den lasergeschnittenen Holzteilen. Um sie zu verkleben, genügt einfacher Weißleim. Als Nächstes sind die Kunststoffplatten mit den Nachbildungen von Fenstern und Türen an der Reihe. Wer die Tür geöffnet darstellen will, kann sie mit einem scharfen Bastelmesser oder Skalpell ausschneiden. Dies sollte jedoch nur unter schwachem Druck und sehr behutsam geschehen, da das von Luetke verwendete Polystyrol relativ weich ist und sich das feine Fensterkreuz der Tür leicht verformt. Will man das Modell farblich etwas aufwerten, kann

man Türen und Fensterrahmen mit Acryl- oder Emailfarben bemalen. Auch die Fensterscheiben aus Klarsichtkunststoff werden in diesem Schritt eingeklebt (Bild 2).

Das Dach entsteht gemäß Anleitung, darf aber noch nicht befestigt werden. Gleiches gilt für den Anbau. Der kann bei Platzmangel auch weggelassen oder anderswo am Gebäude angebracht werden – eine Platzierung an der linken Wand, wie vorgesehen, ist nicht zwingend. Bevor man ihn festklebt, ist in die Wand dahinter ein Drei-Millimeter-Loch für die Anschlusskabel der Innenbeleuchtung zu bohren (Bild 3).



Die Form des äußeren Thekenbretts legt es nahe, dass dieses Bauteil ursprünglich als erstes in der Fensteröffnung platziert werden und dann erst die Platte mit den Fensterstreben folgen sollte. Dies ist durch die Form Letzterer aber nicht möglich. Also muss das Thekenbrett entlang der eingefrästen Nut durchgesägt werden. Die beiden Teile klebt man vor beziehungsweise hinter das Fenster. Wer es ganz genau nimmt, feilt den inneren Teil so zu, dass in der Durchreiche eine geschlossene Fläche entsteht.

Eine Frage des Geschmacks ist die Dekoration des Innenraums. Da Luetke die

Bierbude mit Inneneinrichtung und einem LED-Streifen liefert, sollte man ihn nicht so kahl lassen, wie er ist. Zumindest die Rückwand und der Boden gehören gestaltet. Hier lassen sich je nach gewählter Epoche Akzente setzen: Wer seine Bierbude beispielsweise in der Epoche IV ansiedelt, kann die Rückwand mit einer der in den 70er-Jahren so beliebten groß orange-/grün-/braun gemusterten Pop-Tapeten verkleiden. Passende Muster finden sich im Internet, ebenso „Sehnsuchtsmotive“ für die bis in die 80er weit verbreiteten Fototapeten. Für diese kann man natürlich auch eigene Aufnah-

men verwenden. Korrespondierend ist der Bodenbelag zu wählen, was vor allem für die 70er heißt: farblich nicht passend. Hier wurde ein grün melierter (Stragula-)Boden nachgebildet, der aus einem im Internet gefundenen und verkleinerten Muster mit einer darübergelegten 60 Prozent transparenten grünlichen Fläche entstand. Fototapete und Bodenbelag wurden ausgedruckt, zugeschnitten und auf die jeweiligen Bauteile geklebt.

Zur Nachbildung der typischen, auf dem Tresen thronenden Zapfanlage in „alt-deutscher“ Optik sucht man sich eine gut



FOTO: THERESA HÖLLERER

Szenengestaltung: Während die Arbeiter nur friedlich ihr Bier genießen wollen, haben die Herren am Nachbartisch eindeutig schon zu viel erwischt. Einer ist schon eingeschlafen, die anderen zwei streiten sich, wer die Bank umgeworfen hat – und Saufrumpack Nummer vier schwankt Nachschub holen.

drei Millimeter starke runde Kunststoffstange (beispielsweise den nicht für den Bau der zum Bausatz gehörenden Tische benötigten Rest), trennt ein etwa eineinhalb Zentimeter langes Stück davon ab und spannt es in eine Kleinbohrmaschine. Dann wird ein etwa acht Millimeter langer Abschnitt mit Hilfe geeigneter Feilen abgedreht und etwas tailliert (Bild 4). Den Zapfhahn steuert eine gekappte Kupplungsattrappe bei, wie sie beispielsweise jeder Roco-Lok beiliegt. Weiß oder grün bemalt sowie mit einem Lackstift mit goldenem Zierrat versehen, schmückt die Zapfanlage schließlich von außen gut sichtbar den Tresen (Bilder 5 und 6). Wer sich die Dreherei sparen will, kauft das Set 7783 von Busch und bekommt gleich noch drei Spritzlinge volle und leere Bierkrüge mitgeliefert. Gemalt werden muss allerdings auch hier.

Leere Gläser zur Ausschmückung von Theke und Thekenbrett gewinnt man aus durchsichtigem Kunststoff-Rundmaterial oder wie hier aus gekappten Milchflaschen aus dem Busch-Set 1145. Einer weiteren Ausgestaltung des Innenraums sind im Prinzip keine Grenzen gesetzt: Spiel- und Zigarettenautomat, Heizkörper usw., um nur die größten „Einrichtungsgegenstände“ zu nennen. Sie lohnt sich aber nur, wenn

das Dach abnehmbar gelassen wird, da nur dann Details jenseits des Tresens sichtbar sind. Dies gilt auch für die zum Bausatz gehörenden Stühle und Tische sowie für die im Gebäude platzierten Figuren.

Ist das Innere so weit gestaltet, kommt das Dach an die Reihe. Serienmäßig vorgesehen ist, es auf allen vier Seiten mit Werbetafeln zu versehen. Will man das nicht, sind die entsprechenden Schlitzlöcher auf dem Dach zu verspachteln und glatt zu schleifen. Dann wird das Dach mattschwarz lackiert und dezent mit leichten Schmutz- und Rosttönen patiniert. Gleiches gilt für das Dach des Anbaus.

KLEINE RACHE GEFÄLLIG?

Die Dachschilder geben Gelegenheit für eine individuelle Note. Sie am PC selbst zu setzen, ist einfach. Je nachdem, ob man die Trinkhalle als Ort des geselligen Beisammenseins gestaltet oder als spelunkige Säuferbude, kann man sie einem netten Menschen widmen oder der kleinen privaten Rache frönen. Nicht vergessen sollte man dabei Werbung für die ausgeschenkte Biermarke, in diesem Fall gestaltet in Anlehnung an den Geburtstagswagen des Hermann-Merker-Verlags von 1998.

Festgeklebt wird das Dach erst, wenn auch die mitgelieferte LED-Beleuchtung installiert ist. Deren Anschlusskabel zieht man möglichst unsichtbar in Richtung des zuvor gebohrten Lochs in der Wand hinter dem Anbau. Von dort verschwindet es im Untergrund. Erfreulicherweise ist der LED-Streifen einbaufertig, er benötigt keinen zusätzlichen Widerstand (Bilder 7 und 8).

Wie erwähnt, gehört zur Trinkhalle auch Möblierung für den Außenbereich: zwei Biergartengarnituren sowie drei Stehtische. Die zehn Teile müssen zusammengebaut werden, was im Fall der Stehtische kein Problem ist. Bei den Fußgestellen jedoch sollte man die Stützen erst zurechtbiegen und dann festkleben. Zwar werden die Stützen bei dieser Prozedur so gut wie sicher abbrechen, doch lassen sie sich auch leicht wieder ankleben (Bild 9). Passende Figurensätze liefert Preiser mit beispielsweise „Gefährlicher Heimweg“ (10346) und „Sitzende Arbeiter“ (14084).

Sind Tische und Bänke fertig und mit Personen bestückt, so ist es auch die ganze Trinkhalle. An geeigneter Stelle platziert – beispielsweise auf dem Bahnhofsvorplatz –, ist das kleine Bauwerk ein ebenso typisches wie Atmosphäre schaffendes Element städtischer Umgebung. □

DIE NEUE „GEBELE“

Dass es unser Autor Karl Gebele meisterhaft versteht, kleine Anlagen mit großer szenischer Dichte zu bauen, ist langjährigen EJ-Lesern bekannt. Bei dieser H0-Anlage jedoch übertrifft er sich selbst: nur 1,6 Quadratmeter Fläche, vier Züge und zwei Spurweiten: Geht nicht – gibt's nicht!

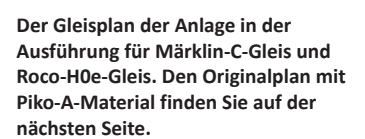
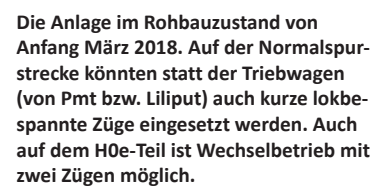


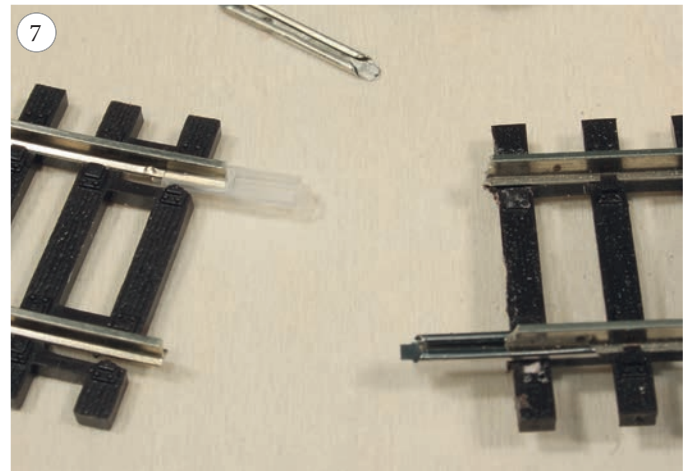
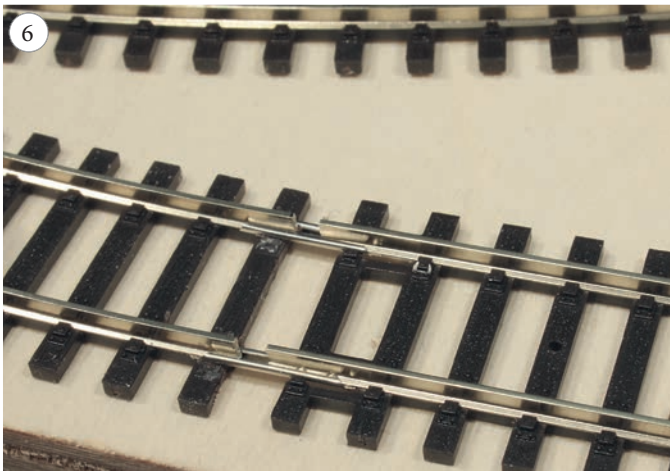
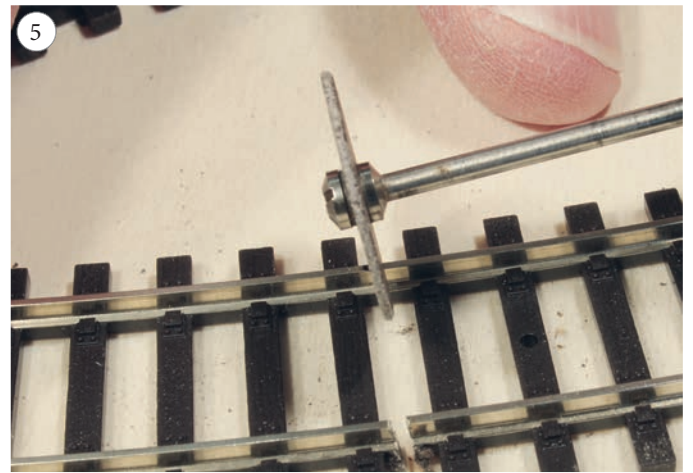
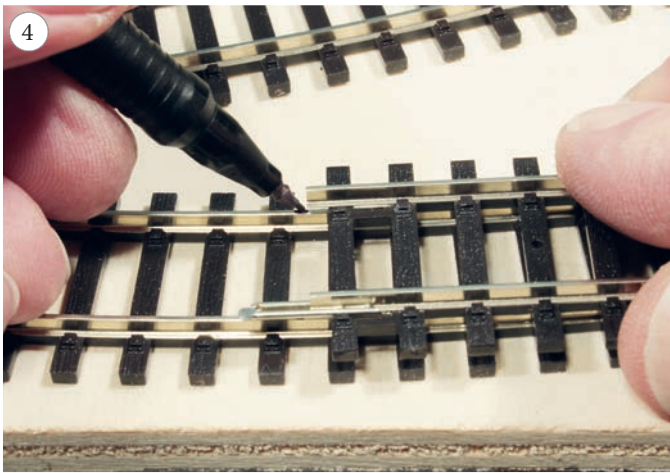
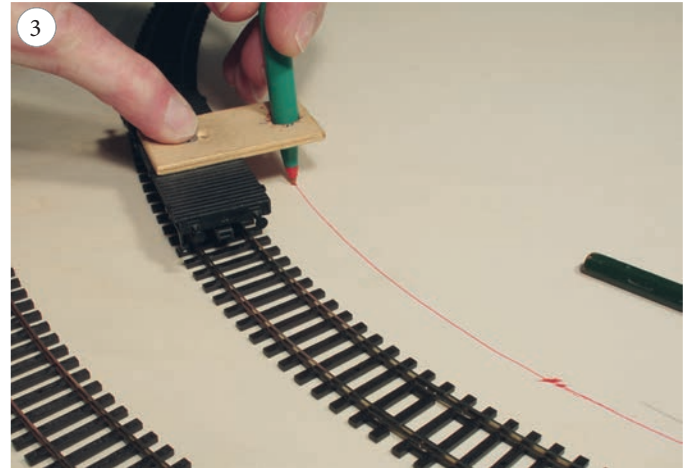
Klein, kompakt, zweispurig

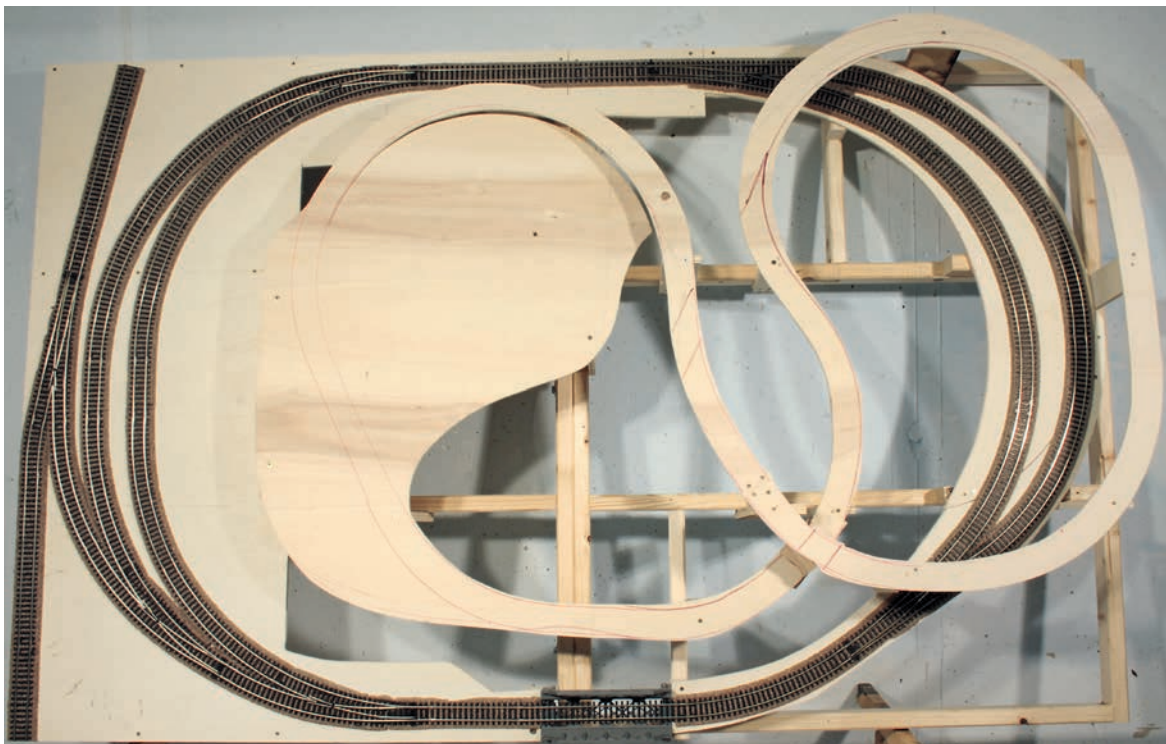
VON KARL GEBELE

Nach dem Bau der zweier größerer Modellbahnanlagen (siehe die EJ-Sonderausgaben „Die perfekte Heimanlage“ und „Digital mit Karl“) bekam ich Mitte 2017 von einem Kunden wieder den Auftrag für ein kleines Projekt. Angeregt durch die zwei Kleinanlagen aus dem EJ-Heft „Mini-Anlagen“ von 2014 wünschte er sich eine Anlage, die auf Messen und Ausstellungen Blickfang und Anziehungspunkt für Kinder sein sollte. Außerdem wollte er selbst mit ihr spielen können.

Ziel war, dass die Anlage ohne großen Aufwand aufgestellt und in Betrieb genommen werden kann. Dazu sollte sie im Pkw transportierbar sein. Außerdem wünschte sich mein Auftraggeber neben einer H0-Gleistrasse eine zusätzliche H0e-Strecke, für die bereits allerlei Gleismaterial vorhan-







Die Anlage mit montierten Trassen, aber vor der Verlegung der H0e-Gleise. Gut zu erkennen ist der Aufbau des Rahmens, der im linken Bereich identisch ist. Vorne (unten) ist die Vollspurtrasse für eine Brücke unterbrochen, was jedoch der Stabilität keinen Abbruch tut, da diese durch den Rahmen gewährleistet ist.

dafür notwendige Platzbedarf ließ das Projekt jedoch rasch scheitern. Ebenso schnell stellte sich heraus, dass die Schmalspurbahn etwa sieben Zentimeter über der H0-Gleistrasse anzulegen war, um allzu starke Steigungen zu vermeiden. Eine direkte Verbindung der beiden Gleissysteme war also unmöglich.

Um sie dennoch zu verknüpfen und eine einigermaßen realistische Situation darzustellen, habe ich das Bahnhofsgebäude als Verbindungselement geplant. Es ist in den Abhang zwischen den beiden Gleisebenen eingebaut, was einige Änderungen an der Rückseite des Modells nötig machte.

LEICHTBAU

Der Rahmen der Anlage besteht aus gehobelten Fichtenlatten von 44 Millimetern Höhe und 24 Millimetern Stärke. Sie wurden mit Spaxschrauben fünf mal 50 Millimeter zusammengeschraubt und zwecks zusätzlicher Stabilität mit Weißleim verklebt.

Die H0-Gleistrassen liegen auf Pappelspertholz von acht Millimetern Stärke, das des H0e-Bereichs ist zwei Millimeter schwächer. Für den verdeckten Abschnitt der H0-Strecke sowie den kompletten H0e-Achter wurden ganze Sperrholzplatten verwendet, auf denen ich die Gleise (A-Material von Piko, Bild 1) gemäß Plan zusammengesteckt aufgelegt hatte. Sobald alles passte, wurden mit meinem altbewährten Anzeichenwagen die Konturen der Gleistrassen auf die Platten übertragen (Bilder 2 und 3).

Das Aussägen der Trassenteile erfolgte mit der Stichsäge. Nicht immer passen Gleisverbindungen wie gewünscht oder es müssen Gleise angepasst und gekürzt werden. Die Trennstellen markiert man mit einem Filzstift (Bild 4) und schneidet sie mit einer Kleinbohrmaschine mit Tennscheibe durch (Bild 5).

Um die notwendigen Schienenverbinder auf das Gleisprofil schieben zu können, müssen mit dem Bastelmesser beidseitig die Nachbildungen der Kleisen abgetrennt werden. Anschließend steckt man die Gleise zusammen, was eine sichere Stromverbindung gewährleistet (Bild 6).

Im Bahnhof soll der Zugbetrieb wechselseitig ablaufen. Das bedeutet, dass ein einfahrender Zug über einen Kontakt einem im Schattenbahnhof wartenden zweiten Zug die Ausfahrt freigibt. Damit die Kontakte funktionieren, müssen in den Bahnsteiggleisen Trennstellen eingebaut werden. Anstelle des üblichen Verbinders sind in diesem Fall Isolierverbinder auf das Gleisprofil aufzustecken (Bild 7).

Als alle Gleise richtig lagen und sauber verbunden waren, konnten die Trassenstücke auf dem Rahmen verschraubt werden. Grundsätzlich befestige ich bei meinen Anlagen im sichtbaren Bereich die Gleistrasse nie direkt auf dem Rahmen, sondern verlege sie mit vier bis zehn Zentimeter Abstand darüber. So bleibt später genug Spielraum für eventuelle Brücken und Durchlässe. Bei dieser Anlage reichten 44 Millimeter Abstand aus, was genau der Höhe der Rahmenhölzer entspricht.

Für den Einbau einer Brücke gab es in diesem Fall nur wenige Möglichkeiten. Also nutzte ich das kurze gerade Gleisstück im vorderen Bereich, um hier einen aus dem See in der Anlagenmitte kommenden Wasserlauf einzuplanen.

SCHAUMSTOFF STATT SCHOTTER

Da die H0-Gleistrasse ohne Steigung verläuft, war sie schnell eingebaut und die Gleise konnten fest verlegt werden. Als Bettungen verwende ich seit Jahren grundsätzlich die Schaumstoff-Gleisbettung von Mössmer. Sie hat den Vorteil, jederzeit ein Gleis entnehmen zu können, ohne dass dieses beschädigt wird. Im Gegenteil, Gleis und Bettung können wiederverwendet werden. Gleichzeitig wirkt der Schaumstoff als Schalldämpfer (Bild 8).

Verlegt wird die Bettung relativ einfach: Mit einer Pinzette wird sie unter das Gleis geschoben. Dann drückt man die Schwellen in die dafür vorgesehenen Aussparungen (Bild 9). Durch den flexiblen Schaumstoff passt sich die Mössmer-Bettung jedem Gleisverlauf und jedem Radius problemlos an. Lediglich an Weichenverbindungen sind Zuschnitte nötig. Um Gleise und Bettung zu befestigen, reichen Gleisnägel vollkommen aus. □

In unserer Juni-Ausgabe lesen Sie, was beim Verlegen der Schmalspurgleise wichtig ist und wie die Brücken und Bahnunterführungen der H0e-Trasse entstanden.

Profitipps für die Praxis



Neben der Modellbahn ist der funktionsfähige Straßenverkehr zu einem festen Bestandteil vieler Anlagen geworden. MIBA-Autor Maik Möritz zeigt in dem neuen Praxisband zunächst die Grundlagen des Car Systems auf, um dann in zahlreichen Schritt-für-Schritt-Anleitungen inklusive detaillierter Stücklisten konkret den Nachbau zu schildern. Angefangen vom Straßenbau mit Eisendraht oder Magnetstreifen über die Modifizierung angetriebener Fahrzeuge bis hin zur kompletten Verkehrssteuerung mit Elektronik und Digitalkomponenten gibt es jede Menge Tipps und Tricks für einen spannenden Fahrbetrieb. Verladeabläufe und Einsatzfahrten von Feuerwehr und Rettungsdienst sind dabei ebenso vertreten wie viele interessante Betriebsszenarien an den Schnittstellen von Straße und Schiene.

**84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
über 250 Abbildungen**

Best.-Nr. 15087455 | € 10,-

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Best.-Nr. 150 87444



Best.-Nr. 150 87445



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447



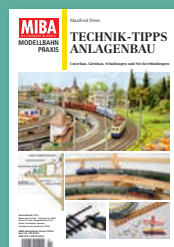
Best.-Nr. 150 87448



Best.-Nr. 150 87449



Best.-Nr. 150 87450



Best.-Nr. 150 87451



Best.-Nr. 150 87452



Best.-Nr. 150 87454

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,-



Jetzt als eBook verfügbar!



Best.-Nr.
150 87432-e



Best.-Nr.
150 87427-e

Je eBook € 8,99

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



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41/534 81 0, Fax 0 81 41/534 81 -100,
E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de





Die Sieger 2017

Im Februar hatten wir unsere Leser zum elften Mal aufgerufen, die Siegermodelle im VGBahn-Wettbewerb „Das Goldene Gleis“ zu küren. 19 Kategorien standen zur Wahl: acht für Lokomotiven, fünf für Wagen, fünf für Zubehör sowie eine für herausragende Technik. Hier stellen wir vor, welche Modelle das Rennen gemacht haben.

Nicht zu vergessen natürlich die Gewinner der Verlosung unter den Einsendern der Jurybögen. Drei von ihnen dürfen sich sogar über die Hauptpreise im Wert von 1500, 1000 und 500 Euro freuen. Wir gratulieren!

Kategorie A: Dampflokomotiven H0



Roco: 85 DB

Kategorie B: Elektrotriebfahrzeuge H0



Märklin: 103

Kategorie C: Diesellokomotiven H0



Piko: 798

Kategorie D: Triebfahrzeuge TT



Kres: 491

Kategorie E: Triebfahrzeuge N und Z



Minitrix: 41 Reko

Kategorie F: Triebfahrzeuge Spur 0/1/G



KM1: 18.4

Kategorie G: Ausländische Triebfahrzeuge



Bemo: Glacier-Express H0-Normalspur

Kategorie H: Kleinserienmodelle



Panier: VT 137 520 in H0

Kategorie I: Reisezugwagen H0



Brawa: Mdyg 996

Kategorie J: Güterwagen H0



Märklin: Ootz 44

Kategorie K: Reisezugwagen TT/N/Z



Tillig: Preußische Durchgangswagen TT

Kategorie L: Güterwagen TT/N/Z



Busch: Fakks-Seitenkipperwagen in TT

Kategorie M: Wagen Spur 0/1/G



Lenz: Mci-43 in 0

Kategorie N: Zubehör H0



Faller: Dampfmaschine

Kategorie O: Gebäude H0



Auhagen: Bahnhof Deinste

Kategorie P : Zubehör Spur TT/N/Z



Minitrix: Brauerei Weihenstephan N/Z

Kategorie R: Straßenfahrzeuge H0



Brekina: Setra S12

Kategorie Q: Zubehör 0/I/G



MO-Miniatur: Culemeyer in 1

Kategorie S: Technik



Piko: Messwagen H0

Diese Leser haben gewonnen:

Gewinner 1. Preis (Einkaufs-Gutschein über 1.500 € von Modellbahnshop Sebnitz): Peter Thiel, 07407 Rudolstadt

Gewinner 2. Preis (Reise-Gutschein der IGE über 1.000 €): Michael Strebelow, 64319 Pfungstadt

Gewinner 3. Preis (Gutschein von Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt über 500 €): Thomas Krause, 84453 Mühldorf

Je ein Triebfahrzeug-Modell gewannen:

Ulf Giesecke, 65187 Wiesbaden; Paul Heimann, 95679 Waldershof; Andreas Lindau, 04435 Schkeuditz; Philipp Richter, 40789 Monheim; Gerhard Rohm, 73054 Eislingen

Je ein Wagen-Modell gewannen:

Jochen Dotterweich, 96173 Unterhaid; Wolfgang Klein, 69469 Weinheim; Harald Knoll, A-8160 Mortantsch; Reiner Kolbe, 01917 Kamenz; Bernd Müller, 04158 Leipzig; Stefan Prohaska, 22926 Ahrensburg; Erich Reichel, 29614 Soltau; Wolfgang Schmid, 70191 Stuttgart; Frank Stender, 87634 Obergünzburg; Walter Weimann, 31637 Rodewald

Je einen Gebäude-Bausatz gewannen:

Jens Baum, 27299 Langwedel; Thomas Becker, 38302 Wolfenbüttel; Sven Böhme, 22549 Homburg; Dieter Fichter, 56269 Dierdorf; Helmut Gröber, 85098 Großmehring; Benjamin Hantschel, 73430 Aalen; Jürgen Hof, 50374 Erftstadt; Anton Martensen, 55283 Nierstein; Bernhard Mehl, 31515 Wunstorf; Carsten Müller, 47445 Moers; Katrin Nöding, 37242 Bad Soden-Allendorf; Bernd Opitz, 37133 Friedland; Roland Oswald, 71384 Wein-stadt; Heinz Sauter, 72532 Gomadingen; Michael Zabel, 29493 Schnackenburg

Je eine DVD gewannen:

Peter Brendel, 13088 Berlin; Helmut Dobbek, 50374 Erftstadt; Eveline Eckert, 92436 Bruck; Jürgen Gartmann, 47249 Duisburg; Mike Große, 04758 Oschatz; Johan van der Haar, NL-7221 GB Steenderen; Lukas Heinzlmann, 72250 Freudenstadt; Annika Herzhoff, 30419 Hannover; Manfred Hesse, 13347 Berlin; André Hinz, 37120 Bovenden; Gerald Hoch, 79576 Weil; Kurt Jordan, 15806 Zossen; Ewald Kura, 84030 Ergolding; Wal-ter Leditzky, A-1090 Wien; Rolf Macchi, 79256 Buchenbach; Richard Neubeck, 84547 Emmerting; Andreas Niemerg, 33428 Harsewinkel; Ronald Paul, 02708 Dürrenhennersdorf; Uwe Pletsch, 45892 Gelsenkirchen; Norbert Raitz, 35329 Gemünden; Joachim Remdt, 98693 Ilmenau; Dirk Rosen-kranz, 07570 Weida; Martin Schoplocher, 93413 Cham; Harald Uhl, 98639 Walldorf; Armin Walther, 58454 Witten



Das Öchsle: Schwäbische Schmalspur-Romantik wie vor hundert Jahren – oder wie im September 1986, als Lok 99 633 ihre Museumslokkarriere startete.

FOTO: GUDRUN HÖLLERER

Eisenbahn-Journal-Leserfahrt

Mit dem Dampfzug nach Ochsenhausen

Auch dieses Mal nehmen wir Sie wieder mit, wenn am 24. Mai 2018 die Preise überreicht werden. Dabei erhalten 30 Leser von Eisenbahn-Journal, Miba, Modelleisenbahner und Züge die Gelegenheit, an einer Dampf-Sonderzugfahrt auf dem berühmten „Öchsle“ von Warthausen nach Ochsenhausen teilzunehmen. Darüber hinaus bietet sich die Möglichkeit, in ungezwungener Atmosphäre die anwesenden Vertreter der Modellbahnhersteller sowie Mitarbeiter der Verlagsgruppe Bahn kennenzulernen. Hagen von Ortloff, bekannt aus der Fernsehserie „Eisenbahn-Romantik“, führt wie gewohnt souverän durch die Veranstaltung.

Unser mit der württembergischen Tsd 99 633 bespannter Zug fährt pünktlich um 12 Uhr in Warthausen ab (Parkplätze am Bahnhof vorhanden), die Preisverleihung in Ochsenhausen dauert von

etwa 14.30 bis 18 Uhr. Danach bringt ein Bus unsere Gäste und uns nach Warthausen zurück, auf Wunsch auch nach Biberach.

Schicken Sie eine Postkarte mit dem Stichwort „Goldenes Gleis 2018“ an die Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck, ein Fax an die Nummer 08141-53481-150 oder eine E-Mail mit demselben Betreff an bettina.wilgermein@vgbahn.de. Einsendeschluss ist Montag, der 7. Mai 2018 (Datum des Poststempels). Bei mehr als 30 Einsendungen entscheidet das Los. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Angestellte der Verlagsgruppe Bahn und deren Angehörige können nicht am Gewinnspiel teilnehmen. Da die Benachrichtigung im Falle eines Gewinnes kurzfristig erfolgt, bitten wir um die Angabe Ihrer vollständigen Anschrift mit Telefonnummer.

Die Spezialisten



Sie haben wenig Platz für eine Modellbahn und suchen vorbildgerechte Stationen? Oder haben Sie eine Anlage mit reichlich Strecke und möchten hier ein wenig Abwechslung hineinbringen? In beiden Fällen werden Sie in der neuen Spezial-Ausgabe der MIBA-Redaktion fündig.

Nachdem ein Grundlagenbeitrag die kleinen, aber feinen Unterschiede zwischen Haltepunkt, Haltestelle und Bahnhof aufgezeigt hat, geht es direkt an die Planung eines kleinen Bahnhofs, der wenig Fläche beansprucht und dennoch vieles bietet. In mehreren Beiträgen stellen die MIBA-Autoren kleine Stationen vor, die ohne raumfressende Gleisanlagen auskommen, aber dennoch höchst interessante betriebliche Möglichkeiten bieten. Aufschlussreich ist eine Rückschau in die Epoche II, als sogar Haltepunkte mit Personal besetzt waren.

Ein MIBA-Spezial mit vielen konkreten und praxiserprobten Umsetzungsvorschlägen - nicht nur für kompakte Modellbahn-Anlagen!

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 120 11618 | € 12,-

Weitere noch lieferbare Titel aus der Reihe MIBA-Spezial:



MIBA-Spezial 106
Planung mit Ahnung
Best.-Nr. 120 10615



MIBA-Spezial 107
Patina mit Perfektion
Best.-Nr. 120 10716



MIBA-Spezial 108
Schnittstelle Schiene - Straße
Best.-Nr. 120 10816



MIBA-Spezial 109
Arkaden, Viadukte und Portale
Best.-Nr. 120 10916



MIBA-Spezial 110
Kleine Welt - meisterlich geplant
Best.-Nr. 120 11016



MIBA-Spezial 111
Gelungene Gleise
Best.-Nr. 120 11117



MIBA-Spezial 112
Modellbahn mobil
Best.-Nr. 120 11217



MIBA-Spezial 113
Animierte Anlagen
Best.-Nr. 120 11317



MIBA-Spezial 114
Pragmatische Planung
Best.-Nr. 120 11417



MIBA-Spezial 115
Neues für Nerds
Best.-Nr. 120 11518

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



Jetzt als eBook verfügbar!



MIBA-Spezial 78
Best.-Nr. 12087808-e



MIBA-Spezial 91
Best.-Nr. 12089112-e

Je eBook € 8,99

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



Erhältlich im 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, E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de





LGB: Jubiläumsfeier in Jöhstadt

Richtig rund geht es an Pfingsten (19. bis 21. Mai) im Pressnitztal (Sachsen): Zusammen mit den äußerst rührigen Schmalspurbahnern feiert die Firma Märklin das 50jährige Jubiläum ihrer Gartenbahn-Marke LGB. Zentrum der Aktivitäten ist Jöhstadt, wo sich der Betriebsbahnhof der Strecke befindet. Neben vielen anderen Aktionen findet in der Fahrzeughalle eine große Ausstellung statt. Beginn ist jeweils um 9 Uhr morgens, Schluss am Samstag und Sonntag um 18 Uhr, am Montag um 17 Uhr.

Hochaktiv zeigt an den beiden Wochenenden die Museumsbahn: Ihre Dampfzüge sind jeweils von Betriebsbeginn bis nach Mitternacht im Einsatz.

Als Projektpartner voll engagiert beim Festival der kleinen großen und großen kleinen Bahn ist auch die VG-Bahn: An unserem Stand in Jöhstadt finden Sie fast unser ganzes lieferfähiges Programm an Zeitschriften, Büchern und DVDs. Mitglieder des Eisenbahn-Romantik-Clubs erhalten beim Kauf eine Ermäßigung. Weitere Infos zu Programm und Veranstaltungen: www.lgb.de/joehstadt. ku



Mit dem Dampfzug durchs idyllische Pressnitztal: Schöner kann ein Pfingstaussflug kaum sein! FOTOS: WOLFGANG SCHUMACHER

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

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

67146 Deidesheim

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

28865 Lilienthal b. Bremen

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

45479 Mülheim

MODELLBAHN LÄDCHEN EULER
K. EULER
 Grabenstr. 2
 Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 3059996
 modellbahneuler@aol.com
FH

67655 Kaiserslautern

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

04159 Leipzig

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

30159 Hannover

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

49078 Osnabrück

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

69214 Eppelheim/Heidelberg

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

10318 Berlin

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

31860 Emmerthal

MODELLBAHNBAU HILKER
 Schloßstr. 26
 Tel.: 05155 / 8575
 www.hilker-modellbau.de
FH

52062 Aachen

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

70180 Stuttgart

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

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

53111 Bonn

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

71334 Waiblingen

EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweichhardt GmbH & Co. KG
 Biegelwiesenstr. 31
 Tel.: 07151 / 937931 • Fax: 07151 / 34076
 ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B 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

58135 Hagen-Haspe

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

71638 Ludwigsburg

ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit
 Solitudestr. 40
 Tel.: 07141 / 925611
FH

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

63110 Rodgau

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

71720 Oberstenfeld

SYSTEM COM 99
Modellbahn-Zentrum-Bottwartal
 Schulstr. 46
 Tel.: 07062 / 9788811
 www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de
FH/RW

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

63654 Büdingen

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

73431 Aalen

MODELLBAU SCHAUFFELE
 Wilhelm-Merz-Str. 18
 Tel.: 07361/32566
 Fax: 07361/36889
 www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

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

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

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

75339 Höfen

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

77948 Friesenheim
Blaulichtmodelle
FEUER1.de
 Schwalbenweg 2
 Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845
 www.feuer1.de • info@feuer1.de
FH

85567 Grafing
ZÜGE & ZUBEHÖR
Trains & Accessoires
 Inh. Steffen Schmidt
 Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25
 www.zuz-modellbahn.com
FH/RW/H/A

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

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

82110 Germering
AUTO-MODELLBAHN-WELT
Germering Linden GbR
 Untere Bahnhofstr. 50
 Tel.: 089 / 89410120
 Fax: 089 / 89410121
FH/RW/H

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

94161 Ruderting bei Passau
MODELLBAHNHAUS
Rocktäschel GdbR
 Attenberg 1
 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819
 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

99830 Treffurt
LOK-DOC MICHAEL WEVERING
 Friedrich-Ebert-Str. 38
 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
 www.lok-doc-wevering.de
 simiwe@t-online.de
RW

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

90419 Nürnberg
RITZER MODELLBAHN
Inh. Knoch
 Kirchenweg 16
 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
 www.modellbahnritzer.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

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®

Schweiz

84307 Eggenfelden
MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckermaier
 Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
 www.steckermaier.de
 steckermaier@steckermaier.de
FH/RW EUROTRAIN®

90478 Nürnberg
MODELLBAHN
Helmut Sigmund
 Schweiggerstr. 5
 Tel.: 0911 / 464927
EUROTRAIN®

95676 Wiesau
MODELLBAHN PÜRNER
 Südweg 1
 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
 www.puerner.de
 modellbahn@puerner.de
FH

CH-8712 Stäfa
OLD PULLMAN AG
 P.O.Box 326 / Dorfstr. 2
 Tel.: 0041 / 44 / 9261455
 Fax: 0041 / 44 / 9264336
 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch
FH/H

MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

Aus dem Inhalt:

- Rhätische Bahn in HO: Steinviadukt und Alpendorf
- Werkstatt: Verladesilo von Auhagen
- Perfektion im Detail: Faszinierende Waldbahn in HO

Best.-Nr. 7557 • 14,80 €

WEITERE FASZINIERENDE MOBATV-AUSGABEN



DVD Best.-Nr. 7556
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7555
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7554
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7708
€ 14,80



München, So. 29.04. von 11–17 Uhr

Modellbahn Markt & Treff

MVG (Tram) Museum, Ständlerstr. 20
089/51099130, www.gruber-events.de

01.05.: Modellbahnbörsen von 11–17 Uhr in 31303 Burgdorf - Stadthaus.
Infos: www.spielzeugboersen.com

05.05.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 10–14 Uhr, 23558 Lübeck, Opel-DELLO, Töpferweg 61–63. Info-Tel.: 040/6482273.

05.05.–06.05.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr, 16792 Zehdenik, Ziegeleipark Mildenberg, Ziegelei 10. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

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

Besuchen Sie uns

19.04.–22.04.18
Intermodellbau
in Dortmund



Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.

06.05.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese. 12.05.: Erfurt, Alte Parteischule. Jeweils von 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

www.adler-maerkte.de

www.modellbahnboerse-berlin.de
06.05.: 12679 Berlin, Freizeit-Forum. 27.05.: 01069 Dresden, Alte Mensa. Jeweils von 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

13.05.: Modellbahnbörsen von 11–17 Uhr in 21614 Buxtehude - Festhalle.
Infos: www.spielzeugboersen.com

19.05.–21.05.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr, 95339 Neuenmarkt/Wirsberg, Deutsches Dampflok-Museum, Birkenstr. 5. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

27.05.: Berliner Spielzeugbörse, 10–14 Uhr, Loewe-Saal, Ludwig Loewe-Höfen, Wiebestr. 42, 10553 Berlin-Moabit. 030/7842346, 0173/3882000.

Dauerausstellungen

www.miniaturelbtal.de • Miniatur-Elbtalbahn, Am alten Sägewerk 5, 01824 Königstein, Tel.: 035021/59218.
www.eisenbahnwelten-rathen.de • Eisenbahnwelten im Kurort Rathen, Elbweg 10, 01824 Rathen, Tel.: 035021/59428.
www.kleine-saechsische-schweiz.de • Miniaturpark „Die kleine Sächsische Schweiz“, Schustergasse 8, 01829 Dorf Wehlen, Tel.: 035024/70631.
www.modelleisenbahnland-oderwitz.de • Modelleisenbahnland Oderwitz e.V., Kirchstr. 8, 02791 Oderwitz, Tel.: 035842/26996.
www.modellbahn-wiehe.de • Modellbahn Wiehe, Am Anger 19, 06571 Wiehe, Tel.: 034672/83630.
www.modellbahnland-erzgebirge.de • Modellbahnland Erzgebirge, Mittelweg 4, 09488 Thermalbad Wiesenbad OT Schönfeld, Tel.: 03733/596357.
www.klein-erzgebirge.de • Klein-Erzgebirge e.V., Richard-Wagner-Str. 2, 09569 Oederan, Tel.: 037292/599-0.
www.mehev.de • Modelleisenbahn Hamburg e.V., Holstenwall 24 (im Hamburgmuseum), 20355 Hamburg, Tel.: 040/314435.
www.miniatur-wunderland.de • Miniatur-Wunderland Hamburg GmbH, Kehrrieder 2, Block D, 20457 Hamburg, Tel.: 040/300680-0.
www.modellbahn-zauber.de • Modellbahn-Zauber e.K., Brückenstr. 18, 25840 Friedrichstadt, Tel.: 04881/938858.
www.leeraner-miniaturland.de • Leeraner Miniaturland, Konrad-Zuse-Str. 1, 26789 Leer, Tel.: 0491/4541540.
www.miniaturland-fulda.de • Modelleisenbahn Fulda Künzell, Johann-Friedrich-Böttger-Str. 2a, 36093 Künzell, Tel.: 0171/5326547.
www.oktorail.de • OktoRail, Virchowstr. 167 (Gruga Park), 45147 Essen, Tel.: 0201/45185955.
www.modellbahnwelt-odenwald.de • Modellbahnwelt Odenwald, Krumbacher Str. 37, 64658 Fürth, Tel.: 06253/9309725.
www.schwarzwaldmodellbahn.de • Schwarzwald-Modellbahn, Eisenbahnstr. 52a, 77756 Hausach, Tel.: 07831/966010.
www.maerklin-world-titisee.de • Märklin World Titisee, Seestr. 21/1, 79822 Titisee-Neustadt, Tel.: 07651/2040597.
www.modellbahn-schluchsee.de • Modellbahnzentrum Schluchsee, Eisenbreche 4, 79859 Schluchsee-Blasiwald, Tel.: 07656/988401.
www.hanspeterporsche.com • Hans-Peter Porsche TraumWerk, Zum Traumwerk 1, 83454 Anger, Tel.: 08656/98950-0.
www.miniwelt-oberstaufen.de • Miniwelt Oberstaufen, Wengen 15, 87534 Oberstaufen, Tel.: 08386/960711.
www.gotthard-modellbahn.de • Faszination Gotthardbahn, Reichelshofen 28, 91628 Steinsfeld, Tel.: 09865/941898.
www.miniaturland-pappenheim.de • Miniaturland Treuchtlingen, Elkan-Naumburg-Str. 35, 91757 Treuchtlingen, Tel.: 09143/837851.
www.BlueBrix.de • Straubinger Wunderwelten, Geiselhöringer Str. 23c, 94315 Straubing, Tel.: 089/54045027.

MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

Verkäufe Dies + Das

Lokschilder-Verkauf gegen Gebot und Selbstabholung in Halle/Saale. NALS 23 1099, 52 8060; NALR V 60 1099, V 100 088; NALG 64 1179-7; Email V 200 253; Beheimatungsschilder Berlin, Halle, Magdeburg, Deutsche Reichsbahn Replik 99 586, gereinigt, restaur. E-Mail: avatar1127@web.de.

www.nordbahn.net

Qualität, Auswahl, preiswert

www.modellbahn-station-ettlingen.com
Hier gibt's alles für Modellbahn-Elektrik und Digital-Elektronik.

www.modellbau-chocholaty.de

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

www.lok-doc-wevering.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

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

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

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

Verkäufe Modellbahnanlage Spur N, analog, Wechselstrom, auf 2 Holzschranken, 7 qm in L-Form, Bauj. 1973–2009, bemalte abnehmbare Rückwände, Schattenbhf., Bahnbetriebswerk, 28 Weichen, 2 Kreuzweichen, Bahnübergang, Schmiede + Häuser beleuchtet, viele Fahrzeuge + Personen + Tiere, Biergarten, Kirche mit Friedhof, 13 Loks, 22 Güterwagen, 19 Personenwagen, 3 Lokschuppen, Drehscheibe, 5-ständiger Ringlokschuppen, 30 Häuser/Vollmer, Arnold + Trix, Preis VB. Klaus Thiel, Bahnhofstr. 163, 16359 Biesenthal. Tel.: 03337/377053, mobil 0160/97904715.

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

Verkäufe: Das Archiv der deutschen Dampflokotativen sowie Das Archiv der deutschen Diesel- und E-Lokotativen (Neuzustand) zu je € 30,-. Außerdem 10 Jahrg. Modelleisenbahner 2008–2017 zum Preis von € 40,-. Tel.: 09708/7041040.

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

0/0e: Henke ca. 20 Stck. sä. 0e-Bausätze u. Fertigmodelle – nur Vitrine sowie Gleis, Weichen u. Zubehör. Lenz 0: Köf-Set DR m. G-Wagen – neu. Bitte Liste abfordern. Tel.: 035975/80521 oder info@modellbau-monert.de.

www.spur-0.de

Märklin 1 V220022-8 aus Packung 55025 € 1200,-; SVT 137, Insider Mod. von 2006, einmalige Auflage, Neupr. € 600,-. Angebote auf Mob. SMS 01637265148. Ausk. zu den Modellen unter gleicher Nr. Angebotende ist der 15. nach Erscheinungsdatum.

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

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Trix Express, 25 Loks, 99 Waggonen, 32 Weichen, 31 Signale, 11 Trafos (3x EMS), 50 m Schienen Oberltg., Bahnhof Bonn, ca. 50 Gebäude, ca. 100 Schalter, div. Ersatzteile, nur kompl. VB € 4.000,-. Tel.: 0208/681269.

www.modellbahn-kepler.de

www.zuz-modellbahn.com

Biete: 3x Trix International 3663 Autotransportwagen Typ Offs 55 / Leas 55 Epoche 3. Preis je Wagen € 25,- + Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

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

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

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

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

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

[illegible]

ANZEIGENSCHLUSS EJ 7/2018: 04.05.2018

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

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

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

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

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

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____

Abbuchung (nur Inland):

Keine
Briefmarken
senden!

Kreditinstitut (Name und BIC)

— — — — |
IRAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE74290000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

☐ Betrag liegt bar bei

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

www.koelner-modell-manufaktur.de

Bemo-Post Heft 1, 2, 3. Bemo ET Gehäuse V51 grün neu, V 22-02 Gehäuse u. Rahmen neu. Bemo 7252 120 Set Glacier-Express neu, Vitrine, OK. Tel.: 035975/80521 oder Mail: info@modellbau-monert.de.

www.Modellbahnen-Berlin.de

Biete: Flm. kompl. Pers. Zug der PKP. Lok BR Ok1 ex P8. 2 Pers. Wg. 1. Kl., 2 Pers. Wg. 2. Kl., 1 Gep. Wg. ex Donnerbü. Ep. 3. Abgabe nur kompl. Preis € 350,- + Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.puerner.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Verkaufe meine Sammlung Messingmodelle von Micro Metakit, Micro Feinmechanik, Lemaco, Trix FineArt, Fulgurex und andere. Anfragen und Listen über christa-1@live.de.

www.mbs-dd.com

www.modelltechnik-ziegler.de

suche und verkaufe:

www.us-brass.com

Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500,- UP Big Boy von Tenshodo € 900,- DRG 06 001 von Lemaco € 1200,- Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.modellbahnritzer.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

Verkaufe: H0 Güter- u. Personenwagen Flm., Roco u. Piko, Donnerbüchse rot, Berliner Eisenbahnfreunde. Tel.: 030/7455476.

www.moba-tech.de

www.modellbahn-pietsch.com

Biete: Fleischmann D-Zugwg. der Schweizer Süd-Ost-Bahn. 2x 5136 1./2. Kl., 4x 5137 2. Kl., neu, Preis je Wagen € 20,- + Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.Modellbau-Gloekner.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Private H0-Sammlung, AC, Loks und Wagen von Märklin, Rivarossi, Piko, Roco, DB und Schweiz. Anfragen und Listen über Mail: juergen-berker@gmx.de.

www.modelltom.com

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

www.menzels-lokschuppen.de

Ade-Wagen: Ade Sammlungsauflosung, Bausätze, montierte Bausätze und Fertigmodelle. PLZ 94571, Kontakt: thoma.gertrud@t-online.de.

www.suchundfind-stuttgart.de

www.modelleisenbahn.com

Auflösung Märklin H0-Anlage. 15 Dampfloks, 24 Diesel- und E-Loks. 100 Reisezug- und 150 Güterwagen. Liste anfordern: 08682/1267 (tgl. 18–22 Uhr).

www.jbmodellbahnservice.de

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

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

www.carocar.com

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-kepler.de

www.modellbahnservice-dr.de

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

Verkäufe Literatur, Video, DVD

Verkaufe Eisenbahn-Journal, Lok-Magazin, Eisenbahnmagazin, der Preis der Zeitschriften beträgt € 1,- Einzelpreis. Verkäufe u.a. Videos von Stars der Schiene, der Stückpreis beträgt € 1,-. Die Zeitschriften auch als 12 Monate Paket abzugeben. Eisenbahnbücher. Wer Interesse hat soll sich melden. Anruf nach 14 Uhr bis 18 Uhr, Tel.: 04721/396305.

www.modellbahn-kepler.de

Märklin-Freunde sind informiert!

KOLL'S PREISKATALOG

MÄRKLIN 00/H0

www.koll-verlag.de

Tel.: 06172/302456

www.bahnundbuch.de

Gesuche Dies + Das

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

Modellbahnsammlung in Z, N, TT, H0 bei guter Bezahlung gesucht. Seriöser Modellbahner freut sich auf ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

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

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

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.de.

Kleinanzeigencoupon anfordern unter Tel.: 08141 / 53481-152, E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

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

Suche Original-Ellokschilder der ehemaligen Deutschen Bundesbahn. Kann im Tausch Dampflok-schilder und Märklin-H0-Modelle anbieten. Gleichfalls suche ich Fabrikschilder von Jung, Hanomag + Borsig. Tel.: 0175/5739648 o. 0711/20922081.

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen 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 Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

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

LGB-Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle bei guter Bezahlung von Modellbahner gesucht. Ich freue mich auf ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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

Gesuche

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel.: 02762/9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de.

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin-H0-Sammlung/Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carotte, 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.

Orient-Express-, CIWL-, Pullmann-VSOE-Wagen und passende Zugloks in Spur H0 und N von Lima, Jouef, Kato, Rivarossi gesucht. Ggf. auch von Lemke, Roco, Revell. Freue mich über Angebote per E-Mail an: diunaltromondo@web.de.

Suche in H0: BR 03 von Schicht, BR 50 von Piko in Blau und mit 2 Motoren. Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, 08321 Zschorlau. Tel.: 03771/479181.

Suche Piko H0 51006 4-achs. sächs. Abteilwagen DR Ep. 3, ohne Brh., Piko H0 50065 Lok 94 2136, 50066 Lok 94 2105. P. Flohr, Gröningen, Tel.: 039403/4292.

www.lokankauf.de

Suche Fleischmann H0 Dampflok BR 70 alt Nr. 4016 und BR 50 Kabine alt. Tel.: 0160/3771316.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: alblue@t-online.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. Wohnen in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

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

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

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

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

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

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.

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom-Sammlung/Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Modelleisenbahn Fleischmann, Märklin, Trix, Rivarossi, LGB, HAG, Roco. Auch große Anlagen oder Sammlungen. Analog und Digital. Baue auch ab. Barzahlung garantiert. Tel.: 0211/4939315.

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

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.

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carotte, 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.

Suche BTB-Modell 15211: 4-achs. Selbstentladewg. GBAG; ferner TRANSITUS-Mittelwg. mit/ohne Pantographen von ZEUGE mit roter Bauchbinde u. weisser (beiger) Fensterleiste. Angebote: P. Böttinger, H.-v.-Gagern-Str. 26, 55131 Mainz.

Suche das Buch Bahnbetriebswerke, zahle € 100,-. Suche das Heft Bahnbetriebswerke Nr. 2 Eisenbahn-Kurier. Suche in Spur N 1:160 BR 44, zahle fairen Preis. Tel.: 0173/3514682.

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

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

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.

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur-Z- oder N-Sammlung/Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

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

Gesuche Zubehör alle Baugrößen

Suche ältere Modellbahnhöfe aus DDR-Zeit. Entweder aus Pappe oder Holz, nur Spur H0. Kann auch defekt sein. Soll mal fürs Museum sein. Bitte melden. H.J. Bänsch, Erfurter Str. 8a, 03046 Cottbus. Info-Tel.: 0355/797314.

Suche Bausatz TT-Bahnhofshalle von Vero/Auhagen, auch Ergänzungssteile. Tel.: 03621/705235.

Gesuche Fotos + Bilder

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

MEC in München sucht engagierte Bastler u. Tüftler, Kreative zum Betrieb u. Weiterbau unserer H0-Anlage. Wir sind keine Vereinsmeier u. erheben keine Mitgliedsbeiträge. Tel.: 089/8542331, mobil: 0151/70046114.

www.menzels-lokschuppen.de

Suche Spur-N-Bahner aus dem Raum Stollberg/Erzgebirge, die die DR der DDR im Modell und Wirklichkeit lieben. Möchte mein Hobby nicht mehr allein ausüben. Daher suche ich Mitstreiter zum Basteln und Erfahrungsaustausch. 015901134046.

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

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.puerner.de

Urlaub, Reisen, Touristik

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

Liebevoll eingerichtete FeWo im ehem. Verwaltungsgebäude der GHE am Bhf. der Selketalbahn in Gernrode/Harz. 2–3 Pers., nicht behindertengerecht, Nichtraucher. Ab € 40,-. Tel.: 017623917323, E-Mail: ferienwohnung@selketalbahn.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.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Kö-

blenz, FeWo ab € 35,-/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,-/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

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



LOKLEGENDEN IM FILM

Schienenstars von Reichs- und Bundesbahn



Den markantesten Diesellokomotiven der Deutschen Reichsbahn wird mit den in dieser Box enthaltenen Filmen ein würdiges Denkmal gesetzt. Mit vielen technischen Details, mit lebendigen Geschichten von Betriebseisenbahnern und natürlich mit seltenen Szenen aus der Reichsbahnzeit und den letzten Jahren bei der DB AG.

Die Box enthält folgende DVDs

- Die Baureihe V 180
- Die Baureihe 132
- Die Baureihen V 100 (DR)
- Die Baureihe 119

Gesamtlaufzeit 176 Minuten
Best.-Nr.: 5105 | € 29,95



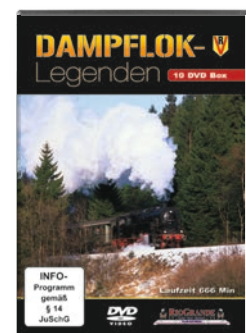
DB-Dieselloks (vier DVDs)
Die Baureihe V 100
Die Baureihe V 200
Die Baureihen 215-218
Die Baureihe 218

Gesamtlaufzeit 185 Minuten
Best.-Nr.: 5104 | € 29,95



Deutsche Dampfloks (vier DVDs)
01 509 – Die Super-Pazifik
01 150 – Die legendäre Pazifik
Die Neubaukessel-01 der DB Teil 1
Die Neubaukessel-01 der DB Teil 2

Gesamtlaufzeit 295 Minuten
Best.-Nr.: 5103 | € 29,95



Deutsche Dampfloks (10 DVDs)
Deutsche Dampflokomotiven · Eine Dampflokomotiv entsteht · 01 519 · Dampfjumbos auf großer Fahrt · Gute alte Dampfisenbahn · 01 150 · Die Dampflokomotivzeit · 44 1093 · Schnellzugdampfloks in Aktion · Dampfdrehscheibe Lobenstein

Gesamtlaufzeit 666 Minuten
Best.-Nr.: 5100 | € 49,95

Modellbahn-Schule

Erstklassige Ideen und Expertentipps



Wer möchte seine Modellbahnwelt nicht mal aus der Perspektive der kleinen Preiserlein erleben? Das gelingt durch die Fotografie. Wer perfekte Modellfotos machen will, braucht jedoch etwas Grundwissen, das in einem Schwerpunktthema vom Profi-Fotografen Markus Tiedtke vermittelt wird. Sein großer Erfahrungsschatz bietet zahlreiche Lösungen, um spannende Modellfotos zu erzielen. Selbst mit geringem technischem und finanziellem Aufwand lassen sich meisterliche Bilder anfertigen. Die neue MEB-ModellbahnSchule zeigt, wie und womit.

Doch was nützt die beste Fotoausrüstung, wenn es keine schönen Fotomotive gibt? Die perfekte Gestaltung der Modellbahnwelt kommt in dieser Ausgabe nicht zu kurz. In eigenen Beiträgen geht es um Waldgestaltung, um Hinterhöfe und ihre Detailsausstattung sowie um den Betrieb einer Feldbahn mit ihren oft filigranen und manchmal skurrilen Fahrzeugen.

**100 Seiten, Format 225 x 300 mm, Klebebindung,
rund 200 Abbildungen und Skizzen
Best.-Nr. 920038 • € 12,-**



**MBS 37
Lokversorgung**
Best.-Nr. 920037
€ 12,-



**MBS 36
Bahnbetriebs-
werke**
Best.-Nr. 920036
€ 12,-



**MBS 35
Unterbau**
Best.-Nr. 920035
€ 12,-



**MBS 34
Plastikwelt**
Best.-Nr. 920034
€ 12,-



**MBS 33
Lackieren**
Best.-Nr. 920033
€ 12,-

**Jetzt als eBook
verfügbar!**



**MBS 31
Waldleben**
Best.-Nr. 920031 | € 8,99

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



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-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



VORSCHAU JUNI



VORBILD

Neue Serie: Nebenhauptstrecken

Folge 1: Die Ländchesbahn

Innovative 80er Jahre

Projekt Citybahn

Dampflokomotiv

Die Württembergische T 5

MODELL

Anlagenbau

„Gebeles Neue“, Folge 2: Schmalspurteil mit Kunstbauten

Gebäudebau

Vom Lokschnitten zum Sägewerk

Bastel-Knowhow von Nouaillier

Schmuckstück Handwagen

EJ 6/18 erscheint am 16. Mai 2018

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Chefredakteur

Gerhard Zimmermann

Redaktion

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

Gestaltung

Gerhard Zimmermann, Dr. Christoph Kutter

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Joachim Seyferth, Konrad Koschinski, Michael Giegold, Andreas Kabelitz, Andreas Burow, Axel Johanßen, Siegfried Baum, Dirk Höllerhage, Robert Fischer, Christiane van den Borg, Andreas Stirl, Wietse Hermanns, Manfred Grünig, Karl Gebele

Redaktionssekretariat

Claudia Klausnitzer (-227), Tanja Baranowski (-202)



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

Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner

Verlagsleitung

Thomas Hilge

Anzeigenleitung

Bettina Wilgermeir (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout

Evelyn Freimann (-152)

Vertriebsleitung

Elisabeth Menhofer (-101)

Vertrieb und Auftragsannahme

Petra Schwarzenfelder (-105), Ingrid Janik (-108), Angelika Höfer (-104), Sandra Corvin (-107)

Marketing

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

Außendienst, Messen

Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV GmbH & Co. KG,
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,
Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo - Service

FUNKE direkt GmbH & Co. KG,
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,
Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

Erscheinungsweise und Bezug

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

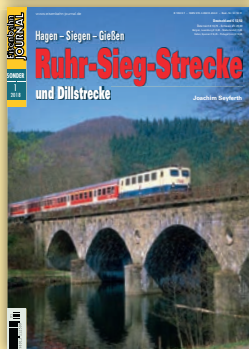
Bildbearbeitung

Fotolitho Varesco, Südtirol

Druck

Vogel-Druck, Würzburg

EISENBAHN-JOURNAL-SONDERAUSGABEN



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. 28 vom 1.1.2018. 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 44. Jahrgang

FILM-WORKSHOPS VON MIBA

Modellbahn-Praxis von A bis Z



Einmal mehr haben die Filmteams von MIBA und ModellbahnTV dem Modellbau-Profi Mike Lorbeer beim Anlagenbau über die Schulter geschaut. Diesmal steht die abschließende Geländegestaltung, u.a. mit Sand und Steinen, im Mittelpunkt. Außerdem gibt es viele Tipps für letzte Verfeinerungen. Weitere Filmbeiträge befassen sich mit dem Verlegen von Feldbahn-Gleisen, dem Einfärben einer Stützmauer, mit Betriebsspuren an einem Container-Tragwagen und dem Bau eines Haltepunktgebäudes mit überdachtem Holzunterstand in 1:22,5. Aktive Modellbahner finden in diesem filmischen Praxisratgeber jede Menge Anregungen für ihre eigene Anlage.



Laufzeit ca. 59 Minuten

Best.-Nr. 15285027 | € 19,95



Modellbahn-Werkstatt, Folge 1:
Profitipps für die Praxis
Laufzeit 58 Minuten
Best.-Nr. 15285023 | € 19,95



Modellbahn-Werkstatt, Folge 2:
Anlagen gestalten und Fahrzeuge verbessern
Laufzeit 60 Minuten
Best.-Nr. 15285024 | € 19,95

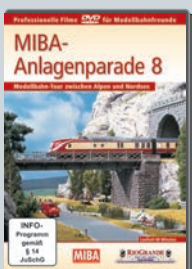


Modellbahn-Werkstatt, Folge 3:
Dioramenbau mit Mike Lorbeer
Laufzeit 62 Minuten
Best.-Nr. 15285025 | € 19,95



Modellbahn-Werkstatt, Folge 4:
Praxistipps für drinnen und draußen
Laufzeit 59 Minuten
Best.-Nr. 15285026 | € 19,95

Kennen Sie schon diese Modellbahn-Filme von MIBA?



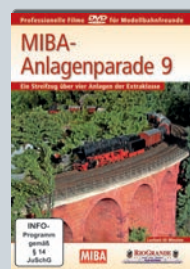
MIBA-Anlagenparade 8
Best.-Nr. 15285018
€ 19,95



Modellbahn-Zauber,
Miniland und mehr
Best.-Nr. 15285019
€ 19,95



Modellbahn auf
der Königsspur
Best.-Nr. 15285020
€ 19,95



MIBA-Anlagenparade 9
Best.-Nr. 15285021
€ 19,95



Modellbahn-Tour
11 Anlagen-Meisterwerke
Best.-Nr. 15285022
€ 19,95



Gartenbahnen
Best.-Nr. 15285011
€ 19,95

Unser H0 Insider-Modell 2018

Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“

Noch nie hat Märklin in H0 eines der zwölf „Krokodile“ umgesetzt, die die SBB ab 1965 für den Rangierdienst umbaute. Anlass dafür bietet nun das 25-jährige Jubiläum des Insider Clubs.



Jetzt nicht verpassen!

Bestellschluss: 30. April 2018



Highlights

- Vorbildgerechte Formänderungen als Rangier-Krokodil
- Lokomotive angetrieben mit 2 Hochleistungsantrieben
- Heb- und senkbarer Stromabnehmer, digital schaltbar
- Telex-Kupplung je Lokseite separat digital schaltbar
- Neuer Ölkühlerkasten
- Rangierer-Figur liegt bei
- Umfangreiche Betriebs- und Geräuschfunktionen



märklin
H0

Wechselstrom



39567 Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“

€ 499,99 *



TRIX
H0

Gleichstrom



22967 Elektrolokomotive Ce 6/8 II „Krokodil“

€ 499,99 *



Ein passendes Güterwagen-Set wird unter der Artikelnummer 46567 ebenfalls exklusiv nur für Insider-Mitglieder angeboten.

Ein passendes Güterwagen-Set wird unter der Artikelnummer 23567 ebenfalls exklusiv nur für Trix Clubmitglieder angeboten.



* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix