

Eisenbahn
JOURNAL

April
2017

Deutschland € 7,40 Österreich € 8,15 Schweiz Sfr 14,80 Belg. Lux. € 8,65 Niederl. € 9,50 Ital., Span., Port. (cont.) € 9,70 Finnl. € 10,90 Dänemark DKK 84,00
B 7539 F ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Bundesbahn pur Unterwegs mit dem Zauber-Ticket

Anlagenporträt: Vom Ruhrgebiet nach Norddeich
Impressionen: Dampflo-Kino in Hembsen
Zeitreise: Primsweiler 1975



www.donnerbuechse.com

Neuheiten 2017 bestellt man bei uns!

Wir führen die Artikel folgender Hersteller:



Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654
Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)
➔ 5 hauseigene Kundenparkplätze

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

Unser Gebrauchtwarenladen schließt um 18:00 Uhr

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

E-Mail: info@donnerbuechse.com



Auhagen
BRAWA
BECKMANN TT
BUSCH
ESU
FALLER
fischer-modell
FLEISCHMANN
HERPA
Heki
HOBBYTRAIN

VOLLMER
Uhlenbrock
TRIX
TILLIG
SOMMERFELD
Modellisenbahn Schirmer
Roco
pint
Preiser
PIKO
NOCH



4



14



28



32



40



58



80

VORBILD

4 Impressionen

Dampflok-Kino

14 Titelthema

Unterwegs mit dem Zauber-Ticket

26 Momente

Dampf, IFA-Lkw und Hundewetter

28 Essay

Oberbayern, der Blues und die GM & O

32 Zeitreise

Primsweiler 1975

38 Bild des Monats

Muggendorf, April 1976

40 Dampf-Report Bundesbahn

Folge 12.2: BD Augsburg

47 Galerie

Bilder von Konrad Koschinski

MODELL

58 H0-Anlage

Vom Dorf ans Meer

70 12. Modellbau-Wettbewerb

Folge 8: Epoche III für drei

76 Elektrik-Grundlagen

Immer wieder spannend

80 Gebäudebau

Noch-Bausatz mit Knickdach

86 Lokumbau

Gützolds 71.3: Symmetrie mit Schleifer

90 Beladungs-Serie

Großfässer

RUBRIKEN

8 Kurzgekuppelt

Notiert, Tagebuch, Einst & Jetzt u.v.m.

54 Neuheiten

Modelle des Monats

96 Leserpost und Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser, gleich zweimal sind wir in dieser Ausgabe, so scheint es zumindest, der Jahreszeit voraus und verbreiten sommerliche Gefühle: Zum einen beim Beitrag über die Geschichte und das Wiederaufleben der Bäderzüge von Augsburg an den Ammersee (in der Rubrik Kurzgekuppelt auf Seite 9) und zum anderen beim Anlagenporträt, das eine Reise von einem Dorf im Ruhrgebiet an die Nordsee nachvollzieht (ab Seite 58). Aber warum nicht? Denn mitunter soll es ja auch Leute geben, wie den Verfasser dieser Zeilen (also der Chefredakteur, Anm. d. Red.), die im jetzt gerade mal beginnenden Frühling schon ungeduldig den Sommer herbeisehnen – aber auch nur deshalb, weil es dann gottseidank bald wieder Herbst und Winter wird... Wie auch immer: Wer die hellen, grellen, heißen und lärmenden Sommermonate gegenüber dem gemütlicheren „Kontrastprogramm“ der etwas entschleunigten und geruhsameren Zeit zum Jahresende hin favorisiert, kommt in den erwähnten Beiträgen schon mal auf seine Kosten.

Absolut jahreszeitkonform präsentiert sich in jedem Fall unser frühlingshaftes Titelbild, das gleichzeitig zu einer gedanklichen Reise mit der Bundesbahn der 80er Jahre animieren soll – mit einem Ticketangebot der seinerzeit vermeintlich angestaubten Behördenbahn, dessen Attraktivität man unter halbwegs vergleichbaren Angeboten der ach so dynamischen heutigen Bahn AG vergeblich sucht. Obwohl es ganz schönöde „Bezirkskarte“ hieß, haben wir es in unserem Rückblick trefflich „Zauberticket“ genannt. Einsteigen ab Seite 14! Frühlingshaft versprühen auch die Bildmotive der Zeitreise, die in dieser Ausgabe ins saarländische Primsweiler im Jahr 1975 führt.

Wer dagegen völlig jahreszeitneutral lieber weiter an der Werkbank im Modellbahnkeller seinem Hobby frönen möchte, dem seien schließlich ganz besonders die Bau- und Bastelbeiträge ab den Seiten 80 (Noch-Bausatz für Gebäude mit Knickdach) und 90 (Beladung mit Großfässern) ans Herz gelegt sowie die erste Folge einer Grundlagen-Serie in Sachen Anlagen-Elektrik (ab Seite 76). *Ihre EJ-Redaktion*



Eigentlich hatte es ein Verdauungsspaziergang werden sollen. Abends zwischen 20 und 21 Uhr machten sich mein Eisenbahnkumpel Harry und ich nach einem guten Essen im Gasthof „Zum Nethegau“ in Hembsen, in dem wir Anfang April 1976 Quartier bezogen hatten, auf den Weg. Mehr zufällig als geplant lenkten wir unsere Schritte in Richtung Haltepunkt außerhalb des Ortes. Genau, es handelt sich um *das* Hembsen, also das Dorf unweit von Ottbergen. Es war noch nicht ganz dunkel, als wir am Bahnsteig ankamen. Hier gab es zwar nur die beiden Durchfahrtsgleise und eine Art winziges Fachwerk-Empfangsgebäude. Aber Hembsen war sogar „besetzt“, denn hier befand sich eine Blockstelle zwischen Ottbergen und Brakel; sogar Fahrkarten konnten Reisende hier erwerben – beim Blockwärter, nicht etwa am Automaten!

Der uniformierte Hembsener Bahn-Chefbemerkte uns schnell auf dem Bahnsteig und schaltete sein kleines tragbares Fernsehgerät ab – man wusste ja nie, wer da zu so später Stunde kam; und Fernsehkonsum im Dienst war sicher nicht erlaubt. Wir fühlten uns nicht besonders wohl, als der Eisenbahner ins Freie trat, denn womöglich hatten wir ihm den Abend verdorben, und vielleicht wurde ja ein wichtiges Fußballspiel übertragen und der gute Mann war jetzt sauer.

War er aber nicht, ganz im Gegenteil. Er schien sogar erfreut über die abendlichen Besucher und begann ein Gespräch mit uns. Hier hält heute Abend aber kein Zug mehr, klärte er uns auf. Nach einem möglicherweise noch in Richtung Altenbeken fahrenden Güterzug erkundigten wir uns und „outeten“ uns damit als Eisen-



Ng 63242 Ottbergen – Altenbeken, aufgenommen am 29. April 1976 unmittelbar hinter Hembsen. Kühle Temperaturen, tiefstehende Sonne und Seitenlicht ermöglichen ein stimmungsvolles Bild. Auch wenn der Genuss ohne Blick durch den Sucher größer gewesen wäre – wer hätte die Kamera hier vor dem Bauch hängen lassen ...?

Dampflok-Kino

Hembsen am Abend
mit Fotos vom Tag

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN

bahnfreunde. Ja, das könne aber noch dauern, bedeutete er uns. Wenig später klingelte sein Telefon und der „Altenbekener“ wurde gemeldet. Der Diensthabende erledigte die notwendigen Eintragungen im Zugmeldebuch, blockte die Strecke und zog das einflügelige Blocksignal auf HP 1 – es konnte also losgehen. Was aber da tatsächlich auf uns zukam, davon hatten wir nur eine ungenaue Vorstellung – die Vorbeifahrt eines Dampfzuges halt, damals nichts wirklich Spektakuläres für uns. Erst viel später, Jahrzehnte nach dem „Dampf-Aus“, ist mir klargeworden, dass das damals zu später Stunde Erlebte vor allem eines war: ganz großes, heute unwiederbringlich vergangenes Dampf-Kino!

Die Strecke zwischen Ottbergen und Altenbeken hat es durchaus in sich. Die zwar nicht sonderlich starke, aber langanhaltende

Steigung machte den Ottbergener Jumbos aber doch zu schaffen, insbesondere wenn es galt, Grenzlaster zu befördern. Und Grenzlaster war hier durchaus doppeldeutig zu verstehen: Die meisten Züge kamen von „jenseits der Grenze“ zur DDR, je nach Blickrichtung und politischer Haltung als „Antifaschistischer Schutzwall“, „Zonengrenze“ oder nicht selten schlicht „Mauer“ tituliert. Und diese Züge waren durchaus auch oft hinsichtlich ihres Gewichtes an der Grenze dessen angesiedelt, was eine kohlegefeuerte 44er über den Berg zu ziehen in der Lage war. Als Maximalwert (Grenzlaster) für eine Maschine der Baureihe 44 waren zwischen Ottbergen und Altenbeken 1300 Tonnen vorgesehen.

Der Abend war ruhig, nur vereinzelt querte mal ein Auto rumpelnd den unmittelbar angrenzenden Bahnübergang, dessen



LINKS:

Am 6. April 1976 ist der schwere Ng 63242 nach Altenbeken so langsam unterwegs, dass er problemlos zweimal fotografiert werden kann (hier direkt am Haltepunkt Hembsen; zuvor siehe Bild ganz unten). Seitenwind verhindert hier den Blick auf den Zug.

RECHTS:

Auf einem gewaltigen Damm umkurvt die Bahn den Ort Hembsen. 044 210 als Planlok des Dg 53842 hat am 5. April 1976 ab Ottbergen Vorspann durch 044 682 bekommen, um eine Lz-Fahrt zu vermeiden, denn im Reelsener Tunnel vor dem Zielbahnhof Altenbeken finden Bauarbeiten statt.

MITTE:

Am frühen Abend des 1. März 1976 rollt 044 067 mit dem Nahgüterzug Ng 63247 am Haken zügig durch den Haltepunkt Hembsen ihrem Heimatort Ottbergen entgegen. Ganz links ist das kleine Dienstgebäude zu sehen, in der der Blockwärter seinen Arbeitsplatz hat.



Schrankenbäume nach wie vor offenstanden. Der angekündigte Zug war weder zu hören noch zu sehen. Der Blockwärter ging mit uns ein kleines Stück den Bahnsteig entlang und deutete mit dem Arm in die Richtung, wo Ottbergen liegt. „Da geht's gleich los“, kündigte er das Schauspiel an. Und es ging tatsächlich los. Lautlos zunächst und nur in Form eines Feuerscheins, der den Horizont an einer Stelle über dem weiten Nethetal in gut fünf Kilometer Entfernung aufhellte. Der Heizer hatte offenbar gut zu tun. Eine gefühlte Ewigkeit war nichts weiter zu hören und zu sehen, nur der Feuerschein bewegte sich langsam am Horizont entlang.

Erst ganz allmählich gesellte sich ein unterschwelliges Grummeln zum bislang nur optischen Erlebnis, das dem Kenner den typischen dreizylindrigen Auspuffschlag der 44er verrät. Nicht besonders schnell bewegte sich der Zug, vielleicht mit 25 km/h. In der Dunkelheit und bei ruhiger Umgebung ist der Gehörsinn besonders geschärft, man gleicht die fehlende Sicht gewisserma-

Aufbruch im Morgengrauen: 044 671 hat mit dem Ng 63242 am 6. April 1976 Ottbergen verlassen und nimmt Kurs auf die Blockstelle Hembsen (siehe Bild ganz oben).





ßen mit dem Gehör aus; wir nahmen jedenfalls das aufziehende orchestrale Ereignis mit allen unseren Sinnen auf. Minuten später waren neben dem Feuerschein dann auch endlich die Lampen der Lok zu erkennen, die mit der langen Wagenschlange am Haken auf die ausladende S-Kurve zufuhr, die die kleine Ortschaft Hembsen an der Hangseite gewissermaßen einrahmt. Kurzzeitig verschluckte eine kleine Erhebung den Lichtschein und einen Teil der kontinuierlich anschwellenden Geräuschkulisse, um gleich darauf wieder den Blick auf die drei Stirnleuchten und – in atemberaubender Deutlichkeit – den jetzt zunehmend ungefilterten Klang der Blasmusik freizugeben.

Langsam fuhr der Zug, sehr langsam. Aber er war stetig unterwegs. Der Meister hatte die richtige Stellung von Steuerung und Regler gefunden und alles fest im Griff, Schleudern war nicht angesagt. Meter für Meter nahm die schwere Maschine die Gleise unter die unablässig und wunderbar gleichmäßig drehenden Räder. Im Schwarz der heraufgezogenen Nacht öffnete sich nun ganz langsam ein Sichtfenster für den Betrachter, die funzelige Bahnsteigbeleuchtung steuerte einen bescheidenen Beitrag zu dem vor allem jetzt auch akustisch dem Höhepunkt entgegenstrebenden, ohrenbetäubenden Schauspiel bei.

Kaum war die Lok vorbeigekrochen, immer noch unter dem nach wie vor gleißend-hellroten Schirm des Feuerscheins, blickten wir uns kurz an und nickten uns anerkennend zu. Die beiden da oben verstanden ihr Handwerk wirklich, der Rechtsaußen ebenso wie der Virtuose an der Schaufel, der das schwarze Gold beinahe unablässig im gefräßigen Schlund der Maschine verschwinden ließ.

Ein Orkan, der da an uns vorbeizog und sich alsbald langsam abschwächte. Wir waren so von diesem Schauspiel in den Bann gezogen, dass wir überhaupt nicht bemerkt hatten, wie der Blockwärter zwischenzeitlich weggegangen war und die Schrankenbäume herabgelassen hatte. Mehr und mehr übernahmen nun die Waggons mit ihren ganz eigenen Tönen die Oberhand. Klappernde Schiebe-

türen, scheppernde Bremsgestänge, das Stakkato einzelner Flachstellen auf den Radreifen, ab und zu ein scharfes Quietschen. Und dann senkte sich auch noch der feuchte Nebel mit seinem unvergleichlichen Aroma aus verbrannter Kohle, heißem Öl und Dampf auf uns herab, fast so, als gelte es noch eine Belohnung über uns auszugießen, dass wir trotz fortgeschrittener Stunde so lange ausgeharrt hatten.

Rund 15 Minuten waren seit der Abfahrt in Ottbergen vergangen, eine beachtliche Zeitspanne für die fünfeinhalb Kilometer bis Hembsen. Wir hatten genug gehört, gesehen, gerochen und auch das Vibrieren des vorbeipolternden Zuges gespürt. Jetzt war es Zeit, eine ordentliche Mütte Schlaf zu nehmen, denn schließlich warteten am nächsten Tag die Züge darauf, fotografisch in Szene gesetzt zu werden. Wir verabschiedeten uns vom freundlichen Blockwärter und gingen zurück zum Gasthof.

Apropos Fotos: Die haben wir von diesem Erlebnis nicht angefertigt, nicht anfertigen können. Mit modernster Digitaltechnik und Beleuchtung könnte man da heute sicher einiges machen. Die Diafilme von damals mit ihren kümmerlichen 18 DIN versagten jedoch ihren Dienst. Eingepägt haben sich aber die unvergesslichen Eindrücke und Wahrnehmungen dieses Abends. Und die waren unvergleichlich stärker, als wenn der Ton quasi zur Nebensache ausgeblendet und der angestrengte Blick durch das kleine Sucherfenster der Kamera ganz auf die Veränderungen im Belichtungsmesser, das bewegliche Motiv, die Entfernungskorrektur und den „richtigen Augenblick“ zum Auslösen konzentriert gewesen wären. Die Ergebnisse, kleine bunte Celluloid-Rechtecke, und vor allem auch ihr Entstehungsprozess, verkürzen das eigentliche Erlebnis Dampfzug und pressen es in einen viel zu engen zweidimensionalen Rahmen. Schade eigentlich, man hätte mehr Züge ohne den Blick durch die störende Kamera genießen sollen! Doch dann gäbe es womöglich nicht einmal die hier gezeigten Tageslichtfotos als Ersatz für das kameralose nächtliche Dampf-Kino... □



ZEITENWENDE IN MÜHLDORF

28. März 1994, vormittags in Mühldorf: Auch wenn die Doppelstöcker (noch mit Bundesbahn-Emblem) im Hintergrund schon die Vertaktung „Linienstern Mühldorf“ ankündigen (zum Sommerfahrplan 1994), so hielten sich die mechanischen Zielanzeiger noch wacker bis zur Inbetriebnahme des ESTW im Jahr 2000. Entnommen der Netzseite www.doku-des-alltags.de (Streifzüge durch den alltäglichen Eisenbahnbetrieb). FOTO: GEORG SATTLER

NOTIERT

München – Lindau: Start für ersten Ausbaubereich

Gute Nachrichten für den Ausbau der Bahnstrecke von München über Memmingen und Lindau nach Zürich: Das Eisenbahn-Bundesamt hat für den ersten der insgesamt 21 Planfeststellungsabschnitte die Genehmigung erteilt. Ab der bayerisch-württembergischen Landesgrenze bis Aichstetten im Landkreis Ravensburg herrscht nunmehr Baurecht. Außerdem hat das Projektteam der DB Netz AG gemeinsam mit den Bezirksregierungen die Anhörungsverfahren der übrigen Planfeststellungsabschnitte weitgehend abgeschlossen. „Damit sind die Voraussetzungen für eine zügige Erteilung der weiteren Genehmigungen durch das Eisenbahn-Bundesamt geschaffen.“

Dort, wo die Planfeststellung erfolgt, gehen wir sofort in die Ausschreibung der Bauleistungen“, erklärt der Konzernbevollmächtigte der DB AG, Klaus-Dieter Josel. „Wir können aktuell den Zeitplan für die Inbetriebnahme Ende 2020 bestätigen – auch weil wir mit unseren Finanzierungsgebern Freistaat Bayern, Bund und Schweizer Eidgenossenschaft hervorragend zusammenarbeiten“, so Josel. Auch aus Sicht des auf Schweizer Seite zuständigen Bundesamts für Verkehr (BAV) ist der erste Planfeststellungsbeschluss ein wichtiger Schritt: „Dies ist ein wichtiger Meilenstein im Hinblick auf ein verbessertes Bahnangebot auf der Strecke Zürich – Lindau – München“. Die Kosten-

fortschreibung für das gesamte Projekt inklusive Inflations- und Risikozuschlägen liegt nun bei 440 Millionen Euro. So werden nun unter anderem allein für die Lärmvorsorge rund 100 Millionen Euro kalkuliert. Vom Jahr 2020 an soll sich die Reisezeit zwischen München und Zürich von derzeit 4:20 auf unter 3:30 Stunden reduzieren. Durch den Ausbau erhöht sich Zahl der Fernverkehrsverbindungen um 50 Prozent. Im Regionalverkehr will der Freistaat Bayern die Reisezeit zwischen München und Memmingen durch die Einführung von zusätzlichen zweistündlichen schnellen Expresszügen auf der Ausbaustrecke um ein Drittel auf gut eine Stunde verkürzen. PM/DB AG

Tradition: Im Zug von Augsburg zum Ammersee-Strandbad

Mit den berühmten „Badezügen“ reisten die Augsburger einst in Scharen in die Sommerfrische an den Ammersee. Wer der heißen Großstadt entfliehen wollte, kaufte am Hauptbahnhof für wenige Mark eine Fahrkarte nach Schondorf, Utting, Riederau oder Dießen und verbrachte die Wochenenden in den Strandbädern. Noch Mitte des vorigen Jahrhunderts waren private Automobile die Ausnahme. Und so brachte ein einziger Badezug nicht selten über 1000 Augsburger an den Ammersee.

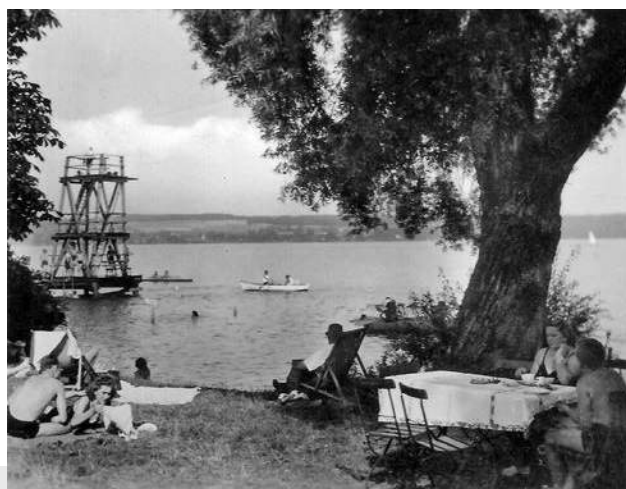
Schon Bert Brecht reiste mit der Dampflokomotive durch das idyllische obere Paartal mit seinen Wiesen und Wäldern nach Utting, wo er 1928 seine Dreigroschenoper vollendete und vier Jahre später sogar ein Haus kaufte, das bis heute erhalten blieb. In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg traten

die „Vergnügungsreisen“ an den See zeitweilig in den Hintergrund. Stattdessen fuhren viele Augsburger nun mit sogenannten „Hamsterzügen“ nach Schmiechen, Egling oder Walleshäusern, wo die Bauernhöfe Brot, Butter, Milch, Fleisch, Gemüse und

andere Lebensmittel boten, die in der schwer zerstörten Stadt als Mangelware galten. Bald aber besserten sich die Zeiten und die Badezüge füllten sich wieder bis auf den letzten Platz. Gerhard Hopf beschreibt die Erinnerungen, die sich Generationen von Augsburgern einprägten: „Ich durfte schon als kleiner Junge Anfang der 1960er Jahre mit diesem Zug zusammen mit meinen Eltern und Brüdern an den Ammersee zum Baden fahren. Das war das Höchste, als wir endlich aus den Zugfenstern das Blau des Sees mit den Segelbooten sahen.“ In den 1970er Jahren verlor der Badeverkehr mit

der Eisenbahn zusehends an Bedeutung. Immer mehr Gäste reisten mit dem eigenen Automobil an – mit allen Umweltproblemen, die damit für die Gemeinden entlang des Sees verbunden waren. Erst

im Jahr 2012 ließ der Bahnpark Augsburg die alte Tradition der Badezüge und somit auch ein Stück Stadtgeschichte wieder aufleben. Seither rollen im Hochsommer alljährlich historische Dampf-



Von Augsburg an den Ammersee: Badezug bei der Ankunft im Bahnhof Utting im Juli 1951 (unten links) und Blick ins Uttinger Strandbad im Jahr 1953 (links). Seit 2012 lässt der Bahnpark Augsburg diese alte Tradition wieder aufleben (unten rechts). 2017 bietet die Ammersee-Dampfbahn fünf Fahrtermine im Juli und August.

FOTOS: BAHNPARK AUGSBURG(3)



züge nach Utting. Im Jahr 2017 verkehren die Museumszüge an fünf Terminen im Juli und August. Fahrkarten sind unter anderem beim AZ-Kartenservice in Augsburg erhältlich.

Weitere Informationen im Internet unter: www.ammersee-dampfbahn.de PM

ZITAT

„Insgesamt gesehen muß der Schleppender als ein notwendiges Übel betrachtet werden, das die Nachteile der Dampflokomotive noch vergrößert.“

Ing. W. Messerschmidt in seinem Aufsatz „Die neuere Entwicklung des Lokomotiv-Schleppenders“, erschienen in „Der deutsche Eisenbahner“ vom Juli/August 1955

TAGEBUCH

April 1957: Die Bundesbahndirektion Nürnberg erhält die ersten Exemplare der sechssachsigen Baureihe E 50 + + + Die Grundgehälter der Bundesbahnbeamten werden auf 165 Prozent des Standes von 1927 erhöht, gleichzeitig werden die Ecklöhne der Arbeiter angehoben und eine Lohnzulage eingeführt + + + Als letztes Exemplar der ersten V 60-Bauserie wird die V 60 362 am 12. des Monats in Dienst gestellt



April 1957: Die E 50 kommt (Spessarttrampe). FOTO: DR. R. BRÜNING

einem Schwertransporter zusammen, der einen Bagger transportiert. Die Lok entgleist, der Bagger stürzt auf die Straße

April 1997: Die Zentrale der DB AG zieht von Frankfurt am Main nach Berlin um + + + Die Berliner S-Bahn nimmt nach Wiederaufbau die rund zwei Kilometer lange Strecke Westend – Jungfernheide in Betrieb + + + Wegen Lokmangel werden einige abgestellte Loks der schwächsten DR-V 100-Variante (DB-Baureihe 201) noch einmal für Rangieraufgaben reaktiviert + + + Als erster Tunnel der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main erhält der 552 Meter lange Hellenberg-Tunnel bei Niedernhausen das Baurecht

April 2007: Die DB AG stellt 200 zusätzliche ICE-Zugbegleiter ein, die insbesondere für die Betreuung der Fahrgäste in der 1. Klasse zuständig sein sollen + + + Der Autoreisezug „Christophorus-Express“

Neu auf der Schiene:



280 neue Rangier-Diesellokomotiven der Baureihe V 60 hat die DB bei der deutschen Industrie in Auftrag gegeben. Es handelt sich hierbei um eine dreischichtige Stabrahmen-Lokomotive mit Blindwelle und Stangenantrieb mit halbmittig angeordnetem Führerhaus. Technische Daten: 650 PS-Dieselmotor, Flüssigkeitsgetriebe mit mechanischem Nachschaltgetriebe für Vorwärts- und Rückwärtsfahren und zur Einstellung der Geschwindigkeiten von 30 oder 40 km/h, Länge 19,5 m, Breite 3,1 m, Achsdruck 16 t, Gesamtgewicht 48 t. Ein ausführlicher Bericht über dieses neue Triebfahrzeug folgt.

April 1957: Die erste V 60-Serie ist schon in Dienst gestellt.

April 1967: Durch den Austausch von Omnibuslinien zwischen der DB und der Deutschen Bundespost sollen künftig in zahlreichen Fällen Fahrten von Bahn- und Postbussen auf der gleichen Strecke vermieden werden + + + Auf der Vogelfluglinie wird der zehnmillionste Fahrgast befördert + + + Am 25. des Monats stößt eine Lok der Baureihe 41 auf einem Bahnübergang der Kölner Rheinuferstraße mit

April 1977: Der DB-Vorstand erhält vom Bundeskabinett den Auftrag, „den Verlust von zur Zeit rund vier Milliarden DM schrittweise abzubauen und spätestens bis 1985 zu beseitigen“ + + + Die Bundesbahn-Zentralämter München und Minden begehen ihr 70-jähriges Jubiläum + + + Am 23. und 24. des Monats führt die Bundesbahndirektion Köln die Großveranstaltung „Tag der DB in Koblenz“ durch; den historischen Teil der

Veranstaltung bestreiten dabei zahlreiche Altbau-Elloks + + + Mit 01 1063 wird die letzte Dampflok, die im AW Braunschweig aufgearbeitet wurde, als Denkmallok vor dem Braunschweiger Hbf aufgestellt

April 1987: Die Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal ist die Ursache bei einem Zugunglück mit einem Todesopfer und 52 Verletzten Ende des Monats in Ansbach, bei dem ein Güterzug dem D-Zug Hof (Saale) – Straßburg in die Flanke fährt + + + Zwischen Düsseldorf und Neuss wird die erste vollständig neue Eisenbahnbrücke über den Rhein seit der Vorkriegszeit eingeweiht + + + Auf der Neubaustrecke Hannover – Würzburg wird zwischen den Streckenabschnitten „Mitte“ und „Süd“ ein symbolischer Lückenschluss der Gleise für den 91 Kilometer langen Abschnitt Fulda – Würzburg vollzogen



April 1987: „Lückenschluss“ beim Bau der NBS zwischen Fulda und Würzburg.

von Düsseldorf nach München Ost verkehrt ab Ende des Monats nur noch einmal wöchentlich + + + 50 3552 der Museumseisenbahn Hanau wird im Bauzug-Verkehr zwischen Hanau und Friedberg eingesetzt + + + Am 3. des Monats erreicht ein TGV in Ostfrankreich die Tempo-Rekordmarke von 574,8 km/h

WERBEPAUSE



Bundesbahn-Werbung anno 1970.

April 1967: Die Vogelfluglinie, erst 1963 eröffnet, zählt bereits den zehnmillionsten Fahrgast. ABB./FOTO: SAMMLUNG SEYFERTH (3)



ABB.: SAMMLUNG SEYFERTH

Königliche Erinnerung: Mit der S 3/6 3673 nach Lindau

„Mit der Königin der Schiene an den Bodensee“: So lautete das Motto einer Sonderfahrt des Bayerischen Eisenbahnmuseums e. V. mit dem „Bodensee-Express“ von Nördlingen bzw. München-Pasing nach Lindau am 13. April 2013. Gerade mal vier Jahre her und doch schon irgendwie historisch zu würdigen, denn den Zug bespannte die Museumslok S 3/6 3673 (18 478), die seit Mai 2014 nicht mehr betriebsfähig ist und sich derzeit in Aufarbeitung befindet. Der Sonderzug bestand zunächst aus zwei Teilen: Bodensee-Express I fuhr von Nördlingen über die Riesbahn nach Donauwörth und von dort über Augsburg nach Buchloe und wurde von der majestätischen Schnellzugdampflokomotive S 3/6 3673 (18 478) der ehemaligen Königlich Bayerischen Staatsbahn gezogen. Die Zuglokomotive des Zubringerzuges aus München-Pasing (Bodensee-Express II) war die Diesellokomotive 212 284. Ab Buchloe ging es dann über die landschaftlich reizvolle und steigungsreiche Strecke der Allgäubahn weiter über Kaufbeuren, Kempten und Immenstadt nach Lindau. Die S 3/6 3673 wurde 1918 bei J. A. Maffei in München mit der Fabriknummer 4536 für die Königlich Bayerische Staatsbahn gebaut. Nach Stationierungen in München, Augsburg, Ingolstadt und zuletzt Lindau und Ulm wurde sie 1959 ausgemustert und 1960 vom Schweizer Ingenieur Serge Lory erworben. Lory setzte sich zum Ziel, der Lokomotive wieder ihr ursprüngliches bayerisches Aussehen zu geben. Nach mehrmaligen Eigentümerwechseln konnte die Lok 1993 zunächst leihweise vom Bayerischen Eisenbahnmuseum übernommen werden. Nach einer ersten optischen Aufarbeitung für das 25-jährige Jubiläum des BEM im Jahr 1994 wurde die betriebsfähige Aufarbeitung mit Hilfe des AW Meiningen in Angriff genommen und konnte im Frühjahr 1996 erfolgreich abgeschlossen werden. Den ersten großen Einsatz hatte die Lok dann im Mai 1996 auf der Deutschlandtour des Modellbahnherstellers Märklin, deren 3700 Kilometer die Lok mit Bravour meisterte. Seit 1997 ist die Lok Eigentum des Bayerischen Eisenbahnmuseums. Derzeit ist die S 3/6 nicht betriebsfähig und in Aufarbeitung. Wer bei der Frühlingstour 2013 an den Bodensee dabei war, schwärmte von einem „Festival für Augen und Ohren“. Wann es wohl zu einer solchen Fahrt wieder kommen wird? JS



Königliche Impressionen von der Allgäubahn vom April 2013.

FOTOS:
MICHAEL
KÖNIG (4)



NOTIERT

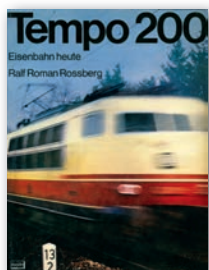


SCHIENENBUS-PLANDIENST ANNO 2017

Im Neckartal geschah Ende Januar 2017 gar Wundersames: Der rote Brummer der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) überraschte mit Einsätzen im Plandienst. Vier RB-Züge wurden an diesem 28. Januar auf der Oberen Neckartalbahn (KBS 774) statt mit Regio-Shuttle mit dem Schienenbus gefahren (Aufnahme bei Eutingen). Da es sich um Planleistungen handelte, galten auch sämtliche regulären Tickets und Verbundfahrkarten. Die Fahrten stießen bei Bahnfans und Fotografen auf großes Interesse, aber auch Alltagsfahrgäste staunten nicht schlecht, als statt des Alltagsfahrzeuges der Baureihe 650 der Schienenbus einfuhr. Die 798-Wohlfühl-Show sollte sich am 25./26. Februar wiederholen und ist übrigens auch noch für den 25. März geplant. FOTO: ALEXANDER WINKLER

Moderne Historie

Kein „Maedel“, kein „Rotthowe“ und kein „Bellingrodt“ und eben doch ein großer Eisenbahnbuch-Klassiker, nämlich ein „Rossberg“: Keine Dampflokomotiven, verträumten Landbahnhöfe und pittoresken Bimmelstrassen, sondern die moderne, die aktuelle Bahn, die Eisenbahn heute. Heute war 1971, „Eisenbahn heute“ hieß auch der Untertitel dieses Buches und es war eine ganz andere Zeit. Eine Zeit des Fortschrittsglaubens in die Technik der Raumfahrt, der Atomenergie und der Elektronik. Tempo wohnt allen diesen technischen Träumen inne und sogar die altmodische Eisenbahn wollte und sollte von diesem Kuchen etwas abbekommen, die 103 fuhr die ersten Intercitys und die ersten Schnellfahrstrecken waren



bereits in Planung. Heute ist Geschwindigkeit freilich keine Träumerei mehr, sondern eher ein Albtraum: Jetzt bedroht uns die Geschwindigkeit von Datennetzen, die Geschwindigkeit der Ausbreitung von weltweiten Krisenherden und die Geschwindigkeit von sozialen und gesellschaftlichen Umwälzungen. Tempo ist vielen suspekt geworden und dennoch drückt das ermüdete Modewort

„Entschleunigung“ nur eine wohlfeile und eher theoretische Absicht aus. Einem Spagat kommt auch der besonders aus heutiger Sicht interessante Klappentext der Franckh'schen Verlagshandlung in diesem Buch gleich: „Tempo 200 symbolisiert mit zwei Worten das Streben nach Fortschritt, nach Anpassung an die Wünsche und Forderungen der neuen Zeit, nach Dienst

am Fahrgast, an der Wirtschaft. Jene beiden Worte stehen ebenso symbolisch als Titel über diesem Band, in dem der Journalist und Ingenieur Ralf Roman Rossberg in Wort und Bild die Eisenbahn heute aus einer interessanten, faszinierenden und für den Alltagsbetrachter außergewöhnlichen Perspektive darstellt. Wenn auch Technik, dem Laien leicht verständlich gemacht, in einem solchen Buch überwiegen muß, so steht am Ende doch die Erkenntnis, daß mit Fernweh und Reiseglück, mit der Atmosphäre am Schienenstrang, dem unvergleichlichen Fluidum großer Bahnhöfe und eleganter Züge, mit dem Liebreiz der Landschaften zwischen See und Gebirge auch die Romantik mit der Eisenbahn heute verbunden geblieben ist.“ Sehr interessant. Der Dienst am Fahrgast ist heute bekommen, die Landschaften sind mit Lärmschutzwänden verstellt und trotz allem Ge-

schwindigkeitsrausch haben wir in Deutschland heute das langsamste Hochgeschwindigkeitsnetz der Welt, die meisten Züge fahren annähernd so schnell wie vor fünfzig oder gar achtzig Jahren. Trotz Tempo 300 haben wir „Tempo 200“ in Wirklichkeit noch gar nicht erreicht, der Trend ist eher rückläufig. Gerade das läßt dieses Buch heute wieder zu einem Klassiker auferstehen, ganz egal, ob man sich nun die Eisenbahn immer schneller wünscht oder eher ein „vernünftiges“ Geschwindigkeitsniveau wie etwa bei den Schweizerischen Bundesbahnen anstrebt. Tempo 200 von „RRR“ ist zu (s)einem Standardwerk geworden, die innovative Zeit der Bundesbahn sein journalistisches Vermächtnis. *Joachim Seyferth*

Tempo 200. Von Ralf Roman Rossberg. 208 Seiten, 197 Schwarzweiß-Fotos, Format 22 x 29 cm, gebunden, Schutzumschlag, ursprünglicher Preis DM 34,00. Erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart 1971

Preis des Fortschritts

Schneller, höher, weiter lautete das Credo des neunzehnten Jahrhunderts. In regelmäßigen Abständen wurden die Grenzen des technisch Möglichen kühn überwunden. Auch die im Frühjahr 1878 eröffnete Eisenbahnbrücke über den Firth of Tay in Schottland erschien den Zeitgenossen als ein solches Wunderwerk der Ingenieurskunst. Eine gewagte Stahlkonstruktion, die einen ganzen Meeresarm von drei Kilometer Breite überspannt – das hatte die Welt noch nicht gesehen. Umso größer war der Schock, als das Unfassbare geschah: In einer furchtbaren Sturmnacht kollabierte die Brücke am 28. Dezember des Jahres 1879 und riss einen ganzen Eisenbahnzug mit sich in die Tiefe. Die



Katastrophe fand ein literarisches Echo. Nur zehn Tage nach dem Unglück verfasste Theodor Fontane sein Gedicht „Die Brück' am Tay“, in welchem das Geschehen mit mythologischen Figuren verwoben wird. Max Eyths Erzählung „Die Brücke über die Ennobucht“ gleicht dagegen eher einem realistischen Bericht. Eine eigentümliche Mischung aus Fakten und Fiktion läßt das Geschehen lebendig werden: Der Ich-Erzähler heißt Max Eyth. Wie der Autor selbst hat er seine Heimat gen England verlassen um dort, im Mutterland der Industrialisierung, sein Glück zu suchen. Kurz nach seiner Ankunft lernt er die jungen deutschen Ingenieurskollegen Stoß und Schindler kennen. Alle drei teilen sie die Mühen,

Leiden und Hoffnungen der Arbeitssuchenden, bis sie der beginnende berufliche Erfolg wieder auseinander führt. Stoß findet in einem Ingenieurbüro Arbeit. Seine Spezialität ist die Statik; mit stetig leichteren und kühneren Konstruktionen hilft er seinen Auftraggebern, bares Geld zu sparen. So empfiehlt er sich bald zur Mitarbeit an einem Jahrhundertprojekt: einer mächtigen Eisenbahnbrücke über die Ennobucht im Norden Schottlands. Die gewaltigen Ausmaße und unkalkulierbaren Risiken dieses Projekts hatten Bauherren und Planer zur Verzweiflung gebracht. Erst Stoß' Berechnungen lassen den Bau machbar erscheinen. Doch von Beginn an stehen die Arbeiten unter keinem guten Stern. Der Baugrund bereitet Probleme, es häufen sich die Unfälle und nach dem Tod des leitenden Bauunternehmers müssen alle Arbeiten für Mona-

te ruhen. Um Zeit zu gewinnen, werden die bestehenden Entwürfe erneut überarbeitet. Zwar scheint zuletzt alles zu gelingen – die Brücke besteht ihre Lastprobe und kann dem Verkehr übergeben werden –, doch für Stoß wird das Bauwerk auch nach seiner Fertigstellung zur Obsession. Mit der Nüchternheit des Technikers analysiert und beschreibt Max Eyth in seinem fiktiven Bericht die fatale Kette von Schlamperei und Fehleinschätzung, die schließlich zur Katastrophe führen musste. Mehr als ein zeithistorisches Dokument ist das Buch auch eine Erinnerung, an den Preis, der bisweilen für den Fortschritt gezahlt werden muss.

Bernd Keidel

Die Brücke über die Ennobucht. Erzählung von Max Eyth. 116 Seiten, Klebebindung, erschienen bei Hofenberg, Berlin 2016. 6,80 Euro. **Alternativ:** 140 Seiten, Klebebindung, 13 x 20 cm erschienen bei Tradition Classics, Hamburg 2012. 12,90 Euro. Auch gebunden erhältlich.



Eisenbahnstadt Berlin
Best.-Nr. 541502 | € 12,50



Schleswig-Holstein
Best.-Nr. 531601 | € 12,50



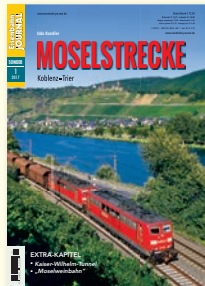
E 18 und E 19
Best.-Nr. 531602 | € 12,50



Preußische P 8
Best.-Nr. 541601 | € 12,50



V 90
Best.-Nr. 541602 | € 12,50



Moseltrecke
Best.-Nr. 531701 | € 12,50

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen,
je € 12,50



Jetzt als eBook verfügbar!



Baureihe 01.10
Best.-Nr. 540801-e



Baureihe 151
Best.-Nr. 541002-e

Je eBook € 10,99

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.

Dampflo- Versorgung in Minimalgröße



NEU

- Lokschuppen, Bekohlungen, Wasserkräne, Schlackegruben
- Mit vielen Zeichnungen und Gleisplänen

Nach dem Erfolg der Sonderausgabe „Das Dampflo-Bw“ wendet sich die aktuelle EJ-Specialausgabe ausschließlich den kleinsten Anlagen zur Beheimatung und Unterhaltung von Dampfloks zu. Ausführliche Kapitel stellen Lokschuppen, Bekohlungsanlagen, Wasserkräne, Untersuchungsgruben und weitere Behandlungsanlagen vor. Eine Fülle einzelner Lokstationen nach Vorbildern aus ganz Deutschland wird in Bild, Text und mit ihren Gleisplänen gezeigt. Ein neues Standardwerk, das auch für Modellbahner eine Fundgrube interessanter Motive bietet.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 130 historische Farb- und Schwarzweißfotos sowie rund 30 farbige Bahnhofs- und Bw-Zeichnungen

Best.-Nr. 541701 | € 12,50



Bis 1991 gab es die Bezirkskarten für die unterschiedlichsten Regionen und Gebiete im Netz der DB. Am Beispiel von Frau Stubenrauch, einer unternehmungslustigen Mittvierzigerin, und dem mit Fotoapparat „bewaffneten“ Eisenbahnfreund Peter Puffer wird aufgezeigt, was mit diesen zauberhaften Tickets etwa auch im Bezirk 243 (Hessen) möglich war: Rundreisen, Entdeckungsfahrten, scheinbar sinnfreies Hin- und Herfahren – eben einfach Einsteigen und Bahnfahren nach Herzenslust, und dies zum unschlagbar günstigen Preis

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH



BUNDESBahn PUR Unterwegs mit dem *Zauber-Ticket*



BEZIRKSKARTE 243, HAUPTSTRECKEN-
ROMANTIK AN DER MAIN-WESER-BAHN:
Auf der Streckenwanderung von Butzbach
nach Kirch-Göns trifft Peter Puffer nicht
nur auf ein ehemaliges Bahnwärterhaus,
sondern sogleich auch die schucke 112 268
mit dem D 791 (29. Mai 1982). Was kommt
danach? Ein Schwung Güterzüge?



Frau Stubenrauch hielt ihrem Chef triumphierend einen Fetzen Papier unter die Nase: „In einer Woche bin ich wieder da!“ Auch der Personalverwalter der alteingesessenen Hosenträgerfabrik aus Offenbach am Main war verzweifelt: „Ich kann sie nicht mehr halten. Ausgerechnet jetzt kommt sie auf die Idee, ihren alten Urlaub zu nehmen!“

Frau Stubenrauch, immerhin achtzehn Jahre in der Firma, holte an der Türklinke des Chefzimmers noch einmal aus: „Mit diesem Wisch schlage ich Ihren lahmen Benz im Hof – wir können ja mal um die Wette fahren. Und jetzt ruiniere ich die Bundesbahn!“ Sprach's und war unter den verdutzten Augen ihres Chefs und des Perso-

nalverwalters im Fahrstuhl verschwunden. „Braucht sie nun Urlaub oder einen Arzt?“, sinnierte der Chef und griff kopfschüttelnd zum Telefon: „Ich red' mal mit unserem Hausjuristen. Die Bundesbahn ruinieren?“

Was die beiden nicht wissen konnten: Ihre Kollegin hatte eine Bezirkswochenkarte mit der Nummer zwovierdrei von der Deutschen Bundesbahn erworben und eilte, diese sorgsam in einem Seitenfach ihrer Tasche verstaut, dem Bahnhof entgegen. Die Schlange am Schalter ignorierte sie schadenfroh und holte sich am Kiosk noch eine Illustrierte und eine Rolle Drops. Und vom Backladen zwei große „Amerikaner“ mit reichlich Zuckerguss. Frohgelaut federte sie trotz ihrer vollschlanken

Figur die Treppe zum Bahnsteig hinauf und schaute sich unternehmungslustig um. Es war Montag und der vormittägliche Eilzug nach Nürnberg rollte ein. „Warum eigentlich nicht?“, dachte Frau Stubenrauch und schaute auf ihrer Zauberkarte nach, wie weit sie mit diesem Zug fahren könnte: Gemünden (Main). Wohnte da nicht ihre alte Schulfreundin Eloise?

Zunächst betrachtete sie dropskauend die vorbeiziehenden Spessartwälder, später flanierte sie mit ihrer alten Schulfreundin durch die Altstadt Gemündens und kraxelte auf die Scherenburg. Am Nachmittag fuhr Frau Stubenrauch und ihre Eloise zum Kaffeetrinken nach Bad Brückenau, ab Jossa leider mit dem roten Stinkebus. „Schau



Bezirkskarten-Prospekte aus den Jahren 1960 (links) und 1964.



dir diese Strecken an, und das sieben Tage lang!“, prahlte Frau Stubenrauch gegenüber ihrer staunenden Freundin, „morgen fahre ich nach Lauterbach und übermorgen nach Marburg!“ Sie wedelte mit ihrer Zauberkarte und der Kellner notierte kalorienreichen Nachschub.

„Schön war's, komm bald mal wieder!“, freute sich Eloise auf dem abendlichen Bahnsteig in Gemünden und winkte beim Ruck des Zuges mit einer welken Serviette. Die Spessartwälder waren nun dunkel und Frau Stubenrauch vertiefte sich in ihre Illustrierte. Die Fahrkartenkontrolle bestand aus einem routinierten Blick des Schaffners auf die Zauberkarte, Offenbach nahte. Immerhin, am ersten Tag schon 250 Kilometer!

Auch am nächsten Tag, einem Dienstag, interessierte Frau Stubenrauch die

Warteschlange am Offenbacher Fahrkartenschalter nicht im Geringsten. Irgendjemand soll sie heute auf dem herrlichen Wanderweg zwischen Lauterbach und Bad Salzschlirf gesehen haben.

Aber da war noch jemand, der einen knappen „Hunni“ in den Drehteller irgendeiner Fahrkartenausgabe gelegt hatte und als Gegenleistung zusammen mit etwas Restmark die Zauberkarte erhielt: Peter Puffer! Mit einem solchen Namen konnte man ja nur Eisenbahnfreund werden, wenngleich unser jetziger Besitzer einer Bezirkswochenkarte, der fortan mit seiner Kamera die Bahndämme und Bahnbetriebswerke unsicher machte, auch den würzigen Geschmack von Kartoffelpuffern

OBEN:
BEZIRKSKARTE 243, AM BUSEN DER NATUR: Die Burgruine Schwarzenfels, erhaben zwischen zwei Hügeln der Hessischen Rhön geschmiegt, ist Wahrzeichen der kleinen Gemeinde Mottgers und Fotomotiv von zahlreichen Bildern der Nord-Süd-Strecke zugleich. Die Neubaustrecke ist gerade erst in Bau und die schnellen Züge bieten noch kurvenreiche Reisekultur (3. September 1982).

RECHTS:
BEZIRKSKARTE 243, WINTERTAG AM BLOCK HAIN: Jede Stunde und mit jeder Klasse kommt ein Intercity die Spessarttrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken heraufgeprescht, zu jeder Jahreszeit. Vom Bahnhof Laufach nach Hain kommt man mit dem Bahnbus, auch in ihm gilt die Zauberkarte (16. Januar 1982)!



nicht verschmähte. An diesem Dienstag begann die Geltungsdauer seiner sieben-tägigen Karte und sein erstes und favori-siertes Ziel war Laufach, wo noch (es war Frühsommer 1986) die „94er“ die Güter-züge zu Berg scho-ben und bereits Bayernland war, denn das Gebiet der Zauberkarte 243 umfasste ja zu rund 95 Prozent Strecken auf hes-sischem Gebiet. Und wie immer waren zwei „Kro-kodile“ im Einsatz, die entweder gera-de schoben oder als „zkS“ im Einsatz waren, als „zurückkeh-rende Schublok“, wie Peter Puffer in sein ak-ribisch geführtes Notizbüchlein vermerkte.

Die Bezirkskarten, erhältlich mit Gül-tigkeitsdauer eine Woche oder ein Monat, waren das Stiefmütterchen im auch schon damals unüberschaubaren Tarifangebot der Deutschen Bundesbahn. Über den Um-stand, dass nur wenige sie wirklich kann-ten, kann man sich eigentlich nur wun-dern: War das Preis-Leistungs-Verhältnis vieler übriger Angebote der Bundesbahn wohl am unteren Ende der Attraktivitäts-skala anzusiedeln, so waren die Bezirks-karten ein einziger Grund zur Freude – für nur einundneunzig Deutsche Mark konn-te man ein ausgewähltes Netz von etwa 900 Schienenkilometern und 100 Straßenbuski-lometern eine ganze Woche lang befahren, fortwährend und ohne Zuschläge auch in FD- und D-Zügen, mit Zuschlägen sogar in TEE- und IC-Zügen. Dieses Angebot als unverschämte preiswert zu bezeichnen, war noch weit untertrieben. Eine ganze Woche unablässig auf Schienenachse und man hat-te das latent schlechte Gewissen, die Bun-desbahn tatsächlich zu ruinieren.

Ein Gefühl, das wie eingangs erwähnt auch Frau Stubenrauch beschlich, die am Mittwoch ihren Sohn in Marburg besuchte und anschließend die Schaufensterausla-gen im rabenschwarzen Fulda inspizierte, dann doch aber der unzähligen Dregger-Plakate wegen angewidert die Bischofsstadt Richtung Heimat verließ. 336 Kilo-meter hatte unsere brave Mitar-beiterin einer Of-fenbacher Hosen-trägerfabrik heute zurückgelegt.

Und unser Peterle? Den verschlug es nach dem er-lebnisreichen und ein wenig anstrengen-den Besuch der Spessarttrampe an diesem Mittwoch in die Wetterau, wo er zunächst und relativ unangestrengt die Strecken um Nidda, Stockheim und Friedberg vom Zug aus inspizierte, die Schaffner seine Zauberkarte gelangweilt abnickten und Herr Puf-fer schließlich einfach mal in Assenheim ausstieg, um die nahe gelegene Talbrücke über das Niddatal im Sucher einzufangen. Immerhin gab es hier noch Schienenbus-Leistungen im Nahverkehr auf der Haupt-strecke und eine normale dreiteilige Einheit passte genau in ein Brückenfeld!

Rund 98 Mark kostete damals beispiels-weise eine Rückfahrkarte einschließlich IC-Zuschlägen von Wiesbaden nach Bebra. Für die 91 Mark der Bezirkswochenkarte von

Frau Stubenrauch konnte man den ganzen Tag, ja die ganze Woche in Zügen zwischen Wiesbaden und Bebra pendeln und neue Kilometerrekorde aufstellen. Oder man konnte sich morgens in Fulda in den ersten Schienenbus nach Gersfeld setzen und bis zum letzten Abendzug gar nicht mehr aus-steigen. Eine Invasion von Bezirksmonats-karten-Narren, die einen Monat lang das Zugabteil als ersten Wohnsitz angesehen hätten, hätten den Bedarf an zusätzlichen Reisezugwagen rapide ansteigen lassen – von Speisewagen ganz zu schweigen, denn wer reist schon gerne mit leerem Magen?

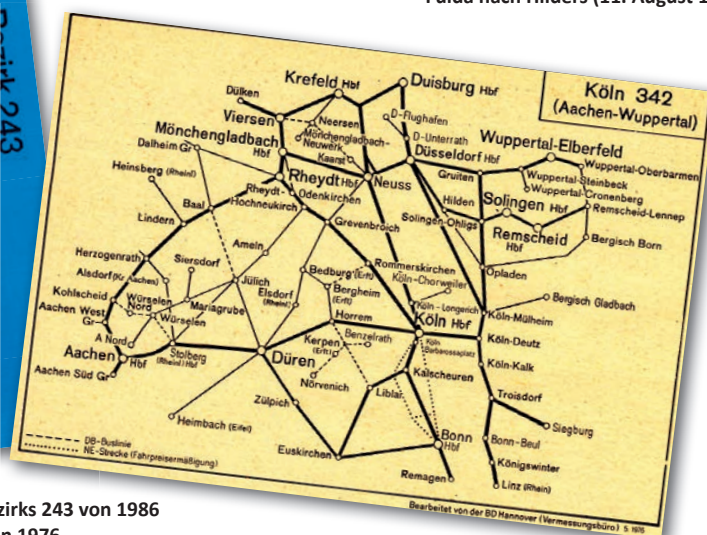
Gemessen an den potenziellen Mög-lichkeiten einer Bezirkskarte war unsere agile Frau Stubenrauch sogar eine lahme Tante. Bestimmt gab es einmal den Eisen-bahnfreak, der in einer Woche versuchte, das gesamte Netz abzufahren, ohne einen Kilometer auszulassen. Oder den Verrück-ten, der ausprobieren wollte, wie oft man in 24 Stunden die Strecke Gießen – Wetz-lar befahren kann. Denkbar wäre auch der Versuch gewesen, eine Woche lang in der Frankfurter S-Bahn zuzubringen, ohne schon am dritten Tag freiwillig die Klaps-mühle aufzusuchen. Ohne die Bezirkskar-te hätte man für diese Selbstversuche ganz schön tief in die Tasche greifen müssen!

Doch auch für normale Menschen gab es tausend Möglichkeiten, die Zauberkarte effizient zu nutzen: Da gab es zum Beispiel den Bahnkunden, der innerhalb einer Wo-che dreimal von Alsfeld (Oberhessen) nach Frankfurt (Main) fahren musste und dafür statt der horrenden Normalkosten nur 91 Mark hinlegte. Oder den Vertreter einer Fir-



OBEN:
BEZIRKSKARTE 243, ÜBERHAUPT
KEINE QUAL DER WAHL: Nach Friedberg oder nach Gießen? Mit der Zauberkarte ist das auch in Nidda völlig egal, eine Fahrkarte ist immer schon vorhanden. Der glückliche Besitzer ist frei, unabhängig und weiß insgeheim genau, was wahrer Individualverkehr ist (1. Oktober 1982)!

RECHTS:
BEZIRKSKARTE 243, LANDLUFT IN DER KUPPENRHÖN: An einem schönen Sommertag hat Frau Stubenrauch ihre Liebe zum „Land der offenen Fernen“ entdeckt und unterhalb Schloss Bieberstein nicht nur eine tierische Begegnung, sondern auch ein zufälliges Treffen mit dem roten Schienenbus von Fulda nach Hilders (11. August 1985).



Streckenkarten des Bezirks 243 von 1986 und des Bezirks 342 von 1976.





ma, der im gebotenen Netz kreuz und quer seine Kunden aufsuchte. Oder eben den Eisenbahnfreund, der wie unser Peter Puffer kamerabepackt mal hierhin, mal dorthin fuhr. Oder den Bahnwanderer, der sich das Land vom Zugfenster und Schusters Rappen gleichermaßen gerne ansah. Oder eben wieder Frau Stubenrauch, die am vierten Tag (Donnerstag) eine kleine Verschnaufpause eingelegt hatte und nur mal zu einer Bekannten nach Bad Soden-Salmünster gefahren war. Peter Puffer hingegen gab sich alles und fuhr nach Bebra – dem Eisenbahn-Knotenpunkt! Interzonen-Schnellzüge mit der 216, ständig durchfahrende Güterzüge und Intercitys und ein Bahnbetriebswerk mit regem Drehscheibenbetrieb, der vom

Bahnsteig aus fotografiert werden konnte. Klar, die hiesige und legendäre Dampfzeit war vorbei, aber immerhin stand auf einer kleinen Wiese am nördlichen Bahnhofskopf auch noch die riesige 01 1102 als Denkmal.

In 73 Bezirke hatte die Deutsche Bundesbahn ihr Streckennetz aufgeteilt – also gab es 73 verschiedene Bezirkskarten, eine Zahl, die eigentlich jedem Wunsch entgegenkam. Auch die verwandte Tourenkarte war nichts anderes als eine Bezirkswochenkarte, die im Zusammenhang mit einer Rückfahrkarte von mindestens 250 Kilometer gelöst werden konnte, aber erstens noch billiger als die Bezirkswochenkarte war und zweitens innerhalb von drei Wochen an zehn Tagen benutzt werden konn-

te. Wenn wir das Frau Stubenrauch erzählt hätten, hätte sie auf der Stelle vorzeitig ihre Rente eingereicht. Psychologisch gesehen, hatte die Bezirkswochenkarte den großen Vorzug, einmal gekauft wie eine Freifahrkarte zu wirken: Man brauchte sich um keine Fahrkarten mehr zu kümmern, zuschlagpflichtige Züge und S-Bahnen konnten sorglos benutzt werden, kurz, man stieg einfach ein – wie beim Auto! Rundfahrten, Eckfahrten, Umwegfahrten und Ähnliches waren kein (kompliziertes) Thema mehr, der Schaffner nickte gelangweilt beim Vorzeigen der postkartengroßen Zauberkarte und trottete zum nächsten Opfer.

Doch ein klitzekleiner Nachteil soll nicht verschwiegen werden: Die sieben Tage



OBEN:

BEZIRKSKARTE 243, RAST IM SINNTAL:
Ein Plätzchen zum Verweilen, sowohl für Frau Stubenrauch als auch für Peter Puffer. Und für den Lastwagenfahrer, der unterhalb des großen Viadukts südlich von Jossa vielleicht auch von einem Bierchen träumt, derweil aber nur Sprudelwasser herumfährt. Zwischen Himmel und Erde – ganz nebenbei – eine Stuttgarter 150 (26. März 1981).

RECHTS:

BEZIRKSKARTE 243, NORD-SÜD-FRÜHLING:
Von Neuhoof nach Kerzell unterwegs, erfreut sich Frau Stubenrauch an blühenden Wiesen, glücklichen Kühen und dem Leben. Und hätte sie geahnt, dass auf ihrem Wanderweg dreißig Jahre später eine Autobahn liegt, wäre sie hier noch öfters unterwegs gewesen – trotz der vielen Güterzüge (23. Mai 1981).

gültige Karte setzte manche Gemüter unter den latenten Druck, diese nun auch in diesem Zeitraum bestmöglich zu nutzen, nicht benutzte Tage wurden oft als Verlust empfunden. Ein Phänomen allerdings, das als vernachlässigbar betrachtet werden konnte und das zum Beispiel bei der verwandten Tourenkarte mit ihren zehn „Wahl-Tagen“ schon gar nicht auftreten konnte.

Und während sich Frau Stubenrauch eine Woche lang vergnügt im schönen Hessenland herumtrieb und unser Peter Puffer ihm bisher unbekannte Eisenbahnstrecken kennenlernte, beschäftigte sich sogar die Finanzwissenschaft mit ihren Zauberkarten. In dem für Außenstehende arg trockenen Werk „Einzelkosten- und Deckungsbeitragsrechnung“ ging ein gewisser Paul Riebel der Frage nach, wie und ob die Netz- und Bezirkskarten der Deutschen Bundesbahn überhaupt in die Fahrkartenverkaufs- und Reisestatistik der Behörde einverleibt wurden:

„Ein besonders interessanter Fall dieser Art sind die Netzkarten und Bezirkskarten der Deutschen Bundesbahn. Innerhalb der Gültigkeitsdauer und des Netz-(Bezirks-)bereichs der Bundesbahn können damit

nicht nur beliebig viele Reisen unternommen werden, sondern auch Reisen mit ganz unterschiedlichen Zuggattungen und auf unterschiedlichen Strecken. Der Erlös der Netzkarten bzw. Bezirkskarten ist damit weder einzelnen Leistungen noch einzelnen Leistungsgruppen zurechenbar, sondern lediglich dem Personenverkehr als Ganzes, wobei noch die besonderen Schwierigkeiten der zeitlichen Zurechnung, die an anderer Stelle erörtert werden, zu beachten sind. Von ‚Netzkarten für die gesamte Bundesbahn‘ abgesehen, ist eine Zurechnung der Erlöse auf die Personenverkehrsleistungen des jeweiligen ‚Netzes‘ bzw. ‚Bezirks‘ nur dann möglich, wenn durch einen Kunden nur jeweils eine Bezirkskarte je Zeitabschnitt gelöst wird, nicht aber noch Karten für ‚Anschlußnetze‘ bzw. ‚Anschlußbezirke‘, die zu einem ermäßigten Preis abgegeben werden. Ein weiteres Beispiel für Einheitsgeschäfte mit freier Wahl von Art und Menge der abgenommenen Güter durch den Kunden im Rahmen des angebotenen Sortiments und mit zeitlicher Begrenzung des Konsums ist gelegentlich in der Gastro-



Werbung für die Bezirkswochenkarten.



BEZIRKSKARTE 243, ECKPUNKT BEBRA:
Einer der Eckpunkte unserer Zauberkarte ist
der große Bahnknoten Bebra, den gerade
ein Intercity in Richtung Fulda durchheilt.
Hinter ihm Teile des Rangierbahnhofs, im
Vordergrund die Strecke „in die Zone“,
gen Hönebach, Gerstungen und Eisenach
(6. September 1981).



nomie zu finden, wenn etwa der Gast gegen ein Pauschalentgelt im Rahmen eines kalten oder warmen Buffets beliebige Qualitäten und Quantitäten verzehren kann. Die hierbei erzielten Erlöse sind lediglich dieser Veranstaltung insgesamt zurechenbar.“

Hätte unsere Frau Stubenrauch diese Überlegung in ihrer Reiselektüre vorgefunden, so hätte sie wohl nur laut losgeprustet und sich die freche Frage gestellt, ob nicht vielmehr der Autor jener Zeilen überhaupt zurechnungsfähig sei! Wohin das Geld für ihre Bezirkswochenkarte geflossen ist und welcher Buchhalter es in welcher Kassenstatistik verewigt hat, war ihr nun wirklich schnurzegal. Statt in einem öden Amtszimmer saß sie auf den weichen Polstern eines Schnellzugwagens, der im Verband des FD 783 gerade zwischen Elm und Vollmerz im nur 151 Meter kurzen Brandenstein-Tunnel unterwegs war, darüber oben auf dem Berg die freilich unsichtbare gleichnamige Burg!

Doch trotz all ihrer Vorzüge führten die Bezirkskarten ein Schattendasein. Schalterbeamte wussten zu berichten, dass sie kaum verlangt wurden; einige Geschäftsleute und Privatpersonen waren gelegentliche Käufer. Wohl wissend, dass man mit ihnen so manchen Horrortarif austricksen konnte, waren sie zuletzt auch kaum Gegenstand der Bundesbahn-Werbung. Lediglich die Tourenkarte durfte in der kalt gestylten Werbeschiene des beginnenden ICE-Zeitalters noch mal gelegentlich auftauchen. Und

wenn man nach dem dicken DIN-A5-Prospekt der Touren- und Bezirkskarten fragte, war dessen Aushändigung eher Glücksache. Doch das war nicht immer so: Die Kursbücher der Sechziger- und frühen Siebzigerjahre sind diesbezüglich voll von fantasiereichen Kleinanzeigen in Wort und Bild.

Sorgenvolle Mienen tauchten auf, wenn es um die Zukunft der Bezirkskartengeing: Was würde ein neues Tarifsystem mit ihr machen? Was war mit den neu hinzugekommenen Gebieten der ehemaligen DDR, für die es die Zauberkarten noch gar nicht gab? Würde es sie jemals dafür geben oder würden sie wie alles Gute schließlich abgeschafft werden? Bange Fragen, die sich unserer Frau Stubenrauch auf ihrer letzten sonntäglichen Wanderfahrt in die Rhön wohl kaum gestellt haben. Über 1800 Kilometer hatte sie in einer Woche „verfahren“, nach dem regulären DB-Tarif rund 378 Mark. Oder: 91 bezahlt, 287 gespart!

Erleichtert atmeten der Chef einer Offenbacher Hosenträgerfabrik und sein Personalverwalter am nächsten Montagmor-

gen auf, als Frau Stubenrauch sich wieder ihrem Arbeitsplatz näherte: „Na endlich! Schön, dass Sie wieder da sind. Wir brauchen Sie dringend!“

„Tut mir leid“, kompromittierte Frau

Stubenrauch die beiden, „in einem Monat bin ich wieder da!“ und wedelte mit der – Bezirksmonatskarte! Ein Krankenwagen und ein Taxi fuhren vor. Die Diagnose: leichte Ohnmachtsanfälle in zwei Fällen und akutes Rei-

siefieber in einem Fall. Letzterer verlangte nur nach einem Ziel: „Hauptbahnhof!“

So war das vor über 25 Jahren. Und tatsächlich läutete ausgerechnet der ICE schließlich das Ende der Zauberkarte ein. Offensichtlich war das neue Spitzenangebot der Bundesbahn zu fein und zu teuer für diese unschlagbar attraktiven kleinen Netzkarten – so billig sollte wohl kein Fahrgast in den prestigeträchtigen Hochgeschwindigkeitszügen davonkommen! Zum Beginn des Fahrplanwechsels 1991 wurde also nicht nur das Fernzugangebot der DB, sondern auch das gesamte Tarifangebot komplett umgestaltet und die Bezirkskarten zu Gunsten von „Relationspreisen“ und anderen neuen und teureren Tarifideen geopfert.

Das Schicksal unserer Zauberkarte war sogar eine vorherige Erwähnung im Deutschen Bundestag wert: Bei der 21. Sitzung des Jahres 1991 am 18. April antwortete Dr. Dieter Schulte, Parlamentarischer Staatssekretär im Verkehrsministerium, auf die Frage der Abgeordneten Lydia Westrich zur zukünftigen Tarifgestaltung der Deutschen Bundesbahn: „Frau Kollegin, mit dem Beginn des ICE-Verkehrs am 2. Juni 1991 wird die Deutsche Bundesbahn für das bessere Angebot mit kürzeren Fahrzeiten und höherem Komfort einen Preisaufschlag berechnen. Gleichzeitig wird eine Tarifbereinigung vorgenommen. So werden wenig genutzte Angebote wie z. B. die Bezirksmonatskarte ersatzlos gestrichen. Andererseits wird die fünfzigprozentige Ermäßigung bei Familienpässen auch bei den Fahrpreisen für den Intercity-Express gelten. Die Bundesregierung sieht keine Veranlassung, auf diese Tarifgestaltung der Deutschen Bundesbahn einzuwirken.“

Und selbst heute, im Zeitalter von „Handy-Tickets“ und elektronischem Fahr-



OBEN:
BEZIRKSKARTE 243,
RUHETAG IN MARBURG:
Wohin des Sonntags, wenn auf den Strecken nicht so viel los ist? Natürlich in ein Bahnbetriebswerk, dort ist es jetzt voll und alle Lokomotiven ruhen sich aus. So auch die kleine 323 239 in Marburg, die in der Sonntagssonne posiert und stolz ihren großen Lokschuppen zeigt (17. April 1983).



Bezirkskarten-Prospekt aus dem Jahr 1986.



BEZIRKSKARTE 243, IN DER WETTERAU:
Dort, wo eine große Eisenbahnbrücke das Tal des Flüsschens Nidda überspannt, liegt Assenheim. Und Assenheim liegt an der Verbindung Hanau – Friedberg, einer wichtigen Umfahurstrecke für den Großraum Frankfurt. Gerade poltert N 8816 über die Brücke, Achtziger-Alltag im Nahverkehr (18. April 1985).

kartenkauf, wird adäquat im Internet von einem „Blogger“ noch wehmütig an die alten Bezirkskarten erinnert. Mit Eintrag vom 7. Januar 2011 schrieb ein gewisser „SST“: „Das waren nicht Netzkarten für ein Bundesland, sondern das gesamte DB-Netz war in viele Bezirke aufgeteilt. So gab es z.B. Bezirkskarten, die Hamburg-Hannover-Bremen-Hamburg umfassten und andere, die zum Beispiel Hamburg-Cuxhaven-

Bremen-Walsrode-Hamburg umfassten. Die Bezirke überlappten sich zum Teil, was sehr praktisch war. Dafür benötigte man eine Trägerkarte mit Lichtbild und konnte dann, wann immer man wollte, sich Wertmarken kaufen und die aufkleben. Die gab es in der Version Wochen- und Monatswertmarke und vergleichsweise ziemlich preiswert. Anschlussbezirkskarten gab es dann noch mit Rabatt. In den 1970er-Jahren

wurden sie gut beworben und auch gerne angenommen. War schon eine feine Sache – auch einfach mal für den kleinen Urlaub zwischendurch. Heutige Verbundangebote kommen da nicht mit, denn mit den Bezirkskarten konnte man natürlich auch im D-Zug reisen.“

Und unser lieber Peter Puffer? Der hatte anno 1986 beim Fotografieren in Jossa doch tatsächlich Frau Stubenrauch getroffen und ist heute – mit

ihr verheiratet! Unternehmungslustig sind sie beide immer noch und weil es die einst geliebten Bezirkskarten nicht mehr gibt und die „BahnCard 100“ doch etwas zu teuer ist, geben sich die beiden im Vergleich zu früher etwas widerwillig mit den Wochen- und Monatskarten der einzelnen Verkehrsverbünde zufrieden, die zwar im ganzen und jeweiligen Verbundnetz gelten, aber nur in den Zügen des Nahverkehrs gültig sind. Und so ist aus der Zauberkarte eine Bummelkarte geworden – der Rückschritt ist eben nicht aufzuhalten! □

**BEZIRKSKARTE 243, ZUR RÜBEN-
VERLADUNG NACH STOCKHEIM:**
Es ist Herbst geworden und nach der Sommerernte sind jetzt die süßen Knollen reif, insbesondere natürlich in der Wetterau, die mitten im Gültigkeitsbereich unserer Zauberkarte liegt. Noch ist es eine Selbstverständlichkeit, dass nicht nur wir, sondern auch traditionelle Massengüter mit der Eisenbahn fahren (1. Oktober 1982) ...



Ätztechnik

Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Chemikalien, Ätzteile 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

Bäume und mehr
finden Sie in unseren Shops unter:

www.mbrmodel.eu in Polen und
www.mbs-dd.com in Deutschland

MODELLBAHN-SCHILDHAUER
Würzburger Str.81
01187 Dresden
Tel.: 0351 27979215
www.modellbahn-schildhauer.de

Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin

MODELLBAHN UMSCHAU

Bahn Welt

Im Internet auf www.bahnwelt.tv

Auch auf FireTV, AppleTV, AndroidTV, Chromecast, watchmi und vielen Smart-TVs

PAULO

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

Besuchen Sie www.paulo.de

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

1965 ____ 35 Jahre ____ 2000

ARNOLD • FALLER • FLEISCHMANN
ROCO • MÄRKLIN • TRIX

30 Jahre ASOA
www.asoa.de

SYSTEM-Vitrinen
Ideen mit Profil

www.system-vitrinen-paape.de

Z-fm Spur Z feiner Modellbau

- Lasercut Gebäude und Zubehör
- Lokverfeinerung
- Vorbild Selbstbaugleis

Decoder von **VELMO**

www.z-fm.de

Lokschuppen Hagen-Haspe

Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr vieles mehr

www.lohag.de

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

Airbrush-Kurse für Modellbahner
mit Fachbuchautor
Mathias Faber

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

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

www.Beckert-Modellbau.de

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

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV

Modellbaum Manufaktur Grünig www.modellbaum.de

Wir beGRÜNIGen ihre Landschaften

089-31881600

Polák CZ Generalvertretung für Deutschland

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

DIE Buchhandlung mit Gleisanschluss
LUDWIG www.lesen-mit-ludwig.de

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

stangel MODELLBAHNBAU

Gebäudemodelle
Dioramen
Anlagenbau
Zubehör

www.stangel.pl

NEUHEITEN 2017

Fordern Sie unseren kostenlosen Neuheitenprospekt an!

Besuchen Sie uns im Internet unter: www.auhagen.de

Auhagen
MODELLBAHNZUBEHÖR H0-TT-N
Auhagen GmbH
OT Hüttengrund 25
D-09496 Marienberg/Erzgeb.
Tel.: +49 (0) 37 35. 66 84 66

Nürnberg 2017 – komplett und kompetent

Prallvoll mit Modellen und Motiven, Menschen und Meinungen: Das ist einmal mehr das MIBA-Messeheft mit seinem einzigartigen, kompletten Überblick über alle Modellbahn- und Zubehörneuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse 2017.

Das erwartet Sie: 164 Seiten Umfang • Mehr als 600 Fotos • Neuheiten von über 200 Herstellern • Die schönsten Messeanlagen in tollen Bildern • Kompetente Meinungen und aktuelle Trends aus der Branche • Klatsch und Tratsch: über Branchen-Promis und Modellbahn-Profis

Best.-Nr. 1401701 | € 12,-

Mit kompletter Herstellerübersicht: alle Firmen, alle Adressen, alle Kontaktinfos!

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL **VGB** [VEREINIGTE GRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel. Sichern Sie sich Ihr persönliches Exemplar direkt beim: MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@miba.de

MOMENTE

Dampf, IFA-Lkw und Hundewetter

TEXT UND FOTO: STEFAN PFÜTZE

Zu Hause in Pantoffeln hinter dem geschlossenen Fenster stehend, ein vielleicht leicht alkoholhaltiges Heißgetränk in der Hand haltend, neben sich den jaulenden Hund, nachdem man ihm gerade klar gemacht hat, dass er sich heute bitteschön einen anderen Partner zum nötigen Gassigehen suchen muss, da es draußen schon seit Stunden wie aus Kübeln regnet und man selbst zu Hause bleiben möchte. – Damit ich nie in eine solche Situation komme, habe ich auch noch nie einen Hund besessen! So viel dazu.

Ob die Hundebesitzer von Arnsdorf/Sachsen seinerzeit am 22. September 1977 genauso handelten, kann ich nicht mehr sagen. Zumindest kann ich mit Bestimmtheit sagen, dass es dort an diesem Tag nur einmal regnete – dies aber von morgens bis abends! Zu zweit waren wir damals zwei Wochen lang mit Rucksäcken und Zelt im Süden der DDR in Sachen Dampflokomotiven unterwegs, nachdem es sich bei der DB ja bereits ausgedampft hatte. Zum ersten Mal in der für uns bis dahin weitgehend unbekannten DDR. Also der ganz normale, von vielen von uns seinerzeit eingeschlagene Hobby-Leidensweg.

Nachdem wir uns die ersten Tage unserer ausschließlich mit der Bahn absolvierten Reise im Raum Saalfeld, im Thüringer Wald und auch an der Strecke zwischen Dresden und Berlin aufgehalten und ein zumindest für uns junge Leute zum Zelten noch ganz passables Wetter gehabt hatten, wandelte sich dieses mit unserem Erreichen der sorbischen Kleinstadt Kamenz total. An Zelten war nicht mehr zu denken, es war zu kalt und zu nass. Zum Glück offerierte uns das örtliche Hotel von Kamenz auf telefonische Anfrage ein freies Doppelzimmer für die kommende Nacht, nicht ahnend, dass wir Westbürger waren. Diese Tatsache wurde von der Rezeption nach unserem Eintreffen und der Vorlage unserer Pässe („Ach, Sie kommen aus dem Westen“) natürlich unverzüglich an die örtliche Volkspolizeidienststelle gemeldet („Bitte entschuldigen Sie, aber das sind unsere Vorschriften“).

Als ich dann gerade im schön warmen Wasser der Badewanne unseres Zimmers Platz genommen hatte, musste ich dieses schon wieder verlassen. Der von der Rezeption informierte Volkspolizist

hatte sich trotz des Sauwetters von seiner Dienststelle aus zu uns ins Hotel auf den Weg gemacht (übrigens ohne Hund) und klopfte nun – pudelnass – an der Zimmertür, um die persönliche Pass- und Visumskontrolle vorzunehmen. Nachdem das offizielle örtliche Kontrollorgan nun unsere Anwesenheit legalisiert hatte, ließen wir den Tag bei einem abendlichen Kinobesuch (gezeigt wurde ein Streifen mit Jean Paul Belmondo) ausklingen. Wir wären gerne noch eine weitere Nacht geblieben, nur war das Zimmer angeblich bereits für andere Gäste (wohl nicht aus dem Westen) reserviert.

Also gingen wir am nächsten Morgen an jenem bereits erwähnten Septembertag 1977 zum Bahnhof von Kamenz und fuhren mit Sack und Pack (aber ohne Hund) weiter nach Arnsdorf, gelegen an der Magistrale Dresden – Görlitz. Dort wollten wir versuchen, ein paar Aufnahmen der auf dieser Strecke sporadisch noch im Personenzugdienst eingesetzten Görlitzer 03.20er zu bekommen. Leider gelang uns dieses nur mit einem Zug. Allerdings waren wir von dem auf dieser Strecke sehr dichten, noch fast vollständig von Dampflokomotiven der Baureihe 52.80 abgewickelten Güterzugbetrieb überrascht.

Aufgrund des Wetters trieben wir uns zunächst zwar überwiegend direkt auf den Bahnsteigen unter den regenschützenden Überdachungen herum, wagten uns dann allerdings auch auf die an der östlichen Bahnhofsausfahrt gelegene, noch heute existierende Straßenbrücke, um uns dort nass regnen zu lassen. Zwei schwere, ostwärts fahrende Güterzüge kamen uns dort vor die ebenfalls nassen Kameras. Einer der beiden war der hier abgebildete Ganzzug, ausschließlich beladen mit fabrikneuen Lkw vom Typ IFA W 50. Gezogen von 52 8115-9, die seinerzeit lange Jahre beim Bahnbetriebswerk Bautzen beheimatet war, nachdem sie 1964 im Zuge des DR-Reko-Programms aus der Kriegslok 52 3568 rekonstruiert worden war, ballerte der Zug unter uns durch.

Wie gerne würde ich mir heute einen Hund anschaffen, mit ihm meinetwegen auch bei strömendem Regen in Arnsdorf Gassi gehen und dann dort auf der Straßenbrücke über die Bahnstrecke stehen bleiben, wenn ich damit die Dampfzüge von jenem 22. September 1977 noch einmal erleben könnte! □



OBERBAYERN

„Spare in der Zeit, dann hast du in der Not!“, dieses Banner hing in der großen Wohnküche meiner Großeltern, neben dem Herrgottswinkel und inmitten uralter, gerahmter Familienfotos. Die beiden bewirtschafteten einen kleinen Nebenerwerbshof in Pähl. Zwei, im besten Fall drei Kühe, zwei Schweine, ein gutes dutzend Stallhasen und ebenso viele Hühner. Nebenbei zog Großmutter jedes Jahr eine Schar Enten groß, die nach dem Schlachten verkauft wurden. Jahrelang hielten die alten Leut' ihr Geld zusammen. Der erste Fernseher wurde 1966 und nur gebraucht angeschafft. Bestimmt war er vornehmlich für die Oma und die Kinder, denn mein Großvater verbrachte „seine“ Abendstunde lieber vor dem großen Grundig-Röhrenradio mit dem grün leuchtenden magischen Auge. Er mochte Musik. Echte Volksmusik; am liebsten Zwiefache. Oder Symphonien. Zwischen den 1950er und Mittsechziger Jahren war das gewichtige Röhrenradio für jedes Familienmitglied das A und das O; freilich zu unterschiedlichen Sendezeiten. Es animierte Großvater gelegentlich dazu sich zwei Löffel aus dem Küchenkasten zu greifen, um damit gekonnt den Rhythmus mitzuklopfen, es ließ die Jungen mitsingen und bisweilen die Haartracht schütteln oder das Enkelchen freudig in die Hände klatschen. Ob Zwiefache, Symphonien oder Populärmusik – dieses Radio war der Mittelpunkt für eine ganze Bauernfamilie. Und es war der große Verdienst meiner Großeltern, nicht nur den eigenen Musikgeschmack gutzuheißen, sondern den Kindern den ihren zu lassen. Kopfschüttelnd manchmal, aber fast immer wohlgesonnen. So durfte meine Mutter ihren geliebten Peter Kraus und die damalige Schlagermusik hören, ihr erster Bruder die Bigbands jener Zeit und der Jüngste durfte den Weg der Mississippi Crossroads einschlagen. Den steinigen Weg, den die alten Blues-Männer vorgaben.

DER BLUES

Eben diesen Blues brachte der Schwager meines Großvaters 1946 bei seiner Flucht aus dem Sudetenland mit. Für diesen Mann war Musik nicht nur Musik. Für ihn war sie eine Offenbarung. Er lebte bis 1946 in einem kleinen, verschlafenen Städtchen nahe Marienbad. Zusammen mit seiner Frau und mehreren Knechten und Mägden bewirtschaftete er einen kleinen Gutshof. Das Einkommen der beiden ließ kein Leben in Luxus zu, reichte aber aus, um kleinere Leidenschaften zu befriedigen. In den 1920er Jahren verbrachte mein Großonkel ein längeres Praktikum auf einem Gut in den Niederlanden. Dort freundete er sich mit dem ältesten Sohn des Hauses an. Eine tiefe Freundschaft, die bis zu dessen Tode bestand und selbst durch die unselige Zeit des Zweiten Weltkriegs nicht erschüttert wurde. Durch diesen Freund machte sich der Mann erstmals mit jener Musik bekannt, die ihn so sehr zu begeistern wusste. Die Niederlande waren eng mit Großbritannien verbunden. Und das Königreich war *das* Land, in welchem die meisten US-Musikaufnahmen in Europa gehandelt, später auch gepresst wurden! Der Weg über den „Kanal“ war kurz und es gab wohl nur wenige Aufnahmen, die von England aus nicht nach Holland gelangten. Mittels dieses Freundes wanderten viele Blues Schellackplatten ins Sudetenland. Ma Rainey, Charlie Patton und Blind Lemon Jefferson – für meinen Großonkel waren sie von so großer Bedeutung, dass er sie bei der Vertreibung mit in den Westen schmuggelte. Zwischen Bett- und Tischwäsche in einer großen Truhe versteckt, nicht wissend, wohin der Weg ihn führen würde. Größer kann man Leidenschaft nicht definieren!

Aus Marienbad wurden beide im Frühjahr 1946 deportiert. Eine drei Tage dauernde Odyssee brachte sie in gedeckten Güterwagen über Marktredwitz, Regensburg und Ingolstadt nach München-Allach. Tags darauf wurde der Zug nach Kaufbeuren geleitet. So nah und doch so weit von den Verwandten entfernt; 1946 eine halbe Weltreise! Und doch gelang die Familienzusammenführung noch

im selben Sommer. Was muss es, trotz aller Entbehrungen der unmittelbaren Nachkriegszeit, für eine Freude gewesen sein, als mein Großvater seine Schwester und den Schwager in die Arme schließen konnte. Einen Gutshof konnten beide nie mehr bewirtschaften und doch kamen die fleißigen Leute bald wieder in Lohn und Brot.

Und weitab des einstigen Lebens stellte sich im Lauf der Jahre wieder eine bescheidene Normalität ein. Kraft schöpfte der Mann immer wieder aus der Musik. Zunächst nur aus dem alten Volksempfänger, der den beiden von der Kirchengemeinde überlassen wurde. Doch schon mit dem ersten Ersparten wurde ein Kofferplattenspieler beschafft. Zu den Schellackplatten gesellten sich ab 1956 solche aus Vinyl; mehrmals im Jahr aus den Niederlanden zugesandt und per Postüberweisung bezahlt. Im Alter verschrieb sich der Mann neben dem Blues immer mehr auch der Gospel-Musik. Er war sehr melancholisch geworden; vermutlich depressiv. Eine Arbeit in der Kirchengemeinde war für einen einstigen Gutsbesitzer kaum befriedigend. Obwohl er sein Metier völlig ändern musste, war von dem em-

sigen Mann nie ein böses Wort zu hören. Ging es jedoch um seine Musik, dann war die Freude, die sie ihm bereitete, regelrecht greifbar. Mit sonorer Stimme wusste er zu beinahe jedem Interpreten etwas zu erzählen. Spannende Geschichten, die er, sehr belesen in der Historie der USA, mit durchaus kritischen Erzählungen auszuschnücken wusste. Blues-Männer, die, versteckt in Heu- oder Strohladungen, in Güterzügen nach Memphis, St. Louis und Chicago reisten, um dort ihr Glück zu finden. Geschichten aus der Sklavenzeit, über die Auslöschung der Indianervölker oder den Goldrausch und über einen gewissen Huckleberry Finn, den der kleine Christian bald schon tief in sein Herz schloss.

Im Vorkriegs- wie im Nachkriegs-Deutschland teilten nur sehr wenige Menschen diese USA-affine Leidenschaft. Wie auch, waren die Amis, den Worten des NS-Regimes nach, doch ausnahmslos Gangster! Erst nach dem Krieg wurde man offener, ging zaghaft aufeinander zu. Nicht zuletzt durch den AFN wuchs die Begeisterung für die einstige „Negermusik“ vor allen in den Städten. Auf dem Land, mitten in Oberbayern, war so ein Spleen wohl einzigartig.

Das Pflänzchen, das mein Großonkel setzte, trug zwei Früchte. Meinen Großeltern wurde Anfang der 1950er nochmal spätes Kinderglück zuteil. Ein Sohn, der bald schon die Musik seines Onkels aufsaugte und mit dessen abgelegten, alten Kofferplattenspieler wiedergab. Schon während seiner Schulzeit besserte der junge Mann durch großen Fleiß sein Taschengeld auf, so dass er mit sechzehn Jahren seinen eigenen Dual-Plattenspieler erwerben konnte (ein P410V in Holzfurnier mit Röhrenverstärker, der als Auslaufmodell 1967 etwas günstiger zu haben war). Dieser Kauf kostete den Blues-Novizen reichlich Durchsetzungsvermögen, doch mit Hilfe seines musikbegeisterten Onkels und dessen salbungsvollen Worten stimmten seine Eltern dem Kauf am Ende doch zu.

Das zweite „Früchtchen“, man mag es sich bereits gedacht haben, war der Schreiber, der seine ersten Lebensjahre auf diesem kleinen Bauernhof verbrachte. Fasziniert von der Tatsache, dass Musik nicht nur aus dem Radio, sondern auch von einer schwarzen Scheibe mit einem Loch in der Mitte aus dem Deckel eines Schallplattenspielers kommen konnte. Und bemerkenswerterweise stammte der erste Song, der im kindlichen Gedächtnis blieb, von einem Blues-Mann namens Leadbelly, der mittels dieser Accapella-Nummer einer großen US-Eisenbahn huldigte: „Rock Island Line“! Ein Song, der später vor allem durch Johnny Cash populär wurde. Eisenbahn! Noch nicht die, auf die ich hinauswill, aber: Hat es geklingelt, liebe Leser?

OBERBAYERN, DER BLUES UND DIE GM&O

Midnight Special

VON CHRISTIAN GERECHT





Der Mann, der 1946 seine Blues-Platten rettete, starb 1977 einen schnellen Tod. Seine Scheiben hinterließ er dem Pähler Blues-Youngster. Der hegte diesen Sack voller Blues und ergänzte ihn peu à peu mit den Aufnahmen seiner Zeit. Musiker wie B.B. King, Muddy Waters und eine Handvoll weiterer bereicherten die Szene noch lange mit einigen fantastischen Alben.

Die GM&O

Die Brücke vom Blues zu einer Eisenbahn namens Gulf, Mobile & Ohio schlug, unbewusst, mein geliebter Großvater. Er war, wie eingangs erwähnt, eher ein Radiohörer. Im Fernsehen interessierten ihn nur die Nachrichten und der sonntägliche „Internationale Frühschoppen“ mit Werner Höfer. Dazu reichte ein SW-Fernseher allemal. 1969 trat Großvater seine wohlverdiente Rente an und gab zugleich seinen Nebenerwerbshof auf. Es blieben ein paar Stallhasen und eine Handvoll Kastilianer-Hennen, denen ein Zwerggockel untergejubelt wurde. Ein kleiner Hahn, der nicht viel Spaß verstand, seine Sippe zusammenhielt und mit kleinem Anlauf über das Hausdach fliegen konnte!

Ich kann selbst heute kaum in Worte fassen, was meine Großeltern für mich bedeuteten. Kein Mensch auf dieser Welt war so gütig und voller Liebe wie meine Großmutter. Auf der anderen Seite das unglaubliche Können meines Großvaters. Holz, Metall, Keramik – er wusste mit allen Materialien umzugehen. In den Zeiten der Not fertigte er Schüsseln, Nudelsiebe und Kannen aus Aluminiumresten, die ihm sein Arbeitgeber, eine Tankbaufirma, überließ. Meine ersten Sandkastenschaufeln stellte er aus schräg angeschnittenen, leicht geschärften Alurohr-Resten mit einer Griffschlaufe aus dünnem Alublech her. Er war ein begna-

deter Motorenschlosser, vermochte Seife zu kochen und Obstbäume zu veredeln und er besaß bis zu seinem Tod drei Bienenvölker, die er sehr gewissenhaft hegte und pflegte und zugleich seinem Enkelchen die Angst vor den wehrhaften Tierchen nahm. Unglücklicherweise musste ich diese herrliche Wohlfühloase in Richtung München verlassen. Doch es blieben bis weit ins Teenageralter die Schulferien, die ich zur Gänze bei den Großeltern verbringen durfte.

Mit einer fälligen Lebensversicherung baute Großvater Haus und Hof um, fuchste dabei Händlern und Geschäften möglichst hohe Rabatte ab, spielte Schafkopf hingegen nur mit Kleinstbeträgen: „Spare in der Zeit, dann hast du in der Not!“

Doch dann geschah etwas völlig Irrationales. Ob Großvater eine weitere Versicherung ausbezahlt bekam oder einen Sparvertrag, weiß ich nicht mehr. Möglich auch, dass die vergangenen Olympischen Spiele von München oder die kommende Fußballweltmeisterschaft von 1974 ausschlaggebend waren. Vielleicht auch, weil man sich in den 1970ern schon ein wenig von dem bedrohlichen Synonym „Not“ lösen konnte. Jedenfalls kam zu Weihnachten 1973 ein großes, schweres Paket an, das sich, nach dem Öffnen, als ein funkelnagelneuer Farbfernseher entpuppte. Neckermann machte es möglich! Im Wohnzimmer meiner Großeltern, das zuvor nur an Weihnachten oder zu Familienfeiern benutzt wurde, fand sich ein gut passender Platz, der sowohl vom großen Sofa als auch von den umgestellten Polsterstühlen eingesehen werden konnte.

Noch in diesen Winterferien kam es dann zu der Begegnung, die zum Anlass dieser kleinen Geschichte wurde. Im Abendprogramm

eines bitterkalten Samstagabends, Großvater war beim Schafkopfen und Großmutter vor dem Fernseher eingeschlafen, lief ein Film, der mich mehr fesselte als alles andere bislang Gesehene: „In The Heat Of The Night“! Tief in Mississippi spielend. Und mit Intro und Outro versehen, die sich, neben Ray Charles' Titelsong, regelrecht im Gedächtnis verwurzelten. GM&O war auf der mit wunderschönem Farbleid versehenen Lokomotive zu lesen. Die zu Beginn des Films zu sehende nächtliche Einfahrt des von der E7 #103 geführten GM&O-Reisezugs in den Bahnhof Sparta könnte ich Ihnen, liebe Leser, ohne den Film selbst zu sehen, sekundengenau beschreiben! Neben der immens spannenden Handlung, die den beiden Hauptcharakteren Rod Steiger und Sydney Poitier auf den Leib geschnitten war, fand auch die Missouri Pacific ihr Plätzchen im Film. Vor zwei Güterzügen. Eilend mit einem damals neuen, riesigen 86-Foot-Boxcar der Southern Pacific und einer langen Reihe an Autotransportern sowie schwer schuftend vor Hoppeln und Gondolas mit Zementbehältern. Zudem gab es eine Szene im Rundhaus der Missouri Pacific und zuletzt natürlich die beinahe schon epische Einfahrt des GM&O-Tagesschnellzugs. Dazu eines der Filmzitate aller Zeiten: „Die nennen mich Mister Tibbs!“ Dennoch hat sich nur Weniges so tief in mein Gedächtnis gebrannt wie die Szene des nächtlichen GM&O-Zuges, der aus völliger Unschärfe heraus in Sparta einfährt!

Leider suchte man Wissenswertes über diese GM&O im Deutschland der 1970er vergeblich. Doch 1976 begann ich meine Ausbildung bei der Deutschen Bundesbahn, hatte somit Zugang zur Bücherei der Bundesbahndirektion München und deren alte, in Leder gebundene Eisenbahnjahrbücher. Sie durften nicht ausgeliehen, nur studiert werden und beinhalteten auch Ereignisse überseeischer Bahnen. Ich weiß nicht, wie viele Stunden ich zwischen diesen dicken Wälzern verbrachte. Block, Bleistift, Spitzer und Radierer immer zur Hand. Diese herrlich duftenden Bücher führten zu ersten Teilerfolgen. 1917, das Gründungsjahr einer „Gulf, Mobile & Northern“, die von Mobile/Alabama nach Jackson/Tennessee führte. 1929 erreichte diese GM&N die Übernahme der „New Orleans Great Northern“-Eisenbahngesellschaft. Eine in bestem Zustand befindliche Bahn, die von New Orleans nach Jackson/Mississippi führte. Ein Clou, der dem verdienten Präsidenten der GM&N, Isaac B. Tigrett, zu verdanken war. Sie bescherte der GM&N den Zugang zu den Hafenanlagen in New Orleans; zugleich aber auch eine völlig überzogene Feindschaft, die der Erzkonkurrent und bisherige Nord-Süd-Monopolist „Illinois Central“ ausrief.

Mit Mobile und New Orleans hatte die „Gulf Mobile & Northern“ Zugang zu den beiden wichtigsten Häfen des Golfs von Mexiko! Und sie lag mit ihren Frachtsätzen meist immer ein Quäntchen unter denen ihres großen, Gift und Galle spuckenden Konkurrenten.

Der immer freundlichen, innovativen Art Tigretts konnte sein Stab im Jahr 1934 nur zustimmen, um die ersten, vollklimatisierten, von Hostessen begleiteten Streamliner-Triebzüge des Südens zu beschaffen. Man muss nicht zwingend ein Freund von GM&N oder GM&O sein, um diese überaus gelungenen, vom bekannten Designer Otto Kuhler entworfenen Dieseltriebzüge zu den schönsten der USA zu zählen! Den „Little Rebel“ benamsten dreiteiligen Leichtbauzügen reichte für die wenig steigungsreichen Strecken

Mississippi ein 600 PS starkes 6-Zylinder-Diesellaggregat, mit dem sie recht flott, auch vierteilig, unterwegs sein konnten. Diese Triebzüge wurden ein voller Erfolg und mit der Bestellung eines dritten „Rebels“ konnte die GM&N alle Fernverbindungen zwischen Mobile, New Orleans und Jackson/Tennessee abdecken. Mit den „Little Rebels“ rief der Vorstand der GM&N den Slogan „The Rebel Route“ für sein Eisenbahnsystem aus. Klappern gehörte auch für Ike Tigrett zum Handwerk. Das Synonym „Rebel“ stellte zwar für jeden unionstreuen Amerikaner eine Provokation dar, doch die nutzten die schnellen Züge der GM&N wohl eher selten. Wichtiger waren für Mister Tigrett seine tief mit der Bahn verwurzelten und ungemein loyalen farbigen Mitarbeiter. Sie waren für die Bahn zu allen Zeiten eine sichere Bank und rassistische Übergriffe wurden, nach einigen unschönen Erfahrungen zu Beginn der Weltwirtschaftskrise, sofort und konsequent geahndet. Gleichwohl unterlag die GM&N, wie alle im Süden beheimateten Bahnen, der Rassentrennung. Das hieß getrennte Zustiege und Abteile in den Reisezugwagen und Triebzügen.

Ein wahrer Albtraum für den Konkurrenten Illinois Central muss Isaac B. Tigretts nächster Deal gewesen sein, denn die kleine, bestens aufgestellte GM&N übernahm ab 1938 die wesentlich größere, aber marode „Mobile & Ohio“ und gewann damit direkten Zugang zu einem der wichtigsten Bahnknoten der USA: St. Louis/Missouri.

Die Mobile & Ohio wurde bereits 1848 gegründet, begann den Bau ihrer Hauptbahn jedoch erst 1852 und erreichte Columbus/Kentucky, ein Zwischenziel, am 22. April 1861. Diese 499 Meilen lange Strecke war die damals längste umsteigefreie Verbindung unter der Obhut einer einzigen Bahngesellschaft. Durch den Sezessionskrieg und einen ersten Konkurs in 1875 unterbrochen, erreichte die M&O im Jahr 1886 ihr Ziel St. Louis, erweiterte ihr Streckennetz von Artesia/Mississippi nach Montgomery/Alabama und baute vier kurze Stichbahnen in Alabama und Mississippi. Ihre finanzielle Aufstellung blieb aber weiter äußerst fragil. Der Versuch,

1901 mit der großen Southern Railway zu fusionieren, sie hielt einen guten Teil der M&O-Aktien, scheiterte am Veto des Gouverneurs von Mississippi. Drei weitere Dekaden dümpelte die M&O noch vor sich hin. Bis die Southern Railway 1936 selber in finanzielle Schwierigkeiten geriet und im Zuge dessen bereit war, ihre M&O-Aktien zu veräußern. Die GM&N schlug 1938 zu und zwei Jahre später fusionierten beide Bahnen zur „Gulf, Mobile & Ohio“. Das heruntergefahrte Gleisnetz der ehemaligen M&O wurde in ganz schnellen Schritten auf den Stand der Zeit versetzt. Und obwohl die GM&O weiter auf ihre Little-Rebel-Triebwagen setzte, wurden für das Renommier-Zugpaar der M&O, dem „Gulf Coast Special“, ab 1940 drei mächtige, noch von der GM&N finanzierte ALCO DL-105- und DL-109-Lokomotiven beschafft und in das neue Fernverkehrsnetz der GM&O integriert.

Trotz all dieser, seinerzeit innovativen und vorausschauenden Projekte zeigte sich die GM&O, vor allem in Mississippi, eher als liebenswerte Kleinbahn denn als Class-I-Eisenbahn. Tatsächlich verlief die GM&N/GM&O durch einsamste Gegenden, in einigen Ortschaften teils mittig auf den Straßen. Stationen wie King Bee, Deer Park oder Walnut Grove sollen stellvertretend für diese leicht kleinbahnmäßige Attitüde stehen - und gleichsam ein Song von Leadbelly: „In The Pines“! Nichts anderes als die Wälder Mississippis können dafür Pate gestanden haben. Und durch diese schier endlosen Wälder Mississippis bewegte die Bahn nicht nur höchstmögliche Tonnagen, sondern auch laufzeitüberwachte Time Freights (Schnellgüterzüge) mit Südfrüchten zwischen Mobile, New Orleans und St. Louis, später gar bis nach Chicago. Wer sich in Vor-Computerzeiten mit transportüberwachten Schnellgüterzügen der Deutschen Bundesbahn beschäftigen durfte, wusste,



was für ein Aufwand dahintersteckte, solche Züge (die mehrfach ein- und ausstellten) fahrplangemäß von Hamburg, Bremen oder Cuxhafen Fischereibahnhof nach München oder gar Salzburg zu führen. Die GM&O beförderte ihre „Time Freights“ über weitaus längere Strecken. Nun mag man einwerfen, dass viele US-Bahnen auf ihren Hauptbahnen nur zwei oder drei Personen- und Güterzugpaare pro Tag beförderten. Natürlich waren dadurch die Zeitfenster für deren Schnellgüterzüge leichter einzuhalten. Dennoch war es zwischen den 1920er und 1940er Jahren und ausschließlich mit Dampflokomotiven bespannt eine logistische Meisterleistung, Züge mit verderblichen Waren über lange Strecken nach Fahrplan zu befördern und die Frische der Transportgüter zu gewährleisten. Zumal die schnellsten Güterzug-Dampfer der GM&N/GM&O, lediglich aus einer Flotte von einundsiebzig Mikados bestand.

Die enormen Tonnagen, die der Krieg für die Eisenbahnen der USA freisetzte, brachten auch der GM&O hohe Erlöse. Der Zugang zum Knoten St. Louis offenbarte sich unter diesen Erfolgen als ein weiteres Sprungbrett, das Isaac B. Tigrett wiederum zu nutzen wusste. Auf sein Bestreben hin übernahm die GM&O im Jahr 1947 die „Chicago & Alton“. Eine Eisenbahn mit ebenso langer Tradition wie die „Mobile & Ohio“. Lange stand sie unter der Obhut der großen „Baltimore & Ohio“. Doch die verlor nach dem Krieg das Interesse an der defizitären „Alton“ und war bereit sie zu veräußern. Die GM&O ließ sich das nicht entgehen und konnte mit dieser Fusion ihr Netz von New Orleans und Mobile bis nach Chicago ausdehnen. Nur zwei Jahre später, im Oktober 1949, hatte sie, als erste Class-I-Bahngesellschaft der USA, ihren gesamten Lokomotivpark verdieselt! Was für ein Lebenswerk für Tigrett, einen Mann, dessen Karriere einstmals als kleiner Banker in Dyersburg/Tennessee begann. Von 1919 bis 1952 führte er seine Bahn mit goldenem Händchen. Bis heute gibt es weltweit keinen Eisenbahnpräsidenten, der länger in Amt und Würden stand als Mister Tigrett. Mehr als sechzig Jahre nach seinem Tod wird seiner immer noch regelmäßig gedacht.

Dass ausgerechnet die Illinois Central 1972 mit der GM&O fusionierte, mag nur mancher Yankee, das Auge immer noch auf den Slogan „The Rebel Route“ gerichtet, als Wink des Schicksals verstanden haben. Weshalb die Illinois Central im folgenden Jahrzehnt den Großteil der GM&O-Strecken von der Landkarte radierete, wusste unter vorgehaltener Hand jeder, der sich intensiver mit der GM&O beschäftigte.

Für einen Jungeisenbahner waren diese recherchierten Ergebnisse sicherlich recht solide, zumal sich zu jener Zeit nicht viel mehr finden ließ. Zudem war da ja auch noch eine Ausbildung zu absolvieren. Weitere Fakten gab es also erst mal nicht, doch was viel wichtiger war als alles andere: Diese wunderbare GM&O führte zum überwiegenden Teil durch Blues-Land! Mississippi, Louisiana, Memphis, St. Louis, Chicago: der Weg der Blues-Men! Von den Baumwollfeldern zu ersten, halbprofessionellen Schritten in Memphis oder St. Louis und zuletzt der große Erfolg in Chicago. Übrigens ist ein nicht unbekannt gebliebener weißer Musiker namens Elvis Aaron Presley in Tupelo/Mississippi geboren und aufgewachsen. Und nun raten Sie mal, liebe Leser, welche Eisenbahn dieses Städtchen im Nordosten Mississippis durchquerte...!?


Für mich war in Sachen GM&O wenig später ein, zugegeben, ziemlich teures Modellbahnlädchen für US-Modelle in der Münchener Innenstadt eine erste Anlaufstation. In den Vitrinen des Ladens stand eine wunderbar lackierte Dampflokomotive der GM&O. Das Kleinserienmodell einer 0-6-0-Rangierlokomotive mit einem Tender, der fast länger schien als die Lok selbst. Was bin ich um diese kleine Schönheit herumgeschlichen. Ein Auszubildender, der zwar gespart hatte, aber doch sehr unsicher war, 1000 Mark für eine Lok auszugeben, die nur halb so gut lief, wie sie aussah. Irgendwann war sie verkauft. Und ich am Ende ganz froh darüber. Das Vorbild war ohnehin interessanter. Meine ersten selbst erworbenen Printmedien waren ein Artikel in „Trains“ und später, 1979, ein GM&O-Gleisplan mit vielen SW-Fotos in einem Kalmbach-Verlag-Bändchen namens „Railroads You Can Model“. Der Gleisplan war, US-typisch, ziemlich groß, aber umso interessanter war die Herangehensweise der Amis, ihre, oft sehr in die Länge wie Breite gehenden Bahnhöfe modellgerecht zurechtzustutzen. So, dass sie in ihrer limitierten

Erscheinung doch sofort dem Vorbild zugeordnet werden konnten. Ein Umstand, der sich später als ungemein wertvoll erwies.

Seit jener Zeit versuchte ich an Dias von US-Eisenbahnen zu gelangen. Im Speziellen natürlich Kodachrome-Slides – der Film aller Filme. Dreißig Jahre lang eine überaus zähe Suche. Eine erste Reise 1983 ins Mississippi-Delta führte in Memphis/TN zu einem langen Kontakt und Austausch. Und zu meinem ersten Modell einer GM&O Lokomotive. Tyco's 2-8-0-Dampfer in den Farben Maroon, Black & Silver. Beides nur wenig mehr als Randnotizen, aber ich war stolz wie Kaiser! In kleinen Schritten, manchmal mit viel Glück, manchmal mit viel Geld geriet ich immer wieder an schöne Kodachrome-Dias der GM&O. Das Internet und eBay machten ab 2002 vieles leichter, so dass ich vor einigen Jahren auch an das auf der vorhergehenden Doppelseite zu sehende Motiv gelang.

Und mit ihm war sie wieder greifbar: die Magie von 1973 und „In The Heat Of The Night“! Wenngleich auch nur der „Midnight Special“ der GM&O beim nächtlichen Halt in Joliet/Illinois zu sehen ist – weit weg von Sparta. Bespannt mit einem der E8-Doubles, die den Reiseverkehr nördlich von St. Louis prägten. Frank und Todd Novak haben das Motiv in Szene gesetzt. Wie zu sehen, mit großem Aufwand! Diese Aufnahme schloss nicht nur einen Kreis, sondern auch nahtlos an die Impressionen von „In The Heat Of The Night“. Gerade, weil der Film, wie Insider wissen, ebenfalls in Illinois gedreht wurde. Tief im Süden des Landes, im tatsächlich existierenden Städtchen Sparta/IL. Hier fand die Filmcrew die perfekt zum Film passende Infrastruktur und die filmenden „Yankees“ sahen sich dort wohl auch sicherer aufgehoben als im gleichnamigen Städtchen Mississippis. Der Film erschien 1967. Zu dieser Zeit hatte die GM&O ihren Reisezugverkehr von St. Louis nach Mobile und New Orleans längst eingestellt. Nur für den Film wurde der, aus drei Wagen bestehende Reisezug nach Sparta/IL gebracht, um die Szenen im GM&O-Bahnhof des Städtchens innerhalb zweier Tage abzdrehen. Liebevolle Details wie die Kreideanschriften an der Abfahrtstafel oder die „Ice Cold Water Melons“ an Compton's Imbiss inklusive.

Mag uns also der „Midnight Special“ in Joliet/IL zu einer gedanklichen Reise tief in den Süden der USA verführen. Wer von uns Eisenbahnfreunden hätte nicht gerne in einem der plüschigen, klimatisierten Wagen oder gar in einem der noblen Schlafwagenabteile Platz genommen...?!

Den Bogen zurück zu unserer Schallplattensammlung mag das eine und letzte Puzzle-Teil schlagen. Es ist die einzige direkte Verknüpfung zwischen Blues und GM&O. Eine Schellackaufnahme, die sich, in gutem Zustand, nach einer schier endlosen Suche im September 2015 ausgerechnet auf Long Island fand! Es handelt sich dabei um Sonnyboy Williamsons „GM&O-Blues“. Ein quirliger Blues Song im Stil der 1940er Jahre. Eine schönere Verbindung zwischen zwei großen Steckenpferden und einen würdigeren Abschluss zur Geschichte dreier Generationen kann es nun wirklich nicht geben. Wundersam, wie sich am Ende alles zusammen fügt! 

Im Nachwort dieser Geschichte muss wohl kaum mehr erwähnt werden, wohin diese oberbayerische Kiste voller Blues am Ende fand. Wenn auch unter keinen guten Umständen, denn der einstige Blues-Novize starb einen viel zu frühen und schlimmen Tod. Doch die Scheiben sind bestens behütet. Und auch das Erbe ist bereits geregelt. Mein Sohn Markus, der erste richtige Slide-Gitarrist in der Familie, hat diese Musik ebenfalls mit „Löffeln gefressen“. Er wird unseren Familienschatz auch nach meiner Zeit in Obhut behalten, pflegen und hoffentlich auch einmal an die nächste Generation weitergeben. Gerade dieses frühe Vinyl ist, gut behandelt und mit speziellen Mono-Tonabnehmern an den Laufwerken, unkaputtbar und dürfte sowohl digitale Tonträger als auch MP3-überhäufte Festplatten für lange Zeit überleben. Möglicherweise sind Vinyl-Scheiben das einzige Äquivalent zum Kodachrome. Egal, ich, nein wir, lieben sie beide!

ZEIT REISE

Primsweiler 1975

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN



Ein kleiner Landbahnhof, in der Nachbarschaft eine Gaststätte mit Übernachtungsmöglichkeit und die Aussicht, die letzten 23er der Deutschen Bundesbahn im Alltagsbetrieb erleben zu können. Als Eisenbahnfreund erarbeitete man sich Mitte der 1970er Jahre Standortvorteile für ein „Fototour-Basislager“ in ähnlicher Art, wie das Unternehmen für die Ansiedlung eines Werkes tun. Der kleine Ort Primsweiler erfüllte damals unsere Ansprüche in vorzüglicher Art, von hier konnte man erfolgversprechend ein paar Tage auf Dampflokjagd gehen.

Man schrieb den 28. April 1975. Zu dritt unternahmen wir damals eine Fahrt ins Saarland. Wir – ein Zivildienstleistender, ein junger Bundesbahnbeamter aus Essen und ich, damals Soldat

bei der Bundeswehr in Koblenz – hatten uns die letzten Planzüge mit 23ern auf die Fahnen geschrieben. Die wollten wir unbedingt noch einmal ablichten. Saarland hieß das erste Ziel, im weiteren Verlauf der Reise sollte es auch noch nach Crailsheim gehen. Aber ich beschränke die Betrachtung in diesem Rahmen auf das Saarland.

Zwei Jahre zuvor hatte ich die Region bereits mit der Bezirkswochenkarte erkundet, vor allem natürlich die Landeshauptstadt Saarbrücken mit ihrem vielfältigen Eisenbahnbetrieb, aber auch Dillingen und das dortige Bw, die Köllertalbahn Völklingen – Lebach, die Strecke von Dillingen nach Primsweiler und von dort über Lebach nach Wemmetsweiler. Schon 1973 war mir aufgefallen,



Frühling: Auf dem Weg von Lebach nach Wemmetsweiler war 023 072 am 28. April 1975 mit dem N 4654 unterwegs. Die Obstbaumblüte hat gerade begonnen.

weiteren Besuch war. Die 23er waren sozusagen das Sahnehäubchen obendrauf. Aber es gab auch umfangreichen Betrieb mit den alltäglichen 50ern auf den genannten Strecken. Über allem schwebte damals natürlich schon das Damoklesschwert, denn die Bundesbahn war längst dabei, der Dampflokomotive-Oase Saarland endgültig das Wasser abzugraben – die Zeit drängte also!

dass die Kombination aus dampfbespannten Pendlerzügen zu den Industrie-, Schul- und Verwaltungszentren in und um Saarbrücken in Verbindung mit einer interessanten Landschaft attraktiv genug für einen

Da die Entfernungen im Saarland recht überschaubar und die Streckenabschnitte nicht sonderlich lang waren, bot sich die Möglichkeit, in Zugpausen auch andere Lokalitäten und Strecken mit mehr Betrieb aufzusuchen. Schließlich boten auch die Strecken Saarbrücken – Hanweiler-Bad Rillingen (– Saargemünd/F.) und Dillingen – Bouzonville, letztere vor allem mit ihren grenzüberschreitenden Flüssigseisentransporten, genügend Motive.

Altersbedingt und abhängig von einem schmalen Hobby-Etat war es damals keinem von uns gegeben, „große Sprünge“ zu machen. Bis dato waren Jugendherbergen unsere bevorzugten Quartiere, aber mit Anfang 20 war die Aussicht, womöglich mit einer lärmenden Schulklasse die Nacht im Schlafsaal verbringen zu dür-



fen, nicht sonderlich attraktiv. Diesmal sollte es also ein Gasthof sein. Und: Primswweiler punktete mit den bereits erwähnten „Standortvorteilen“.

„Fremdenzimmer“ war damals im Tourismus noch ein gängiger Begriff. Man war also weniger ein Gast, sondern ein Fremder. Und „Frühstück ab sieben“ hatte durchaus den Rang eines gastronomischen Gesetzes. Das ist aber nicht hilfreich, wenn der erste Zug schon kurz nach 6 Uhr fährt. Ein Schülerzug, bespannt mit einer 50er. Deshalb hatten wir den Gastwirt schon am Tag zuvor darauf aufmerksam gemacht, dass wir schon vor dem Frühstück das Gasthaus zu verlassen gedachten. Wir waren auf einen „abschlägigen Bescheid“ hinsichtlich des eigentlich unerlässlichen Frühstücks gefasst, ganz nach der Art des Nürnberger Jugendherbergsvaters, der wenige Jahre zuvor in seiner ebenso barschen wie kompromisslosen Art das Verlassen der Herberge vor 7.30 Uhr für unmöglich

RECHTS OBEN:

Erst Kopfmachen, dann eine Pause: Im Bahnhof Primswweiler wartet am 28. April 1975 die Saarbrücker 023 077, die gerade von Lebach einen Nahverkehrszug gebracht hat, auf die Rückfahrt. Unterdessen bereitet der Wirt im Gasthof schon mal die Schnitzel für die fotografierenden Gäste vor.

RECHTS MITTE:

Vor allem Schüler und Berufstätige nutzten den N 3882, vor dem sich 052 726 (Bw Saarbrücken) am 29. April 1975 bei der Ausfahrt aus Wustweiler mächtig ins Zeug legt. Heute liegt der Bahnsteig des dortigen Haltepunktes rechts in Höhe der Lok.

RECHTS UNTEN:

Mit geschlossenem Regler und kräftiger Qualmentwicklung rollt 023 072 mit dem N 4638 dem nächsten Halt in Bubach entgegen.

OBEN:

Frühzug nach Neunkirchen/Saar: 023 077 hat am 29. April 1975 mit dem N 5659 gerade den Bahnhof Lebach verlassen und beschleunigt kräftig. Die kühle Luft ermöglicht eine herrliche Dampfentwicklung.

RECHTS:

Gemächlich bergab rollt 023 072 am 29. April 1975 auf der Strecke Lebach – Völklingen bei Landsweiler. Sie bringt den N 4185 ins Zentrum der saarländischen Stahlindustrie.



deklariert hatte – und das dann auch „durchzog“. Ganz anders der Gastwirt in Primweiler: Er bot uns an, das Frühstück im Anschluss an die ersten Zugfahrten des Tages einnehmen zu können; das war ein Wort, das uns geradezu glücklich machte!

Aufstehen um 5 Uhr früh war für mich kein Problem, weil der Wehrdienst das ohnehin erforderte. Eine halbe Stunde später am Bahndamm den ersten Zug zu fotografieren, war dagegen nicht alltäglich – und das machte die Angelegenheit so unvergesslich. Bei gutem Wetter, besten Motiven und ausgezeichneter Laune sind mir vor allem die frühen Morgenstunden in und um Primweiler in besser Erinnerung geblieben, ebenso das Frühstück im Gasthaus gegen 9 Uhr, das dann mit Heißhunger verzehrt wurde.

Am Abend war im Gasthof im Primweiler natürlich ein Essen eingeplant. Ärgerlich war die Tatsache, dass der Magen bereits zeitig knurrte, aber in Primweiler noch die Ankunft eines Nahverkehrszugs mit 23er auf dem Fahrplan stand. Beides wollte zeitlich nicht richtig zusammenpassen. Wir ließen uns also in der Gaststube nieder und bestellten zunächst einen Gerstensaft. Mit der Essensbestellung zögerten wir, was der Wirt auch bemerkte. Da die 23er in einer guten halben Stunde zu erwarten war, konnte die Mahlzeit vorher nicht stattfinden. Eine weitere halbe Stunde würde man wohl auch zum Fotografieren und die Rückkehr zum Gasthaus benötigen. Der Mann hatte ein Einsehen: Jetzt bestellen, in gut einer Stunde essen – auch das sollte kein Problem sein. Gesagt – getan, wir konnten den Zug im Bahnhof fotografieren und auch seine Abfahrt, und fünf Minuten nach unserer Rückkehr in die Gaststube stand das bestellte Essen auf dem Tisch – guten Appetit, besser geht's nicht!





Noch einmal der N 5659 am 29. April 1975, diesmal auf dem Damm bei Illingen.

Beschleunigung ist Trumpf: Der Lokführer gibt seiner 023 072 die Sporen, weil der Fahrgastwechsel in Dirmingen etwas zu lang dauerte an diesem 29. April 1975.





OBERN LINKS:

Tender voraus eilt 023 077 mit dem N 4665 Wemmetsweiler – Lebach bei Bubach-Calmesweiler durch die hier noch winterlich-kahle Vegetation.

OBERN RECHTS:

Ausfahrt Primsweiler, 29. April 1975: Während 023 075 mit dem abendlichen N 5693 ihrem Feierabend entgegen-spartet, kümmert sich das Küchenpersonal um die fahrplan-gerechte Zubereitung der Speisen für die Eisenbahnfreunde.

LINKS:

Bis Wemmetsweiler war der Fahrdracht 1975 bereits vorge-dungen. Neunkirchen/Saar lautet das Ziel der 023 072, die in Wemmetsweiler die ersten Meter der elektrifizierten Strecke mit ihrem Nahverkehrszug unter die Räder nimmt.

Drei Tage und drei Nächte haben wir in Primsweiler in dem netten Gasthaus verbracht. Der Bahnhof, ach was, der ganze Bahn-betrieb im Saarland hatte etwas Beschauliches an sich, das man heute nicht mehr findet. Kurze Strecken erforderten häufiges Kopf-machen, denn die Zeit der Wendezüge mit 23ern war 1975 leider schon vorbei. Häufig wurden Loks getauscht, weil zwischendurch ausgeschlackt oder Wasser genommen werden musste. Behand-lungsanlagen gab es in Lebach, Dillingen und Saarbrücken. Umlauf-bedingt suchten die Loks immer mal wieder ihre Heimatdienststelle auf, so dass ein reger Austausch herrschte. Da es sich bei den Zug-leistungen großenteils um Verbindungen für Berufstätige handelte, herrschte trotz des geordneten Betriebsablaufs quirlige Betriebsam-keit auf den Bahnsteigen. Flügelsignale, intakte Bahnhöfe, besetzte Stellwerke und die damals noch verbreitete Abwesenheit moderner

Gewerbe-Zweckbauten, von Windrädern, Graffiti-Ansammlungen und ähnlich motivzerstörerischen Zutaten ermöglichte Bilder, wie sie heute nicht mehr entstehen können.

Längst hat sich die Eisenbahn heute aus der Fläche zurückgezo-gen, auch im dicht besiedelten Saarland. Aus der hier betrachteten Region nördlich von Saarbrücken hat nur noch die Verbindung von Lebach nach Neunkirchen (Saar) und Saarbrücken-Hbf Personen-verkehr. Die übrigen genannten Strecken sind Geschichte. Den klei-nen Bahnhof Primsweiler mit seinem überdachten Inselbahnsteig gibt es schon lange nicht mehr. Aber das Gasthaus in unmittelbarer Nachbarschaft ist heute noch da – angesichts des weit verbreiteten Gasthaus-Sterbens heute auch keine Selbstverständlichkeit mehr. Gäste, die vor dem Frühstück noch einen Zug fotografieren möch-ten, sind wohl schon lange nicht mehr dort gewesen ... □

- ANZEIGE -

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

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

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

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

www.ige-bahn.com

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr





Sie waren die Vorreiter des Diesellokbeschaffungsprogramms der jungen Bundesbahn: die V 80. Alle zehn 1951/52 gelieferten Maschinen dieses Typs waren ab 1963 beim Bw Bamberg beheimatet und vorwiegend auf Nebenbahnen eingesetzt. Im April 1976 tuckerte die 280 008 mit Silberlingen auf der Strecke Forchheim–Behringersmühle durch die verträumt wirkende fränkische Frühlingslandschaft – hier bei Muggendorf.

Foto: Wolfgang Matussek/Archiv Ritz



BAUREIHEN ■ EINSÄTZE ■ STATIONIERUNGEN 1959 – 1977

DAMPF-REPORT BUNDESBAHN

Teil 12.2: Die Bestandsaufnahme des Dampflokbetriebs bei der DB führt uns ein zweites Mal in die **Bundesbahn-Direktion Augsburg**. Diesmal werden die Bahnbetriebswerke Kempten/Allg. und Augsburg behandelt

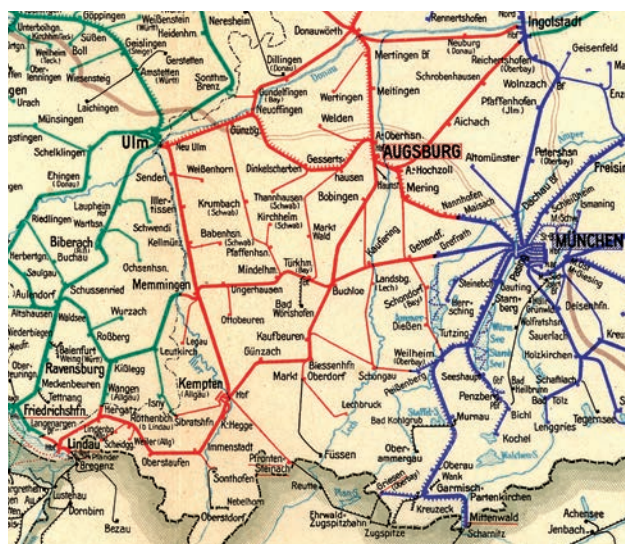
TEXT: ERNST ULRICH



BW KEMPTEN/ALLG. ■ MA KEMPTEN

Den Dampflokomotiven des Bw Kempten oblag die Zugförderung auf der Allgäubahn München – Lindau (zusammen mit dem Bw Lindau), auf der Illertalbahn Kempten – Ulm (zusammen mit dem Bw Neu-Ulm), auf der Relation Kempten – Immenstadt – Oberstdorf sowie auf den Nebenbahnen Kempten – Isny, Kempten – Pfronten – Reutte/Tirol, Memmingen – Legau, Biessenhofen – Füssen, Ungerhausen – Ottobern und Kellmünz – Babenhausen.

Für diese Dienste standen dem Bw Kempten zum Stichtag 29. Mai 1960 insgesamt 63 Dampflokomotiven verschiedener Baureihen zur Verfügung, davon waren 45 Einheiten betriebsfähig. Im Einzelnen waren dies:



Im Jahr 1960 erstreckte sich das Netz der BD Augsburg (rot) von Dombühl im Norden bis nach Oberstdorf im Süden. Seinen vollen Umfang erreichte das Streckennetz erst im Jahr 1938, als die Strecken der Lokalbahn Aktien-Gesellschaft (Sonthofen – Oberstdorf, Marktoberdorf – Füssen, Türkheim – Bad Wörishofen) in das Netz der Reichsbahn integriert wurden. Der Umfang des Streckennetzes blieb in den Folgejahren weitgehend konstant. FOTO: SAMMLUNG ULRICH

Links: Mit einem Reisesonderzug, wie sie noch bis in die achtziger Jahre häufig auf der Ammerseebahn verkehrten, passiert die 39 153 am 13. März 1965 den Posten 5 bei Unterhausen. FOTO: RUDOLF BIRZER

38 2621z; 39 009, 066z, 069z, 073, 084, 120z, 122, 140z, 141z, 145z, 147z, 149, 160z, 150, 152, 153, 176z, 177, 196, 218, 252z, 257; 64 382, 383, 386, 387, 388, 390, 392, 420, 435, 436; 86 231, 234, 254, 256, 257, 258, 280, 297, 298, 301, 302, 327, 329, 357, 372, 429, 433, 434, 620, 717, 788; 98 882; 98 1028, 1029z, 1035z; 98 1701, 1702z, 1703z; 98 1801z sowie 1802z.

► **Baureihe 38.10:** Obwohl im Jahr 1960 keine einsatzfähige P 8 mehr beim Bw Kempten vorhanden war, wurde 1961 neuerlich ein P 8-Bestand aufgebaut: Am 15. März kam zunächst die 38 3784 von der Bundesbahndirektion (BD) Frankfurt, gefolgt von 38 3983 der BD Saarbrücken am 8. Mai 1961, 38 3534 am 31. Mai 1961, ebenfalls aus Saarbrücken, 38 3805 der BD München am 26. Mai 1962 sowie 38 3863, ebenfalls aus München, am 27. Mai 1962. Bis zum Januar 1963 wurde dieser Bestand durch weitere Zugänge auf dreizehn Einheiten aufgestockt. Doch schon im selben Monat wurden alle Kemptener P 8 an das Bw Lindau abgegeben. Es handelte sich um die Maschinen 38 1638, 1664, 1869, 2961, 3325, 3331, 3432, 3534, 3784, 3805, 3849 und 3863. Einzig die 38 3983 verblieb noch etwas länger in Kempten, bis sie am 25. September 1964 ebenfalls nach Lindau umbeheimatet wurde. Damit war die 40-jährige Geschichte der preußischen Personenzuglok in Kempten abgeschlossen, die 1924 mit der Zuteilung von 38 2078 begonnen hatte.

► **Baureihe 39:** Kempten war eine ausgesprochene P 10-Hochburg: Jede achte 39er war einmal in der Allgäustadt beheimatet. 1949 wurde damit begonnen, dem Bw Kempten Lokomotiven dieser

Reihe zuzuweisen, um die letzten bayerischen Personenzugloks ablösen zu können. Fast 30 Einheiten fanden dort in den Sechzigerjahren eine Heimat, von denen viele ihre Karriere auch hier beendeten. Mit der großen Ausmusterungswelle vom 30. September 1960, der 15 (!) P 10 der BD Augsburg zum Opfer fielen, wurden auch die zehn oben als z-Loks geführten Kemptener P 10 aus den Listen gestrichen (die anderen fünf Einheiten gehörten zum Bw Neu-Ulm).

Die Kemptener 39er beförderten nicht nur viele Züge auf der Relation Kempten – Ulm, sondern gelangten mit dem E 844/845 von Ulm aus bis nach Regensburg (200,6 km, mit Neu-Ulmer bzw Ulmer Personal). Wichtigstes Einsatzgebiet war natürlich die Allgäubahn. Im vorletzten Umlaufplan (Sommerfahrplan 1964) wendeten Kemptener P 10 nur noch in Augsburg, Ulm, Neu-Ulm, Lindau und Friedrichshafen, nicht mehr in München. Nachgewiesene Leistungen sind der E 765/766 (Relation München – Aulendorf) im Winterfahrplan 1964/65 sowie der P 1515 München – Oberstdorf im Abschnitt München – Kempten im März und April 1965. Bis zum Mai 1965 gelangten Kemptener P 10 von Augsburg aus vor Turnuszügen gelegentlich nach Weilheim (siehe Foto links).

Am 31. Dezember 1964 beheimatete Kempten folgende P 10: 39 009, 024, 084, 116, 122, 128, 144, 150, 152, 153, 155, 177, 214, 227 und 255.

Fünf Monate später, Ende Mai 1965, hatte sich der Bestand auf elf betriebsfähige Maschinen verringert: 39 009, 084, 116, 150, 152, 153, 155, 177, 214, 227 und 257. Mit dem Fahrplanwechsel zum 1. Juni 1965 wurde der Bestand weitgehend



Um 1961 wartet die 64 486, vom Bw her kommend, auf Freigabe der Fahrt in den alten Kemptener Hauptbahnhof, um einen Zug nach Oberstdorf zu bespannen. Die 18 602 des Bw Lindau beschleunigt einen Personenzug Richtung Immenstadt – Lindau. FOTO: GOTTFRIED TURNWALD/SAMMLUNG KNIPPING



Mit einem Personenzug von Lindau sehen wir hier die Kemptener 39 084 im Sommer 1963 kurz vor Immenstadt am Kleinen Alpsee dahineilen. FOTO: GOTTFRIED TURNWALD/SAMMLUNG KNIPPING

aufgelöst. Die meisten Maschinen wurden z-gestellt oder an andere Bws abgegeben, einige wenige wurden noch eine Zeit lang als Reserve vorgehalten. Die z-Stellung der letzten beiden Maschinen erfolgte am 28. September 1965 (39 177) und am 1. Juli 1966 (39 214). Mit der Ausmusterung beider Maschinen am 27. September 1966 endete die P 10-Zeit im Bw Kempten.

► **Baureihen 64 und 86:** Die zehn Loks der Baureihe 64 und die 21 der Baureihe 86 kamen auf der Strecke nach Immenstadt – Oberstdorf zum Einsatz. Da in Immenstadt Kopf gemacht werden musste, setzte man hier, vor dem Auftauchen der V 100, grundsätzlich Tenderlokomotiven ein, auch vor D- und E-Zügen. „Touropa“-Turnuszüge nach Oberstdorf wurden

gleichfalls von Lokomotiven der Baureihen 64 und 86 befördert. Zum Beispiel wurden im Sommerfahrplan 1964 acht Lokomotiven dieser beiden Baureihen allein für solche Verkehre benötigt (ergänzend fanden noch sechs Einheiten der Baureihe 39 Verwendung). Im Sommerfahrplan 1965 waren hierfür noch fünf 86er vorgesehen. Ein weiteres wichtiges Aufgabengebiet der Kemptener 86er war der schwere Güterzugdienst (teilweise mit Vorspann) auf den Strecken nach Isny und Richtung Pfronten. Am 31. Dezember 1964 waren noch folgende neun Einheiten der Baureihe 86 vorhanden: 86 280, 327, 357, 372, 429, 433, 620, 717, 788. Sie wurden auf den Strecken nach Oberstdorf, Isny, Pfronten und Füssen eingesetzt. Mit dem Fahrplanwechsel 1966/67 endete der planmäßige Einsatz von Dampflokomotiven durch das Bw Kempten. Die letzten Kemptener Dampflok, 86 357, 372, 433, 620 und 788, wurden am 30. September 1966 offiziell an Augsburg abgegeben, wo sie aber wahrscheinlich nicht mehr eingesetzt wurden. Die Loks standen Ende 1966 betriebsfähig abgestellt in Buchloe.

► **Baureihen 98.8, 98.10, 98.17 und 98.18:**

Kurze Zeit standen noch bayerische Lokomotiven auf Nebenbahnen und im Rangierdienst im Einsatz: 98 882 (Abgabe an Lindau im Sommer 1961), 98 1028 (Abgabe an Lindau im Mai 1960), 98 1701 (z-Stellung am 13. September 1961, Ausmusterung am 28. Oktober 1961). Die 98 1702 war schon seit dem Jahr 1958 nicht mehr einsatzbereit und wurde am 30. September 1960 ausgemustert, ebenso wie 98 1801 sowie 98 1802.



Typische Leistungen der Tenderlokomotiven der Baureihen 64 und 86 des Bw Kempten waren bis 1965 Personen-, Eil-, Schnell- und Turnuszüge („Touropa“) von Kempten nach Oberstdorf mit Kopfmachen in Immenstadt. Hier ist die 86 357 am 15. Juli 1964 mit einem Schnellzug in Oberstdorf angekommen; rechts ein Turnuszug nach Hamburg, der auch von einer 64er oder 86er des Bw Kempten befördert werden wird. FOTO: WILFRIED KOHLMEIER

Für den Januar 1963 liegt folgende Beheimatungsliste für das Bw Kempten vor: 38 1638, 2832, 2961, 3182, 3325, 3432, 3534, 3784, 3805, 3849, 3863, 3983; 39 009, 024, 035, 073, 122, 144, 149, 150, 152, 153, 155, 177, 196, 218, 227, 255; 64 383, 435; 86 280, 298, 327, 329, 357, 372, 429, 433, 620, 717, 788. Das ergibt insgesamt die stattliche Anzahl von 41 Maschinen.

Allerdings war in Kempten Anfang 1963 die Verdieselung bereits weit fortgeschritten, somit war das baldige Ende des Dampfbetriebs abzusehen. Damals waren in Kempten beispielsweise bereits 23 Einheiten der Baureihe V 100, vier V 200 und vier V 200.1 beheimatet. Für den Personenzugdienst auf Nebenbahnen standen mit 19 VT 95 und neun VT 98 insgesamt 28 Schienenbusse zur Verfügung.

Abschließend seien hier auch die Kemptener Heizloks erwähnt: Zumindest bis März 1966 war die Heizlok Nr. 25 ex 38 465 vorhanden, bevor sie in Feldkirchen bei München zerlegt wurde. Die Lok hatte bis zum Winter 1963/64 Reisezüge im alten Kemptener Kopfbahnhof vorgeheizt. Am 13. Mai 1964 wurde sie ausgemustert. Ihre Nachfolge trat bis Februar 1969 die 18 612 an, die im Mai 1973 ins Bw München Ost und von dort 1975 ins Deutsche Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg gelangte. Deren Nachfolgerin in Heiz-



Im Juni 1964 wartet die Kemptener 39 152, vom Bw München Hbf kommend, am „Schwarzen Weg“ auf das Vorrücken nach München Hbf, um einen Zug ins Allgäu zu bespannen. FOTO: DR. WALTER ABRIEL

diensten im neuen Kemptener Durchgangsbahnhof war ab 1971 die ehemalige 57 1731, jetzt als Kataster Nr. 37. Sie blieb bis Ende 1972 und war damit die letzte in Kempten beheimatete Dampflokom.



Augsburger 01 bespannten bis zum Winterfahrplan 1966/67 Turnuszüge von Augsburg über Buchloe nach Oberstdorf (Bespannung bis Kempten Hbf). Hier verlässt die 01 076 mit einem Eilzug Gleis 4 des alten Kemptener Kopfbahnhofs. FOTO: STADTARCHIV KEMPTEN/BESTAND SINGER

BW AUGSBURG ■ MA AUGSBURG

Am 1. September 1960 belief sich der Bestand an Dampflokomotiven des Bw Augsburg auf 56 Maschinen: 18 481, 508, 512, 528; 38 1060, 1314, 1403 z, 1805, 1844, 1935, 2279, 2546, 2600, 2728, 2812, 2933, 3675, 3701; 50 867, 900, 1087, 1202, 1207, 1764, 1872, 2175, 2212, 2361, 2618; 54 1697, 1698, 1700, 1711, 1712, 1713, 1719; 64 156, 157, 159, 161, 204, 205, 206, 217, 218, 248, 251, 269; 78 1001, 1002; 94 911z, 1077, 1383, 1522, 1568.

Bis zum 31. Dezember 1964 schrumpfte der Bestand auf 44 Einheiten: 38 1805, 1866, 1935, 2279, 2398, 2519, 2546, 2728, 2933, 3384, 3469, 3675z, 3701; 50 066, 681, 691z, 922, 1201, 1202, 1207, 1208, 1232, 1239, 1404, 1405, 1764, 1872, 2175, 2300, 2361, 2618, 2821, 2863; 64 156, 159, 161, 206, 248, 269, 383, 390, 432, 435, 463; 94 1522, 1568.

► **Baureihe 54.15:** Wie in vielen anderen Bahnbetriebswerken endete die Zeit bayerischer Lokomotiven zu Beginn der 1960er Jahre. Vier Maschinen gingen im Laufe des Jahres 1961 an die BD Regensburg: 54 1719 am 16. April, 54 1712 am 19. April, 54 1711 am 13. Mai und 54 1697 am 1. Juni. Ausgemustert wurden 54 1698 und 1700 (beide am 29. Juni 1961) sowie, als letzte Augsburger G 3/4H, 54 1713 am 28. Oktober 1964. Damit hatte sich diese Baureihe aus der BD Augsburg verabschiedet.



Am 22. September 1957 zeigt sich die 78 1002 abfahrtsbereit im Augsburger Hbf. Direkt hinter der Lok ist ein bayerischer Postwagen eingereiht. FOTO: HERBERT SCHAMBACH



In Breitenbrunn befand sich eine Verladeanlage, in der das in der Nähe geförderte Erdöl in Kesselwagen abgefüllt wurde. Dort sehen wir die 50 1232 im Frühjahr 1968 vor einem solchen Rohölganzzug (ca. 1200 t). Der Zuglauf führt über Mindelheim – Buchloe nach Augsburg, von dort übernimmt eine andere Augsburg 50 die Beförderung zu den großen Raffinerien nach Ingolstadt. FOTO: SIEGFRIED BAUM

► **Gattung S 3/6:** Bis zum Fahrplanwechsel im Sommer 1961 setzte das Bw Augsburg seine letzten Lokomotiven der Gattung S 3/6 (18 481, 508, 512, 528) nach Weilheim (D 169/170, E 797), Kempten (E 880) und Buchloe (P 1361) ein. Anschließend wurden diese Lokomotiven nach Lindau umbeheimatet, 18 508 verließ Augsburg am 10. Juni 1961, 18 528 am 29. Mai 1961. Die letzte Augsburger S 3/6, 18 481, wurde im Juni 1961 ebenfalls nach Lindau umstationiert, aber bereits wenige Tage später, am 21. Juni, z-gestellt und am 5. August 1961 ausgemustert. Vermutlich wurde sie vom Bw Lindau nicht mehr eingesetzt. 18 512 war schon am 6. Februar 1961 z-gestellt und am 27. April in Augsburg ausgemustert worden.

Übrigens: Die letzte S 3/6 in Weilheim war keine Augsburger Lok, sondern am 26. Mai 1962 die Lindauer 18 619, allerdings mit Augsburger Personal.

► **Baureihen 38.10 und 78.10:** Am 1. Januar 1962 waren noch 22 Einheiten der Gattung P 8 in Augsburg stationiert, welche nach Weilheim, Memmingen, Kempten und Ingolstadt fuhren. Es handelte sich dabei um folgende Maschinen: 38 1805, 1844, 1866, 1935, 2279, 2398, 2546, 2576, 2600, 2728, 2812, 2933, 3062, 3325, 3331, 3384, 3534, 3675, 3701, 1060z, 1314z sowie 1403z.

Bis Mitte 1961 wurden auch die beiden P 8-Umbauten 78 1001 (z-Stellung am 3. Juni 1961, Ausmusterung am 1. August 1961)

sowie 78 1002 (z-Stellung am 5. Oktober 1960, Ausmusterung am 19. Januar 1961) eingesetzt. Ihr Einsatzgebiet waren um 1960 die Strecken nach Buchloe und Weilheim, teilweise mit Durchlauf bis Garmisch-Partenkirchen. Am 1. März 1963 belief sich der P 8-Bestand auf nur noch 16 Einheiten: 38 1805, 1844, 1866, 1935, 2279, 2398, 2546, 2576, 2600, 2728, 2812, 2933, 3062, 3384, 3675 sowie 3701. Die letzte Augsburger P 8, 38 1805, wurde am 7. Mai 1966 z-gestellt und am 27. September desselben Jahres ausgemustert.

► **Baureihe 50:** Die Augsburger Maschinen der Baureihe 50 bedienten die Strecken nach Weilheim, Schongau, Welden und Ingolstadt. Sie kamen nicht nur vor Güter-, sondern auch vor Personenzügen zum Einsatz. Über die Lokalbahn Günzburg – Krumbach – Mindelheim gelangten sie auch zur Erdölverladestation Breitenbrunn, wo 1350-Tonnen-Kesselwagenzüge abgeholt wurden (1963 – 1968). Der Bestand belief sich im Dezember 1964 auf 20 Maschinen, im November 1968 waren noch 16 Loks dieser Baureihe in Augsburg beheimatet.

► **Baureihe 64:** Für die zahlreichen Augsburger 64er gab es auf den Lokalbahnen Mittelschwabens wie beispielsweise Gessertshausen – Markt Wald) sowie auf den Strecken nach Schongau über Kaufering – Landsberg, Weilheim über Geltendorf und Weilheim – Schongau über Peißenberg reichlich zu tun. Am 14. November 1967 endete der Einsatz der Baureihe 64 in Augsburg: 64 206 und 248 wurden nach Weiden abgegeben, 64 269, 432 und 509 ausgemustert.

► **Baureihe 01:** Zum Sommerfahrplan 1965 wurden von Würzburg, Nürnberg Hbf und Lindau sechs Loks der Baureihe 01 an Augsburg abgegeben, denen im Februar 1966 noch die 01 189 aus Bremen folgte. So ergab sich am 31. Dezember 1966 folgender Bestand: 01 047, 071, 076, 082, 095, 189.

Ein Jahr später, am 31. Dezember 1967, waren noch 01 082, 095 und 189 vorhanden. Am 31. Dezember 1968 war lediglich 01 189 betriebsfähig (z-Stellung am 22. Januar 1969, Ausmusterung am 10. Juli 1969).

Alle Maschinen dieser Baureihe wurden in ähnlichen Plänen wie die P 8 eingesetzt; der sporadische Einsatz sowohl vor Schnellzügen (umgeleiteter „Arlberg-Express“ im Abschnitt Lindau – München Ost – Lindau mit 01 047 am 26. Juni 1965) als auch vor Personenzügen München – Buchloe – Kempten (P 1519 am 19. August 1966 mit 01 082) zählte zu den wenigen Ausnah-



Ein wichtiges Aufgabenfeld der Augsburger 01 waren Turnuszüge über Geltendorf nach Garmisch-Partenkirchen (Bespannung bis Weilheim). Hier dampft die Augsburger 01 095 am 5. September 1966 vor einem solchen Zug aus dem Augsburger Hauptbahnhof. FOTO: CLAUS-JÜRGEN SCHULZE

men. Außerdem wurden von Augsburger 01-Lokomotiven Turnuszüge in Richtung Garmisch-Partenkirchen bis Weilheim befördert. Dort erfolgte der Umspann auf E44. Ebenfalls im Plan stand die Beförderung von Turnuszügen in Richtung Oberstdorf. Hier erfolgte in Kempten der Umspann auf die Baureihen 64 und 86. Im Sommerfahrplan 1965 waren für Turnusdienste in Augsburg vier der vorhandenen sechs 01-Maschinen eingeplant!

Durch Fotos lässt sich belegen, dass die beiden Augsburger Loks 01082 und 189 noch im Mai 1967 Züge von Augsburg nach Weilheim beförderten. Nach den Aufzeichnungen eines Eisenbahnfreundes aus Schwabmünchen bespannte die 01082 letztmalig am 11. August 1967 den Sonderzug D4988

Augsburg – Oberstdorf (vermutlich allerdings nur bis Kempten).

► **Baureihe 86:** Erwähnenswert ist die kurzfristige Augsburger 86er-Episode. Das Bw Kempten gab zum Fahrplanwechsel am 30. September 1966 seine letzten Loks der 86er nach Augsburg ab. Ob diese in Augsburg noch zum Einsatz gekommen sind, ist allerdings fraglich, da die Maschinen noch zur Jahreswende in Buchloe abgestellt waren und innerhalb der nächsten Monate allesamt z-gestellt und ausgemustert wurden. Die z-Stellung der 86 357 erfolgte am 28. Januar 1967, die Ausmusterung am 22. Mai 1967. Es folgten noch die 86 372 (Ausmusterung am 24. Februar 1967) und 429 (Ausmusterung am 22. Mai 1967) sowie

86 433 und 620 (z-Stellung jeweils am 10. Mai 1967, beide ausgemustert am 14. November 1967) sowie schließlich 86 788 (Ausmusterung am 5. Juli 1967).

► **Baureihe 94.5:** Anfang Juni 1971 endete die Stationierung von 94.5 in der Fuggerstadt: Die letzten in Augsburg eingesetzten T 16.1 waren 94 1581 (19. Mai an Köln-Eifeltr), 94 1055 (1. Juni 1971 an Koblenz/Mosel) und 94 1134 (2. Juni 1971 an Emden). Die bulligen Rangierloks wurden in Augsburg Hbf und Rbf drei Jahre länger eingesetzt als in München Ost Rbf – und das, obwohl die DB schon 1969 großspurig verkündet hatte, dass die BD Augsburg als bundesweit erste Direktion überhaupt zum 1. Januar 1969 „dampffrei“ geworden sei.

De facto endete die Dampfloktionierung in Augsburg erst Ende Dezember 1971. Doch zu diesem Zeitpunkt war die Direktion Augsburg bereits in der BD München aufgegangen (so geschehen am 1. Juni 1971). Offiziell gehörten die letzten Augsburger Dampflokokomotiven nun zur BD München: Die Abgabe der 50 975 an Nürnberg Rbf erfolgte am 28. Dezember 1971, die 50 1872 ging am 29. Dezember 1971 nach Heilbronn. Vorhanden waren danach noch 50 1208, 1764, 2552, 2618 und 2863, die jedoch bereits z-gestellt waren.

Anfang der 1970er-Jahre konnte in Augsburg noch eine Heizlok beobachtet werden: Die ehemalige 52 1955 K, jetzt als Ord.-Nr. 43 im Bestand gelistet, wurde erst im Dezember 1973 in Offenburg zerlegt. Damit verschwand nicht nur die letzte Augsburger Dampflokokomotive, sondern zugleich auch die letzte Dampflokokomotive der BD München. □



Dies war nicht nur die letzte Dampflokokomotive des Bw Augsburg, sondern nach der Auflösung der BD Augsburg auch die letzte Dampflokokomotive der BD München: Heizlok Ord.-Nr. 43 ex 52 1955 K, hier am 1. Mai 1967 im Bw Augsburg. FOTO: KONRAD HIERL/SAMMLUNG SCHULZE

Die Spezialisten



Haben Sie Ihre Modellbahn schön stabil als monolithischen Block gebaut, der nie mehr durch die Tür passt? Ehrlich gesagt: So baut man heute nicht mehr! Denn es kann immer mal sein, dass ein Umzug oder eine andere Nutzung des Raumes auf Sie zukommt. Manche Modellbahn wird andererseits aus Platzgründen im Regal aufgestellt. Für diese kleinen und großen Schaubühnen sollte man sich in jedem Fall die Option offenhalten, die Anlage auch mal auf Ausstellungen präsentieren zu können.

Wir haben daher buchstäblich hinter die Kulissen geschaut und jede Menge pfiffige Ideen zusammengetragen, wie man das Drumherum einer mobilen Modellbahn gestalten kann. Ob im Regal oder auf eigenen Füßen, ob mit vorhandener Beleuchtung oder eigens konstruierter Lichtblende, ob in reduziertem Umfang zuhause oder im Vollausbau in der großen Ausstellungshalle – mobile Anlagen haben für den Betreiber nur Vorteile! MIBA-Spezial 112 bietet dazu zahlreiche pfiffige Tipps zu Unterbau, Beleuchtung, Transport und vielem mehr.

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

Best.-Nr. 120 11217 | € 12,-

NEU

Weitere noch lieferbare Titel aus der Reihe MIBA-Spezial:



MIBA-Spezial 102
Allerlei Anlagen
Best.-Nr. 120 10214



MIBA-Spezial 103
**Noch mehr
Tipps + Tricks**
Best.-Nr. 120 10315



MIBA-Spezial 104
**Anschlussgleise
Gleisanschlüsse**
Best.-Nr. 120 10415



MIBA-Spezial 105
**Details am Gleis
... und anderswo**
Best.-Nr. 120 10515



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

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 und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



www.vgbahn.de

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



Konrad Koschinski

Konrad Koschinski, 1952 geboren im niederbayerischen Eggenfelden, wuchs unmittelbar neben der Rottalbahn auf, wobei ihn wohl 64er, 86er und als höchst modern bewunderte Schienenbusse mit dem Eisenbahnbazillus infizierten. Die zweite „Hausstrecke“ war ab 1963 umzugsbedingt die Schönbuchbahn Böblingen–Dettenhausen. Mit einer Knipse von Foto Quelle glückten 1971 halbwegs die ersten Eisenbahnfotos. Ein Qualitätssprung gelang 1973 mit der Minolta SRT 101. Der fotografische Horizont über pure Lokstandards hinaus erweiterte sich besonders in Berlin, seit 1974 Wahlheimat und bis Anfang 1984 im Westteil ein Absurdistan mit quasi musealer S-Bahn in Reichsbahnregie. Der Bildkomposition förderlich war der Blick durch den Lichtschachtsucher auf die quadratische Mattscheibe einer 1983 erworbenen Mamiya C 330 – allerdings ein schweres Trumm, ebenso die für „Action“ gekaufte M 645 mit Prismensucher. Konrad Koschinski unternahm und unternimmt seine Exkursionen meist per Bahn, mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Daher bevorzugte er nach wenigen Jahren wieder leichtere Kleinbildkameras, leistete sich eine Leica R 4, schwor aber dem Mittelformat nicht völlig ab. Seit 2001 fotografiert er mit Nikon, seit 2006 vorwiegend digital. Dutzende Diafilme lagern noch im Tiefkühlfach. Irgendwann will sie der langjährige Autor für das Eisenbahn-Journal und Verfasser von bereits über 50 EJ-Sonderheften sogar belichten – wenn der „Herbert Reinecker der Eisenbahnliteratur“ (so mal in einer Rezension geadelt) dazu die Muße hat, er hat ja auch an den Musen Interesse. Den jungen KK, im August 1979 vor dem gehörnten 275 771 im S-Bw Wannsee, fotografierte Helmut Starck.







LINKS:

Am klirrend kalten 7. Januar 1981 brachte die 556.0349 der ČSD den Schnellzug „Vindobona“ Berlin – Wien von České Velenice nach Gmünd (Niederösterreich). Die Blitzaufnahme entstand auf Agfa 64-Diafilm, wirkt aber besser in Schwarz-Weiß. Dampfgeführt war der seit 1979 lokbespannte „Vindobona“ nur auf dem kurzen Abschnitt über die Grenze. Statt der hier meist eingesetzten 556.0506 kam zur Freude des Fotografen mal eine andere 556er.

Die 052 838, eine 1943 von Krauss-Maffei gelieferte 50 ÜK, hatte das für Übergangskriegslokomotiven typische Führerhaus ohne vordere Seitenfenster. Das Augenmerk des Fans galt eher solcherlei Details als den modisch spitzen Schuhen des Herrn, der am 25. September 1975 in Weikersheim dem Lokführer eines Güterzuges nach Lauda dienstliche Papiere überreichte.



In den frühen 1980er Jahren setzte die DR Schnelltriebwagen der Bauart Görlitz anlässlich der Leipziger Messe als Sonderzüge zwischen West-Berlin und Leipzig ein. Am 19. März 1982 fotografierte Konrad Koschinski im Gegenlicht der Morgensonne aus der Halle des Lehrter Stadtbahnhofs heraus die vom 175 016 angeführte SVT-Garnitur des D 29609 via Berlin Zoologischer Garten nach Leipzig.





Nur noch im 20-Minuten-Takt rumpelten die „Stadtbahner“ vom September 1980 bis Januar 1984 durch die Häuserschlucht der Berliner West-City, an der Station Savignyplatz von düsteren Brandmauern flankiert – umso reizvoller der Kontrast zur im Licht der Abendsonne glänzenden Stirnfront des 275 397 (26. August 1983).



Am 19. Juni 1983 ist der aus den Vierteln 275 397/398 und 275 526/525 gebildete Halbzug als „NII 6“ zwischen Heiligensee und Lichterfelde Süd unterwegs, hier einfahrend in die Station Berlin-Reinickendorf. Mit Übernahme der Betriebsführung in West-Berlin durch die BVG am 9. Januar 1984 wurde der S-Bahn-Verkehr auf der Kremmener Bahn eingestellt. Im Mai 1995 lebte er wieder auf; umbenannt in Alt-Reinickendorf, erwachte die Station aus dem „Dornröschenschlaf“.



MODELLNEUHEITEN



ROCO

03.10 der DB. H0, Variante, Epoche IIIb. Filigranes Modell einer Lok mit Vorlauf-Speichenradsätzen, hohen Sandkästen auf dem Umlauf und einem Tender ohne Kohlenkastenklappen. Erhältlich für Gleich- und Wechselstrom. UVP: 399 bzw. 469 Euro*)



FLEISCHMANN

Abteilwagen der Bauarten Cpr21 und C3pr11 der DRG. H0, Varianten, Epoche II. Auf die im Februar-Journal gezeigten Wagen ohne Bremserhaus folgen jetzt die mit. Schöne Modelle, ohne die kaum ein DRG-Fahrer auskommt. UVP: je 45 Euro



BREKINA

Drehleiter IFA S 4000-1 DL 25. H0, Formneuheit, ab Epoche III. Fein detailliertes Modell der zwischen 1962 und 1969 gebauten DDR-Drehleiter, vierfach ausziehbar, montierte Drehspindel-Nachbildungen gegen lange für Einsatzdarstellung tauschbar. UVP: 30 Euro



MANUFAKTUR NEUSTADT

Offener Güterwagen Ow 777 der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn. Filigranes Kleinserienmodell aus Kunststoff, Holz und Karton mit Ätzteilen. Auch in Ausführungen der DRG und der DR erhältlich. Preis: 129 Euro. www.manufaktur-neustadt.de

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



LENZ

BR 50 der DB. 0, Formneuheit, Epoche III. Modell einer 50er mit vierdomigem Kessel, unter Ausnutzung der Baugröße mit sehr vielen Details ausgestattet. Erstklassige Fahreigenschaften, Sound und zahlreiche weitere Funktionen serienmäßig. UVP: 1595 Euro

TILLIG

244 der DR. TT, technische Neuheit, Epoche IV. Programmklassiker mit komplett neuem Antrieb, Dreilicht-Spitzensignal, weiß/rotem Lichtwechsel, Next18-Schnittstelle sowie weitgehend neuer Dachausstattung. Erhältlich auch in DRB- und DB-Varianten, jeweils mit Detailänderungen. UVP: 173 Euro



BREKINA

Jeep Wagoneer. H0, Formneuheit, ab Epoche III. Modell der ab 1965 gebauten Version mit breitem Kühlergrill, schön detailliert. UVP: 19 Euro



HERPA

Framo 901/2 der Molkereigenossenschaft Hainichen. H0, Variante, Epoche III. Sauber bedruckter DDR-Lieferwagen. UVP: 17 Euro

PIKO

Niederbordwagen 401Z Eamos der PKP. H0, Formneuheit, Epoche V. Nachbildung eines vor allem für schwere Schüttgüter eingesetzten Wagentyps, ausgestattet mit freistehenden Griffstangen und Rangiererritten, lupenrein bedruckt. UVP: 40 Euro





PIKO

103 222 der Firma Rail-adventure. H0, Epoche VI. Optisch hochinteressante Lackierungsvariante des DB-Klassikers, lupenrein bedruckt und mit zahlreichen Anbauteilen ausgestattet. Erhältlich in Ausführung für Gleich- und Wechselstrom.

UVP: 170 bzw. 200 Euro



RAILBOYS

Nwra der Salzkammergut-Lokalbahn. H0e, Formneuheit, Epoche III. Kleinserienmodelle aus Messing und Resin mit beidseitig profilierten Bordwänden. Erhältlich als Bausatz und Fertigmodell in drei Nummernvarianten. UVP: 58 bzw. 138 Euro. www.railboys.at



TILLIG

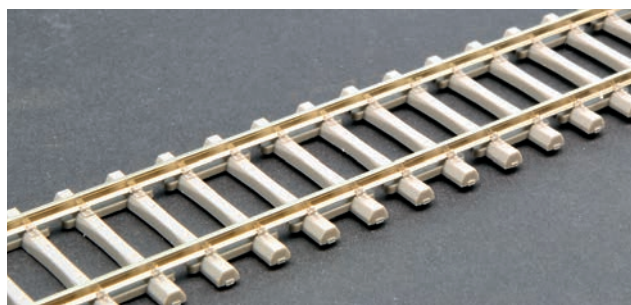
Kesselwagen der Verbandsbauart mit 18-Kubikmeter-Kessel. H0, Variante, Epoche IIIb. Lupenrein bedrucktes Fahrzeug eines Hannoveraner Einstellers, passt gut zu älteren Modellen von Fleischmann und Märklin. UVP: 32 Euro



BREKINA

Magirus MK. H0, Formneuheit, Epoche IV. Seit 1975 gebauter Laster, lieferbar in vier Varianten, darunter einer der DB.

UVP: 20 Euro



WEINERT

Flexgleis auf Betonschwelle B58. H0, Formneuheit, ab Epoche IV. 914 Millimeter langes Gleisstück, ergänzt das „Mein Gleis“-Sortiment um Gleise auf Betonschwellen. UVP: 8 Euro

Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats April: Gemischter Güterzug

Die vom RhB-Personal nach ihrer technischen Achsfolgebezeichnung liebevoll Bo'Bo'Bo' genannte sechsachsige Lokomotive ist bei der Rätischen Bahn seit 1958 unterwegs. Am Kaeserberg zieht die 701, die in einem Publikumswettbewerb den Namen Rätia bekam, einen gemischten Güterzug mit viel Baumaterial aller Art, der sie sehr gut auslastet. Auf 35 Promille steilen Rampen liegt ihre Normallast bei immerhin 280 t.

Ge 6/6II, 1765 kW, 65 t, Last:
38 Achsen, 256 t, v_{\max} 60 km/h

www.kaeserberg.ch





Digitale Modellbahn

www.vgbahn.de/dimo

www.dimo-dvd.vgbahn.de

JETZT

ABO-Vorteile sichern

4 AUSGABEN

+ Geschenk

€ 28,-



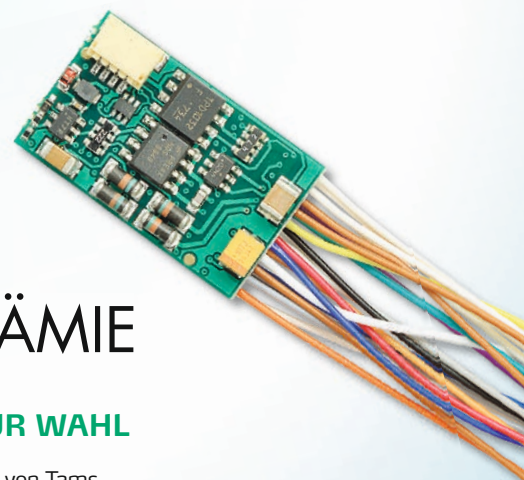
TITELTHEMA:

ZENTRALEN

- +++ Welche Zentrale heute?
Große Marktübersicht
- +++ CS3 für Umsteiger
- +++ Mobile Station

WEITERE THEMEN:

- IB-Control II sichern
- Ordnungshelfer Systainer
- Stadler GTW 2/6 von Piko aufgerüstet
- Sound und Stromkuppung für Roco VT 98
- Lok- und Decodertestplatz selbstgebaut
- Gleisbildstellpult am Bildschirm: Anlagensteuerung mit STP



KENNELNERN-ABO + TOP-PRÄMIE

FORDERN SIE IHR KENNELNERN-ABO AN!

Informieren Sie sich einfach:
www.vgbahn.de/dimo oder Tel. 08141/53 48 10

JETZT ABO-VORTEILE SICHERN

- Digitale Modellbahn kommt bequem frei Haus
- Startausgabe wählbar
- 4x Digitale Modellbahn für nur € 28,- (Ausland € 34,-)
- Über 12% Preisvorteil gegenüber dem Einzelkauf
- Top-Prämie Ihrer Wahl
- Sie vergessen keine Ausgabe

GEWINNSPIEL

www.digitaleklassiker.de

WORKSHOP

www.digitalworkshops.vgbahn.de/

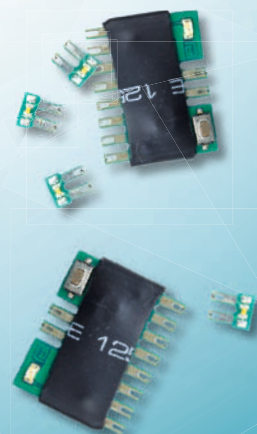
TOP-PRÄMIE ZUR WAHL

- Decoder LD-G-33 plus von Tams oder
- Effektbeleuchtung von Uhlenbrock

GARANTIE

Wenn Ihnen die vier Kennenlern-Ausgaben von Digitale Modellbahn nicht gefallen haben, genügt eine kurze Mitteilung „bitte keine weitere Ausgabe“ an MZV direkt GmbH, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf und die Sache ist für uns erledigt. Das Geschenk dürfen Sie auf alle Fälle behalten. Der Versand der Prämie erfolgt, wenn die Rechnung bezahlt ist. Lieferung solange Vorrat reicht.

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH ·
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck ·
Tel. 08141/53 48 10 · Fax 08141/53 481-100 ·
bestellung@vgbahn.de





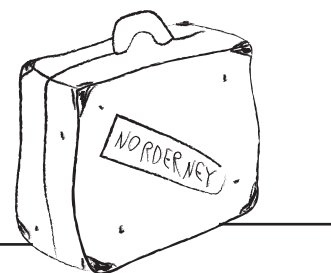


Der Bahnhof Plettenbruch, Ausgangspunkt der Reise ans Meer.
Ein Schmalspurzug steht bereit zur Abfahrt.

Vom Dorf ans Meer

TEXT DIETER WAGENER • FOTOS MARTIN FÜRBRINGER

In den 30er Jahren war eine Reise vom Südrand des Ruhrgebiets zur Nordsee eine große Sache, die ausschließlich mit der Bahn ablief. Umso faszinierender ist es, sie auf einer einzigen Modellbahnanlage nachvollziehen zu können. Begeben Sie sich auf eine Reise, die heute so kaum noch vorstellbar ist!





Es war am letzten Schultag, nachdem Fräulein Dibbelt die Zeugnisse verteilt hatte. Wie immer hatte sie einige lobend erwähnt und andere zu mehr Fleiß ermahnt. Karl Valepagen hatte ganz gut abgeschnitten und freute sich natürlich. Aber was noch viel wichtiger war: Er hatte jetzt Ferien und das bedeutete spielen, spielen, spielen – und viel Zeit für den Opa zu haben, der schon sein Altenteil genoss. Als Karl zuhause ankam, auf einem der

größten Höfe der Gegend, wartete Opa schon an der Scheune. Das fängt ja gut an, dachte er. Wollte Opa wohl mit ihm spazierengehen?

Aber erst einmal wollte Opa Karls Zeugnis sehen. Auch seine Eltern legten ihre Arbeit einen Moment nieder. Das Zeugnis hatte Vorrang. Alle schienen zufrieden zu sein. Nur Opa lächelte die ganze Zeit so seltsam. Was bedeutete das wohl? In Karls Kopf gingen eine Menge Gedanken durcheinander. Opa erzählte gern Geschich-



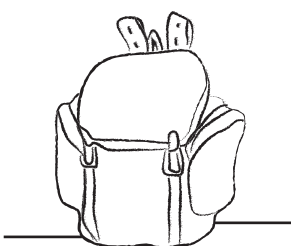
Wie früher üblich, führt die Trasse der Kleinbahn mitten durch den Ort. Von dessen Häusern sind einige nur als Fassaden vor dem Hintergrund ausgeführt.



Der stilsicher und liebevoll gestaltete Marktplatz des Ortes.



Die Straße mitnutzend, führt die Kleinbahntrasse direkt am Hof von Karls Eltern vorbei.



Der Bauernhof am Ortsrand wäre heute Zierde jedes Freilandmuseums. Obligatorisch: das Storchennest auf der Scheune.



Auf der von Godelheim nach Höxter führenden Kleinbahn sind auch Akkutriebwagen im Einsatz. Unten ein Zug des Ruhr-Schnellverkehrs.

In Godelheim, heute ein Stadtteil von Höxter, endet die Kleinbahnstrecke. Der Hauptbahn-Bahnhof liegt jenseits der Straße.

ten aus seiner Kindheit oder seiner Jugend. Vielleicht wollte er ihm jetzt wieder eine erzählen und ihm eine Freude machen? Opa hatte so oft vom großen Meer gesprochen, das er als junger Mann einmal gesehen hatte. Oder auch die Geschichten aus dem Lokal „Weiße Taube“, das er als junger Mann an Wochenenden oft zum Tanzen besucht hatte. Hier hatte er auch die Oma kennengelernt, die leider schon lange nicht mehr lebte.

Karl, den sein Großvater stets „Karlchen“ nannte, liebte diese Geschichten und hätte gerne wieder eine gehört. Doch es kam anders, besser – viel besser: „Karlchen“, verkündete der Opa „Karlchen, als Belohnung für das Zeugnis und weil du bei der Ernte immer so schön geholfen hast, habe ich mir etwas ausgedacht: Wir beide fahren ans Meer – an die Nordsee. Aber das ist noch nicht alles. Mit einem Schiff fahren wir dann zur Insel Norderney und bleiben da einige Tage.“

Karl wurde ganz schwindelig, denn ihm war klar, dass das Ganze nur mit der Eisenbahn ging. Mit der richtigen! Zwar war er schon öfter mit der Eisenbahn gefahren, mit der man hinten am Hof vorbei kam, aber das war keine richtige Eisenbahn, jedenfalls nicht nach Vaters Ansicht. „Hühnerschreck“ nannte der das Züglein despektierlich, aber dass er seinen Sohn einmal auf seine (seltenen) Fahrten mit der „richtigen“ Eisenbahn mitgenommen hätte, so weit war es noch nicht gekommen.

Aber jetzt ging es los – und zwar sofort. Karls Koffer hatte seine Mutter schon gepackt und Opa machte etwas Druck, weil er vor der Abfahrt noch Proviant besorgen wollte. Nach einigen Abschiedstränen und Mahnungen wie „Schwimm nicht so weit raus“ gingen Opa und Karl jetzt in Richtung Bahnhof. Früher war es üblich gewesen, vor dem Hof auf den fahrenden Zug aufzuspringen. Doch obwohl nie etwas passiert war, war das inzwischen streng verboten. Opa hielt das für Quatsch, weil man jetzt vom Valepagenhof quer durch den Ort zum Bahnhof gehen musste, um dann das Ganze mit dem Zug zurückzufahren.

Unterwegs kaufte Opa auf dem Wochenmarkt einige Äpfel und in der Konditorei Wagener ein paar Brötchen für die Fahrt. Danach gingen sie schnellen Schrittes zum Bahnhof, wo der Zug schon bereitstand.

Dort angekommen, erledigten die beiden Weltenbummler erst einmal den Fahrkartenkauf. Das dauerte eine Weile, da Opa mit dem



Das schön gestaltete Empfangsgebäude von Godelheim beherbergt praktischerweise auch gleich die Bahnhofsgaststätte.

Eisenbahner ausführlich über die gute alte Zeit diskutierte. Die beiden kannten sich schon lange, aber irgendwann meinte der Mann, dass sie jetzt doch mal einsteigen sollten, der Zug könne nicht länger warten. Eine Minute später setzte sich die kleine Lokomotive mit ihren grünen Wagen langsam in Bewegung. Teils auf, teils neben der Straße schnaupte sie dahin, lauthals pfeifend und läutend auf sich aufmerksam machend. Karl genoss die Fahrt durchs Dorf und platzte fast vor Stolz. Vorbei am Markt ging die Fahrt und an der Kneipe „Am Timpen“, wo gerade Bierfässer von der Dortmunder Union geliefert wurden. Drei seiner Freunde schauten zu, aber leider nicht zum Zug herüber. Wie die neidisch auf ihn und seine Reise gewesen wären! Der Gedanke tröstete Karl, dass sicher bald einer vor seiner Tür stehen und ihn zum Spielen abholen wollen würde. Dann würde Mutter das Geheimnis lüften und und für Gesprächsstoff unter der Dorfjugend sorgen.

Weiter ging die Fahrt am Sägewerk und an der Sensenfabrikation Suberg vorbei. Hier fuhr der Zug immer besonders langsam, weil eine Kurve die Situation unübersichtlich machte. Genau hier konnte man früher immer aufspringen, sagte Opa. Als sie am heimischen Hof vorbeikamen, sah Karl tatsächlich seine Mutter mit einem Jungen unter der Türe stehen und auf den Zug deuten. Er winkte noch, dann wechselte der Zug die Straßenseite, um im Wald zu verschwinden.

Opa begann nun von seiner Jugend zu erzählen und wie es dazu kam, dass er in der Industrie gearbeitet hatte. Sein Vater war nämlich der Meinung, dass auch ein großer Bauer wie er einmal etwas anderes kennengelernt haben sollte. So hatte Opa nach der Schulzeit drei Jahre in der Landmaschinenfabrik in Ruhrort gearbeitet. Aus ihr war inzwischen ein richtig großer Industriebetrieb geworden.



Moderne Reichsbahn: Vor dem Ausflugslokal „Weiße Taube“ begegnen sich eine E 91 mit schwerem Kohle-Ganzzug und ein „fliegender“ Dieseltriebwagen.





Bei einem Großstadtbahnhof darf ein kleines Betriebswerk nicht fehlen. Auf der Scheibe wird gerade eine 23.0 gewendet, eine 39er wartet auf Ausfahrt.



Trambahnhaltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz von Hamlin.



– Anzeige –



Miniland München

Ein faszinierendes Ausflugsziel
für die ganze Familie

Nur noch bis
10. September 2017
in Heimstetten

Eine Welt in Miniatur



Geburtstage
& Feste im
Miniland feiern

Das coole
Laser-Labyrinth



www.Miniland.de

Hürderstraße 4, 85551 Heimstetten bei München
Tel.: 089-540 450 27 - E-Mail: info@Miniland.de
direkt an der S-Bahn S2 Haltestelle: Heimstetten



Der in Hamlin
haltende
Fernschnellzug
ist mit einer
18.4 bespannt
und aus Wagen
unterschiedlicher
Herkunft zusam-
mengestellt.

Noch heute war Opa stolz auf das, was er über Landmaschinen ge-
lernt hatte, und konnte jede Reparatur selbst ausführen.

Nach einer halben Stunde fuhren sie durch einen langen Tun-
nel, dann lag Godelheim vor ihnen. Hier war Karl immer dann ge-
wesen, wenn er zum Zahnarzt musste oder er neue Schuhe brauchte.
Aber diesmal war Godelheim nicht Endstation!

Um weiterzukommen, mussten die beiden eine Straße überque-
ren, weil der Bahnhof für die „richtige“ Eisenbahn auf der anderen



Norddeich Mole. Im in die Nordsee hineingebauten Bahnhof wartet ein Fernschnellzug auf die vom Fährschiff kommenden Reisenden.

Seite lag. Wie Opa erklärte, würde der nächste Zug sie nach Höxter bringen. Als er am Bahnsteig angerollt kam, war Karl schon ein wenig enttäuscht. Von einem „richtigen“ Reichsbahn-Zug hatte er mehr erwartet. Doch der da war auch nicht viel größer als der, mit dem sie gekommen waren, und die Sitze waren genauso aus Holz. Aber immerhin waren die Sitze breiter und die Fenster größer, das gefiel Karl. Ohnehin würde die Fahrt mit diesem Zug keine lange sein, denn der Schaffner hatte Opa gesagt, dass sie bei der nächsten Station wieder aussteigen müssten.

Das Signal sprang auf freie Fahrt und der kleine Zug setzte sich in Bewegung. Karl freute sich, als er von Opa kurz darauf die „Weiße Taube“ gezeigt bekam, von der er schon so viel gehört hatte. Bald danach war schon der Bahnhof Höxter erreicht, wo die beiden den richtigen Bahnsteig und das Gleis für den Zug nach Norddeich Mole finden mussten.

Gut, dass der noch auf sich warten ließ, denn hier gab es endlich „richtige“ Eisenbahn zu sehen: große und ganz große Loks, manche mit Kohlenwagen hinten dran und manche ohne, lange und kurze Züge, Güterzüge, die kaum aufhören wollten – Karl konnte sich kaum sattsehen. Opa erklärte ihm, dass die Lokomotiven mit den riesigen Rädern Schnellzugloks seien und über 120 Stundenkilometer schnell. Die mit vielen kleinen Rädern könnten dafür mehr ziehen und seinen deshalb die Güterzugloks.

Als eine von den nicht ganz so großen Loks ihren Zug an den Bahnsteig schob, ergatterte sich Karl gleich einen Fensterplatz und ließ die Scheibe herunter, um den Kopf hinausstrecken zu können. Völlig begeisterte ihn, als er beobachten konnte, wie eine der Schnellzugloks – Karl kannte sich jetzt ja aus – auf einer Drehschei-





**Blick über die Wagendächer landeinwärts.
Bei typischem Küstenwetter konnte die
kurze Bahnsteighalle nur notdürftigen
Schutz bieten.**

be gewendet wurde und sich dann durch das Gleiswarr direkt vor seinen Zug setzte. Ein ziemlich schmutziger Eisenbahner verschwand zwischen Lok und Wagen, erst nach einer Weile kam er wieder heraus.

Nun ging alles recht flott: Ein paar letzte Reisende hasteten zum Zug, Türen klappten, dann hob ein Mann in blauer Uniform mit roter Kappe eine Kelle und piff mit einer Trillerpfeife. Die Lok antwortete ebenfalls mit einem Piff und schon ruckte der Zug an. Dieses Mal fuhren sie auf der anderen Seite des Ausflugslokals vorbei und verschwanden bald in einem Tunnel.

Hatte der Betrieb in Höxter Karl bereits höchst beeindruckt, so konnte er kaum fassen, was er nach gut zwei Stunden Fahrt in Hamlin sah. Zwar hielt dort der Zug auch nur kurz, aber als Kind vom Dorf kam Karl angesichts der Großstadt aus dem Staunen gar nicht mehr heraus. Was es hier schon allein am Bahnhof zu sehen gab! Lokomotiven, die überhaupt nicht rauchten und wie große Kästen aussahen, Wagen, die anscheinend von selber fuhren. Opa erklärte seinem „Karlchen“, dass das Elektroloks seien, die zum Fahren Strom aus den Drähten über dem Gleis bekämen, und die anderen Triebwagen seien, mit Motoren, wie der Bulldog daheim einen



**Der Anleger für Fährschiffe befand
sich ganz außen an der Mole, hinter
dem für Fischerboote.**



Am Kai warten zwei Fischkühlwagen darauf, den Fang des Tages eisgekühlt zu einem Berliner Großhändler zu bringen.

hatte, nur viel stärker. Karl sog alles Wissen auf wie ein trockener Schwamm. Ob Fräulein Dibbelt das auch alles wusste?

Auch was Karl sonst von Hamlin sehen konnte, war unbeschreiblich. Praktischerweise fuhr der Zug hoch auf einem Damm, so dass der Junge einen guten Überblick hatte. Was für hohe Häuser in dieser Stadt standen und so viele Fuhrwerke und Automobile! Und dann auch noch Straßenbahnen, die elektrisch fahren – und all die vielen Menschen dazwischen! Karl wusste, er würde daheim Tage brauchen, um seinen Freunden alles zu erzählen.

Hinter Hamlin flog die Landschaft geradezu am Fenster vorbei, denn die große Lok hielt, was ihre riesigen Räder versprochen. Karl klebte am Fenster, bis Opa den eingekauften Proviant auspackte. Danach übermannte ihn die Müdigkeit, so dass er erst aufwachte, als der Zug am Nachmittag in Norddeich Bahnhof einfuhr. Karl war enttäuscht. Weit und breit keine Schiffe – und wo war das Meer?

Doch wie immer wusste Opa Bescheid: Dass kein Meer zu sehen war, läge nur an dem hohen Deich, der den Blick versperrte. Gleich würde der Zug noch paar hundert Meter weiterfahren, dann wären sie schon mitten im Meer. Während Karl noch die vielen vor sich hinrauchenden Dampfloks auf den Nachbargleisen betrachtete, die jetzt gar nicht mehr so spannend waren wie am Vormittag, ging ein Ruck durch den Zug. Die Lok piff und zog die Wagen im Schritttempo weiter. An einer lautstark vor sich hinbimmelnden Schranke standen einige Automobile und Fuhrwerke mit ob des Krachs nervös tänzelnden Pferden. Langsam tauchte dahinter das Meer auf, soweit das Auge reichte. Für Karl öffnete sich buchstäblich ein ganz neuer Horizont.

Direkt neben dem Zug, auf beiden Seiten der Mole, lagen Schiffe, wie Karl sie aus seinen Bilderbüchern kannte. Darüber kreischten Möwen, Fischgeruch lag in der Luft. Das war eine so ganz andere Welt als sein Plettenbruch.

Opa zeigte Karl das Schiff, das sie hinüber nach Norderney bringen würde, die Frisia X. Um zu ihr zu gelangen, gingen sie einfach den Schildern nach – und mit ihnen viele andere Menschen, die es kaum erwarten konnten, an Bord gehen zu dürfen. Karl sog die Luft ein und freute sich auf die kommenden Tage. Auch Opa lächelte glücklich. □



Lust auf mehr?

Wenn Sie die Reise von Karl und seinem Opa auf den Geschmack gebracht hat, dann haben wir Lesestoff für Sie: In unserem neuesten Band der Reihe „Super-Anlagen“ stellt Dieter Wagener sein prächtiges Werk ausführlich vor – auf 100 Seiten mit 142 Abbildungen. Erhältlich für 15 Euro bei bestellung@vg-bahn.de



DER NEUE BRANDL IST DA!

Weitere Ausgaben aus der Eisenbahn-Journal-Reihe
„Josef Brandls Traumanlagen“



Flämsbana
Best.-Nr. 661202



Bauen wie Brandl, Teil 2
Best.-Nr. 661301



Heigenbrücken
Best.-Nr. 661302



Bahnparadies Ostbayern
Best.-Nr. 661401



Malerisches Altmühltal
Best.-Nr. 661402



Von Freiburg ins Hölleental
Best.-Nr. 661601

Jeweils 92 bzw. 100 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerheftung, ca. 120 Abbildungen, je € 13,70



Jetzt als eBook verfügbar!



Meine Schwarzwald-Anlage
Best.-Nr. 661001-e
€ 11,99

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

Nostalgie pur



Das neue Meisterwerk von Josef Brandl erweckt die Länderbahn-Zeit, die Belle Epoque, auf eindrucksvolle Weise zum Leben. Grüne Lokomotiven, Reisende mit Frack und Zylinder, Autos, die wie Kutschen aussehen, urige Technik – so sah die Welt vor mehr als 100 Jahren aus. Und so ist sie auf einer H0-Anlage nachgebildet, die das Einsatzgebiet für die unterschiedlichsten Länderbahnfahrzeuge im Maßstab 1:87 ist. Mittelpunkt ist der Bahnhof Neustadt in Sachsen mit umfangreichen Gleisanlagen in Normalspur auf der einen und dem gegenüberliegenden Schmalspur-Bahnhof mit Stationsgebäuden und Lokbehandlungsanlagen auf der anderen Seite. Während die eingleisige Hauptbahn in den Tiefen der Schattenbahnhöfe verschwindet, fahren die Schmalspurzüge gemächlich bergauf durch eine naturgetreue Landschaft, wie sie nur Josef Brandl schaffen kann.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 661701 | € 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

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



www.vgbbahn.de



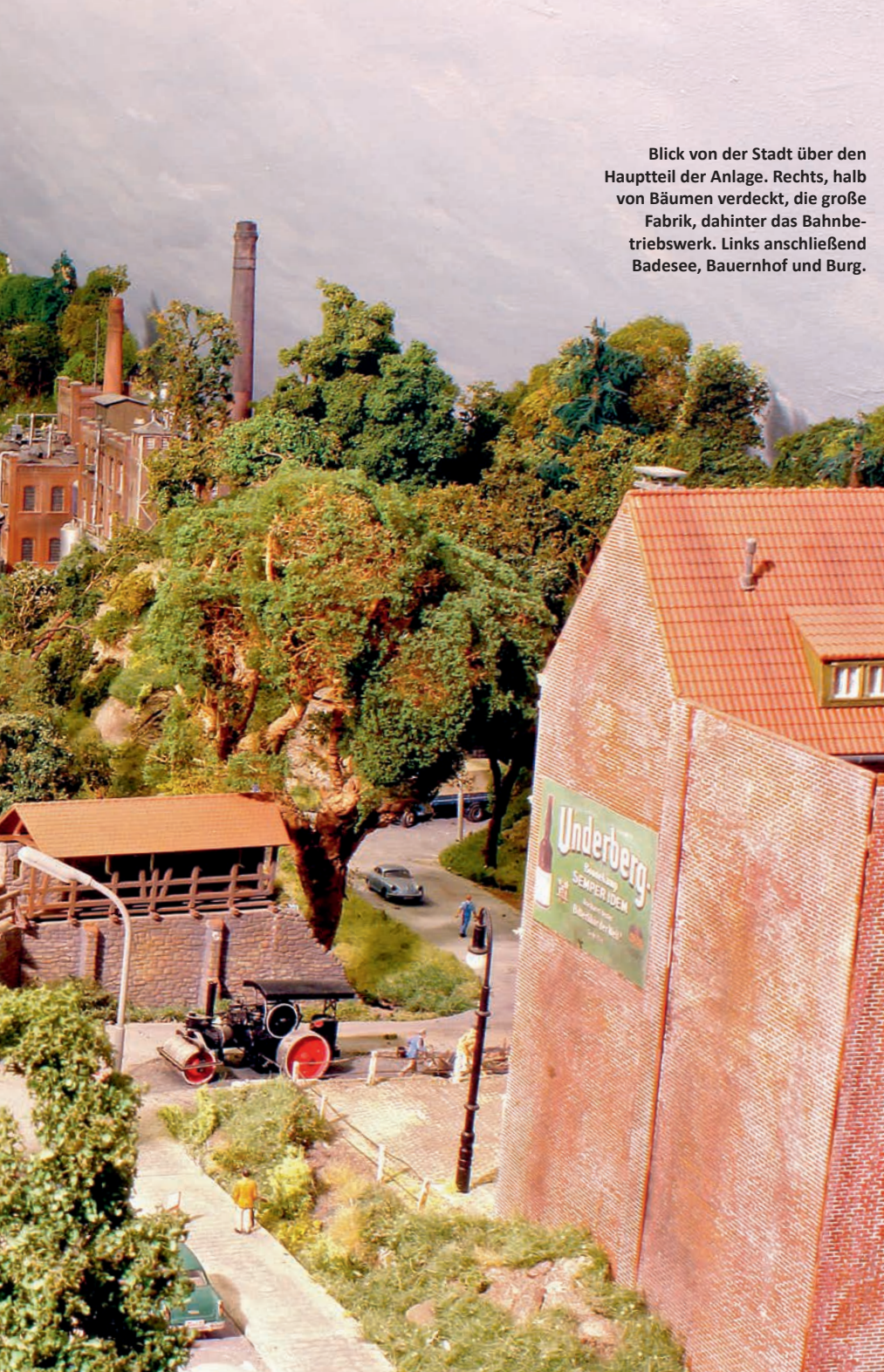
12. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 8

Epoche III für drei

Vorstadtmotive haben ihren eigenen Reiz: Man kann städtischen Trubel und Hauptbahnverkehr nachbilden, ohne viel Fläche zu brauchen, und hat gleichzeitig Platz für Landschaft. Diese Anlage beweist dies in besonderem Maße

VON UDO BROERMANN

Blick von der Stadt über den Hauptteil der Anlage. Rechts, halb von Bäumen verdeckt, die große Fabrik, dahinter das Bahnbetriebswerk. Links anschließend Badesee, Bauernhof und Burg.



Meine bis dahin favorisierte Stabocar-Autorenrennbahn war gerade unter mysteriösen Umständen abhandengekommen, als mir im Alter von fast 20 Jahren mein Schwager einen großen Karton mit Blechschienen, Lokomotiven, Wagen und Trafos schenkte. Ich baute die Gleise zunächst in meinem Schlafzimmer auf, bald darauf auf einer vom Tischler besorgten Spanplatte.

Später wurde alles wieder abgerissen, meine erste Rundumanlage mit Schattenbahnhof und festgelegter Epoche entstand. Doch weder Wiking noch Märklin machten es Ende der 70er dem Modellbahner leicht, Material für die Epoche III zu finden. Zum Glück gab es Roco, später kamen die Modelle von Brekina dazu, so dass auch die Straßen epochengerecht bestückt werden konnten. Umzüge brachten neue Projekte mit sich, doch Anfang der Jahrtausendwende stand fest, dass ich ein großes Projekt angehen konnte: die hier gezeigte Anlage.

FUNKTION VOR LANDSCHAFT

Begonnen habe ich mit dem Grundgerüst aus Kiefern- und Buchenholz. Die Gleise wurden auf zehn Millimeter starkem Sperrholz verlegt. Nachdem die Steuerung der zweigleisigen Hauptstrecke funktionierte, konnte der rechte Anlagenteil mit einem nebenher erbauten Stadtdiorama abgedeckt und landschaftlich einbezogen werden. So reihten sich mit der Zeit Motive wie Fabrik, Vorortbahnhof, Bahnbetriebswerk, Villa, Bauernhof usw. aneinander.

Die Stadt ist der älteste Teil der Anlage. Straßen, Plätze und Bürgersteige sind aus Gipsformen der Firma Spörle gegossen, was für ein einheitliches Bild sorgt. Die Stadthäuser meiner vorherigen Anlage konnte ich wiederverwenden, musste aber einige Lücken mit neuen Modellen füllen. Manche habe ich auch umgebaut, beispielsweise einen Antiquitätenladen in ein Modengeschäft.

Der Vorortbahnhof wird hauptsächlich von den Arbeitern der benachbarten Fabrik genutzt. Er ist zweigleisig ausgelegt, so dass hier einerseits Nahverkehrszüge halten und abfahren können, andererseits Wagen von der Fabrik und diversen anderen Anschlussgleisen zu Zügen zusammengestellt werden können. Die Personenzüge fahren entweder über den „Hauptbahnhof“ nach „Lutzenburg“ oder sie enden auf einem Fiddle-Yard. Natürlich ist es auch möglich, die Züge auf die Hauptstrecke zu schicken.

Die Fabrik habe ich als Zweigwerk eines großen Chemiekonzerns ausgelegt. Ihre Gebäudeteile bestehen aus Kibri-Bausätzen oder sind selbst entworfen. Mangels Vorbild

Ein Blick zurück: Mit diesem Anlagenteil hat der Autor bereits am 9. Modellbau-Wettbewerb teilgenommen (EJ 8/2008). Die Bereiche hinter der Kamera waren damals noch nicht fertig.



Die große Chemiefabrik. Auf dem Gleis davor werden gerade Wechselbehälter umgeladen.

Im Ort Lutzenburg gibt es einen Lokschuppen und eine Bekohlungsanlage. Sie funktioniert noch rein mit Muskelkraft.





Der Campingplatz am See: schön gelegen, aber nichts für Lärmempfindliche. Dahinter dröhnt der Zug vorbei.

Begegnung einer Kohle-01.10 und einer V 200: Epoche III pur.



Der Steinbruch wurde mit viel Naturmaterial gestaltet. Rechts unten der Saurierfund.

Außen: Baustellenmotiv in der Stadt.

In der chemischen Fabrik dient eine feuerlose Dampflok als Werkslok.

Auftritt Sensenmann: Gruselfilm-Dreh an der alten Villa.

Viel Platz für Güter: der Ladebereich des Bahnhofs Lutzenburg.

ein Fantasieprodukt ist die Abfüllvorrichtung für Waschpulver über dem Gleis an der Wagendrehscheibe, doch sind solche Kompromisse und Als-ob-Details ja wohl keinem Modellbahner unbekannt.

GETARNTÉ DURCHSCHLÜPFE

Durch Abheben eines Fabrikgebäudes kann man das ganze Areal aus der Anlage nehmen und eine Einstiegs Luke schaffen. Von ihr aus lassen sich Gleise erreichen, die hinter der Kulisse entlanglaufen. Eine zweite Luke befindet sich unter der oberhalb des Bahnbetriebswerks liegenden Villa. Das verlassene und vom Verfall bedrohte Gebäude dient gerade als Drehort für einen Low-Budget-Gruselstreifen.

Im Betriebswerk selbst finden sich alle nötigen Behandlungsanlagen wie Entschlackung, Bekohlung, Besandung sowie der typische Ringlokschuppen mit Drehscheibe. Ferner befinden sich auf diesem Areal ein Rohrblaserüst, eine Werkstatt, eine Kantine sowie die Lokleitung mit Übernachtungsmöglichkeit. Die Werkstatt, auch entstanden aus einem alten Schuppenbausatz, wurde einseitig gekürzt, neu zusammengefügt und mit einem Bockkran versehen. Für das Gebäude der Lokleitung habe ich meinen alten Bahnhof Calw zerpfückt, die Kantine mit Küche entstand aus den altbekannten Vollmer-Fabrikgebäuden.

Links von der Villa, im unteren Anlagenschenkel, wird die Landschaft felsiger. Ich habe mich farblich für Sandstein entschieden, das vorherrschende Gestein in unserer Umgebung. Auch in meinem Garten finden sich genügend Sandsteinstücke, die man zu Schotter und Staub zermalen kann. Unterhalb der Villa verschwindet die zweigleisige Hauptstrecke im Berg. Links davon, optisch durch Felsen getrennt, befindet sich auf einer Anhöhe ein Bauernhof, wie er südlich von Osnabrück im Teutoburger Wald stehen könnte. Hier werden Schweine, Rinder und Pferde gehalten, viele Männer und Frauen sind mit landwirtschaftlichen Arbeiten beschäftigt.

Vom unterhalb liegenden und von der Anlagenkante zerschnittenen See ist der Hof durch die Nebenbahn getrennt. Das Rattern des ersten Zuges am Morgen weckt die Gäste eines am Ufer liegenden Campingplatzes. Auf dieses Motiv brachte mich ein Freund, der mir zum Geburtstag zeitlich passende Wohnwagen und Zelte schenkte. Er hatte sie selber aus Papier hergestellt, die Wohnwagen anschließend lackiert.

Vom Campingplatz können die Preiserlein einen Spaziergang zur noch etwas weiter links gelegenen Lutzenburg machen. Von ihr hat der auf der anderen Seite des Tals liegende Ort seinen Namen.

Die erwähnte Nebenbahn führt in einem Tunnel durch den Burgberg. Dann überquert sie auf einem Viadukt mit Fischbauchbrücke einen reißenden Bach und die Strecke zum Fiddle-Yard. Vorbei an einem Steinbruch gelangt die Strecke schließlich zum Ort Lutzenburg.

Der Steinbruch wurde aus Gips und Styrodur gefertigt. Für eine realistische Farbe und Oberflächenstruktur sorgte der erwähnte selbstgeriebene Sandsteinstaub. Momentan ruht der Betrieb aber weitgehend, weil auf der rechten Seite des Steinbruchs überraschend das sehr gut erhaltene Skelett eines großen Sauriers entdeckt wurde. Forscher sind nun dabei, es freizulegen und zu vermessen.

Der Bahnanlagen von Lutzenburg sind nur zur Hälfte gestaltet. Der andere Teil ist unbebaut und verbindet die Strecke vom See her mit den Bahnhofsgleisen. Den Bahnhof habe ich aus zwei Bausätzen des Faller-Modells Güglingen gebaut. Auch hier gibt es eine kleine Lokstation. Viel Betrieb herrscht auf der Ladestraße, wo ein Überladekran und Förderbänder bereitstehen, um die Wagen vom und zum Güterschuppen beziehungsweise zur Laderampe zu befördern.

AUF NEUEN PFADEN

Bei der Suche nach geeigneten Modellen für die Bebauung des Dorfes bin ich im Internet auf die Firmen „Müllers Bruchbuden“ und „Modellbau Luft“ gestoßen. Gerade für die Hintergrundgestaltung sind die Halbreliëfmodelle von „Müllers Bruchbuden“ sehr gut geeignet. Bei Luft gab es nicht nur die passenden Details, um einen alten Friedhof zu gestalten, sondern auch ein paar andere Blickfänge.

Bis zu drei Personen können die Anlage steuern. Während Spieler eins die Züge auf der Paradestrecke automatisch fahren lassen kann, hat er die Möglichkeit, sich dem Nahverkehr zu widmen oder Güterzüge zusammenzustellen. Spieler zwei bedient ausschließlich das Betriebswerk. Unter der Stadt befindet sich eine Abstellmöglichkeit für zwei Lokomotiven, somit hat dieser Spieler auch die Möglichkeit, aufbereitete Lokomotiven zum fiktiven Hauptbahnhof zu schicken beziehungsweise von dort Nachschub zu erhalten. Spieler drei übernimmt ab dem Signal vor dem Campingplatz sowie in Höhe der Villa die Züge von Spieler eins. Er hat die Möglichkeit, auf dem Fiddle-Yard neue Züge zusammenzustellen oder sie nach dem Aufenthalt im Dorfbahnhof weiterzuschicken. Gesteuert wird die ganze Anlage analog.

Für den Untergrund der Anlage habe ich Hartschaumplatten in unterschiedlichen Stärken verwendet. Sie sind leicht

und mit verschiedenen Werkzeugen gut zu bearbeiten. Auf dem vorbereiteten Gelände wurde mit Farbe, Gips und gesiebter Erde die Landschaft gestaltet. Beide Baumaterialien kamen kiloweise zum Einsatz. Begrast wurde die Landschaft zunächst mit Matten von Silhouette in verschiedenen Ausführungen. Später bekam ich einen Grasmaster von Noch geschenkt, wodurch sich neue Möglichkeiten beim Begrünen der Anlage ergaben. Wie man einen solchen Elektrostaten nutzt, konnte ich aus vielen anregenden Beiträgen im Eisenbahn-Journal lernen.

NICHT NUR SONNENSCHIN

Die Bäume entstanden teilweise in Handarbeit, fanden sich in der Natur oder wurden im Fachhandel erworben. Den Hintergrund habe ich größtenteils dreidimensional gestaltet. Bereits ganz zu Beginn hatte ich dazu den Himmel mit der Spritzpistole aufgesprüht. Vom Sonnenschein bis hin zum drohenden Gewitter bietet er unterschiedliche Stimmung.

Die Gebäude habe ich patiniert und oft mit einer Inneneinrichtung ausgestattet. Je weiter der Bau der Anlage voran schritt desto öfter wagte ich mich an den Umbau von Modellen. Leider war ich manchmal übereifrig, weshalb einige Gewerbemodelle, die eigentlich im Dorf Platz finden sollten, im Karton verschwinden mussten.

Die Anlage ist geworden, wie ich sie mir immer gewünscht habe. Leider hat sie auch Schwachstellen, die es zu beseitigen gilt. Auch kann die eine oder andere Szene durchaus noch verbessert oder ganz neu gestaltet werden. Auf diese Weise bleibt mir auch in den nächsten Jahren das Hobby erhalten. Außerdem habe schon Pläne für eine Erweiterung, denn der Raum nebenan bietet zusätzlichen Platz. □

Im Rahmen des 12. Modellbau-Wettbewerbs erschienen bisher:

- 1) „Ziegel, Züge, Erdbeeren“ von den Modulbaufreunden Ladenburg in EJ 8/2016
- 2) „Dampflo-Klinik“ von Friedel Helmich in EJ 9/2016
- 3) „Dampflok am Gletscher“ von Axel Rohde in EJ 10/2016
- 4) „Von Kopf zu Kopf“ von Ernst Barnet in EJ 12/2016
- 5) „Nummer 15 lebt!“ von Ulrich Skowronek in EJ 1/2017
- 6) „Rund um Kringelburg“ von Sabine Schnetzer in EJ 2/2017
- 7) „Opas Betriebswerk“ von Christian Weber in EJ 3/2017

Immer wieder spannend

Gleise zu planen und zu verlegen macht viel Spaß. Die notwendige Elektrik hingegen bringt manchen Modellbahner ganz schön ins Schwitzen. Dabei ist die Verkabelung gar nicht so schwierig

TEXT: TOBIAS PÜTZ

Oft hilft es, innerlich einen Schritt zurückzutreten und die Sache logisch anzugehen. Grundsätzlich sollte man sich dabei mit Papier und Stift bewaffnen: Skizzen anfertigen und Notizen machen hilft dabei, Klarheit zu gewinnen.

Strom braucht immer einen Hin- und einen Rückweg, daher gibt es immer zwei Kabel zwischen einem Steuergerät und den Gleisen. Das Steuergerät schließt den Stromkreis auf der einen Seite, die Lok oder der beleuchtete Wagen auf der anderen. Bei der Modellbahn ist es sinnvoll, sowohl den Hin- als auch den Rückweg des Stroms zu skizzieren, also zwei Striche für zwei Kabel zu machen.

Strom fließt – technisch gesehen – immer vom Pluspol zum Minuspol. Es gibt Verbraucher, die je nach Stromflussrichtung unterschiedlich reagieren. Beispielsweise ändert sich bei einem normalen Modellbahnmotor die Drehrichtung. Manche Elektronik wird vom Stromfluss in die falsche Richtung beschädigt. Anderen Elementen, beispielsweise einer Glühlampe, ist die Stromrichtung egal. Beim Skizzieren für die Modellbahn ist es also wichtig, die Polung mitzunotieren. In normalen Schaltplänen reicht dafür ein Zeichen für (+) und eines für (–). Wenn man selten mit der Materie zu tun hat, ist es nützlich, verschiedene Verbindungen zusätzlich in verschiedenen Farben aufzuzeichnen.

Auch beim Wechselstrom hat man zu jedem Zeitpunkt eine eindeutige Polarität

vorliegen. Allerdings dreht sich diese periodisch komplett um. Aus Sicht eines Wechselstromverbrauchers ist es daher egal, wie herum eine passende Stromquelle angeschlossen wird. Die Polarität wechselt sowieso ständig. Auch Digitalstrom, der von einer Zentrale erzeugt wird, ist ein Wechselstrom. In Relation zum Netzstrom mit seinen 50 Hz wechselt er jedoch recht schnell.

Wegen dieser scheinbaren Ungepoltheit kann man in schnellen Skizzen einen Wechselstromanschluss mit nur einem Strich darstellen. Dieser steht dann für beide Pole gleichzeitig. Zuallermindest eine eindeutige Beschriftung ist hier nötig, etwa mit dem „Ungefähr gleich“-Zeichen: \approx . Besser ist es, solchen Leitungen zusätzlich eine eigene Farbe zu geben. Am besten wäre es jedoch, auch Wechselstromleitungen im Hin- und Rückweg getrennt aufzumalen.

Viele elektronische Schaltungen sind zwar für die Verarbeitung von Wechselstrom ausgelegt, trotzdem kann es hier sehr wichtig sein, welcher Pol an welchem Schaltungsteil angeschlossen wird. Es hat sich bewährt, einen über alle verbauten Elemente hinweggeführten gemeinsamen Pol vorzusehen, der „Masse“ genannt wird. Alle anderen Pole und Anschlüsse beziehen sich auf diese Masse bzw. sind in Relation zu ihr definiert: positiv gegenüber Masse, negativ gegenüber Masse, spannungsfrei gegenüber Masse.

Mit „Erfindung“ der Masse, also des gemeinsamen Bezugspols für ganze Schaltungssysteme, hat man einen gedanklichen

Anker geschaffen, der das Verständnis von Elektroschaltungen und Elektronikgeräten wesentlich vereinfacht. Auch innerhalb von technischen Geräten, z.B. in einem Radio, ist im Normalfall eine Masse definiert, auf die sich alle anderen Spannungen und Ströme beziehen. Beim Aufzeichnen spart man sich gerne das Zeichnen der exakten Massewege, sondern verwendet ein Kurzzeichen, das die Verbindung zur Masse anzeigt: ein senkrechter Strich mit unterem Querstrich, wie ein auf dem Kopf stehendes „T“. Auch bei der Modellbahn wird gerne eine Masse definiert. Märklin wendet das Konzept schon lange auf die Verschaltung von Mittelleitern an. Auch hier kann man beim Zeichnen gut von dem Massezeichen profitieren – doch dazu später mehr.

BEGRIFFLICHKEITEN

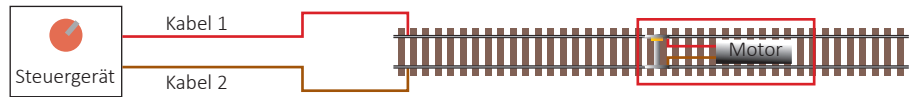
Ein Wort noch zu den Begriffen: Spannung und Strom sind zwei Seiten des gleichen Phänomens. Aufgrund unterschiedlicher Einflüsse (Chemie, Magnetfelder, Statik etc.) können sich Ladungsträger ungleich verteilen. Sie sammeln sich an manchen Punkten, dort herrscht dann ein höheres elektrisches Potential. Die Ladungsträger sind Elektronen, ihre Ladung ist negativ. Es ist das Bestreben der Ladungsträger die Ungleichverteilung aufzulösen, indem sie von Überschussbereichen in Mangelbereiche wandern. Dies geht jedoch nur, wenn sie einen Pfad dafür haben, der sie hindurchleitet. Die wandernden Elektronen bilden den

Elektrobasteln

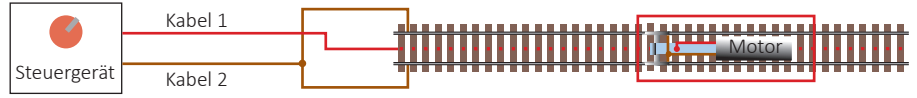
Eine „elektrische Eisenbahn“ war früher in vielen Haushalten anzutreffen. Sie machte nicht nur Spaß, sondern diente auch als Anschauungs- und Lehrobjekt für das Verhalten von Strom. Elektrische und elektronische Schaltungen zumindest ein bisschen zu verstehen hieß, auch die zeitgenössisch aktuelle Technologie zumindest ein bisschen zu verstehen.

Heute hingegen ist Strom „einfach da“ und es spielt kaum noch eine Rolle, warum und wie elektrische Geräte funktionieren. Das Wissen über die Wege der Elektrizität tritt mit Web und Cloud mehr und mehr in den Hintergrund, heute gelten andere Dinge als „aktuelle Technologie“.

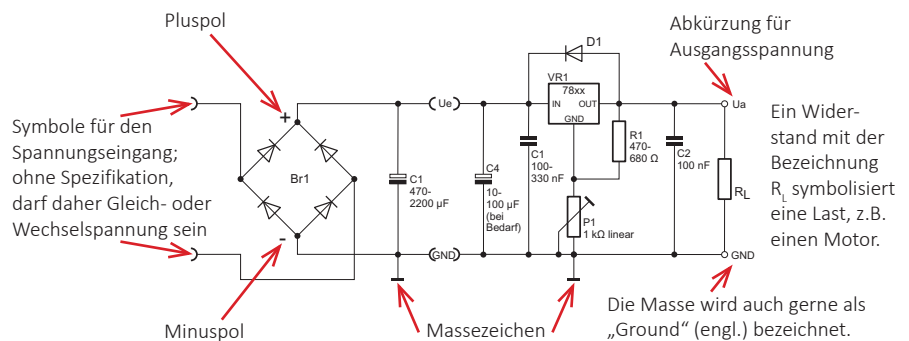
So geht Grundlagenwissen verloren, das für den Aufbau einer Modellbahn jedoch von zentraler Bedeutung ist. In loser Folge wollen wir hier grundlegende „Stromsachen“ erklären, damit die nächste Anlage funktioniert und auch ein bisschen Spaß beim „Strippenziehen“ aufkommt.



Der Stromkreis ist geschlossen. Vom Steuergerät über Kabel 1 in die eine Schiene, dort weiter zu den Fahrzeugrädern, im Fahrzeug durch den Motor zurück in die andere Schiene, ins zweite Kabel und zum Steuergerät verläuft der Kreis bei „Zweileitern“. Es ist unerheblich, ob das Steuergerät ein analoger Trafo oder eine Digitalzentrale ist. Das Prinzip ist immer gleich.



Auch hier ist der Stromkreis geschlossen. Vom Steuergerät über Kabel 1 in den Mittelleiter, dort weiter zum Schleifer unter der Lok, im Fahrzeug durch den Motor zurück in beide Schienen, ins zweite Kabel und zum Steuergerät verläuft der Kreis bei Mittelleitern.



Strom, das heißt, die physikalische Stromrichtung ist von Minus nach Plus. Der Ausgleichsdruck, der durch die Ungleichverteilung besteht, ist die Spannung. Je größer der Elektronenüberschuss, desto höher die Spannung. Von der Höhe der Spannung und der Durchlässigkeit des Pfades bzw. dem Widerstand, den dieser dem Strom entgegensetzt, hängt die Menge der Elektronen ab, die diesen Ausgleichspfad pro Zeiteinheit entlangwandern. Um diese Zusammenhänge handhabbar und berechenbar zu machen, hat man den verschiedenen Größen Formelzeichen und Maßeinheiten zugewiesen. Dabei gilt:

- Spannung wird in Volt gemessen, Formelzeichen U , Maßeinheit V
- Strom wird in Ampere gemessen, Formelzeichen I , Maßeinheit A
- Widerstand wird in Ohm gemessen, Formelzeichen R , Maßeinheit Ω .
- So etwas wie „Stromspannung“ gibt es nicht!

Strom nutzt alle ihm zugänglichen Pfade gleichzeitig. Will man die Wege kontrollieren, muss man dem Strom einen Kanal mit niedrigem Widerstand bauen und die Nutzung ungewollter Pfade verhindern. Dies geht, indem man Materialien sehr hohen Widerstands (= Isolatoren) zur Abgrenzung verwendet. Vielfach ist dies ganz einfach Luft, bei Kabeln jedoch z.B. Kunststoff.

Wird die gewünschte Isolierung zwischen zwei Strompfaden ungewollt durchbrochen, wird also der Widerstand an diesem Punkt sehr gering, können unkontrollierte

An einem Schaltplan aus der letzten DiMo (1/2017, Seite 75, Thema Spannungsregler für die Modellbahn) lassen sich verschiedene Symbole erklären.

– Anzeige –

Wir machen weiter. Neue Anschrift!

Silhouette Modellbau GmbH

Buschingstr. 5
82216 Gernlinden
Telefon 08142/6526611
Telefax 08142/6526612



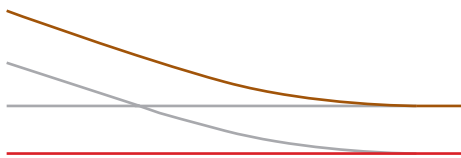
miniatur®

www.miniatur.de
info@miniatur.de

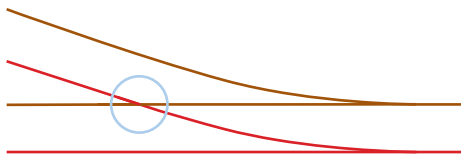
Neu-start



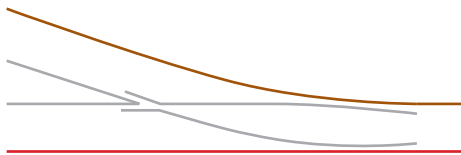
Exklusive
Baummodelle
und Modell-Landschaftsbegrünung



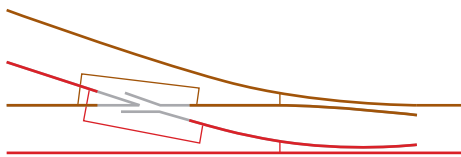
Bei einer Weiche sind die Flügelschienen elektrisch kein Problem. Hier laufen die Schienen ununterbrochen weiter.



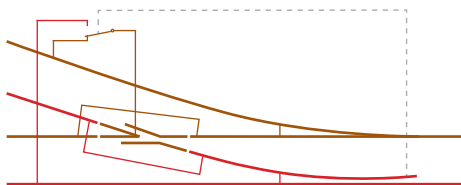
Schwierig wird es im Inneren an der Kreuzungsstelle.



Mechanisch löst man das Problem, indem man die Schienen passend unterbricht und beweglich macht.



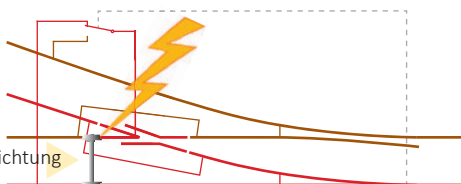
Elektrisch lassen sich die Schienen jenseits der Kreuzung eindeutig zuordnen. Die Verbindungen „untertunneln“ die Kreuzungsstelle – das Herzstück der Weiche. Somit bleibt hier eine Stromversorgungslücke.



Die Lösung ist ein in seiner Polarität umschaltbares Herzstück. Hier bei Fahrt im geraden Strang ...



... und im abzweigenden.



Wird die Weiche aufgeschnitten, verursacht das darüberrollende Rad einen Kurzschluss zwischen dem (braunen) Schienenstück und dem (roten) Herzstück. Das Aufschneiden von polarisierten Weichen ist absolut tabu!

Fahrtrichtung

rolliert viele Elektronen fließen und dabei durch lokale Überhitzung Schäden an den Stromwegen anrichten: Ein Kurzschluss ist aufgetreten.

Kurzschlüsse sollte man, so gut es eben geht, vermeiden!

ENDLICH ZUR MODELLBAHN!

Auf den ersten Blick scheinen Gleise ideal für die Stromzuführung zu den Modellloks zu sein: rechte Schiene der eine Pol, linke Schiene der andere. Genau so funktionieren auch tatsächlich die Gleise nach internationaler „Zweileiter“-Norm. Solange eine Schiene (gemeint ist hier wirklich die einzelne Schiene und nicht das gesamte Gleis) ununterbrochen durchläuft, ist elektrisch alles ganz einfach. Egal an welcher Stelle der

Schiene man nachmisst, das elektrische Potential ist überall das gleiche. Mittelleitergleise setzen hingegen auf elektrisch verbundene Schienen für den einen Pol und einen Mittelleiter dazwischen für den anderen. Auch hier ist alles ganz einfach, solange das Gleis einfach weiterläuft.

Schwierig wird es erst, wenn die Schienen unterbrochen werden müssen, z.B. weil ein Abzweig im Gleis geschaffen werden soll. Dieser wird mechanisch als Weiche ausgeführt. Beide Schienen des auf die Zungen zulaufenden Gleises werden in den beiden Zweiggleisen unterbrechungsfrei weitergeführt. Das Wesentliche passiert dazwischen: Wie auch die Schienen gabeln sich die zwei Leiter und kreuzen sich in einer Ebene. Das mechanische Hindurchfahren wird bei den Schienen durch passende Lücken ermög-

licht. Für den Strom ist dies leider keine Lösung, hier muss man eine Art Brücke bauen.

Beim Mittelleitergleis passiert dies ganz offensichtlich: Der Mittelschleifer wird auf seinem Weg so weit angehoben, dass er berührungsfrei über den „gegnerischen“ Leitungsweghinwegrutscht. In der Theorie wird der Stromfluss aufgrund mehrerer Auflagepunkte nicht unterbrochen. In der Praxis funktioniert dies mehr oder weniger gut. Ein Beispiel für Letzteres sind Funken, die beim Überfahren einer Weiche entstehen: Sie sind nichts anderes als Mikrokurzschlüsse. Diese „Drüberhinwegheb“-Technik kommt bei langen Weichen oder Kreuzungen an ihre Grenzen. Aber das soll Thema eines eigenen Artikels sein.

Bei „Zweileitergleisen“ ist es mit mechanischen Tricks nicht getan. Baut man hier eine Brücke für den einen Pol („Tunnel“ wäre in diesem Fall passender), bringt man die zwei Stromleiter zwar berührungsfrei aneinander vorbei. Man erhält jedoch einen kräftigen Kurzschluss, sobald ein Fahrzeug über die Weiche rollt, da dieses mit seinem Rad die gegensätzlich gepolten Schienen direkt verbindet. Um dies zu vermeiden, muss auch die Gegenseite „tunneln“. Somit bleibt ein Abschnitt im Gleis – es ist das Herzstück der Weiche – elektrisch unversorgt. Gerade kurze Fahrzeuge bleiben gerne auf dieser Versorgungslücke stehen, da auch die sonstigen Kontaktbedingungen bei der Modellbahn nicht optimal sind.

Für Abhilfe sorgt man, wenn man das Herzstück gezielt je nach Weichenstellung mit der einen oder anderen Flügelschiene verbindet und es so einem elektrischen Pol zuordnet, es also polarisiert. Bei elektrischen Weichen kann man diese Aufgabe meist dem Weichenschalter bzw. -antrieb mit übertragen. Die Weichen mancher Hersteller lassen sich von Haus aus so einstellen, dass das Herzstück polarisiert wird, beispielsweise die von Trix.

Einen Nachteil des Polarisierens darf man nicht vergessen: Man kann eine Weiche mit polarisiertem Herzstück nicht aufschneiden, ohne einen Kurzschluss zu erzeugen. Was bei Mittelleiterfahrern unproblematisch ist, kann bei „Zweileiterfahrern“ zum Stillstand der ganzen Anlage führen. Wenn Erwachsene „Betrieb machen“ oder eine Automatik Regie führt, lässt sich das vorbildwidrige Aufschneiden durch passende Regeln vermeiden.

Von spielenden Kindern kann man so viel Disziplin jedoch nicht verlangen, sodass hier isolierte Herzstücke mit kurzer Stromunterbrechung für die Lok durchaus in Ordnung gehen. Meist wird so schnell gefahren, so dass der Schwung über die Lücke hinweghilft. Wenn nicht, wird kurz angeschoben und das Spiel geht ungestört weiter. □

Entdecken Sie die Faszination der Eisenbahn-Klassik

Mehr klassische Eisenbahn als bei jeder anderen Zeitschrift – das Versprechen gibt **BAHN*Epoche*** den Eisenbahnfreunden und allen ihren Lesern. Denn wir wissen: Wenn Sie könnten, würden Sie gerne die Zeit ein wenig zurückdrehen. **BAHN*Epoche*** dreht mit.



Über die Präsenz, Organisation und Routen sowjetrussischer Militärreizezüge sind bislang wenig Details und Fotografien bekannt. Dies ändert sich mit der Titelgeschichte der neuen **BAHN*Epoche***, die gleichsam der 20-seitige Auftakt eines zweiteiligen Beitrages ist.

Obwohl bei der Baureihe 52 mit Abdampfkondensation die Quellenlage ähnlich dünn anmutet, reichen zwölf Seiten für die Entwicklung dieser hochspeziellen Lok im Nachkriegsjahrzehnt Westdeutschlands kaum aus.

Warum die Eisenbahn lange Zeit ein Refugium für die Sinne war, in der wir ewig Sinnlichen das Leben und Abenteuer fanden, wird in dem Essay über Eisenbahnfreunde und ihrem gepflegten Retro-Kult beleuchtet.

NEU

BAHN*Epoche* 22 • Frühjahr 2017

Best.-Nr. 301702

- Mit Gratis-DVD
- 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm
- über 150 Abbildungen
- Klebebindung
- € 12,-

- ✗ *Erstklassig recherchierte Berichte*
- ✗ *Hintergründige Reportagen*
- ✗ *Spannende Geschichten und informative Interviews*
- ✗ *Einzigartige Motive aus der Eisenbahnfotografie*

Lösen Sie die **Fahrkarte**
für Ihre **Zeitreise**



Jetzt als eBook verfügbar!



BAHN*Epoche*
1/2012
Best.-Nr. 301201-e

Je eBook € 9,99

BAHN*Epoche*
2/2012
Best.-Nr. 301202-e



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.

Nutzen Sie die Abovorteile

Mit dem **BAHN*Epoche***-Jahresabonnement sparen Sie pro Ausgabe € 2,- gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen. Sie erhalten ein Jahr lang **BAHN*Epoche*** inkl. DVD druckfrisch frei Haus geliefert – insgesamt 4 Ausgaben für nur € 40,- (Ausland € 48,-).

Und als exklusives Begrüßungsgeschenk schicken wir Ihnen entweder

- die DVD: **Fernzüge der 1950er Jahre**
Video-DVD, Laufzeit 31 Minuten

oder

- das Buch: **Fritz Willke – Fotograf und Archivar**
176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover



www.vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim Verlag:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100



Abo-Hotline:
0211/690789985
abo@bahnepoche.de



Knick-Dach

Das Dach bestimmt den Charakter eines Hauses – auch im Modell, das man ja meist von oben sieht. Das Beispiel eines Noch-Bausatzes zeigt, wie sich mit dem Dach auch ein Gebäude individualisieren lässt

VON BERND KEIDEL



Dach ist nicht gleich Dach, das weiß jeder. Die verbreitetste Bauform ist das klassische Satteldach, mit dem auch die meisten Bausatzhäuser ausgestattet sind. Bei modernen Häusern sind Satteldächer in der Regel wesentlich flacher geneigt als bei älteren. Der Grund dürfte in der Bauweise der Dachhülle zu finden sein: Heute befindet sich unter den Dachziegeln eine wasserdichte Schicht aus isolierenden Schaumstoffplatten. Früher lagen die Ziegel offen auf den Latten, bestenfalls befand sich darunter

eine Schicht Bretter mit Dachpappe. Mit der Zeit lockerten sich die Ziegel etwas, so dass bei starkem Regen und Sturm Wasser ins Innere dringen konnte. Eine steilere Dachneigung wirkte dem entgegen und sorgte zudem für Stauraum darunter.

Meist sind solche spitzeren Dächer als Sparrendach ausgeführt. Hier bilden die Dachsparren zusammen mit den Deckenbalken des darunterliegenden Stockwerks einen selbsttragenden Dreiecksrahmen. Die Sparren ruhen bei dieser Konstruktion direkt auf der stützenden Außenwand. Um einen größeren Dachüberstand zu erzielen, ragen die Deckenbalken oft weit über die Fassade nach außen. Dann verbindet ein relativ flach geneigter zusätzlicher Balken, der sogenannte Aufschiebling, das Ende der Deckenbalken mit den Dachsparren. So entsteht ein bei älteren Gebäuden typischer Knick in der Dachform, der auch im Modell gut wirkt.

DAS MODELL

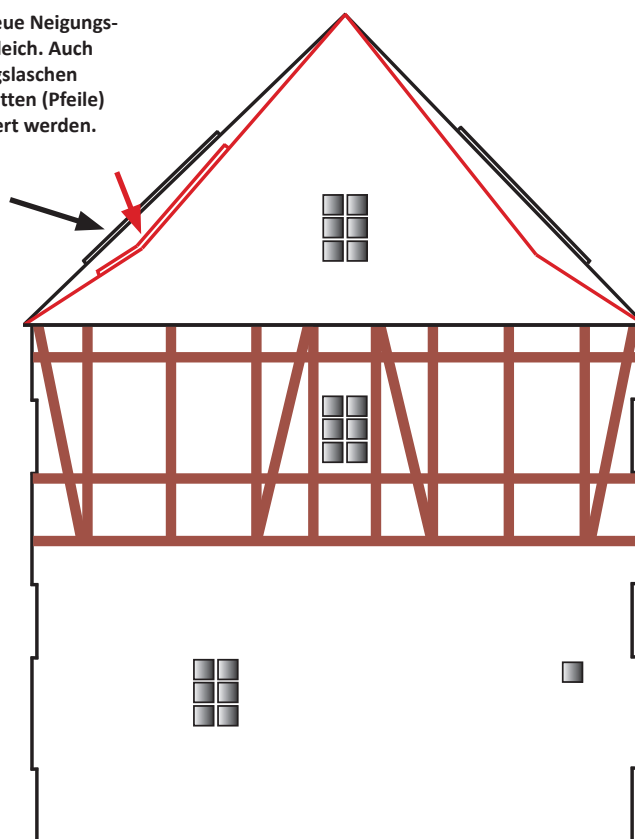
Mit dem „Hofgut Franz Fuhrmann“ (66713) hat Noch sein Sortiment an Lasercut-Gebäuden nach ländlichen Vorbild um ein interessantes Modell erweitert. Der Bausatz setzt sich aus zwei Einzelgebäuden zusammen: einem eher zurückhaltend dimensionierten Haupthaus sowie einem kleinen Stall- und Lagergebäude. Während der Lagerschuppen mit einem teergedeckten Flachdach versehen ist, wird das Haupt-

haus von einem leuchtend roten Ziegeldach bekrönt. Mit seiner relativ schlichten Fachwerkfassade samt holzverkleidetem Giebel ist das Modell vielseitig einsetzbar. Um jedoch die typische Atmosphäre süd-deutschen Fachwerks zu erzeugen, scheint das Dach doch etwas zu flach und damit zu modern. So fiel der Entschluss, das Dach zu modifizieren. Zugegeben, auf den ersten Blick eine eher gewagte Idee, stehen Lasercut-Bausätze doch generell in dem Ruf, schlecht bearbeitbar zu sein. Auch gehört einiges an Überwindung dazu, ohne Not an einem doch recht teuren Modell „herumschnibbeln“. Im Vorfeld sind also sorgfältige Planungen vonnöten – doch dafür entpuppt sich danach die Bearbeitung des Kartons mit dem Bastelmesser um einiges einfacher als bei einem Kunststoffbausatz.

DER UMBAU

Es gibt keinen „richtigen“ Neigungswinkel. Je nach technischen und örtlichen Gegebenheiten variieren Dachneigungen auch im Original, meist um Größenordnungen zwischen 20 und 40 Grad. Um den passenden Neigungswinkel für das Modell zu ermitteln, leistet eine maßstäbliche Zeichnung der Fassade gute Dienste. Mit der Trial-and-Error-Methode kann man so verschiedene Dachformen entwerfen und auf ihre jeweilige Eignung erproben. Man sollte jedoch hinsichtlich der späteren Umbauarbeiten stets im Blick behalten, dass sich auch

Der alte und neue Neigungswinkel im Vergleich. Auch die Befestigungslaschen für die Dachplatten (Pfeile) müssen geändert werden. Grafik 1:87.





Wie sehr die Dachneigung den Charakter eines Gebäudes bestimmt, zeigt der Vergleich von alter (links) und neuer Dachform.

Die neue Form der drei tragenden Giebelteile ist gut zu erkennen. Auch die Laschen zur Befestigung der Dachplatten wurden angepasst.



Der helle Karton des Grundkörpers kontrastiert mit dem dunkelbraunen Fachwerk deutlich besser als das Beige-Gelb der übrigen Fassaden.



Stück für Stück werden die Gefache eingesetzt und mit einem Tröpfchen Weißleim fixiert.

die Länge der Dachfläche analog zum Neigungswinkel des Daches vergrößert. Und der Länge der Dachflächen ist durch die Größe der ursprünglichen Dachplatte eine natürliche Grenze gesetzt, die besser nicht überschritten werden sollte. Es sei denn, man will das Dach gleich selbst neu decken.

DER TRICK MIT DEM KNICK

Ist die gewünschte Dachform ermittelt, beginnen als Erstes die Schneidearbeiten an den Giebelteilen. Insgesamt müssen sieben Bauteile bearbeitet werden, darunter drei tragende Wände und auf jeder Giebelseite die zweiteilig Holzverschalung. Bei den vier braunen Holzverkleidungen genügen einige wenige Schnitte mit dem Cutter, um das richtige Winkelmaß zu erreichen. Zudem sind diese Teile aus dünnerem Karton ausgeführt, was die Arbeit zusätzlich erleichtert. Die drei tragenden Giebelteile hingegen sind nicht nur aus stabilerem Karton, hier müssen zudem auch die Laschen zum Befestigen der Dachteile berücksichtigt und an die neue Dachform angepasst werden. Für diese Arbeiten sollte man unbedingt eine noch unbenutzte Messerklinge

verwenden, da der Karton sonst allzu sehr zum Zerfasern neigt.

Bevor es an den Zusammenbau geht, empfiehlt es sich, alle Giebelteile nochmals auf Passgenauigkeit zu überprüfen. Lasercut verzeiht keine Fehler. Im Zweifel lieber noch einmal nacharbeiten! Verläuft die Stellprobe zufriedenstellend, können Seitenwände und Zwischenböden des Modells getreu der Anleitung zusammengesetzt werden. Die Fenster sollte man zuvor mit Gardinen aus der Bastelkiste versehen.

Ist der innere Gebäudekorpus vollendet, ergibt sich ein erster dreidimensionaler Eindruck der neuen Dachform. Nun werden die ersten farbigen Fassadenelemente vorgeblendet. Entgegen der Umschlagabbildung des Herstellers fallen die Farbtöne von Erdgeschoss und Gefachen eher dunkel aus, das helle Weiß des Katalogfotos erscheint eher gelb. Weil das dunkle Holz der Erdgeschossfassade schön mit dem weißen Trägerkarton darunter kontrastiert, bekommen die Füllelemente noch vor dem Einbau einen Überzug mit weißer Emailfarbe, beispielsweise von Revell (Nummer 5). Anschließend werden die Teile in recht langwieriger Arbeit Stück für Stück eingesetzt.

Im nächsten Schritt ist wieder Improvisation gefragt. Bevor man die dunkelbraunen Dach-Trägerplatten einsetzen kann, müssen diese zunächst der neuen Dachform angepasst werden. Hierzu werden die beiden Teile an der Unterseite vorsichtig mit dem Cutter exakt auf Höhe des Knicks in der Dachform eingeritzt und anschließend leicht nach außen gefaltet. Je sorgfältiger man zuvor zu Werke gegangen ist, desto besser passen die Teile. Auch sollte der Weißleim vorsichtig dosiert werden: Verwendet man zu wenig, lassen sich die Teile kaum in ihrer neuen Form fixieren, verwendet man zu viel, biegen sich die Platten wegen der Feuchtigkeit unangenehm durch. Das Ziegeldach des kleinen Häuschens besteht aus zwei Kartonlagen. Sind die beiden braunen Trägerplatten entsprechend bearbeitet und verklebt, wird die einteilige Ziegelstrukturplatte vorsichtig entlang der Knickkante eingeritzt. Anschließend fixiert man sie vorsichtig auf den braunen Trägerplatten. Auf eine Nachbildung der Deckenbalken an der Unterseite des Traufbereichs kann allerdings guten Gewissens verzichtet werden.

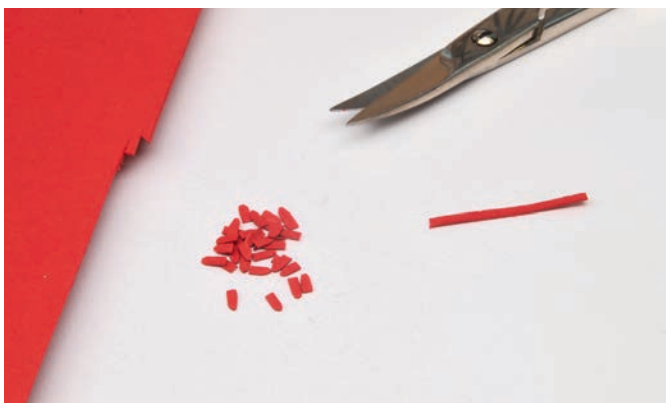
Beim Abknicken der Dachplatten entstehen fast unvermeidlich Schäden an der



Um die Dach-Trägerplatten an die neue Dachform anzupassen, werden sie zunächst rückseitig vorsichtig eingeritzt und dann nach außen geknickt.



In gleicher Weise wird die Ziegelplatte bearbeitet. Deutlich sind die verschiedenen Neigungswinkel und die Spuren des Cutters zu erkennen.



Mit einer Nagelschere und etwas Fingerspitzengefühl lassen sich die vielen kleinen Biberschwanz-Ziegel aus Fotokarton von Hand zuschneiden.



Nicht nur das Zuschneiden, auch das Einsetzen der einzelnen Dachziegel kommt einer Sysphusarbeit gleich.

Oberfläche. Mit einem scharfen Cutter und etwas Feingefühl lassen sich solche lädierten Dachziegelreihen leicht vom Trägerkarton lösen und mit einer Pinzette abziehen. Die entstandenen Lücken füllt man mit selbst gefertigten Biberschwanz-Ziegeln. Hierzu wird ein Bogen farblich passender Fotokarton in Streifen von etwa zwei Millimetern Breite geschnitten. Diese werden nun mit einer Nagelschere auf vier Millime-

ter abgelängt und an den unteren Ecken vorsichtig abgerundet. Anschließend fügt man die kleinen Ziegel möglichst regelmäßig in die freie Ziegelreihe und fixiert sie mit etwas Weißleim. Die großen Tore im Wirtschaftsteil des Gebäudes sind beidseitig filigran detailliert. Sie können sowohl geöffnet als auch geschlossen dargestellt werden – leider sagt die Bauanleitung nicht, wie. Für den ersten Zustand schiebt man die Torflügel

einfach in die Ecken des Rahmens und klebt sie mit einem Tröpfchen Leim fest. Will man das Tor geschlossen darstellen, hinterklebt man es mit einem Stück vom Rest des Trägerkartons, das als Befestigungslasche weit nach oben übersteht. Dann schiebt man das Tor unter den Rahmen und klebt es fest. Empfehlenswert ist, die Holztore zuvor noch mit „Grünbraunem Schmutz“ von Asoa oder ähnlichen Pigmenten zu färben.

– Anzeige –

"DIE" Modelleisenbahn-Erlebnis-Welt
liegt in Beinstein



Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

Ostermarkt
mit verkaufsoffenem Sonntag

am Samstag 01. April von 09:00 bis 19:00 Uhr
am Sonntag 02. April von 12:30 bis 17:30 Uhr

in unserer Ladenschäft in der
Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen

mehr Informationen unter
www.modelleisenbahn.com

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





Zur Darstellung geschlossener Holztorer werden beide Torflügel mit Karton hinterklebt und anschließend vorsichtig unter den Türsturz geschoben.



Um die etwas unschöne Dachkante zu kaschieren, bekommt das Gutshaus einen Ortgang aus dünnem Holz furnier vorgeblendet.

Im nächsten Schritt folgt die Farbgebung. Zuerst wird das recht grelle Rotorange des Daches mit einer Schicht Ziegelrot von Busch (1709) gemildert. In die noch leicht feuchte Farbe streut man vorsichtig „Grünbraunen Schmutz“ und verwischt die Pigmente mit einem buschigen Pinsel senkrecht nach unten. So entsteht der Effekt eines moosigen, schlierigen Überzugs. Auch die Fassaden werden punktuell mit Pulverfarben behandelt.

Ablaufspuren unter den Fensterbrettern und Feuchtigkeitflecken in den Ausfachungen entstehen ebenfalls mit „Grünbraunem Schmutz“. An den Giebelverkleidungen bildet man mit „Steinmehl Grauwaacke“ von Minitec (41-0011-00) die Ausbleichung des Holzes in möglichst waagrechten Schraffuren nach.

Im Bausatz nicht enthalten ist der Ortgang, die giebelseitige Bretterverschalung der Dachkanten. Sie entsteht aus einem

passend zugeschnittenen, drei Millimeter breiten Streifen von 0,2-Millimeter-Balsaholz. Er wird mit der passenden Gehrung versehen und auf die Dachkante geklebt. Je nach Farbe des verwendeten Holzes kann ein Anstrich nötig sein. Lederbraun von Revell (84) ist gut geeignet, um die Bretter der Giebelfarbe anzugleichen.

FLEISSARBEITEN

Die beiden Schornsteine des Noch-Gebäudes sollen laut Anleitung mit grauem Karton verkleidet werden. Alternativ fand hier eine bedruckte Mauerplatte von Faller Verwendung (2559), um den Schornsteinen ein etwas rustikaleres Äußeres zu verleihen. Hierzu zieht man mit einer Pinzette vorsichtig die bedruckte Schicht der Kartonplatte ab, schneidet sie passend zu und klebt sie auf. Zuvor müssen die Kamine allerdings noch mit dem Cutter der neuen Dachneigung angeglichen werden.

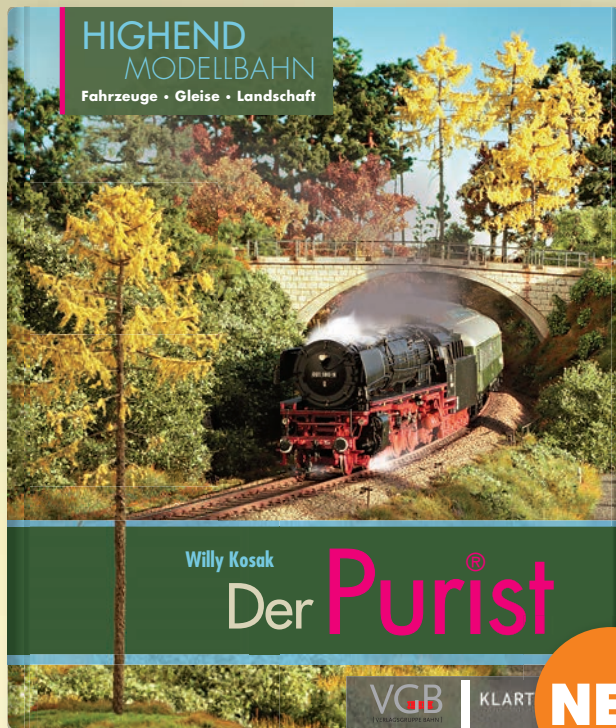
Außerdem sollte man die Kamine mit einer Bleckabdeckung umgeben. Hierzu wird mit dem Tapetenmesser ein dünner Rahmen aus Fotokarton geschnitten, alufarben lackiert (Revell 99) und um die Schornsteine geklebt. Alternativ kann auch dünnes Alupapier, beispielsweise aus einer Schokoladenverpackung, verwendet werden. Zu guter Letzt komplettiert man das Hauptgebäude noch mit Regenrinnen und Blumenkästen aus der Bastelkiste. Letztere wurden in etwas hellerem Braun von Revell (381) lackiert und mit Blütenständen der Faller-Premium-Hecke (181352) bepflanzt.

Das kleine Nebengebäude entsteht getreu der Anleitung. Allerdings empfiehlt es sich auch hier, die Ausfachungen im ersten Stock vor dem Einkleben weiß zu lackieren. Auch die hölzernen Innenseiten des offenen Lagerraums im Obergeschoss sollten, wie alle anderen Teile in Naturholzoptik auch, vor dem endgültigen Zusammenbau mit Pigmenten (Grünbrauner Schmutz) gealtert werden. □

Mit Regenrinnen, Fallrohren und Blumenschmuck versehen präsentiert sich der Gutshof als gepflegtes Gebäude. Die variablen Tore erlauben die Darstellung vieler Szenen aus dem ländlichen Alltag.



FÜR PERFEKTIONISTEN



Highend-Modellbahn

„Der Purist“ – damit kann im Modellbahnwesen nur einer gemeint sein: Willy Kosak. Jetzt endlich lässt sich sein fotografisches Schaffen aus vielen Jahrzehnten in einem überaus prachtvollen Band kompakt genießen. Das Buch zeigt in drei Hauptabschnitten, was „Eisenbahn-Modellbau heute“ bedeutet: Gleisbau, der sich kompromisslos am Vorbild orientiert, Fahrzeugbau, dessen Detaillierungstiefe das in H0 Machbare auslötet, und Landschaftsbau, der die Grenze zwischen Natur und ihrer Nachbildung verschwimmen lässt. Das alles erläutert von ausführlichen Texten, sodass alle Bau-schritte für den Leser leicht nachvollziehbar sind.

ca. 192 Seiten, 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 250 Abbildungen

Best.-Nr. 581637 | € 39,95

Erscheint im Mai 2017

NEU



www.vgbahn.de

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

DIE BAE

Wie eine außergewöhnliche Modellbahn entstand

NEU

OTTO O. KURBJUWEIT DIE BRAUNLAGE-ANDREASBERGER EISENBAHN

PLANUNG, BAU UND BETRIEB EINER UNGEWÖHNLICHEN MODELLBAHN
MIT EINEM VORWORT VON IVO CORDES



VGB KLARTEXT

In der „Szene“ ist Otto O. Kurbjuweit (OOK) seit langem für pointierte Ansichten bekannt, aber auch für zielführende Ratschläge zu Anlagenplanung, -bau und -betrieb. Doch wie sieht eigentlich seine eigene Anlage aus, die „Braunlage-Andreasberger Eisenbahn“ (BAE)? Sie stellt eine fiktive Meterspurbahn im Harz im Maßstab 1:45 dar und „spielt“ im Frühjahr 1936. Die Hauptstrecke führt von Braunlage, wo Verbindung

zum realen Harzer Meterspurnetz besteht, nach Sieber, hat eine Länge von 57 Metern und weist Steigungen bis zu 33 Promille auf. In diesem großformatigen Band weist OOK mit vielen Grafiken, stimmungsvollen Modellbildern und auch prächtigen großformatigen Fotos den Weg zum Modell einer Eisenbahn. Es geht um Konzeption und Planung, Bau und Technik, um Betriebsstellen und Güterverkehr, um spezielle Bauten und noch speziellere Tannen. Ein Lebenswerk, das Modellbahner aller Baugrößen und Epochen in seinen Bann zieht.

288 Seiten, Großformat
24,5 x 29,5 cm, Hardcover-
Einband, mit mehr als 700
Fotos, Zeichnungen und
Skizzen sowie zahlreichen
Faksimile-Abbildungen

Best.-Nr. 581704
€ 29,95

Erscheint im April 2017

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn





SYMMETRIE MIT SCHLEIFER

Die zwischen 1902 und 1908 gebauten 1'B 1'-Tenderloks der sächsischen Reihe IV T waren tüchtige Maschinen, die bei der DRG und DR als 71.3 liefen. Leider wurde Gützolds H0-Modell nie für Dreileiter-Wechselstrom angeboten. Ein problemloser Umbau macht den Einsatz auf Märklin-Gleisen möglich

VON MANFRED GRÜNIG

Gützolds im Jahre 1990 erstmals vorgestelltes Modell der Baureihe 71.3 zeichnet sich durch eine ungewöhnliche Konstruktion des Fahrwerks aus: Alle Achsen sind angetrieben, also auch die Laufradsätze, deren hinterer mit Haftreifen ausgestattet ist. Das dafür nötige Getriebe erstreckt sich entlang der Mittelachse über fast die ganze Loklänge, was früher den Einbau eines Schischleifers scheitern ließ. Erst der von mir schon öfters verwendete Silencio-Schleifer von Brawa mit seiner sehr geringen Bauhöhe macht diesen Umbau möglich. Er hat sich in allen Fällen, wo zwischen Getriebeboden und Punktkontakten wenig Platz vorhanden ist, vorzüglich bewährt.

Objekt des Umbaus ist eine DRG-Lok mit der Artikelnummer 37100, die 2003 erstmals im Gützold-Sortiment erschien. Sie ist serienmäßig mit einer sechspoligen Schnittstelle ausgestattet, was den für Wechselstromer obligatorischen Einbau eines Decoders natürlich deutlich vereinfacht.

Geöffnet wird die Lok durch Lösen einer Schraube im Sanddom (Bild 1). Danach wird auch der Getriebeboden abgeschraubt. Mit einer Schieblehre werden die Radsatzinnenmaße überprüft. Wer entsprechendes Werkzeug hat, sollte die Radabstände an Vor- und Nachlaufachse auf 14,0 bis 14,1 Millimeter einstellen (Bild 2). Die Treibradsätze haben serienmäßig ein Innenmaß

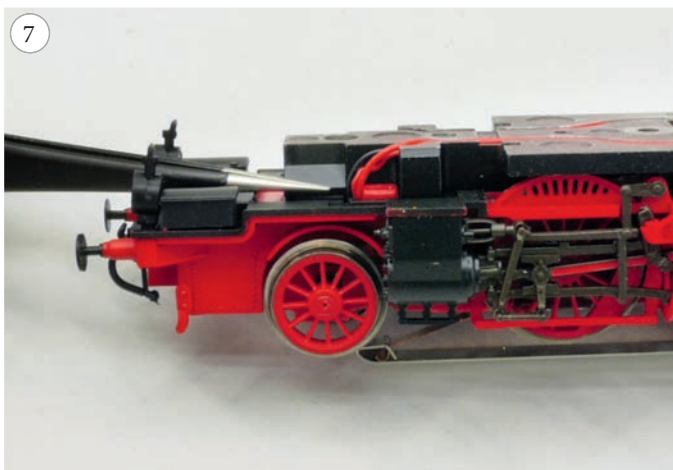
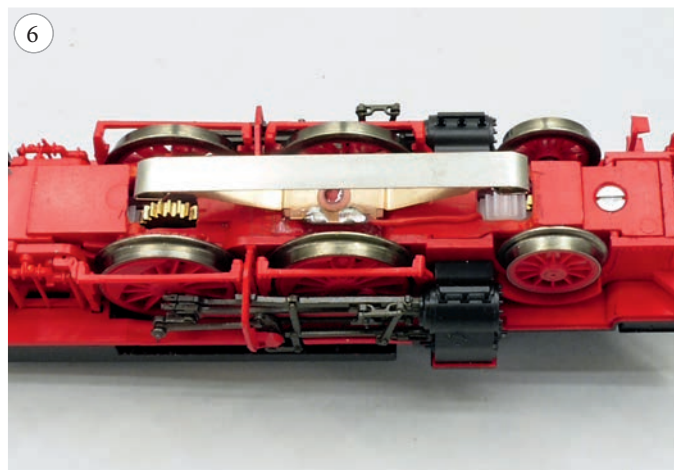
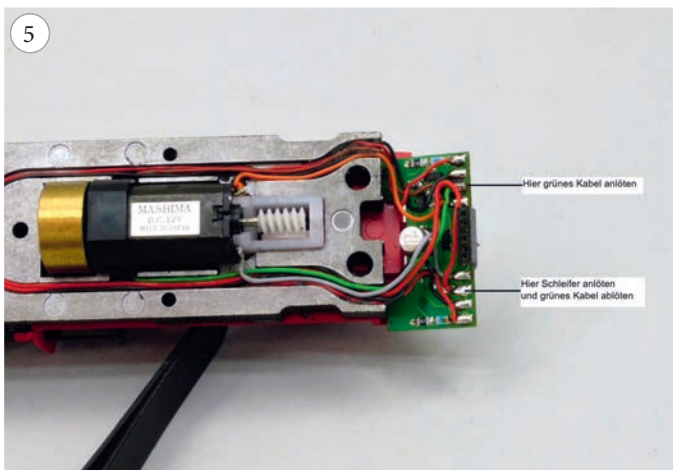
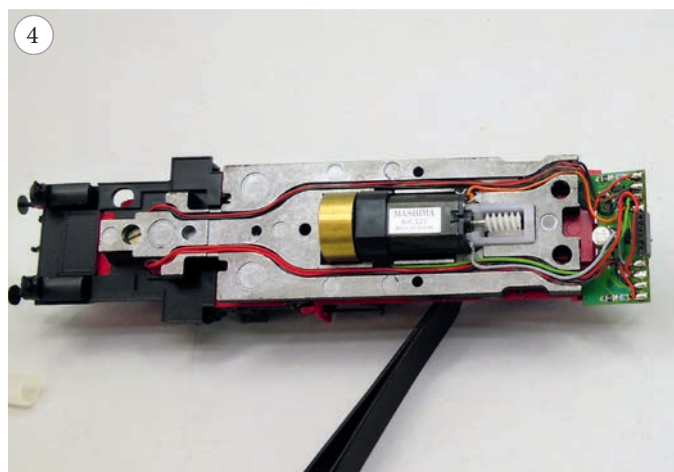
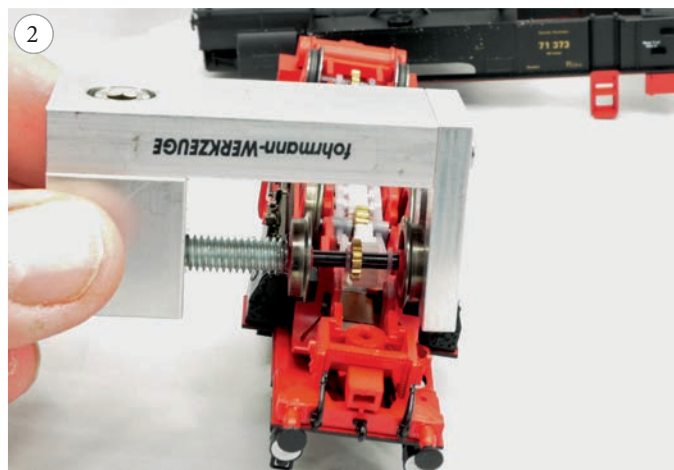
von 14,2 Millimetern, was man beibehalten kann, da die Vorlaufachsen die Führungsaufgabe im Gleis übernehmen.

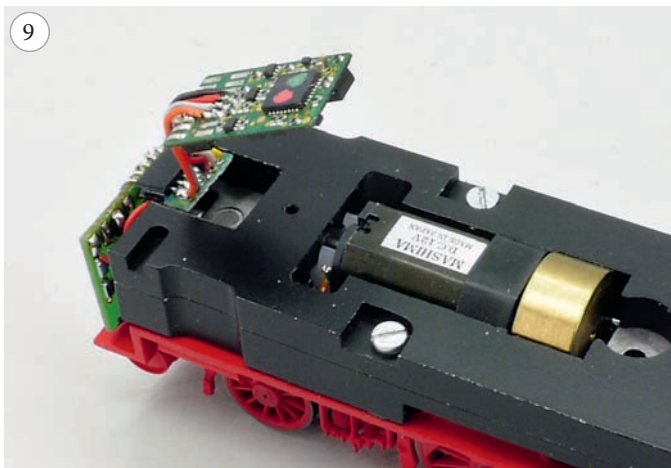
Um das Schleiferkabel versteckt verlegen zu können, wird das Zusatzgewicht im Lokinneren ausgebaut. Es ist mit drei Schrauben befestigt. Danach wird die Platine ausgehängt (Bilder 3 und 4). Beide Radschleiferseiten verbindet man durch Umlöten. Weil die Lok nicht nach NEM verkabelt ist, muss man dafür das grüne Kabel für die linke Radschleiferseite ablöten und mit der rechten Seite verbinden (Bild 5).

Danach wird der Getriebeboden für die Aufnahme des Schleifers vorbereitet. Um auch K-Gleis-Kreuzungsweichen überfahren zu können, ohne dass dabei die berückichtigten extrahohen Punktkontakte die Lok anheben, müssen beide Schleiferenden in die Bodenplatte eintauchen können. Dazu werden zwei quadratische Fenster benötigt. Ihre Position ergibt sich beinahe von alleine, da der Schleifer fast zwischen beide Deckelerhöhungen passt. Zwar liegen durch die neuen Öffnungen nun zwei der Getriebezahnräder frei, doch taucht der Schleifer nur so tief ein, dass kein Kontakt stattfindet.

Anfertigen lassen sich die Fenster in der Bodenplatte am einfachsten mit einer Kleinbohrmaschine und einem kleinen Fräser. Ist dieser Arbeitsschritt erledigt, wird der Brawa-Schleifer mit Zwei-Komponenten-Kleber befestigt. Solange der

FOTO: THERESA HÖLLERER





Klebstoff abbündet, kann man ihn mit einer Wäscheklammer gegen Verrutschen sichern (Bild 6).

Wenn nach etwa 20 Minuten der Schleifer sicher hält, wird das Schleiferkabel angelötet. Dabei ist darauf zu achten, dass der Lötspunkt so flach wie möglich gehalten wird, um den Punktkontakten der Weichen keine Gelegenheit zum Verhaken zu geben. Der Getriebeboden kann nun angebaut werden, jedoch ist auf eine einwandfreie Verlegung des Schleiferkabels zu achten.

Damit das Gehäuse später wieder problemlos passt, ist es sinnvoll, für das Schleiferkabel die vorhandenen Kanäle im Fahrwerk zu nutzen. Von unten nach oben durchgeführt wird es auf Höhe der Lampenkabel (Bild 7). Dazu ist es nötig, die vordere Befestigungsschraube im Fahrwerk zu lockern. Wenn das Kabel durchgefädelt ist, schraubt man das Gehäuse wieder fest und

fixiert die Kabel mit einem Tropfen Sekundenkleber in den Kanälen (Bild 8).

Das Schleiferkabel wird auf passende Länge gekürzt und an den freien Lötspunkt (vorher grünes Kabel) angelötet. Danach verschraubt man wieder das Zusatzgewicht, das durch die saubere Kabelverlegung absolut plan aufliegt.

Dank der serienmäßigen Schnittstelle kann man nun den Decoder provisorisch einstecken und eine noch gehäuselose Probefahrt durchführen. Ist diese erfolgreich, kann man für freie Sicht durchs Führerhaus die Kabel so einkürzen (Bild 9), dass der Decoder genau unter dessen Dach passt. Doppelseitiges Klebeband hält ihn dort fest (Bild 10). Sobald das Gehäuse aufgesetzt und verschraubt ist, steht dem Einsatz dieser Lok mit ihrer für deutsche Augen eher ungewohnten symmetrischen Achsanordnung nichts mehr im Wege. □

Materialbedarf

- ♦ Schleifer: Brawa Silencio Art.-Nr. 2225
- ♦ Decoder mit Kabel und sechspoliger Schnittstelle nach NEM 651, z.B. 64613 von Esu
- ♦ Dünnes Litzenkabel
- ♦ Lötspitzen mit dünner Spitze, Lötzinn
- ♦ „Dritte Hand“ als Haltehilfe.
- ♦ Pinzette
- ♦ Seitenschneider
- ♦ Doppelseitiges Klebeband
- ♦ Messschieber
- ♦ Fohrmann-Werkzeug zum Einstellen des Radsatzinnenmaßes
- ♦ Kreuzschlitz- und Schlitzschraubenzieher
- ♦ Kleinbohrmaschine mit Fräsaufsätzen

Die Dauer des Umbaus beträgt etwa zwei Stunden.

–Anzeige –

Der Geisterwagen

HO Niederbordwagen mit Antrieb Funktionsmodell

2L

2310 braun
2315 gelb

3L

2311 braun
2316 gelb

DCC MM DC AC LED Rail 2m NEM 3 K

- Ideal zum Bewegen von motorlosen Fahrzeugen oder als Doppeltraktion
- Sehr flache Bauweise
- Super Langsamfahrt
- Stromspeicher integriert
- Diesel-/Dampfloktond auswählbar
- Integrierter Digitaldecoder für MM und DCC



viessmann



8999
Viessmann Katalog 2017/18 DE



www.viessmann-modell.de

Attraktive Paarung:
kleiner Wagen mit
großer Ladung. Der
Vergleich mit dem
Mittelborder macht
die Maße der Fuhre
deutlich.

Dick auf klein

Großfässer sind ein schönes Ladegut für allerlei Wagentypen. Im Januar-Journal 2016 war zu sehen, wie man vier auf einen Plattformwagen verfrachtet. Doch auch Einzelladungen schauen gut aus und sind einfacher zu fertigen

VON CHRISTIAN GERECHT

Nachdem die vier in EJ 1/2016 verfrachteten großen Zwölf-Kubikmeter-Fässer quer auf einem Sechssachser standen, möchte ich diesmal zeigen, wie ein solches Großfass längs verladen wurde. Eigentlich könnte man ja meinen, dass alte Beladevorschriften aus der großen Zeit der Eisenbahn für Holzfässer solcher Dimensionen spezielle Paragraphen und Absätze bereithielten. Doch weit gefehlt! Nur den wesentlich kleineren Fässern von 500 bis 1000 Liter Inhalt war ein eigener Paragraph gewidmet, der allerdings auch nur galt, wenn sie gefüllt waren. Die Verkeilung von Großfässern konnte man daraus zwar ableiten, doch fielen diese, al-

lein ihrer Dimension wegen, eher unter den Absatz zu großen, runden Behältern, Tanks, oder Ähnlichem.

Neben der platzsparenden Verladung mehrerer Fässer konnten ein oder zwei dieser beeindruckenden Behälter ohne weiteres auf solch niedrig tarifierten Gefährten wie einem X-Wagen transportiert werden. Sogar der früher allgegenwärtige O-Halle stellte beim Vorbild eine Option dar, freilich nur mit abgenommenen Bordwänden, ansonsten hätte man große Fässer nicht verkeilen können.

Weil Wagen mit quer verladenen Fässern immer mit Ablauf- und Abstoßverbot belegt waren, liegt die Längsverladung ei-



gentlich als erste Option nahe. So waren große Fässer gegen Längskräfte, wie sie im Eisenbahnbetrieb nun mal am häufigsten auftreten, weitaus besser gefeit. Allerdings würden mehrere solcher Fassriesen bei Längsanordnung um einiges mehr Platz verlangen als quer verladen. Auf den im erwähnten EJ-Beitrag verwendeten SSy-Wagen hätten längs nur drei statt vier Fässer gepasst.

SPARSAM VERFRACHTEN

Was im Modell völlig belanglos ist, war für einen realen Versender jedoch ein bedeutender Faktor. Beim Vorbild wurden nämlich vier- und sechssachsig Wagen prinzipiell am höchsten tarifiert. Dem Verfrachter wären also trotz der vergleichsweise leichten Ladung überproportional hohe Transportkosten entstanden. Also wurde von den Verfrachtern zwangsläufig jeder Zentimeter an Ladefläche genutzt.

Weil es kein passendes Fass im Zubehörhandel gibt, besorgt man sich einen der auf jeder Börse für wenig Geld erhältlichen Märklin-Weinfasswagen. Die Fässer werden abgehebelt, ihre Löcher verspach-



telt und plangeschliffen. Dann ersetzt man die etwas einfach dargestellten „Stöpsel“ auf den Fasskämmen durch passende Nagelköpfe aus Messing. Gestrichen werden die Fässer mit durch Spiritus verdünnten Acrylfarben von Humbrol in den Tönen „Holz“ und „Mattschwarz“ (für die Stahlreifen). Ein kleines Herstellerschild rundet das Ganze ab.

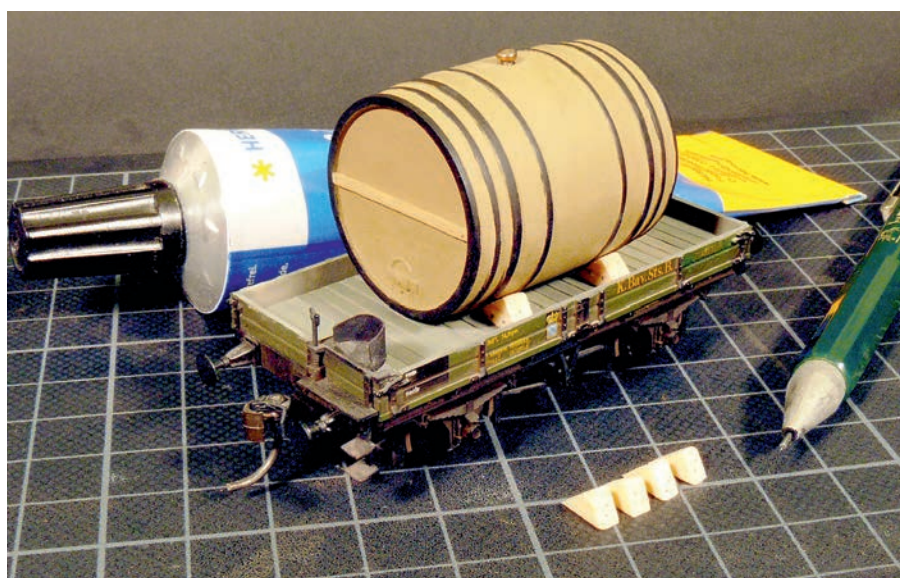
MASSARBEIT RANGIEREN

Anhand der Großfässer lässt sich schön der Fortschritt der Rangier- und Verlade-technik über die Jahrzehnte der „Großen Eisenbahnzeit“ demonstrieren. Begonnen wird um 1890, als die Eisenbahn als einziges Land-Transportmittel von Belang Mühe hatte, mit den Anforderungen der rapide wachsenden Wirtschaft mitzuhalten. Damals gab es noch keine Rangierbahnhöfe, alle Waggonen wurden während des Rangierens abgestoßen und per Hemmschuh oder Handbremse angehalten. Alternativ fuhr man sie mit der Rangierlokomotive selbst an ihre Zugverbände heran. Es versteht sich von selbst, dass eine solch wertvolle und empfindliche Ladung wie ein Großfass zu-

mindest mit der Handbremse seines Transportfahrts angehalten wurde. Die Handbremse musste noch vor dem Abstoßen von einem Rangierer geprüft werden. War sie in Ordnung, wurde abgestoßen, wobei der Rangierarbeiter den Wagen an dessen

Zugverband heranchauffierte, ohne mit den anderen Wagen zusammenzuprallen. Zielbremsung würde man es heute nennen.

Ich habe daher einen Waggon mit Handbremse ausgewählt, der gerade groß genug ist, um ein solches Riesenfass zu



Vier allerdings kräftige Keile genügen für die Zeit vor 1900.



Mit Keilen und Bohlen: So gesichert, kann ein Großfass auch in der Epoche II und III verladen werden.

transportieren. Durch den Anbau einer Sitzschale für den Bremser wurde das winzige bayerische X-Wagerl von Trix in den Zustand der 1880er-Jahre zurückversetzt.

DER DURST DER MÜNCHNER

Die Geschichte hinter der Ladung ist folgende: Die Brauerei Schmid zu Großhesselohe im Isartal hat bei der Weilheimer Fassfabrik ihr nunmehr drittes Lagerbierfass bestellt. Da in Weilheim regelmäßige X-Wagen für den Transport von Schotter hinterstellt waren, musste der dortige Wagendienstbeamte nicht lange suchen. Natürlich wurde der Wagen für seine neue Fracht von einem der Stationsdiener sauber abgekehrt. Mittels eines Pferdefuhrwerks spедиerten die Ladearbeiter der Fassfabrik das gewaltige Fass zur Ladestraße. Dort wurde es mit dem großen Überladekran der Staatsbahn auf das Wägelchen gehievt und mit Keilen und Bohlen gesichert.

Obwohl es noch keine Ablaufberge gab, mussten Ladungen auch vor 130 Jahren gesichert sein, sofern sie nicht vollständig durch die Bordwände oder Rungen in Position gehalten wurden. Bei großen Fässern geschah das mit vier Keilen oder anhand viertelrunder Scheiben, die aus ent-

sprechend dimensioniertem Rundholz, ja sogar Baumstämmen geschnitten wurden. Mir war Letzteres, wenn auch belegbar, etwas zu archaisch. Verwendet werden daher massive Keile, die aus einer Vier-mal-vier-Millimeter-Balsaleiste entstehen.

Zunächst zeichnet man die Keilform leicht mit einem nicht zu harten Bleistift an. Dann sägt man die Keile vorsichtig aus. Am besten gelingt das mittels eines Sägeblatts in der Kleinbohrmaschine, wobei die Leiste per Anschlag (zwei, drei Legosteine reichen) geführt werden. Auf diese Weise bekommt man wesentlich einfacher gleichformatige Keile als mit dem Cuttermesser. Die Keile sind nichts anderes als rechtwinkelige Dreiecke, die erst auf 320er-Schleifpapier abgezogen und dann mit ihrer langen Seite unter das Fass geschoben werden. Dort befestigt man sie mit einem Tröpfchen Weißleim.

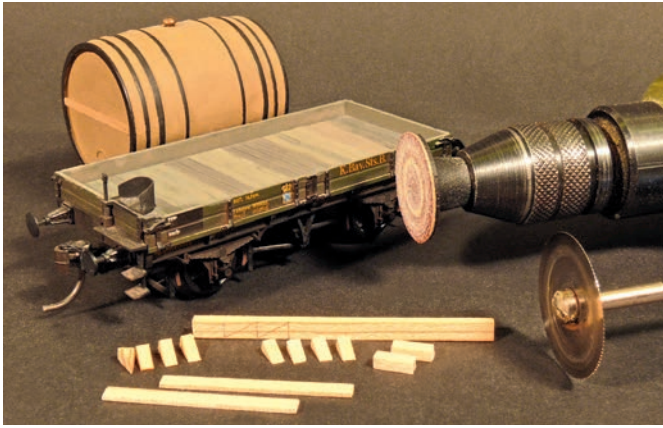
Des großen Keilformats wegen werden sie unmittelbar hinter den inneren Fassreifen platziert. An sich müssten die Keile gar nicht so groß sein, da die Querbewegungen bei der Eisenbahn äußerst gering sind. Doch bei der echten Verladung war es wichtig, dass sich das Fass in die Keile legte und nicht die Keile ans Fass! Schließlich durfte das Riesenfass nicht mit seinem vollen Gewicht

den Wagenboden berühren. Des besseren Aussehens wegen (die Keile sind trotz der Wagenborde gut zu sehen) und auch weil sie einfacher zu fertigen sind, kann man solche Keil-„Kaventsmänner“ aber gerne in Kauf nehmen. Diffizil wird es noch früh genug!

Mit nur vier Keilen gesichert würde unser Fass samt seines Wagerls in Weilheim dem Güterzug nach München Centralbahnhof beigestellt werden. Hier wäre unser Wagen mit dem Fass in einen Güterzug nach Holzkirchen umrangierte worden. Ein „Sammler“, der auf allen Unterwegsbahnhöfen rangierte und auch Großhesselohe bediente. Am Hochufer der Isar wurde das Fass dann auf ein Schwerlastfuhrwerk der Brauerei verladen und zu deren Lagerkeller gebracht.

MODERN(ER)E ZEITEN

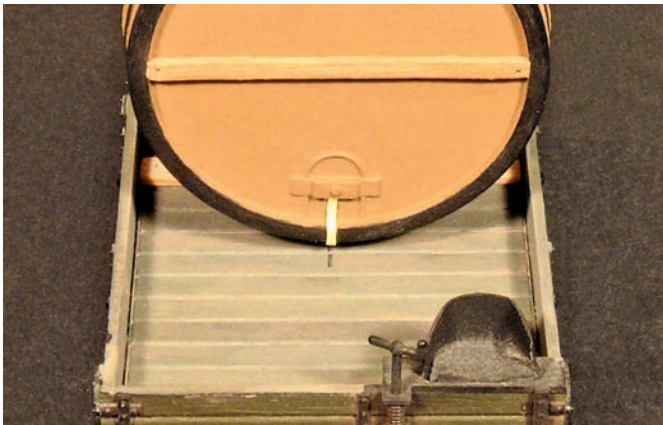
Zwanzig Jahre später, also um 1910, befinden sich die Modellbahner zwar immer noch in der Epoche I, die Situation für die Lademeister war aber schon eine ganz andere. Nun gab es Rangierbahnhöfe, etliche davon mit Ablaufbergen, was angepasste und deutlich aufwändigere Ladungssicherungstechniken nötig machte. Den kleinen Niederbörder kann man für eine Ladung



Gleichmäßige Keile einheitlicher Größe erfordern präzises Arbeiten.



Zwei Bohlen stützen das Fass beidseitig der Mitte.



Ein dünner Streifen Notizzettel hilft beim exakten Positionieren.



Die Keile werden auf die beiden Querbohlen geklebt.

dieser Zeit ebenfalls verwenden, auch seine Sitzschale samt Handbremse darf er behalten. Sollte der Wagen über Ablaufberge gedrückt werden, war die Bremse auch nötig. Denn damit mussten Wagen samt Fass „zielgebremst“ in das jeweilige Richtungsgleis gelangen. Ersatzweise durfte eine solche Wagenladung mit zwei Hemmschuhen aufgefangen und angehalten werden. Die entsprechenden Wagentypen vorausgesetzt, ist diese Art der Ladungssicherung noch bis in die 50er Jahre verwendbar.

Zentimetern reicht bei unserer Fassgröße aus, ebenso eine Breite von etwa 20 Zentimetern. Um das Fass nicht mit seinem vollen Gewicht auf dem Wagen aufliegen zu lassen, müssen unter die kleineren Keile nun zwei Querbohlen gelegt werden.

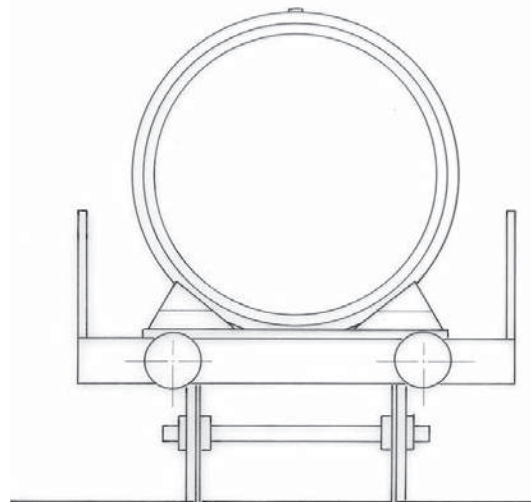
Im Modell entstehen die Keile aus Kiefernleisten im Format zwei mal drei Millimeter. Wegen der unauffälligeren Maserung sind Linden- oder Birkenholz allerdings besser geeignet. Die saubere Fertigung eines solchen Keils ist leider etwas

aufwendig, weil nur der gerade Sägeschnitt an der kurzen Seite ohne Splittern gelingen dürfte. Es ist daher zu empfehlen, die Keile mit einer feinen Mine am Leisten anzuzeichnen. Dann wird die Leiste mit Hilfe eines Anschlags (beispielsweise zwei übereinander geklemmten Legosteinen) möglichst gerade an eine in die Minibohrmaschine gespannte, rotierende Schleifscheibe feiner Körnung geführt. Damit schleift man quasi die Hypotenuse (längste Seite eines rechtwinkligen Dreiecks) des Keils heraus. Diese

MIT KARACHO BERGAB

In den Richtungsgleisen sollten die Wagen im besten Falle ohne Eindrücken kuppelfertig aneinanderrollen. Trotzdem rechneten die Bahnverwaltungen in Rangierbahnhöfen mit Aufprallgeschwindigkeiten von bis zu fünf Stundenkilometern. Die Richtungsgleise waren ja zumeist leicht im Gefälle angelegt, manche auch wannenförmig.

Aus diesem Grund muss die Ladungssicherung zwangsläufig aufwändiger ausfallen. Für ein Großfass reichten vier Keile alleine nicht mehr aus. Wie schon angemerkt brauchen die Keile auch gar nicht so groß dimensioniert zu sein. Eine Höhe von 25



Das Prinzip der Verkeilung von Großfässern: Keile sind so anzuordnen, dass das Fass nur an seiner dicksten Stelle leicht auf dem Wagenboden auf sitzt.



Ungewöhnlich, aber vorbildgetreu: ein asymmetrisch verladenenes Fass. Das geringe Gewicht des Ladeguts macht die Ausnahme möglich.

Vorgehensweise hört sich zwar nach Holzvergeudung an, ist aber vernachlässigbar: Ein 100 Zentimeter langes Lindenleistchen kostet im Architekturbedarf rund 40 Cent, in Birke etwa 55.

Die Querbohlen entstehen aus 0,8 Millimeter starkem Balsaholz. Sie haben ein Format von 2,5 mal 28 Millimetern. Zuletzt werden die Kanthölzer aus einem Lindenholzleistchen von zwei mal zwei Millimetern Querschnitt gesägt und per Wegwerfnagelfeile vom Drogeriemarkt an den Sägekanten geglättet. Scharfe Kanten sind hier durchaus erstrebenswert.

BESSER MESSEN MIT ZETTEL

Zur exakten Verladung sollten die beiden Querbohlen mittig mit einem weichen, dünnen Bleistift markiert werden. Das Fass, das ja möglichst gerade auf dem Wagen liegen soll, bekommt mittig an der Unterseite einen schmalen Streifen von einem Haftnotizzettelchen aufgeklebt. Der Rest ist schnell erledigt. Die Bohlen richtet man so auf dem Wagen aus, dass sie zwischen den beiden inneren Fassreifen zu liegen kommen. Dabei hilft es sehr, sie mit ein klein wenig ablösbarem Fotokleber am Wagen zu fixieren. Das Fass wird nun mittig auf den Bohlen ausgerichtet.

Die vorbereiteten Keile bestreicht man an ihrer Hypotenuse mit etwas Weißleim

und schiebt sie so weit unter das Fass, dass sich dieses ganz minimal zur Gegenseite hin neigt. Nun werden die Keile auf der anderen Fasseite gesetzt und so untergeschoben, dass das Fass sich von selbst wieder zur Mitte ausrichtet. Gelingt Letzteres nicht, macht es auch nichts, das Fass selbst ist ja noch nicht verklebt und kann noch nachgerückt werden. Wichtig beim Keilesetzen ist, dass das Fass den Wagenboden an seiner dicksten Stelle nur minimal berührt. Dann erst wird es mit Uhu Hart oder Weißleim fest mit den Keilen verklebt. Zuletzt setzt man noch die beiden Kanthölzer mittig vor Fasskrone und -boden.

Soll die Ladung abnehmbar bleiben, ist es wichtig, dass die Kanthölzer nur am Fass angeklebt sind, und plan am Wagenboden aufliegen. Nach einem Trocknungsstündchen lässt sich die Ladung samt Verkeilung behutsam losrütteln. Am Wagenboden haftet das Ganze ja nur mit Fotokleber an. Dieser löst sich dabei langsam vom Wagenboden und kann, ebenso wie von der Unterseite der Querbohlen, vorsichtig abgerubbelt werden. So liegt danach alles wieder plan auf.

Optisch vielleicht noch interessanter als die reine Kombination von kleinem Wagen und großem Fass ist deren asymmetrische Variante. Zwar sollte eigentlich eine Ladung die Wagenachsen immer gleichmäßig belasten, doch ist dies bei einer Fracht

wie unserem in echt vielleicht zwei Tonnen schweren Fass kaum relevant.

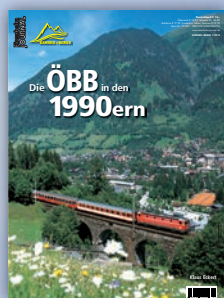
ASYMMETRISCHE ALTERNATIVE

Das Foto der fertigen Ladung erklärt ihre Anfertigung von selbst. Diesmal liegen die Querbohlen mitsamt der Keile zwischen dem zweiten und dritten Fassring und das Fass liegt beinahe direkt an der handbremslosen Stirnwand an. Nur eine an der Stirnwand befestigte Querbohle aus 0,6 oder 0,8 Millimeter starkem Balsaholz schützt die Lackierung der Fasskrone vor den Fahrtbewegungen. Das weiche Fichtenholz der Bohle verhindert, dass das harte Eichenholz des Fasses am ebenso harten Buchenholz der (innen) lackierten Wagenborde schabt.

Da die Stirnwand eine Seite des Fasses vor Längsbewegungen schützt, ist eine Sicherung nur auf der anderen Seite nötig. Sie kann aus einem Kantholz, zwei Keilen oder wie hier aus einem Kantholz plus unterstützendem Keil bestehen. Eine simple Option, die vorbildgerecht ist und noch dazu klasse aussieht.

Eine ebenfalls optisch attraktive Verladeart ist die auf einem Flachwagen ohne sichernde Borde. Wie sie aussieht und entsteht, lesen Sie in einer der nächsten EJAusgaben. □

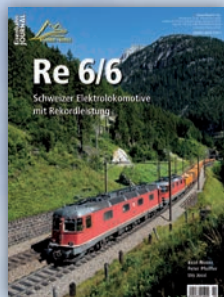
150 JAHRE ALPEN-MAGISTRALE



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



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



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



Spessarttrampe
Laufach-Heigenbrücken
Best.-Nr. 731602

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



NEU

Auch 150 Jahre nach ihrer Eröffnung ist die Brennerbahn die wichtigste Transitstrecke zwischen Nord und Süd. Während die Bedeutung des Reisezugverkehrs im Laufe der Jahrzehnte zurückging, rollen immer mehr internationale Güterzüge über den Pass. Die Sonderausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion widmet sich, nach einem historischen Abriss, unter anderem folgenden Themen: Reisen in den Süden – vom TEE zum EC • Die Rollende Landstraße • Im Zeichen des Zebras – 15 Jahre Lokomotion. Zahlreiche großformatige und in dieser Sonderausgabe erstmals veröffentlichte Bilder zeigen die Brennerstrecke und den Bahnbetrieb von den schönsten Fotopunkten zwischen Kufstein und Verona.

100 Seiten im Format 22,5 cm x 30,0 cm, Klebebindung,
über 150 Abbildungen

Best.-Nr. 731701 | € 15,-



www.vgbahn.de

**Eisenbahn
JOURNAL**

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Dortmund 2017: Schauen und sparen!

Frühlingszeit ist Messezeit: Dieses Jahr schon etwas früher als üblich, nämlich bereits am 5. April, startet in Dortmund die wichtigste Publikumsmesse der Branche, die Intermodellbau. Von Mittwoch, dem 5. bis Sonntag, dem 9. April kann man in den Messehallen 4 und 7 jede Menge Anlagen bewundern, die Neuheiten großer und kleiner Hersteller begutachten und sie oft auch gleich kaufen.

Betrachten und erstehen können Sie in Dortmund natürlich auch die Produkte der Verlagsgruppe Bahn, darunter alle lieferbaren Sonderhefte des Eisenbahn-Journals. An unserem Stand A 32 in Halle 4 finden Sie das komplette VGBahn-Sortiment an Zeitschriften, Videos und Büchern. Damit Sie an der Kasse keine Zeit mit Schlangestehen vertrödeln müssen, können Sie als EJ-Leser Ihre Eintrittskarte schon vorab bezahlen und selbst ausdrucken. Dabei sparen Sie gegenüber dem regulären Preis für das Onlineticket zwei Euro und gegenüber dem Kassenspreis sogar vier Euro! Sie brauchen nur den Code



Beraten Sie auch 2017 gerne: unsere Vertriebs-Kolleginnen. Hier von links Tamara Mielke, Elisabeth Menhofer, Petra Schwarzendorfer und Bettina Wilgermein.

IB2017VGB

im Ticketshop auf folgender Webseite eingeben: www.intermodellbau.de
Echte Sparfüchse jedoch nehmen an der Verlosung auf unserer Verlagswebseite

<http://vgbahn.de/termine.php4> teil. Dort gibt es fünf Gratis-Eintrittskarten für jeweils zwei Personen für die Intermodellbau zu gewinnen. Viel Glück!

LESERPOST



Betr. EJ Extra 2/2016, E 44

Wie schön, dass es vom EJ endlich eine Publikation über diese Lokomotive gibt. Über die E 10 und vor allem die 103 ist ja schon unsäglich viel geschrieben worden, die E 44 wurde dagegen durchweg stiefmütterlich behandelt. Dabei hat sie immer treu und brav ihren Dienst erfüllt und es waren Züge wie der auf Seite 12/13 abgebildete, mit denen ich und Hunderttausende anderer Schüler und Pendler tagtäglich zur Arbeit oder in den Unterricht gefahren sind. Neben der technischen Beschreibung der E 44 besonders interessant fand ich übrigens den Teil über die vier Höllentalbahn-Sondermaschinen, von denen ich bislang noch gar keine Kenntnis hatte.

Henri Bartsch, per Email

Betr. EJ 3/2017, Editorial

Super Editorial im Märzheft 2017! Der Artikel spricht mir aus dem Herzen. Es ist doch nicht verwunderlich, dass der Kreis der Modellbahner immer weiter schrumpft. Für mich bedeutet die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn eine sinnvolle und entspannte Freizeitbeschäftigung, die Freude bereiten soll. Jedem Modelleisenbahner muss es selbst überlassen bleiben, wie er sein Hobby betreibt. Die ewige Mäkelei über unzulängliche Modelle oder



auch nach Meinung mancher sogenannter Fachleute unzulänglicher Anlagen, verdirbt manchen die Freude am Hobby. Ich selbst freue mich immer wieder über tolle Anlagen und schöne Modelle, aber auch hier sollte man immer die Kosten mit im Blick haben. Für mich ist ein stimmiges Gesamtbild entscheidend, und ob wirklich jedes noch so kleine Detail nachgebildet sein muss, ist nicht unbedingt ausschlaggebend.

Kurz zu meiner Person: Ich bin 1. Vorsitzender des MEC Schleswig, betreibe selbst eine 23 Qua-

dratmeter große Dreileiteranlage, mit 165 Lokomotiven und 650 Wagen. Ich habe seinerzeit zwei viertägige Landschaftsbauseminare beim Altmeister Bernhard Stein organisiert und versuche, entsprechend zu bauen. Für mich ist es immer wieder interessant, andere Modellbahnanlagen zu besuchen, nicht um zu mäkeln, sondern auch sich selbst zu vergleichen. Wichtig ist die Freude und Entspannung am Hobby.

Wolfgang Wix, per Email

Wohl dem, der die Modellbahn meisterlich von seinen räumlichen und finanziellen Valenzen her gestalten kann! Dagegen ist ja gar nichts einzuwenden. Für viele aber läuft es dann doch auf den Radius R 1 und unmaßstäbliche Weichen hinaus. Warum auch nicht? Besser als gar nichts. Selbst eine extrem kleine Vorbildstrecke wie die Lokalbahn Falls-Gefrees setzt doch schon bei wirklich maßstäblicher Umsetzung klare Grenzen. Lassen Sie sich von den selbst ernannten Censoren nicht verunsichern und bringen Sie weiter ähnliche Berichte. Wenn dann noch ein wenig zur Konzeption einschließlich Gleisplan dazukommt, umso besser! Es wird manchem vielleicht ein wenig Mut machen, auch mal wieder kleine Brötchen zu backen und sich daran zu freuen.

Dr. Christian Rückbeil, per Email

In memoriam Carl Asmus

Still war es in den letzten Jahren um den Verstorbenen geworden. In besonderen Kalendern und da und dort in Publikationen tauchten seine Fotos noch auf. Doch hinter der Person Carl Asmus verbarg sich viel mehr.



Carl Asmus
1944 – 2017

Wir können in ihm, um mit Karl Ernst Maedel zu sprechen, einerseits den „Dampflok-Narren“ sehen, andererseits aber auch den leidenschaftlichen Sammler. Der im Verlauf von Jahrzehnten mit Geduld und Ausdauer alles daran setzte, Eisenbahn-typische Relikte zu sammeln und zu bewahren. Weil er zeitig erkannte hatte, dass ohne das System Eisenbahn die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes so nicht möglich gewesen wäre. Ja, da lässt sich bei großzügiger Auslegung sogar ein Bogen spannen, zwischen dem Erhalt der bis heute betriebsfähigen 41 018 und den tausenden von

Postkarten und anderen Relikten, mit denen die Kellerräume in Asmus' Wohnung „bis an den Rand“ gefüllt seien.

Carl Asmus wurde in Marktoberdorf geboren. Und in der schwäbischen Heimat gibt es eine Volksweisheit, die bestimmte Tugenden einer Person damit zu erklären sucht, dass sie solches „nicht gestohlen, sondern geerbt habe“. Das könnte auch auf Carl Asmus zutreffen, in dessen Familie „Sammeln“ immer schon eine große Rolle gespielt habe. So verwundert es nicht, dass ich Carl Asmus vor ziemlich genau 50 Jahren im Bw Lindau an der Lory-S 3/6 kennenlernte. Mit großer Bewunderung berichtete er uns damals vom engagierten Arbeiten des Einzelkämpfers Serge Lory, der aus halb Europa notwendige Teile für die Restaurierung der Lok zusammentrug.

Sammeln und Bewahren, eine Devise, die Asmus offenbar nicht mehr losließ. Die optische Restaurierung der 18 612 zusammen mit Freunden im Bw München Ost war offenbar nicht nur ein Kraftakt, sondern ganz offensichtlich auch Ansporn nach dem „Vorbild Lory“ hier noch mehr zu tun. Die Bekanntschaft mit dem Frankfurter Bauunternehmer Günther Knauf, dessen Loksammlung später der Grundstock für das Deutsche Dampflok-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg wurde, war sicher prägend, zusammen mit Gleichgesinnten eine der letzten 41er beim Bw Rheine zu kaufen. Ihre vielen Stationen zwischen 1976 und heute würden ein Büchlein füllen. Viel zu wenig bekannt ist, dass die Suche nach einer dauerhaften Bleibe für die Lok letztlich im heutigen Bahnpark Augsburg ihren Abschluss fand. Parallel zur Sorge um „seine“ 41er frönte Asmus im Stillen dem Aufbau seiner Foto-Sammlung und auch dem Verfassen von Broschüren, Zeitschriften und Büchern. Als umfangreichstes Werk entstand 1976 zusammen mit dem Münchner Eisenbahn-Historiker und Buchhändler Siegfried Bufe im Vorläufer-Verlag unseres Eisenbahn-Journals das Werk „Dampflokomotiven im Allgäu“. Wer allerdings glaubt, Asmus hätte sich *nur* auf Schwarzweiß-Postkarten konzentriert, springt zu kurz! Mit sichtlichem Stolz zeigte er einmal seine stattliche Sammlung von Illustrationen des bekannten Grafikers Walter Zeeden-Garmisch, dessen Grafiken sich auch Karl Ernst Maedel für sein bekanntes Erstlingswerk „Geliebte Dampflok“ bediente.

Weil eine heimtückische Erkrankung eine fortlaufende ärztliche Betreuung erforderte, waren seine ehemals so beliebten Eisenbahn-Reisen zuletzt nicht mehr möglich. Auch nicht, als man am 5. November vergangenen Jahres an der „Schiefen Ebene“ mit mehreren Lokomotiven an die Rampenfahrt von 41 018 und 01 1066 vor 40 Jahren erinnern wollte (siehe EJ 1/2017). Da wäre er sicher gerne dabei gewesen. Ja, und dann kam für uns alle in den ersten Februartagen die Nachricht von seinem völlig unerwarteten Tod. Bekannte und Freunde hätten sich kaum sinnfälliger verabschieden können als mit einem langgezogenen, weithin vernehmbaren Pfeifen einer Lokomotive. Dampf und Schall vergehen, verhallen. Was bleibt, ist die Erinnerung, von welcher der oberfränkische Dichter Jean Paul schreibt, dass sie das einzige Paradies sei, aus dem wir nicht vertrieben werden können. Adieu, servus – Carl Asmus!

Siegfried Baum



JETZT ZUM KENNENLERNEN!

Unsere digitalen Bibliotheken

Vergriffene und aktuelle Magazine und Bücher gibt's als eBook im VGB-Online-Shop oder im BAHN-Kiosk für Tablets und Smartphones.



Das eBook des Monats

Modellbahn-Ladegüter 3

Praxis-Ausgabe von MIBA

Best.-Nr. 15087433-e
für nur € 3,99
(statt € 8,99)

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

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

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

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



Kompetenz aus Leidenschaft. Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck · Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100



www.facebook.de/vgbahn

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



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

01187 Dresden

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

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

44339 Dortmund

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

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

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

25355 Barmstedt

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

45479 Mülheim

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

67146 Deidesheim

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

04159 Leipzig

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

28865 Lilienthal b. Bremen

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

49078 Osnabrück

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

67655 Kaiserslautern

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

10318 Berlin

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

30159 Hannover

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

52062 Aachen

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

69214 Eppelheim/Heidelberg

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

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

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

70180 Stuttgart

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

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

53111 Bonn

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

71334 Waiblingen

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

12105 Berlin

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

40217 Düsseldorf

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

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

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

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 EUROTRAIN®

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.LoksSchuppen.com
FH EUROTRAIN®

63654 Büdingen

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

72657 Altenriet bei Stuttgart

MODELLBAHN LÖS SR-24
HANS WEISS
 Im Breiten Baum 2
 Tel.: 07127 / 35020 • Fax: 07127 / 21616
 E-Mail: hans.weiss@geromail.de
H

73431 Aalen

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

84307 Eggenfelden

MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckmaier
Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
www.steckmaier.de
steckmaier@steckmaier.de
FH/RW EUROTRAIN®

90478 Nürnberg

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

97070 Würzburg

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

75339 Höfen

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

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

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



86199 Augsburg

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

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®

Schweiz

82110 Germering

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

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®

CH-4051 Basel

BERCHER & STERNLICHT AG
Spalenberg 45
Tel.: 0041 / 61 / 2612550
Fax: 0041 / 61 / 2613083
www.berchersternlicht.ch
FH

83352 Altenmarkt/Alz

MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
Traunsteiner Str. 4
Tel.: 08621 / 2834
Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN®

**Erfolgreich werben
und trotzdem sparen:**

**Eisenbahn
JOURNAL**

Tel.: 081 41/53481-153

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

Die Bundesbahn im XL-Format

DB-Dieselloks der 1950er-Jahre

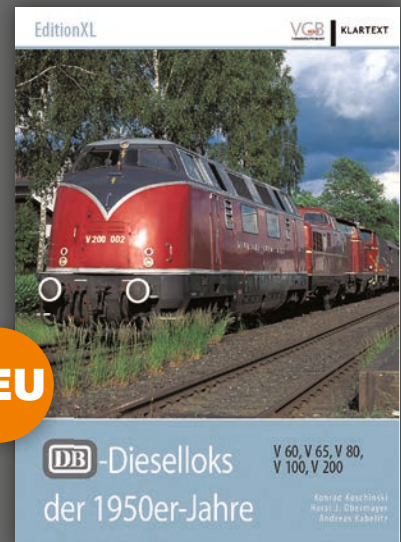
V 60, V 65, V 80, V 100, V 200

Dieser reich bebilderte Sammelband, entstanden aus den renommierten Sonderausgaben des Fachmagazins „Eisenbahn-Journal“, bietet ein erschöpfendes Porträt der beliebten DB-Diesellok-Klassiker der 1950er-Jahre.

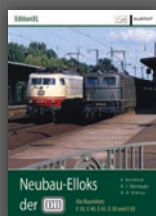
240 Seiten im DIN-A4-Großformat, Softcover-Einband,
über 400 Farb- und Schwarzweißbilder

Best.-Nr. 601701 | € 19,95

NEU



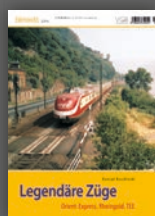
Die DB in den
1950ern, 1960ern
und 1970ern
Best.-Nr. 601501



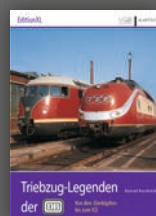
Neubau-Elloks
der DB
Best.-Nr. 601502



Erz, Stahl und
Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legen-
den der DB
Best.-Nr. 601603

DB-Dieselloks V 60, V 65, V 80,
der 1950er-Jahre V 100, V 200
Konrad Kerschbahl
Hans-J. Gierwagen
Andreas Kabisch

Das ist die Edition XL:

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

nur je € 19,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

BÖRSEN + MÄRKTE

Termine

19.03.: GÖRLITZ BÖRSE im Wi-
chernhaus, von 10–14 Uhr, Johannes-
Wüsten-Str. 23a. Info: [www.modell-
bahnhof.de](http://www.modell-
bahnhof.de)

25.03.: 74. Naumburger Modellbahn-
Tauschmarkt, von 8–13 Uhr, in der
Alexander-von-Humboldt-Schule,
Weißener Straße. Info: NMC 1963
e.V., Klaus Wunschick, Poststraße
40, 06618 Naumburg/Saale. Tel./
Fax: 03445/201826, [kwunschick@
arcor.de](mailto:kwunschick@
arcor.de)

Besuchen Sie uns

05.04. bis 09.04.17
Intermodellbau
in Dortmund



26.03.: Regensburg-Barbing, 10–14
Uhr, Modelleisenbahn- u. Automarkt
in der Rathausgaststätte in Barbing.
Tel.: 099512276, [www.haasboerse.
de.tl](http://www.haasboerse.
de.tl), manfred_haas1@aol.de

NEU! Garching bei München (U 6)
So. 02.04. v. 10–15h Modellbahnmarkt
& Treff, Bürgerhaus, Bürgerplatz 9.
089/51099130, www.gruber-events.de

02.04.: Rodewisch – Ratskellersaal,
Wernesgrüner Str. 32, von 10–16
Uhr, Modelleisenbahn-, Modellau-
tomarkt. Tel.: 0163/6801940, [www.
star-maerkte-team.de](http://www.
star-maerkte-team.de)

www.modellbahnboerse-berlin.de
08.04.: 08056 Zwickau, Stadthalle.
09.04.: 01069 Dresden, „Alte Mensa“.
23.04.: 12679 Berlin, Freizeitforum
Marzahn. Jeweils 10–14 Uhr. Tisch-
bestellungen: Herzog, 0173/6360000.

08.04.: CAM Modellauto-/Eisen-
bahn- + Spielzeuggbörse, 11–16 Uhr,
23558 Lübeck, Opel-Dello, Töpfer-
weg 61–83. Info-Tel.: 040/6482273.

09.04.: CAM Modellauto-/Eisen-
bahn- + Spielzeuggbörse, 11–16 Uhr,
24941 Flensburg, Jaguar-House
Nehrkorn, Liebigstr. 1. Info-Tel.:
0461/20619.

09.04.: CAM Modellauto-/Eisen-
bahn- + Spielzeuggbörse, 11–16 Uhr,
26607 Aurich, Mazda-Ubben, Esenser
Str. 122. Info-Tel.: 04941/80983.

22.04. (1. Museums-Öffnungstag
2017): Modellbahnboerse, 10–16 Uhr,
mit großer Fahrzeugschau in 1:1,
Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N.,
Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.:
0711/8878140, info@svgmbh.com,
www.eisenbahn-erlebniswelt.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.
22.04.: Nordhausen, Neustadtstr. 6,
von 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./
Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mo-
bil: 0176/89023526, [jensberndt@t-
online.de](mailto:jensberndt@t-
online.de)

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

23.04.: CAM Modellauto-/Eisen-
bahn- + Spielzeuggbörse, 11–15
Uhr, 21423 Winsen, Autohaus Wol-
perding, Schlossring 48. Info-Tel.:
040/6482273.

www.adler-maerkte.de
info@adler-maerkte.de

Weitere Veranstaltungshinweise
finden Sie im Internet unter
[https://shop.vgbahn.info/vgbahn/
service/termine](https://shop.vgbahn.info/vgbahn/
service/termine)

MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

Verkäufe Dies + Das

Verkäufe original DR Rangiersignal
Ra11b/Ra12 funktionstüchtig und gut
erhalten, sowie Lokschild 120131-8
(DR V 200). Tel.: 0341/4614711.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

E 50 Handarbeitsmodell im Maßstab
1:10 – gebaut von der Krupp-Lehr-
werkstatt im Jahre 1959. Standmodell.
Interessenten kann ich Fotos zusen-
den. K. Kreußel, Roseninstr. 113,
70191 Stuttgart.

www.lok-doc-wevering.de

Archivaufklärung Eisenbahnlehrbü-
cher, Vorschriften, DB-Buchfahr-
pläne, Fachzeitschriften gebunden
– einzel, Sonderdrucke, historische
Bücher, Vorschriften DR, DB Lehr-
dias 1941 bis 68, Stellwerksbeschrei-
bungen, Bekleidung, Sammelteller
Dampflok, Museumsbahnzubehör
usw. Liste gegen Freiumschlag von
Franz Grobe, Strandstr. 28, 25997
Hörnum.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

www.modellbau-chocholaty.de

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

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

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

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

„Der Modelleisenbahner“ Hefte
der Jahrg. 1956–1974 abzugeben,
Gebrauchsspuren. Kontakte unter
f.bretschneider@vodafone.de.

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

Märklin Spur I, v. 2003–2014 3 Loks,
Krokodil, E 44, DB 91, 3 SBB-Wagen,
Gleismit. ca. 1.000,- (4 Weichen),
Trafo 6002 + Contr. Unit v. Sammler,
Neuwert € 4.200,-, zu verkaufen für €
2.100,-. Bei Abholung € 1.950,-. Tel.:
040/5252251, rudolph.jub@wtet.de.

www.spur-0.de

LGB-Loks, Waggons und Zubehör
abzugeben. Liste anfordern unter Tel.:

0201/697400, Fax: 0201/606948 oder
hermann.goebels@t-online.de.

Verkäufe: Schrankenposten, Fertig-
modell, Ziegel, Spur 1, von Stangl
Laser-Cut, fein gesupert € 190,-. Spur
1 KM1 Dampflok, Epoche 1, fein
gesupert, badische IV h, 1a-Zustand
€ 2.850,-. Bei Selbstabholung Vorfüh-
rung auf Anlage. Tel.: 06181/690354.

Großes Angebot an Spur 0 von ETS,
Paya, Bucu. Schienen von Lenz, ETS,
Lionel, zum Großteil neu. Diverse
Bahnhöfe, Signale, viel Zubehör. Au-
ßerdem Loks, Waggons in Fine-Scale
(Fulgurex, SMF, Spring u.a.). Tel.:
07042/22985.

LGB Stainz-Umbau zur BR 99, Piko
BR 80 anal. je € 240,- div. für Spur
G wegen Hobbyaufgabe abzugeben.
Legler, 19288 Ludwigslust, Tel.:
03874/29298.

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Private Sammlungsauflösung H0
2-Leiter orig. verpackt u.a. Roco,
Piko, Liliput, Gützold, Fleischmann.
Bitte die Bestandsliste frei anfordern.
Tel.: 0351/6538007, E-Mail: [kleder-
mann@gmx.de](mailto:kleder-
mann@gmx.de).

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.Modellbau-Gloekner.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Von Privat an Privat: Fleischm., Roco,
Epoche II, III, IV, Diesel- u. E-Loks
sowie Personen- u. Güterwagen, zwei
Wendel mit Gewindstangen und sehr
viel Zubehör. Alles digital. ESU Co-
mander 50200, Lenz Module u. LS100
und vieles mehr. Tel.: 0172/2819081.

www.modelltom.com

www.carocar.com

H0-Lok m. DCC: Roco 63642 DB 111
Vampire € 175; 63814 DB 114 € 95;
62501 SBB 484006 € 120; US-Diesel
Kato 37-6531 SD38-2DMIR € 95; 37-
6482 dto. EJE € 95; Atlas 7145 RS1
€ 50. Originalkarton, wenig gefahren,
Preise VB. gjhtk15@arcor.de.

www.lokraritaetenstuebchen.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

Verk. H0 Rivarossi BR 58 HR2093 DR
€ 250,-; Piko H0 BR 118 DR 59560 €
75,-; Piko H0 BR 38²⁻³ DR 6333/010
€ 50,-; Gützold H0 Gehäuse V 180
218 DR € 35,-. Tel.: 03771/5644300.

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

H0 Sammlungsauflösung, nicht
gelaufen, alles sauber, staubfrei ver-
packt, Lok, Wag., Gebäud., Zubehör,
komplett an Liebhaber abzugeben.
Fischer, Tel.: 0171/7235995.

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 6/2017: 05.04.2017

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):

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: DE742490000437950. Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

☐ Betrag liegt bar bei

Keine
Briefmarken
senden!

www.moba-tech.de

Märklin 3131 Diesellok BR 361 € 40,-; Mä. 34080 Dampflok BR 10 € 170,-; Mä. 37530 E-Lok BR 120.1 150 J. Märklin mit Zertifikat € 220,-; Mä. 94210 Krombacher Bierzug mit Diesellok u. 2 Waggons € 60,-. rolf_seifert@freenet.de.

www.modelleisenbahn.com

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 590,-
UP Challenger von Key € 590,-
UP Big Boy von Tenshodo € 990,-
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,-
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.zuz-modellbahn.com

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

www.augsburger-lokschuppen.de

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

Verk.: Märklin Hamo BR 38 neu OK m. Wannentender OK € 145. Liliput (Bachmann): Tenderlok Feldschlößchen grün 3-achsiger neu OK € 95; BR 91604 neu OK € 95; BR 18478 DB neu OK € 145. Roco: BR 3253 Krokodil Kuppelstangen Blindwellen neu OK 2 Stromabnehmer € 165; 501815 DB neu OK € 195; BR 410521 Öltender neu OK € 220; BR 57 preuß. G 10 grün neu OK € 175. Gützold BR 522006 grau neu Kondentender € 85. Trix Express BR 92692 neu OK € 125. Roco BR 01150 Holzkasten mit Buch neu € 195. Liliput Rheingold Express 5 Wagen neu OK € 95. Tel.: 0385/5559076.

www.jbmodellbahnservice.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

Roco: E 118 grün € 85; S-Bahn-Zug ET 420 DB € 110; Triebw. Zug „die Blockendos“ € 100; BR 1045 ÖBB Montaf. Bahn € 90; V 290 DB rot € 75; V 212 DB Cargo € 100; E-Lok SNCF BB 8100 € 75; E-Lok SNCF grün € 75; E-Lok NL 1100 blau € 75. Trix: BR 73 K. bay. Stb. € 90; V 36 schw. € 50; Dampfsp. Lok schw. € 106; Set BR 92 KPEV m. 4 Wagen € 170. Brawa: E 142 DB Ep. V € 145; Köf II Werkslok blau € 80. Liliput: bad. BR 75 blau € 90; Tigerli NSB Werksbahn € 70. Alle Loks unbespielt in OVP. Tel.: 07578/9336370.

www.suchundfind-stuttgart.de

www.menzels-lokschuppen.de

Märklin und Brawa H0, Loks, AC, zu verkaufen. Alle Modelle unbespielt, neuwertig und originalverpackt. Kontakt Tel.: 02306/965049, E-Mail: edmund.ebeling@yahoo.de.

www.modellbahn-leisnig.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

Auflösung einer H0-Sammlung: ca. 80 Lokomotiven von Fleischmann, Piko, Günther, selbstgebaute Merker + Fischer, 400 Waggons, sehr viel Zubehör u.a. Signale. Nur komplett gegen Gebot abzugeben. Tel.: 089/879384.

www.modellbahnritzer.de

www.puerner.de

Verkaufe große Modellautosammlung (ca. 400 Stück) von Herpa, Roco, Wiking im Maßstab 1:87 ab 1975. Darunter auch einige Wertvolle aus den 70er-Jahren. Nur komplett zu verkaufen. Tel.: 089/879384.

www.mbs-dd.com

www.modellbahn-pietsch.com

Verk.: Mä. 37582 Aussichts-Triebw. BR 1999DRG olivgrün/beige „Gläserner Zug“ Soundfunktionen MFX dig. Zustand: ladenneu, Originalverpackung, Betr.-Nr. 1999, Inneneinrichtung, 28 Fahrgastfiguren VB € 240,-. Tel.: 02261/24142 (ab 12 Uhr).

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

www.vgbahn.de

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

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

Verkaufe TT, DDR, 76 Waggons mit Verpackung, 60 Gebäude, fertig gebaut, meist Auhagen, 85 Straßenfahrzeuge und Diverses, Liste anfordern. Tel.: 0365/8002933, e_rossmann@web.de.

Spur TT: Verkauft wegen Hobbyaufgabe 19 Loks, Dampf, Diesel, E-Lok, Triebw., 70 Wagen Personen- + Güterw., umfangreiches Zubehör z.B. Gleis, Weichen, Autos, Ersatzteile usw. Alles ca. 1 bis 4 Jahre alt, nur gesamt für € 3.500,- verhandelbar. Tel.: 0371/27557075 oder 0176/21433529 bzw. banane737@gmx.com.

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

Roco Line: 5 Bogenw. rechts Rad 5/6 je € 20,-; 4 BW links Rad 5/6 je € 20,-; div. 15° W. r. u. l. je € 13,-. Alle Weichen neu u. in OVP. Tel.: 07578/9336370.

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

Berg+Bromann Gleisbesetzmeldung, 1x Stromversorgung SV, 2x Freimeldebaustein FM, 1x Relaisbaustein RV, 1x Fahrstromgrenzüberwachung FGÜ, 2x Entkoppler EK, Zubehör und LED, alles zusammen € 50,-. Tel.: 0511/98249315, Fax 282840.

www.modellbahnservice-dr.de

Verkäufe Literatur, Video, DVD

Originale von 1845 (!) bis 1990: Verkauft deutsche Kursbücher, Fahrpläne, Fahrkarten und Übersichtskarten. Privatsammlung von Eisenbahnfan. Kostenlose Liste per Post/E-Mail/Tel/SMS anfordern bei: Christoph Gottschalk, Burgstr. 26, 03046 Cottbus, cgott@gmx.de, Tel.: 0041/763366090 (Schweizer Handy, da wochentags als Pendler auswärts arbeitend). Faire Preise, nur Originale und gratis Versand.

Sammlungsauflösung: Umstände halber muss ich meine große Sammlung an Eisenbahnbücher (neue und antiquarische), Kursbücher vieler Länder (ungebrauchte Exemplare wie auch alte gebrauchte Sammlerstücke), Eisenbahnkarten/-atlanten, Eisenbahnzeitschriften, Bahnfotoserien, Bahnreiseführer usw. auflösen. Viel Rares! Verlangen Sie meine Listen. Egon Minikus, Hinterwies 2, CH-9042 Speicher, Tel.: 0041/793192151, egon.minikus@bluewin.ch.

Biete: Lok-Magazin kpl. Jg. 2011+12+14+16 u. div. Einzelhefte sowie DGEG-Hefte, guter Zust. sehr preisgünstig € = VS, nur Abholer, Greven, nahe Münster/Westf. Tel.: 02571/7150 (AB vorhd.).

3 DVDs (selbst produziert) über die IGE-Sonderfahrt „Umrundung der Ostalpen“ gegen Unkostenbeitrag abzugeben. Letzte offizielle Fahrt von Hagen v. Orloff als Mr. Eisenbahnromantik. Kontakt: Andreas Richter, Fax: 0371/8081336, mobil: 0172/3666774 (Mo.-Fr. ab 16 Uhr, Sa. + So. 9-20 Uhr), E-Mail: bahn.andi@gmx.de.

www.bahnundbuch.de

Sammlungsauflösung! Jede Menge Eisenbahn-Fachbücher ab 1900-2015. Fahrzeuge, Bahnbau, Sicherungs- und Signalwesen, Strecken, Bahnhöfe, Bildbände. Auch Schmalspur- und Kleinbahnen, Privatbahnen, Straßenbahnbücher, Jubiläumsschriften, Vorschriften, alle Eisenbahnfachzeitschriften, Lok-Archiv, Straßenbahnarchiv, Verkehrsgesch., Kursbücher DB/DR/Ausland, Eisenbahnkarten und Eisenbahnatlanten aus aller Welt, Edmonson'sche Fahrkarten, Briefmarken Eisenbahn. Detailliste gratis bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder siegfried.knapp@t-online.de.

Neu: **Benelux Rail 1970-1980** von Marcel Vleugels. 304 S., 368 Fotos, Landkarte Luxemburg, € 34,00. Im Buchladen oder www.nijverepublishers.nl.

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

Verkaufe Koch, Eisenbahn und Verkehrsatlas Europa von 1920, 500 Seiten, Preis n.V. Tel.: 03761/86978, aheidenfelder@freenet.de.

Gesuche Dies + Das

Uhlenbrock-Fanatiker am Ende! Letzter Impuls: Suche im Norden Berlins Unterstützung. Tel.: 0173/2392211, 030/4015413 (AB), Fax: 030/61745739.

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: annedetlefergerth@aol.com

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

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

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

Vierköpfiges Modellbahnteam mit 15 x 3 m Anlage, 2-Leiter Gleichstrom, digital gesteuert, sucht Verstärkung von einem motivierten Mitmacher in Emden. Kein Verein, keine Zwäng. Bei Interesse bitte unter 0176/43862769 anrufen.

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

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21gmx.de.

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 0, 1, 2

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KMI etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@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, auch ganze Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

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

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

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

Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche H0e BR 99.63 (württ. Tssd) defekt, beschädigt, als vermurksten Bausatz etc. – Herr Neuss aus Raum Frankfurt bitte nochmals anrufen. Tel.: 07152/351530, hans-joachim.knupfer@t-online.de.

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

Sammler sucht Märklin H0. Loks, Triebwagen, Zugpackungen sowie Personen- und Güterwagen. Märklin 4 M for Militär-Artikel. Ihr Angebot an: 0171/3184584.

Suche Atlas US-Diesellok Alco HH 600/660. Tel.: 089/169873.

Suche H0 TEE „Lemano“ Roco o. Lima. Bitte Info ab abends mit Preisvorstellung 19.30 Uhr an Fritz Messerschmidt, Tel.: 06751/8578755.

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

Suche Liliput H0e L 143001 Motorbahnwagen ÖBB gelb, möglichst mit Loren, guter Zustand. Tel. 07152/351530, hans-joachim.knupfer@t-online.de.

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

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

Modelleisenbahn gesucht, gerne große Sammlungen und Nachlässe! Machen auch gerne eine Bewertung Ihrer Sammlung, Spurgröße H0, freue mich über jeden Anruf. Tel.: 04408/806548.

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

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

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

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@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. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

Modelleisenbahn zu kaufen gesucht. Wir suchen Sammlungen und Dachbodenfunde. Gerne größere Anlagen u. Sammlungen aller Spurweiten. Wir bewerten auch Ihre Anlage. Tel.: 0163/5005818.

H0: Suche dringend württembergische „K“ oder BR 59 Wechselstr., Zustand egal. Angebot an Eugen Hobt, Neue Heimat 7, 78147 Vöhrenbach. Tel.: 07727/929998. Im voraus besten Dank.

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

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

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

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

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabhöler. 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.

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 H0e Spieth 3010 Bottwartal-
bahn Bausatz Personenwagen KB4y.
Tel.: 07152/351530, hans-joachim.
knupfer@t-online.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spur-
weiten, faire Bezahlung, Diskretion,
sofort. Barzahlung, große Sammlun-
gen und kleine Angebote willkomen,
bin Selbstabhöler und freue mich
über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.:
03379/446336 (AB), Mail: zschoche.
nic@freenet.de – Danke.

Suche Wiekra H0 Großraum-VT
(MaK-GDT der OHE) in Rot, Gleich-
strom. Tel.: 07152/351530, hans-
joachim.knupfer@t-online.de.

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

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

Suche Spur N: Pkw, Kleintransporter,
Lkw, Bus, beleuchtet, von Busch oder
anderen Herstellern. Holger Vettors,
Bäckergasse 11, 99425 Weimar.

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

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

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei
fairer Bezahlung gesucht. Privater
Modellbahner freut sich auf Ihre An-
gebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche Fleischmann 816901 ÖBB-
Eurofima-Wagen orange, war Ein-
zelwagen zur Sonderserie IC Mozart.
Tel. 07152/351530, hans-joachim.
knupfer@t-online.de.

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

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

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

Ihre Sammlung in gute Hände.
Suche europaweit hochwertige Mo-
dellbahn-Sammlungen jeder Grö-
ßenordnung. Faire Bewertung Ihrer
Modelle mit kompetenter, seriöser
Abwicklung. Heiko Plangemann,
Tel.: 05251/5311831, info@gebrauch-
temodellbahn.de, www.gebrauchte-
modellbahn.de.

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

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

Gesuche Zubehör alle Baugrößen

Suche Märklin CS 2 60215.
kl.rafflenbeul@t-online.de.

Suche Löttafeln (Bü 5) sowie
Zusatztafel zu Bü 4 oder 5 „Wieder-
holungszeichen“ (zwei senkrechte
Striche). Jeweils originale DB-Aus-
führung, Emaille mit umlaufendem
Blechrand, keine Flachtafel von Pri-
vatbahnen. Emaille kann beschädigt
sein, jedoch kein verbogenes Blech.
Tel. 07152/351530, hans-joachim.
knupfer@t-online.de, www.bottwar-
talbahn.de.

Gesuche Literatur, Video, DVD

Suche M+F-Journal 2/1975, evtl.
Jahrgang 1975/76, sowie Modell-
bahnrevue (MBR) 1/1966. Tel.
07152/351530, hans-joachim.knupfer
@t-online.de.

Ich suche die Sonderausgabe Nr.
530504 Baureihe 75 Eisenbahn-Jour-
nal. Klapproth, Tel.: 0221/7872552.

Suche FdE-Kalender (Freunde der
Eisenbahn, Hamburg) 1961. Tel.:
07152/351530, hans-joachim.knupf-
er@t-online.de.

Suche Betriebsbücher BR 99.63
(württ. Tssd) und BR 99.62 (wü. Tss-
Klose) zur Ansicht/Auswertung, auch
Fotokopie/Scan, auch anonym, gegen
Kostenersatz. Knupfer, A.-Kolb-Str.
4, 71229 Leonberg, 07152/351530,
hans-joachim.knupfer@t-online.de.

Gesuche Fotos + Bilder

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

Sonstiges

Modelleisenbahner sucht professio-
nelle Unterstützung bei der Zurüstung
von Lokomotiven und Wagen in der
Nenngröße H0. Meist Fahrzeuge von
Roco oder Tillig. Bitte melden per
Mail unter martin.trierner@web.de
oder telefonisch 0163/4184323.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Achtung! Dringend gesucht! Gestoh-
lenes Dampflokmodell „Waldenb“ G
3/3, Mst. 1:22,5, Spur 0, kpl. Eigen-
bau. Herkunft Schweiz! Dieb hat die
Lok evtl. verkauft! Hoher Finderlohn.
Tel.: 0041/562882205.

www.menzels-lokschuppen.de

MEC in München sucht Mitglieder
zum Weiterbau an einer Großanlage
in H0. Keine Mitgliedsbeiträge.
Wir sind keine Vereinsmeier. Tel.:
089/8542331 bzw. 0151/70046114.
Ihr Ansprechpartner ist Peter Knott.

www.puerner.de

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

www.modellbahnen-berlin.de

Sammlerstück – Bierwagen H0 v.
Roco „Fürstenberg Pilzner“. 8 Tele-
fonkarten „Die schnellsten Züge d.
Welt“ 1993 Kartenwert DM 6,-, VKP
DM 50,-. Briefmarken: „Eisenbahn-
Motive Schmalspur, Eisenbahn d.
DDR. 6 Sätze Eisenbahn d. DDR. 19
Marken d. DDR mit Eisenbahnmoti-
ven. 3 Sätze „Fliegende Züge“ v. 2007.
J. Treskow, Tel.: 034633/21116.

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

Urlaub, Reisen, Touristik

Übernachten im liebevoll sanierten
Bahngebäude. 1 FW und 1 DZ vorhan-
den. Buchen unter 035772/40729 oder
www.pension-alter-gueterbahnhof-
rietschen.com.

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

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

Nordsee Norden-Norddeich FeWo
57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu her-
gerichtet, eben, ohne Stufen, breite
Türen, Terrasse, 1,6–31,8. € 40,-,
sonst € 30,-. Hausprospekt anfordern.
Haag, Tel.: 04931/13399.

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

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

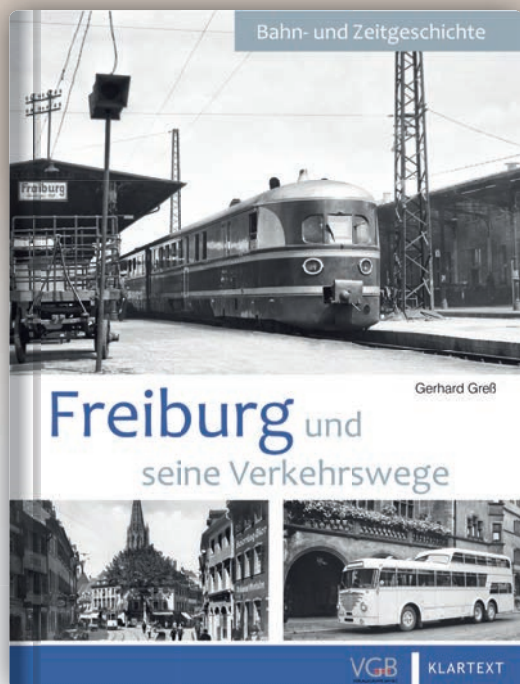
Freudenstadt/Schwarzwald ehema-
liger Bahnhof, Ferienhaus, herrli-
che Lage, schöne Aussicht. Tel.:
07443/8877, www.Ferienhaus-Freu-
denstadt.de.

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

Ihre Kleinanzeige finden Sie
im Internet unter
[https://shop.vgbahn.info/
vgbahn/service/kleinanzeigen](https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen)

NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



Freiburg und seine Verkehrswege

Gerhard Greß, der bekannte Eisenbahn-Bestseller-Autor, widmet sich in seinem neuesten Werk seiner Heimatstadt Freiburg. Für dieses Buch hat er sehr viele bisher unveröffentlichte Aufnahmen aus allen Epochen ausgegraben und zu einem ganz außergewöhnlichen und sehr umfangreichen Band zusammengestellt.

232 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
über 400 Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581630 | € 34,95



Hamburg und die Eisenbahn 1964–1973

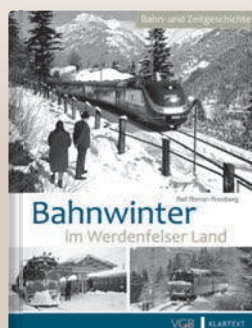
Der Hamburger Fotograf Rainer Schnell hat das Geschehen auf Hamburgs Schienen seit seinem 14. Lebensjahr dokumentiert. Dabei kam auch die städtische Umgebung, durch die die Strecken führen, nicht zu kurz. Dieses Buch zeigt eine Auswahl der besten Fotos, bereichert um viele Schilderungen und teilweise persönliche Erlebnisse rund um die Bahn.

256 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
über 320 Farb- und historische Schwarzweißfotos
sowie Karten und Pläne
Best.-Nr. 581605 | € 34,95

Weitere Titel dieser Reihe



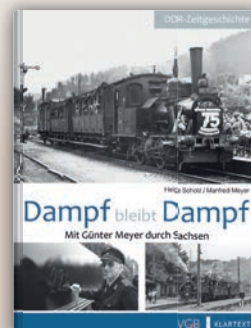
264 Seiten, ca. 450 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581528 | € 39,95



144 Seiten, ca. 200 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581532 | € 24,95



208 Seiten, ca. 440 Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581623 | € 34,95



144 Seiten, ca. 300 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581632 | € 29,95



www.vgbahn.de

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VORSCHAU MAI Mit DVD!



VORBILD
Zug-Historie
 Die TEE-Epoche: Angebot, Züge, Strecken
Dampflok-Porträt
 Baureihe 85 – der Bulle vom Höllental
Impressionen
 Altenbamberg 1985

MODELL
H0-Anlage
 Vier Bahnhöfe, viel Strecke und Berge
Landschaftsgestaltung 1
 Straßenbau mit Vollmers Steinkunst
Landschaftsgestaltung 2
 Brücke am Rotbach –
 Ravensnaviadukt von Noch

EJ 5/17 erscheint am 21. April 2017

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
 Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Chefredakteur
 Gerhard Zimmermann
Redaktion
 Dr. Christoph Kutter, Tobias Pütz, Andreas Ritz, Bernd Keidel
Gestaltung
 Gerhard Zimmermann, Dr. Christoph Kutter
Freie Mitarbeiter dieser Ausgabe
 Joachim Seyferth, Konrad Koschinski, Stefan Pfütze,
 Christian Gerech, Ernst Ulrich, Axel Johanßen,
 Dieter Wagener, Martin Fürbringer, Udo Broermann,
 Manfred Grünig
Redaktionssekretariat
 Katrin Bratzler (-202)



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

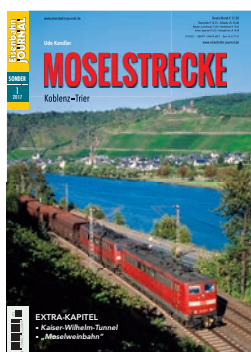
Geschäftsführung
 Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner
Verlagsleitung
 Thomas Hilge
Anzeigenleitung
 Bettina Wilgermeir (Durchwahl -153)
Anzeigensatz und Anzeigenlayout
 Evelyn Freimann (-152)
Vertriebsleitung
 Elisabeth Menhofer (-101)
Vertrieb und Auftragsannahme
 Petra Schwarzenndorfer, Ingrid Haider (-108),
 Angelika Höfer (-104), Sandra Corvin (-107)
Marketing
 Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)
Außendienst, Messen
 Christoph Kirchner, Ulrich Paul
Vertrieb Pressegrosso und Bahnhofsbuchhandel
 MZV GmbH & Co. KG,
 Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,
 Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,
 Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113
Abo - Service
 FUNKE direkt GmbH & Co. KG,
 Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,
 Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70
Erscheinungsweise und Bezug
 Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80
 Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)
 Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit
 gekündigt werden.
Bildbearbeitung
 Fotolitho Varesco, Südtirol
Druck
 Vogel-Druck, Würzburg

NEUE SONDERHEFTE

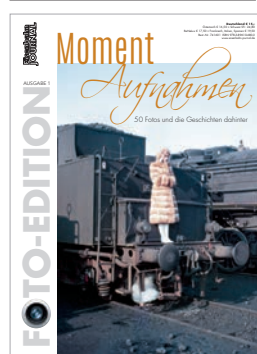


Jetzt am Kiosk!

WEITERE SONDERAUSGABEN



(größeres Heftformat!)



(größeres Heftformat!)

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. 27 vom 1.1.2017. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

ISSN 0720-051X 43. Jahrgang

Modellbahn-Schule

Erstklassige Ideen und Expertentipps



Den betrieblichen Mittelpunkt auf einer Modellbahnanlage bilden der Bahnhof und sein Bahnbetriebswerk (Bw). Vor allem der Dampflokbetrieb erforderte eine umfangreiche Logistik. Obwohl die Richtlinien für die Konzeption eines Bw klar sind, werden auf vielen Anlagen Darstellungsfehler gemacht. Die ModellbahnSchule versucht dem Modellbahner genügend Informationen zu geben, damit künftige Planungen vorbildgerechter ausfallen. In letzter Zeit entwickelten verschiedene Hersteller bei den Premium-Bäumen Produktverbesserungen. Die Modellbahn-Schule stellt diese interessanten Neuheiten vor. Der Bau eines Messingmodells setzt Erfahrung voraus. Viele Tipps rund um den Pwif von Weinert können auch auf andere Bausätze übertragen werden. Außerdem erfahren Sie, wie man ältere Loks problemlos mit einem Rot/Weiß-Lichtwechsel ausstatten und realistisch aussehende Emaille-Schilder selbst anfertigen kann.

**100 Seiten, Format 225 x 300 mm, Klebebindung,
rund 200 Abbildungen und Skizzen
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,-



**MBS 32
Modell-Hafen**
Best.-Nr. 920032
€ 12,-



**MBS 31
Waldleben**
Best.-Nr. 920031
€ 10,-



**MBS 30
Natur pur**
Best.-Nr. 920030
€ 10,-



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



Mit Volldampf in den Frühling!

219,-

Stromsystem Digital AC

5poliger Motor mit Schwungmasse

Antrieb im Tender



H0 Güterzug-Dampflokomotive BR 45 (45016) der DB

Ausstattung: Stromsystem Digital AC • 5poliger Motor mit Schwungmasse • Antrieb im Tender • Haftreifen • Lichtwechsel mit LEDs • Vorbereitet für Rauchgenerator • NEM-Kupplungsschacht.

Best.-Nr. 1162800-M7

EXKLUSIV
BEI CONRAD ELECTRONIC



Modellfichten-Sortiment, 55teilig

Baumpackung Fichte 60 bis 150 mm,
Dunkel-Grün 55 Stück.

Best.-Nr. 242875-M7



Laubbaum-Sortiment, 55teilig

Baumpackung Laubwald 65 bis 150 mm,
55 Stück.

Best.-Nr. 242874-M7

Dies ist ein Angebot der Conrad Electronic SE, Klaus-Conrad-Str. 1, 92240 Hirschau. Preise inkl. MwSt. Irrtümer und Druckfehler vorbehalten. Filialpreise können abweichen. Die AGBs finden Sie unter conrad.de

25 x in Deutschland

conrad.de

CONRAD ELECTRONIC