

Mit
DVD
Film in Vollversion
**Eisenbahn
JOURNAL**

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

August
2017

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



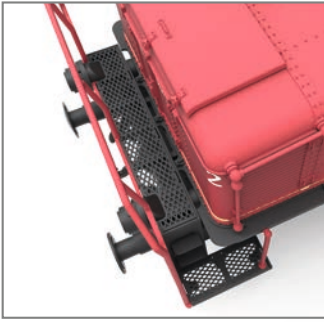
V 180 der DR
**Babelsberger
Erfolgsgeschichte**

Exklusivfotos vom letzten Betriebstag auf der Spessarttrampe • Anlagenporträt: DB-Epoche-III-Lokalbahn

Frisch gebügelt!

Die BR 160:

Ein „Bügeleisen“ mit Stangenantrieb



Abbildungen zeigen Muster



H0

Neukonstruktion

Ihr Aufbau bestand aus einem sehr kurzen, niedrigen Vorbau, dem Führerhaus, auf dessen Dach der Stromabnehmer angebracht war, und einem langen, niedrigen Vorbau hinten, der zum Ende hin abgeschrägt war. Diesem unsymmetrischen Gehäuse verdankten die Lokomotiven den Spitznamen „Bügeleisen“.

Um die harten Rangieraufgaben besser bewältigen zu können, erhielten die Exemplare der BR E 60 (ab 1968: 160) gegen Ende der 1950er-Jahre Rangierbühnen über den Puffern, zusätzliche Fenster und eine neue Verkabelung.

Drei bewährte Bügeleisen, 160 009, 010 und 012, sind bis heute museal erhalten geblieben.

Elektrolokomotive BR 160 der DB, Ep. IV

Art. Nr.: 436003



€ 249,00

Digitalvarianten mit Sound und Digitalkupplungen:

Art. Nr.: 436073



€ 339,00

digitale FLEISCHMANN-Profi-Kupplungen

Art. Nr.: 430676



€ 339,00

digitale Bügel-Kupplungen

Art. Nr.: 394073



€ 339,00

digitale Bügel-Kupplungen (AC-Modell)

Mit Sound und
Digitalkupplungen

- LED-Spitzenlicht
- Feine Speichenräder aus Metall
- Niedrige Spurkränze
- Zahlreiche angesetzte Steckteile
- PluX22-Digitalschnittstelle
- Abnehmbarer Schaltpliz
- Digital-Varianten:
Originalsound, Pufferkondensator,
Führerstandbeleuchtung und
Rangierkupplung



4



32



40



18



58



70



86

VORBILD

4 Impressionen

E 69 Murnau–Oberammergau

16 Titelthema

DR-V 180: Babelsberger Erfolgsmodell

30 Bild des Monats

Umleiterzug auf der Ruhr-Sieg-Strecke

32 Zeitreise

Monreal 1981

38 Momente

Emsiges „Anhängsel“

40 Aktueller Betrieb exklusiv

Adieu, alte Spessarttrampe!

47 Galerie

Bilder von Michael Giegold

MODELL

58 Anlagenporträt

Auf stillem Gleis durchs Bauernland

70 12. Modellbau-Wettbewerb, Folge 11

Schwaben-Dampf made in USA

76 Bauen mit Brandl

Wasser sauber schichten

82 Patinierung misslungen?

Rettet die Lok!

86 Anlagengestaltung

Feuerwehr auf der Modellbahn

92 Gebäudebau

Raiffeisenlagerhaus: Kombi-Schuppen

RUBRIKEN

12 Kurz-Gekuppelt

Tagebuch, Einst & Jetzt u.v.m.

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Leserpost und Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,
was für ein Titelbild! Dreckig, aber ehrlich. Noch keine 25 Jahre ist diese Aufnahme alt, auf der die 228 795 mit N 14716 nach Erfurt bei der Ausfahrt aus Manebach die aus heutiger Sicht archaische Dieselerbrennung ihrer beiden Motoren zur Schau stellte und dabei auch Hörens Wertes von sich gab. Bei heutigen Dieselloks unvorstellbar. Die klingen bestenfalls wie ein Bohrer beim Zahnarzt und muten sauber wie Luftzug aus einem Fön an. Dass hinter der Anmutung womöglich nicht wirklich soviel Reinheit steckt, wie die Hersteller moderner Dieselmotoren in den vergangenen Jahren suggerierten, wissen wir freilich spätestens seit den mittlerweile mannigfachen Abgasbetrügereien bei Pkw-Dieselmotoren diverser Hersteller – zuletzt wurde dies ja auch noch beim Antrieb einer Nobelkarosse, die wie eine bestimmte Pfeffersorte heißt, nachgewiesen. Zum Aufnahmezeitpunkt des Titelfotos am 24. März 1995 jedenfalls war die Dieselwelt auf Schiene und Straße noch in Ordnung: keine Umwelthysteriker und Fahrverbotsfanatiker, aber auch keine Trickserie und somit auch keine Hetze gegen den Dieselantrieb, der nun plötzlich politisch inkorrekt gilt, auch weil sich die immer mächtiger werdenden Reglementierer unseres Verhaltens bis weit ins Private dagegen ins Zeug legen. Dass dabei auch viele Trittbrettfahrer dabei sind, die einfach nur trendy sein wollen (dieselben, die gegen Stuttgart 21 aufmarschierten und demnächst evtl. einen Pflicht-„Veggie-day“ fordern), ist zeitgeisttypisch. Man mag es gut finden, dass heute keine Diesellok mehr so „raucht“ wie auf dem Titel, die zugehörige V 180-Story ab Seite 18 zeigt dennoch einen wichtigen Entwicklungsschritt der (gesamt)deutschen Dieselertraktion. Und gemacht: Alte DR-Diesel rußten keineswegs immer so heftig wie im Fall der Tittelok. Zudem bereinigte die DB AG schon weit vor der aktuellen Anti-Diesel-Hysterie eifrig ihre Dieselflotte, sei es durch Ausmusterungen wie bei der 228 oder Remotorisierungen wie bei der 218, die damit aber auch weitgehend ihres Typcharakters beraubt wurde... Noch nie Probleme mit Ruß und Lärm hatten die schnuckeligen E 69 auf ihrer langjährigen Strecke Murnau–Oberammergau, die wir mit bislang unveröffentlichten Aufnahmen im Impressionsbeitrag ab Seite 4 würdigen – absolut sehenswert! GZ



E 69-Alltag Ende der 70er: Beim Zwischenhalt in Bad Kohlgrub verlassen zahlreiche Fahrgäste, darunter auch Eisenbahner, den Mittagszug.



Es kommt unter Schülerinnen und Schülern sicher öfters vor, dass man sich während der unvermeidlichen Schulbusfahrten nähert – und sich vielleicht sogar verliebt. Mir ist es zwar nicht so ergangen, aber immerhin bin ich mit dem Schulbus in den 1960er Jahren tagesin, tagaus an meiner „Flamme“ vorbeigefahren – ohne jemals die Gelegenheit zu bekommen, ihr meine Zuneigung zu zeigen. Wenn die „Last-Minute-Schularbeiten“ es erlaubten, konnte ich einen kurzen Blick auf sie werfen: die grüne, immer noch gut gepflegt aussehende Ellok 4 der „Gummersbacher Kleinbahnen“, die als letztes Überbleibsel der Bahn ihr Dasein im Bestand der „Oberbergischen Verkehrs-AG“, kurz OVAG, fristete.

Und eines unschönen Tages war sie dann weg: Mit Schweißbrennern hatten sich Arbeiter daran gemacht, die Maschine zu verschrotten, nachdem sie jahrelang auf dem ehemaligen Anschlussgleis der OVAG gut sichtbar in Gummersbach-Niederseßmar gestanden hatte. Und jetzt das! Es war zu spät, ich konnte nichts mehr machen. Aber zumindest eine Vorliebe

Geliebt und unvergessen: E-Lok 4 (AEG 1928) der Gummersbacher Kleinbahnen, Mitte der 1960er Jahre bereits ausgemustert in Gummersbach-Niederseßmar.

FOTO: SAMMLUNG JOHANSEN



Kleine Liebschaften

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN

Rechts: Mit einem kurzen Übergabezug erreicht 169 003 am 2. Juni 1980 den Bahnhof Murnau.
Unten: 1978 noch ein richtiger Bahnhof: 169 002 steht mit dem N 6620 nach Murnau abfahrbereit in Oberammergau.





für die kleinen Elektrolokomotiven mit ihren symmetrischen, nach vorne und hinten abfallenden Motorvorbauten, den wie Augen anmutenden großen Scheinwerfern, dem mittig positionierten Fahrerhaus und dem zierlichen Stromabnehmer auf dem Dach, die habe ich mir bis heute erhalten. Und genau deshalb habe ich den der Gummersbacher Kleinbahnlok so ähnlichen Maschinen der Baureihe E 69, später 169, immer ein wenig nachgeschwärmt. Zwar war ihre bayerische Heimat weit weg, aber irgendwann würde sich schon eine Möglichkeit ergeben, diese hübschen kleinen Loks, die so gar nichts von der Ausstrahlung und der Überlegenheit der „modernen Traktion“ ihr Eigen nennen, vor die Linse zu bekommen. Das Gummersbacher Objekt der Begierde war dafür leider zu früh verblichen, denn einen Fotoapparat bekam ich erst mit 14 Jahren geschenkt.

Immerhin dauerte es von da an noch satte elf Jahre, ehe mich eine Süddeutschlandreise in die damalige Heimat der E 69 nach Oberammergau brachte. Urlaubsstimmung und die Erwartung, endlich mal die E 69 aus der Nähe betrachten zu können, hatten die Laune schon kräftig beflügelt. Ordentliches Wetter und der bei der Annäherung an Oberammergau schon überwältigende Blick auf die Alpen

taten ein Übriges. Da stand sie nun, im modelleisenbahnhaft kleinen Kopfbahnhof des Festspielorts, vor einem aus nur zwei Waggons bestehenden Nahverkehrszug in Richtung Murnau. Dabei wirkte die 7,35 Meter kurze Maschine (LüP) vor dem fast 53 Meter langen, aus nur zwei Vierachsern bestehenden Kurzzug regelrecht winzig – ein durchaus gewöhnungsbedürftiger Anblick.

Der Betrieb auf der Strecke Murnau – Oberammergau erwies sich als sehr beschaulich. Die 169 beförderten nicht nur Nahverkehrszüge, sondern auch Übergaben. Eine führte sogar von Murnau aus nach Uffing am Staffelsee, an der Hauptstrecke Garmisch-Partenkirchen – München gelegen. Vor Ort gab es dann ein paar Rangieraufgaben zu erledigen, ehe sich das Personal eine kleine Mittagspause gönnte.

Kurz nach 13 Uhr füllte sich der Bahnsteig in Murnau dann mit zahlreichen Jugendlichen, die von den örtlichen Lehranstalten zurück zu ihren Heimorten strebten. 169 002 stellte den Zug am Bahnsteig bereit, nachdem sie ein paar „Sägefahrten“ erledigt hatte. Wie ungewohnt muten die Bilder heutzutage an: Niedrige Bahnsteige, die von den Fahrgästen beim Einsteigen in den Zug Kletterkünste erfordern, eine Bahnsteigüber-

Brotzeit: Das Lokpersonal der 169 002 mit kurzem Güterzug legt eine Pause ein – der Goggo-Fahrer sitzt bereits in der Bahnhofskneipe.



dachung in Holz-Fachwerkkonstruktion, ein mechanischer Zug-Zielanzeiger mit einer repräsentativen Auswahl deutscher Schrifttypen und natürlich Hand-Gepäckkarren in größerer Zahl, denn schließlich gab es noch einen funktionierenden Post-, Gepäck- und Stückguttransport. Nicht unerwähnt bleiben soll die Tatsache, dass sich die Altbau-Elloks der Baureihe 169 in Murnau in bester Gesellschaft mit Maschinen der Baureihen 144 und 194 befanden, die sich mit modernen Traktionsmitteln den Verkehr auf der Hauptbahn von und nach Garmisch-Partenkirchen teilten. Der Mittagszug wurde nicht nur von zahlreichen Schülern frequentiert, sondern diente auch vielen Eisenbahnern als willkommenes Transportmittel, um nach der Frühschicht zurück nach Hause zu fahren. Schwarze Hose, blaues Jackett mit DB-Abzeichen und Baschlik-Mütze mit goldenem Flügelrad und zwei Zierknöpfen, unter dem Arm eine altgediente Aktentasche für die unvermeidliche Thermoskanne, waren damals sichere Erkennungszeichen für Eisenbahner der unteren Dienstgrade – und davon gab es noch



Oben: Trotz Schrittgeschwindigkeit legt sich der N 6615 beim Haltepunkt Seeleiten-Berggeist elegant in die Kurve.

Unten: Von Hektik keine Spur: 169 005 wartet am 7. April 1978 im Bahnhof Murnau auf Fahrgäste, die der Eilzug aus München mitbringen wird.

Rechts: 169 005 erreicht mit dem N 6617 in wenigen Augenblicken den Haltepunkt Murnau-Ort. Die Hauptbahn München – Garmisch-Partenkirchen hat der Zug soeben überquert.



ziemlich viele: Die Bahnhöfe waren noch besetzt, hatten teilweise sogar mehrere Stellwerke, es gab noch handbediente Schranken und dementsprechend besetzte Schrankenposten, Güterabfertigungen, Expressgutverladung, Bahn- und Signalmeistereien, kurz ein Heer von Mitarbeitern, die überall präsent waren. Entsprechend gering war damals noch das Aufkommen von Graffiti, Vandalismus und anderen dem Zeit(un)geist geschuldeten Vorkommnissen.

Schon damals hing aber über der Strecke Murnau – Oberammergau das Damoklesschwert der Stilllegung – trotz Elektrifizierung. Dazu ist es letztendlich nicht gekommen, denn die Verantwortlichen entschieden sich für eine umfassende Modernisierung und damit für die Anpassung an zweckdienliche, aber gesichtslose Standards: Rückbau auf das absolute Minimum an Gleisen, Anpassung der Oberleitung an die aktuelle Bauform, Neubau von Bahnsteigen und „Service-Points“ für die Fahrgäste, Steuerung des Zugbetriebs von zentraler Stelle ohne örtliches Personal – willkommen in der Gegenwart des trostlos-einheitlichen ÖPNV! Das Flair einer einzigartigen

bayerischen Lokalbahn mit elektrischem Betrieb war damit endgültig dahin. Ganz übel hat man den Endbahnhof Oberammergau zugerichtet. Bis auf ein Stumpfgleis, das in seiner Lage etwa dem ehemals nördlichsten Bahnsteiggleis entspricht, wurden alle Anlagen komplett amputiert. Am Empfangsgebäude wurden die bisher für Fahrgastverkehr und Gepäckversand bestimmten Anbauten abgerissen, nur das als

Kleine Lok vor Bergkulisse: Mit seiner Höhe von 1342 Meter wird der hinter der 169 002 zu erkennende Bergzinken namens „Kofel“ auch gerne als der Watzmann von Oberammergau bezeichnet. Heutzutage endet der Blick hier leider schon an einer Betonwand.



Rechts: Eine Straßenbrücke unterquert die Bahn in Bad Kohlgrub. Eine gute Viertelstunde benötigt 169 002 noch bis zur Ankunft in Murnau.

Mitte links: Im Bahnhof Uffing stellt 169 002 einen Schiebewandwagen zum Beladen bereit. Die Spannwerke für die Flügelsignale bieten eine willkommene Kulisse.

Mitte rechts: Abgestellt und gewartet werden die kleinen Loks an der Bw-Außenstelle Murnau, unweit des Haltepunktes Murnau-Ort.



Wohnhaus genutzte Hauptgebäude wurde verschont. Abgesehen vom Bahnsteiggleis wurde die übrige Gleisfläche mit modernen Supermärkten und Parkplätzen bebaut, deren Außenwände den schmalen Bahnsteig einseitig abschotten. Wer im Passionsspielort aus dem Zug aussteigt, wird unmittelbar mit dieser architektonisch einfältigen Klagemauer konfrontiert und muss sich als Bahnreisender gewissermaßen abgrenzen, wenn nicht unerwünscht fühlen. Offenbar legt man in Oberammergau keinen Wert mehr auf Besucher, die mit der Bahn anreisen, sonst hätte man für die Bahnreisenden sicher ein angenehmeres Entrée schaffen können. Auch das Fehlen jeglicher Abstellmöglichkeiten für Sonderzüge spricht eine deutliche Sprache.

Die 169 sind heute natürlich längst modernen Triebwagen gewichen, die in den personalfreien Bahnhöfen mit ihren standardisierten Bahnsteigen halten. In Murnau ist die schöne alte Bahnsteigüberdachung einem der üblichen Betondeckel gewichen. Seine Fahrkarte bekommt man – wenn überhaupt – an einem seelenlosen, gelegentlich dienstun-

willigen Automaten. Es versteht sich von selbst, dass die Gleisanlagen an der gesamten Strecke auf ein Minimum reduziert worden sind. Atmosphärisch wurde fast alles vollkommen zerstört, architektonischen Charme sucht man vergeblich. Da sage noch einer, heute sei alles besser ...

Immerhin kann man anlässlich von Sonderfahrten die gute alte E 69 noch in Betrieb erleben, denn von den gebauten fünf Maschinen sind immer noch mehrere betriebsfähig erhalten. Am Bahnhof Murnau wurde E 69 04 als Denkmal

aufgestellt. E 69 01 gehört zum Bestand der „Lokwelt Freilassing“, E 69 02 und 03 zum Verkehrsmuseum Nürnberg. Die Maschine mit der höchsten Ordnungsnummer (005) ist im Bestand des „Bayerischen Localbahn Vereins e.V.“ in Tegernsee. Die alte Stammstrecke nach Oberammergau ist aber für die Loks heute tabu, denn es fehlt dort an Umsetzungsmöglichkeiten. Alte Ellok im zubetonierten Bahnhof – nein, für ein solches Bild würde wohl auch kein Eisenbahnfreund mehr die Reise nach Oberammergau antreten. □



Auf Traditionsveranstaltungen der Bahn immer ein gerne gesehener Gast: die mit alter Nummer versehene E 69 03, hier am 4. April 2010 in Koblenz-Lützel.

BAHN-METROPOLE AM MAIN

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Schleswig-Holstein
Best.-Nr. 531601



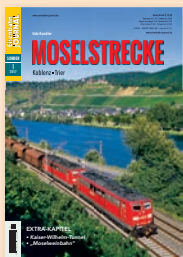
E 18 und E 19
Best.-Nr. 531602



Preußische P 8
Best.-Nr. 541601



V 90
Best.-Nr. 541602



Moselstrecke
Best.-Nr. 531701



Lokstationen
Best.-Nr. 541701

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



NEU

Frankfurt am Main ist mit seinen rund 730.000 Einwohnern eine bedeutende Industrie-, Finanz- und Handelsmetropole. Das Eisenbahnnetz in und um Frankfurt ist engmaschig und weist ein überaus dichtes Angebot an Regional- und Fernverkehrszügen auf. Die Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals beschreibt nicht nur die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Großraum Frankfurt von der ersten Strecke, der Taunus-Eisenbahn, bis in die Gegenwart, sondern widmet sich auch betrieblichen Aspekten sowie den Triebfahrzeugen und Zuggarnituren, die von Frankfurt aus zum Einsatz kamen. Neben fachlich fundierten Texten wurde besondere Aufmerksamkeit auf die Auswahl der Bilder gelegt. Die Geschichte der Eisenbahn in Frankfurt hält nicht nur für Eisenbahnfreunde, sondern für jedermann zahlreiche aufschlussreiche Informationen bereit.

92 Seiten, DIN-A4-Format, Klammerheftung, mehr als 140 historische und aktuelle Fotos
Best.-Nr. 531702 | € 12,50



www.facebook.com/vgbahn

**Eisenbahn
JOURNAL**

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

MÄRKTE & MASCHINEN

Rail4U, Barbara Pirch und die Blaue Mauritius

Sie sei das kleinste Eisenbahnunternehmen Deutschlands, hat die im Dezember 2012 eingestellte Wirtschaftszeitung „Financial Times Deutschland“ einmal geschrieben. Das mag auch noch aktuell stimmen oder nicht – fest steht, dass fast jeder Eisenbahnfreund die Lokführerin und engagierte Unternehmerin Barbara Pirch namentlich kennt. Das liegt auch daran, dass sich in ihrem Fuhrpark zwei Krokodile befinden, die auf die Namen 194 158 und 194 178 hören und insbesondere auch bei jenen Lokjägern begehrt sind, die sich von der Eisenbahn alter Ausprägung nicht trennen können. Untrennbar verbunden sind auch Barbara Pirch und ihre Lokomotiven. Und da sie mit ihrem 2001 gegründeten Unternehmen „Rail4U“ mit Sitz im nordrhein-westfälischen Willich als Selbstständige fungiert, arbeitet sie natürlich auch selbst und ständig – und wenn es sein muss, übernachtet sie auch schon mal mit Iso-matte und Schlafsack auf der Lok. Ihre beiden Krokodile oder auch andere Leih-lokomotiven fahren mit ihr jede Art von Ganzzügen, die von der Industrie bei ihr bestellt werden, fast in und durch ganz Deutschland. Der Fahrplan ihrer Züge ist auch ihr ganz persönlicher Fahrplan, bei der eine geregelte Arbeitszeit freilich kaum geplant werden kann. Sie sei „eine Nomadin der Schiene, die Einzige

ZITAT

„Ich bin am Bahnhof geboren, das Erste, was ich im Leben gesehen habe, waren die fahrenden Lokomotiven und Züge“

(Der aus Aschaffenburg stammende Maler und Grafiker Ernst Ludwig Kirchner [1880–1938])

ihrer Art“, schreibt die „Financial Times Deutschland“ vom 4. April 2011 und zitiert sie anschließend mit ihrem eigenen Credo: „Ich mache das, weil ich es will.“ Doch eines ihrer Krokodile ist schon lange krank. Der 194 178, unter deren singulärem türkis/beigen Außenanstrich sich eigentlich die 194 580 verbirgt, kam im September 2013 im bayerischen Münchsmünster durch Fremdverschulden eine rund 1900 Tonnen schwere Rangierabteilung zu nahe. Seitdem müssen eben die 194 158 oder andere gemietete Lokomoti-

ven einspringen, um die Aufträge für Barbara Pirch zu fahren. Die an einer Pufferbohle beschädigte 194 178 ist zur Untersuchung und zur Beseitigung der Schäden zurzeit immer noch abgestellt, zeitraubend ist dabei aber vor allem die juristische Aufarbeitung, denn nach eigener Aussage klagt Pirch derzeit zwar mit vollem Erfolg vor Gericht, „aber eben in lähmend langsamem Schneckentempo“. Die eigentlich originale 194 178 (Baujahr 1954, Fabriknummer 17781) erhielt bei ihrer am 8. Januar 1976 abgeschlossenen Hauptuntersuchung als einziges Exemplar ihrer Baureihe die nicht nur bei Eisenbahnfreunden umstrittene und damals aktuelle ozeanblau-beige Farbgebung. Denn auch die DB selbst war damit offensichtlich nicht zufrieden, da ausgerechnet die verschmutzungsanfälligen Frontseiten der Lok das helle Beige trugen. Daher und weil wenig später die Untersuchungen bei der 194 überhaupt beendet wurden, blieb es hinsichtlich dieser Farbgebung zumindest bei der Baureihe 194 bei dieser einen Maschine, die fortan den Spitznamen „Blaue Mauritius“ bekam. Am 27. September 1987 wurde sie im Bw Nürnberg Rbf schließlich z-gestellt, am 18. Dezember des Jahres ausgemustert und im September 1988 bei der Firma Dück in München-Pasing verschrottet. Barbara Pirchs 194 178 hingegen ist für Skeptiker ein „Falscher Fuffziger“ bzw. richtiger ein „Falscher Vierundneunziger“ und vieldiskutierte Geschmackssache, für viele aber ein begehrter Oldtimer im Retro-Look, bei dem unter dem Lack der Stahlmantel der 194 580 steckt. Diese Maschine wurde als E 94 280 am 29. Dezember 1955 an die Bundesbahn abgeliefert, erhielt 1957 übrigens den Einbau von UKW-Funk für den Schubbetrieb zwischen Laufach und Heigenbrücken, wurde ab 1970 zur 194 580 umnummeriert und am 18. Dezember 1987 bei der DB ausgemustert. Seit 2009 ist sie im Eigentum von Barbara Pirch bzw. ihres Unternehmens „Rail4U“. JS



Im ersten Spätsommerlicht des 21. September 2010 rappelt die „Blaue Mauritius“ 194 580 alias 194 178 mit einem Auto-Ganzzug über die Vorflutbögen der Mainbrücke Kostheim. FOTO: J. SEYFERTH

WERBEPAUSE



Bahnindustrie-Werbung anno 1953.



INTERNET-BILD DES MONATS

Wenn das Licht für kurze Belichtungszeiten zur Neige geht und die blaue Stunde kommt, dann verändert sich der kreative Focus in der Eisenbahnfotografie, das Stativ wird noch unentbehrlicher und gepaart mit Glück können aus Experimenten gelungene Ergebnisse werden. So auch an der Gotthardstrecke bei Biasca, wo sich in einer kurzen Tunnelröhre bei dort vorherrschendem Linksverkehr am Abend des 10. Oktober 2003 ein wegfahrender SBB-NPZ-Triebwagen mit hinterer grüner Zugzielanzeige sowie ein Güterzug begegneten. Entnommen der Netzseite www.zu-den-zuegen.de (Allwetter-Eisenbahnfotos aus Deutschland und den Nachbarländern von Frank Bachmann). FOTO: FRANK BACHMANN

NOTIERT

Klimaschutz: Verkehrswende angemahnt

Ein kürzlich vorgestelltes Papier des Umweltbundesamtes (UBA) mit dem Titel „Klimaschutz im Verkehr: Neuer Handlungsbedarf nach dem Pariser Klimaschutzabkommen“ beschreibt den Handlungsbedarf der nächsten Jahre, um die Entwicklung des Verkehrssektors in Deutschland mit den Anforderungen des Pariser Klimaschutzabkommens und des „Klimaschutzplans 2050“ der Bundesregierung zur Deckung zu bringen. Es stellt Maßnahmen vor, mit denen die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs schnell deutlich gesenkt werden können und die so einen Beitrag dazu leisten, die in Paris beschlossenen Klimaschutzziele auch im Verkehrssektor in Deutschland sicher zu erreichen. Das Paris-Abkommen will den Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur auf deutlich unter 2°C begrenzen und langfristig nur noch „Netto-Null-Emissionen“ zulassen. Die Umsetzung des Abkommens stellt alle vor große Herausforderungen: Die Höhe des globalen Emissionsbudgets ist bei einem Temperaturziel von maximal 2°C extrem knapp bemessen. Deutschland muss noch vor dem Jahr 2030 einen Großteil seiner Emissionen einsparen. Dieser Handlungsdruck spiegelt sich in den Zielen des deutschen Klimaschutzplans oder im europäischen Rahmen für die Klima- und Energiepolitik allerdings nicht wider. Anders gesagt: Deutschland und die EU müssen ihre Anstrengungen für den Klimaschutz deutlich intensivieren. Dabei hat vor allem auch der Verkehr seinen Beitrag zu leisten. Wie groß die Herausforderung ist, wird durch Einordnung der Szenarien aus dieser

UBA-Studie deutlich: Das ehrgeizigste Klimaschutzszenario „E+“ kommt mit seinen breit ansetzenden Maßnahmenbündeln dem Verkehrsziel 2030 des Klimaschutzplans zwar sehr nahe. Bezogen auf ein realistisches Emissionsbudget zur Einhaltung des 2°C-Ziels beansprucht der Verkehr in diesem Szenario aber immer noch knapp 40 Prozent der über alle Sektoren erlaubten Emissionen. Dies nimmt anderen Sektoren die Luft für realistische Minderungspfade. Ohne schnelles Handeln im Verkehr ist die Einhaltung des in Paris beschlossenen Klimaschutzabkommens nahezu unmöglich. Dies bedeutet sowohl die Verschärfung bestehender als auch die Einführung neuer Instrumente. Das Paris-Abkommen vom 12. Dezember 2015 gilt als Meilenstein im internationalen Klimaschutz. Es ist eine Vereinbarung der 195 Mitgliedsstaaten der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC) als Nachfolger des Kyoto-Protokolls. Im Übereinkommen erklären die Unterzeichnerstaaten erstmals konkret als gemeinsames Ziel, die Erhöhung der globalen Mitteltemperatur gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter auf „deutlich unter 2°C“, wenn möglich auf 1,5°C, zu begrenzen. In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts soll ein Zustand erreicht sein, bei dem der globale Ausstoß an Treibhausgasen nicht höher liegt als die durch biologische und technische Senken aufgenommene und gespeicherte Menge. Aus Emissionen würden dann so genannte „Netto-Null-Emissionen“. Die Ziele aus dem Paris-Abkommen hat die Bundesregierung in ihren „Klimaschutzplan 2050“ aufgenommen. Im Klimaschutzplan wird außerdem erstmals ein Minderungsziel für den Verkehrssektor festgelegt. Demnach muss der Verkehr seine Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 reduzieren.

August 1957: Nach jahrzehntelangen Provisorien erhält Wolfsburg einen neuen Bahnhof. Unmittelbar neben dem Volkswagenwerk gelegen, dient er vor allem auch der schnellen Bewältigung des VW-Berufsverkehrs, dem VW-Güterverkehr sowie dem zunehmenden Interzonenverkehr + + + Am 11. des Monats wird das Zentralstellwerk Frankfurt (M) Hbf als größtes und modernstes Gleisbildstellwerk der DB in Betrieb genommen. Es ersetzt 16 ältere Stellwerke und ermöglicht die Durchführung von täglich rund 1250 Zugfahrten

August 1967: Die Bundesregierung hat für das Bauvorhaben einer City-S-Bahn in Hamburg etwaige Enteignungen für zu-



August 1957: Das Zentralstellwerk Frankfurt (M) Hbf geht in Betrieb.

gestaltete Glasfenster über dem Haupteingang restauriert. Es gilt als eines der wenigen wirklichen Kunstwerke im Eigentum der DB + + + Bei einem Betriebsunfall am 25. des Monats in der viergleisigen südlichen Bahnhofseinfahrt von Neuwied sind gleich vier Züge beteiligt: Nach dem Auffahrunfall eines Nahgüterzuges auf einen anderen Güterzug stürzen elf Güterwagen auf zwei Gegengleise, auf denen sich sowohl ein 4000-t-Ganzzug als auch ein Autoreisezugs nähern und in die Trümmer fahren, es gibt drei Leichtverletzte sowie einen Sachschaden von 3,5 Mio. DM

August 1987: Das Bundesverkehrsministerium und das Bundesfinanzministerium stimmen

der Beschaffung von 41 Triebzügen der BR 401 (ICE 1) sowie der dafür erforderlichen Instandhaltungsanlagen zu + + + Das Empfangsgebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofs sowie der hessische Abschnitt der Aartalbahn werden unter Denkmalschutz gestellt + + + In Berlin-Tegel geht das auf Kosten des Berliner Se-



August 1967: Die V 90 kommt.

lässig erklärt + + + Im Gremberger Rangierbahnhof wird mit der Ablösung der Baureihe 55 durch die neue Rangier-Diesellokomotive V 90 begonnen + + + Die E 10 463 wird am 30. des Monats als 500. von Krauss-Maffei gefertigte Einheits-Elokom im Rahmen eines Festakts an die DB übergeben

August 1977: Die DB nimmt einen für bis zu 300 km/h ausgelegten „Standard-Dynamometerwagen“ als Mess- und Versuchswagen in Betrieb + + + Bei der Renovierung des Hagener Hauptbahnhofs wird das von Jan Thorn-Prikker 1911



August 1987: Die ICE 1-Beschaffung wird beschlossen.

nats gebaute neue Spurplanstellwerk „Tgl“ für die DR in Betrieb

August 1997: Als erste Maschine der Drehstrom-Güterzuglokbauerei 145 verlässt 145 001 mit DB Cargo-Beschriftung die Werkhallen von Adtranz in Hennigsdorf + + + Bei der Hamburger S-Bahn kommen die neuen Züge der Baureihe 474 in den Regaleinsatz und lösen Stück für Stück die alten Fahrzeuge der Baureihen 470 und 471 ab + + + Auf der 1988 stillgelegten Strecke zwischen Daun und Wittlich wird mit dem Bau eines Fahrradweges begonnen + + + Zum Anlass „60 Jahre Ostertalbahn“ finden auf der Strecke zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarzerden zahlreiche Jubiläumsveranstaltungen statt

August 2007: DB Schenker unterzeichnet zum Preis von 143 Mio. Euro einen



Juli 1997: „documenta“-Werbung auf dem ICE.

Kaufvertrag zum hundertprozentigen Erwerb der Geschäftsanteile der spanischen Logistikgruppe Spain-Tir + + + Die Gewerkschaft der Lokomotivführer (GDL) kündigt bundesweite Streikaktionen an + + + Die DB entscheidet sich gegen eine erneute Hauptuntersuchung des fünfteiligen „Weltmeisterzuges“ der Baureihe VT 08, der zu Filmzwecken für den Spielfilm „Das Wunder von Bern“ eingesetzt wurde. Später wird der Triebzug eine Dauerleihgabe für den „Lokpark“ in Braunschweig

WERBEPAUSE

Diesel-hydraulischer Schnelltriebwagenzug SVT

VEB WAGGONBAU GÖRLITZ

Bahnindustrie-Werbung anno 1965.

Ruhr-Sieg-Strecke: Ein Trauerspiel

Als „Ruhr-Sieg-Strecke“ wird hinlänglich die Hauptabfuhrstrecke zwischen Hagen in Westfalen und dem hessischen Gießen bezeichnet. Wer es ganz genau nehmen möchte, lässt diese Strecke jedoch etwa in der Mitte bei Siegen enden, denn die Fortsetzung bis Wetzlar und Gießen wird schon seit geraumer Zeit als „Dillstrecke“ benannt. Dennoch hat sich für den kompletten und rund 180 Kilometer langen Verlauf insbesondere auch DB-intern die

Bundesbahn, vor allem für die zahlreichen Ganzzüge (Kohle, Koks, Erz, Stahlerzeugnisse) vom Ruhrgebiet Richtung Süddeutschland einschließlich der entsprechenden Leerzüge in der Gegenrichtung. Hinzu kamen viele hochwertige Reisezugleistungen, vornehmlich als D-Züge, zu Bundesbahnzeiten später auch als DC- und Interregio-Verbindungen. Selbstverständlich wurde der Betrieb mit lokbespannten Eil- und Nahverkehrszügen komplettiert, so dass die Züge ähnlich wie auf den Rheinstrecken oder der Nord-Süd-Strecke oft im Blockabstand rollten – vom Nachschiebebetrieb auf mehreren Rampenabschnitten bei den meist schweren Güterzügen ganz zu schweigen.

Und heute? Heute besorgen (oft zu kleine) Triebwagen der Verkehrsgesellschaften Abellio und Hessische Landesbahn den Nah- und Regionalverkehr, aber vor allem der Güterverkehr ist auf ein erschreckendes Maß geschrumpft: Hier wird nur noch ein Fünftel bis ein Siebtel der ehemaligen Zugzahlen erreicht, tagsüber belegen in beiden Richtungen planmäßig gerade einmal höchstens zehn Güterzüge die Ruhr-Sieg-Strecke, ergo sind diesbezügliche Zugpausen von über vier Stunden keine Seltenheit. Drei Gründe haben zu dieser Entwicklung geführt: Erstens der gravierende Strukturwandel im Ruhrgebiet mit Einbruch des Massengüterverkehrs, zweitens der Abbau des regionalen Güterverkehrs entlang der gesamten Strecke und drittens das Desinteresse der DB, die Strecke als Entlastung etwa zur Rheinschiene zu

nutzen. Allenfalls bei dortigen Bauarbeiten oder größeren Betriebsstörungen erinnert man sich an diese „Abkürzung“ ins Ruhrgebiet und schickt ein paar zusätzliche Güterzüge via Gießen und Siegen gen Gremberg oder Hagen (und umgekehrt).

Unser Bildvergleich am Standort des bekannten Rudersdorfer Viadukts zwischen Haiger und Siegen lässt auf den ersten Blick keinen großen Unterschied zwischen Einst und Jetzt erkennen, tatsächlich war der 151-geführte Durchgangsgüterzug im Schwarzweiß-Bild (26. Februar 1981) aber einer von rund 50 Güterzügen, die sich dort tagsüber ein Stelldich-ein gaben. Das aktuelle Farbbild (17. Mai 2017) hingegen zeigt noch den einzigen, an diesem Tag ebenfalls mit einer der restlichen DB-151 bespannten und mit Coils beladenen Ganzzug, der ein Dillenburg Stahlwerk beliefert – der restliche und durchgehende Güterverkehr bei Tageslicht beläuft sich nur noch auf etwa acht Züge. Zwar gibt es halbherzige Ausbaupläne für die Ruhr-Sieg-Strecke (Erweiterung enger Tunnelprofile etc.), doch zumindest vorerst und noch viele Jahre wird diese Strecke ein großes Opfer und Trauerspiel der fragwürdigen Güterverkehrspolitik auf der Schiene bleiben. JS



Bezeichnung Ruhr-Sieg-Strecke etabliert, weil insbesondere in der Vergangenheit die meisten Züge (Güter- wie auch hochwertiger Reisezugverkehr) die gesamte Strecke zwischen Gießen und Hagen befahren haben.

Natürlich zweigleisig ausgebaut, war diese Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Mittelhessen insbesondere im 20. Jahrhundert eine der wichtigsten Schienen-Schlagadern im Netz der Reichs- und

tens zehn Güterzüge die Ruhr-Sieg-Strecke, ergo sind diesbezügliche Zugpausen von über vier Stunden keine Seltenheit. Drei Gründe haben zu dieser Entwicklung geführt: Erstens der gravierende Strukturwandel im Ruhrgebiet mit Einbruch des Massengüterverkehrs, zweitens der Abbau des regionalen Güterverkehrs entlang der gesamten Strecke und drittens das Desinteresse der DB, die Strecke als Entlastung etwa zur Rheinschiene zu



– ANZEIGE –

*Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.*

**Dazu brauchen wir
die Besten!**

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

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

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

Wir verbinden Bayern.

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Reisekultur hörbar

Jetzt gibt's mal wieder was auf die Lauscher, denn dieses bereits 2007 erschienene Werk kann man fast ausschließlich hören, weil die wenigen Wörter im „Klappentext“ dieser Doppel-CD schnell gelesen sind und sich auf die nötigsten Inhaltsangaben beschränken. Also die „Play“-Taste gedrückt, worauf im „Intro“ ein Sprecher in verhalten feierlicher Tonlage verkündet: „Wer eine Reise mit der Bahn bucht, tut dies zumeist, um komfortabel und schnell von A nach B zu kommen. Zu einem Geschäftstermin, zu Freunden und Verwandten oder zum Urlaubsziel. Dabei kann Bahnreisen so viel mehr sein. Abenteuer, Begegnung mit Geschichte und Geschichten, mit Menschen, Landschaften und Regionen.“ Im Zeitalter nerviger und tatsäch-

licher Massenverkehrsmittel wie Auto und Flugzeug sehnt sich insbesondere der Bildungsbürger immer öfter nach Reise-Alternativen, die ihm auch eine Reise zum eigenen Ich ermöglichen und vielleicht sogar ein wenig den verschütteten Trieb zum Abenteuer befriedigen. Nun kann es durchaus ein Abenteuer sein, mit der S-Bahn von Kaiserslautern nach Osterburken zu gurken oder das immer mehr vernachlässigte Auslaufprodukt Intercity zu besteigen, aber die Schienen-Abenteuer werden meist im fernen Ausland vermutet, weil sich dort die fremden Eindrücke gemeinhin verdichten. Zusammen mit Autoren der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ geht es also in sieben jeweils rund 10- bis 20-minütigen Hörscenes auf die folgenden „legendären Bahnstrecken“



rund um die Welt: Natürlich zur Transsibirischen Eisenbahn, dann zur Bagdad-Bahn, weiter durch das wilde Kanada mit dem „Rocky Mountaineer“, im Patagonien-Express durch Argentinien, klassisches Reisen im Orient-Express, im „Train de Pigne“ durch Südfrankreich sowie durch den Dschungel von Singapur nach Bangkok. Die ausschließlich gesprochenen Dossiers und Reportagen (also ohne weitere Originaltöne) verlangen eine hohe Aufmerksamkeit und sollten also beispielsweise nicht während einer ablenkenden Zugfahrt, sondern eher im stillen Kämmerlein angehört werden. Denn wer die Pause-Taste ignoriert, muss „dranbleiben“ und kann nicht wie beim gedruckten Wort gedanklich innehalten und das zuvor Gelesene reflektieren. Im Prinzip bekommt man hier mehrere anspruchsvolle und tatsächlich erschienene Textzeiten aus der F.A.Z. vorgele-

sen – analog einzelner Fotos hätten hier eingespielte Geräuschkulissen auch inmitten der „Vorlesungen“ für etwas mehr Auflockerung gesorgt. „Nächster Halt Wladiwostok“ ist also wirklich mehr Hör-Buch als Hör-Spiel und so anspruchsvoll wie gute Texte zwischen zwei Buchdeckeln. Wer allerdings auf die infame Idee kommt, diesen Tonträger in der profanen Fahrgastzelle einer Karre abzuspielen, darf sofort einen Rastplatz in Kaiserslautern ansteuern und von dort aus zur Strafe zwei Dutzend Mal hintereinander wirklich mit der S-Bahn nach Osterburken und zurück reisen – vielleicht winkt ja ein Hörbuch-Vertrag mit dem nicht minder abenteuerlustigen Titel „Nächster Halt Frankenstein“!

Joachim Seyferth

Nächster Halt Wladiwostok – Auf legendären Bahnstrecken um die Welt. Hörbuch (Doppel-CD, 120 Minuten), 16. Folge der Hörbuch-Reihe des F.A.Z.-Archivs, EUR 15,45 ISBN 978-3-89843-972-5, erschienen bei der FAZ, Frankfurt/M

Die versunkene Lok

Seit mehr als 160 Jahren ruht sie in der Nähe der Stadt Germersheim, irgendwo im Rhein, begraben unter Kies und Schlamm – die vermutlich älteste erhaltene Dampflok Deutschlands. Dieses einzigartige Stück deutscher Eisenbahngeschichte vor dem Vergessen zu bewahren ist das Anliegen der vier Autoren dieser Publikation. Mit zahlreichen Grafiken, Fotografien und historischen Originaldokumenten wird die vielleicht spektakulärste „Schatzsuche“ der Eisenbahngeschichte erzählt. Alles begann mit einem Missgeschick: Im März 1852 rutschte eine nagelneue, für die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn bestimmte Lok bei starkem Wind vom Deck eines Transportschiffes und versank im Rhein. Zwar kamen (glücklicherweise) keine Menschen zu Schaden, doch die Lok

blieb in den Fluten verschollen. Alle Bergungsversuche scheiterten, sodass die Lokomotive in ihrem feuchten Grab fast völlig in Vergessenheit geriet. Bis Horst Müller dem verschollenen Technikrelikt auf die Spur kam. Ein langwieriges, teils abenteuerliches Studium alter Karten, Zeitungsartikel und anderer Dokumente beginnt. Nach und nach lassen sich immer mehr Eisenbahnfreunde für das ungewöhnliche Projekt begeistern. Erst nach Jahrzehnten mühevoller Kleinarbeit konnte der wahrscheinliche Liegeplatz der Lok rekonstruiert werden. Doch die eigentliche Arbeit hatte damit erst begonnen, schließlich bedarf jede Theorie zunächst noch eines wissenschaftlichen Beweises. Dieser gelang in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Freiberg nach einer ganzen Reihe aufwendiger geophysikalischer Untersuchungen.

Ausführlich dokumentieren die vier Autoren in ihrem ebenso ausführlichen wie umfassend bebilderten Bericht den jahrzehntelangen, mitunter recht mühseligen Weg vom ersten vagen Hinweis bis hin zum Magnetresonanzbild der versunkenen Lok. Nun steht der letzte Schritt des Projekts an: Die Lok soll gehoben und in restaurierter Form im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein der Öffentlichkeit präsentiert werden. Die Arbeit an einem solchen Sisyphe-Projekt erfordert eine Menge Leidenschaft und Herzblut – und diese Leidenschaft für ihr Projekt merkt man den Autoren auf jeder Seite dieses Buches an. Bisweilen kippt der Ton dabei ein wenig ins Kumpelhafte, insbesondere, wenn Koautoren im

Text nur mit Vornamen genannt werden. Dadurch wirkt das Buch wie eine Mischung aus Wissenschafts-Doku und Erlebnisbericht. Genau darin

liegt der Reiz dieses einzigartigen Buches, das weit mehr ist als eine bloße Dokumentation über den Status quo dieses ambitionierten Projekts. Die Autoren beschreiben ihre „Schatzsuche“ mit einer Intensität,

die ihresgleichen sucht. Damit gelingt den Verfassern zugleich die beste Werbung für ein einmaliges Projekt, das es verdient, nach Kräften unterstützt zu werden.

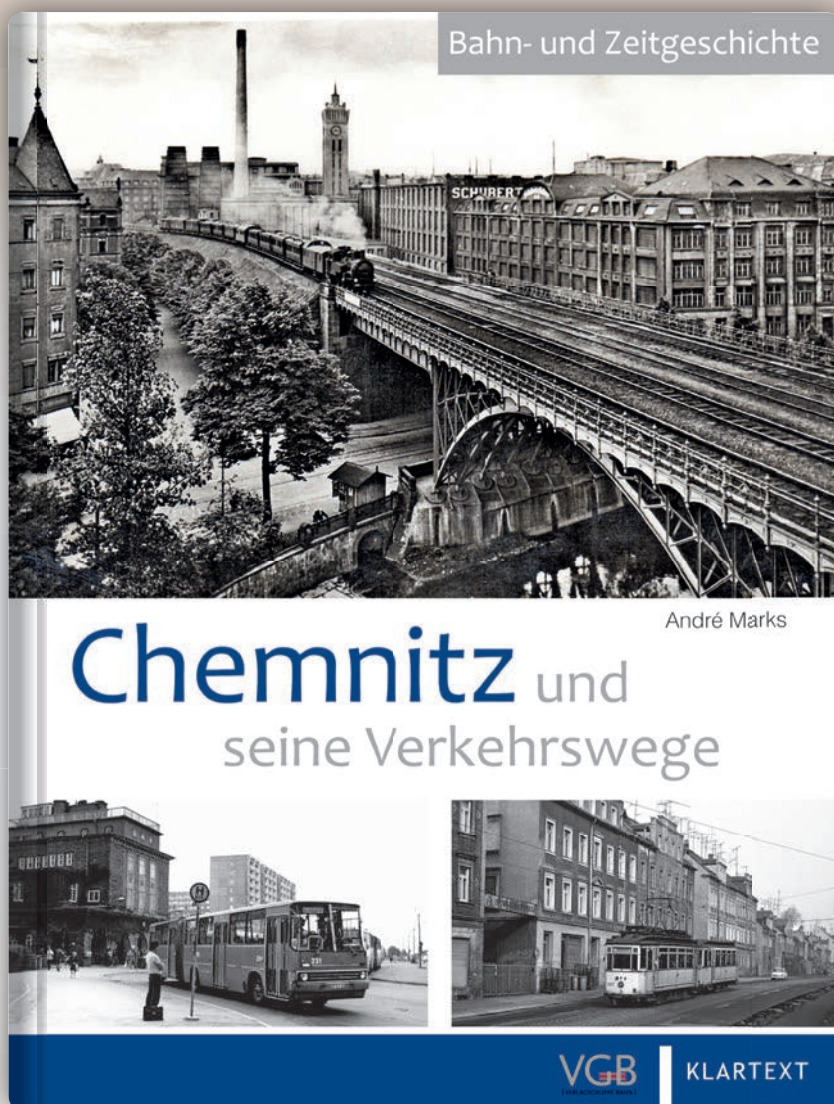
Bernd Keidel



Uwe Breitmeier, Bernhard Forkmann, Volker Jenderny und Horst Müller: Lok im Rhein. Oder: Die Lok, die aus ihrem Dornröschenschlaf erweckt wird. Ein Bericht. 60 Seiten, 58 größtenteils farbige Fotos und Abbildungen, Format 30 x 21 cm, gebunden. Herdam-Verlag, Gernrode, 2017. 19,80 Euro.

NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

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



Industriemetropole in Sachsen

Seit 1852 ist die Industriestadt Chemnitz ans Eisenbahnnetz angeschlossen, ab 1880 verkehrte eine Pferdebahn durch das „sächsische Manchester“. Ende 1893 surrten Straßenbahnwagen erstmals mit elektrischem Antrieb durch das prunkvoll bebaute Zentrum der schnell wachsenden Stadt. Ab etwa 1910 ergänzten erste Kraftwagenlinien den Schienenverkehr, während der zivile Luftverkehr ab 1926 den Reigen der Verkehrswege vervollständigte. Das vorliegende Werk beschreibt erstmals die spannende Entwicklung aller dieser Verkehrswege – und würdigt in separaten Kapiteln außerdem das Reichsbahn-Ausbesserungswerk und die Bahnbetriebswerke der Stadt.

208 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
ca. 400 Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581631 | € 34,95

Weitere Titel dieser Reihe

mit Hardcover,
Format 22,3x 29,7 cm



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



232 Seiten, ca. 400 Farb- und
historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581630 | € 34,95



144 Seiten, ca. 250 Farb- und
Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581514 | € 24,95

V 180 DER DR

BABELSBERGER ERFOL

Rund 20 Jahre prägten die von 1962 bis 1970 in Potsdam-Babelsberg gefertigten V 180 als Vier- und Sechssachser die moderne DR-Traktion. Beide Typen erhielten auch noch stärkere Motoren

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Von 1959 bis 1970 stellte der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg insgesamt 384 Lokomotiven der Baureihe V 180 her (inklusive der anfangs als V 200 oder V 240 bezeichneten). Davon verblieben die beiden Baumuster V 180 001 und 002 im Werkseigentum, 167 vierachsige und 206 sechsachsige Loks gelangten zur Deutschen Reichsbahn, neun sechsachsige kamen zu den Werkbahnen von Buna und Leuna. Allen V 180 gemeinsam sind folgende, durch das Grundkonzept vorgegebene Merkmale:

- symmetrischer Aufbau mit zwei Endführerständen
- zwei gleiche, je ein Drehgestell antreibende Maschinenanlagen
- schnellaufende Dieselmotoren mit hydraulischer Kraftübertragung
- Heizkessel für die Dampfheizung des Zuges (ausgenommen Werkloks von Buna und Leuna)
- kleinster befahrbarer Krümmungshalbmesser 100 m
- Wendezug- und Vielfachsteuerung
- Eignung für Einmannbetrieb
- Höchstgeschwindigkeit 120 km/h (V 240 001 jedoch für 140 km/h ausgelegt; Werkloks von Buna/Leuna durch anderes Übersetzungsverhältnis nur 85 km/h)

Konzipiert wurde die V 180 als vierachsige Mehrzwecklokomotive für den mittelschweren Personen- und Güterzugdienst und den leichten Schnellzugdienst auf Strecken mit einer maximal zulässigen Radsatzfahrmasse von 18 Tonnen. Bei den gemäß Pflichtenheft gestellten Leistungsanforderungen orientierte sich die DR an den von Dampflokomotiven der Baureihe 23.10 zu

Bis Mitte der 90er waren die formschönen V 180 in Staatsbahndiensten: 228 804 mit N 5590 Potsdam Stadt – Brandenburg am 2. Mai 1994 im Bahnhof Groß Kreutz.

FOTO: OLIVER SYDOW



GSMODELL



befördernden Schlepplasten. Schon die mit zwei je 662 kW (900 PS) starken Motoren bestückte V 180.0 B'B' übertraf diese Werte, im Güterzugdienst erfüllte sie im Wesentlichen das Zugförderungsprogramm der Baureihen 50, 50.35, 50.40 und 52, ließ sich aufgrund der mittleren Radsatzfahrmasse von 19,5 Tonnen aber nicht so freizügig einsetzen wie vorgesehen. Gelöst wurde das Gewichtsproblem mit der sechsachsigen V 180.2-4 mit nur 15,6 Tonnen mittlerer Radsatzfahrmasse.

Durch eine Weiterentwicklung der Dieselmotoren konnte die Leistung auf 2 x 736 kW (1000 PS) gesteigert werden. Damit rüstete man die V 180.1 B'B' und die V 180.2-4 C'C' aus, desgleichen später die meisten V 180.0, deren EDV-gerechte Bau-reihenbezeichnung sich deshalb von 118.0 in 118.5 änderte. Durch die „Remotorisierung“ der 118.2-4 mit je 883 kW (1200 PS) leistenden Maschinenanlagen entstand die Unterbaureihe 118.6-8. Die Stückzahlen im Einzelnen und die Ausrüstung weiterer Lokomotiven mit stärkeren Motoren sind der nachfolgenden konstruktiven Beschreibung zu entnehmen.

Rahmen und Aufbauten

Der in Schweißkonstruktion und Leichtbauweise aus Abkantprofilen und Blechen von 5 mm bis 8 mm Stärke gefertigte Rahmen bildet mit den Aufbauten eine gemeinsame Tragekonstruktion. Die Kopfen des Rahmens schließen auswechselbare Pufferträger ab, die mit der UIC-Zug- und -Stoßeinrichtung ausgerüstet sind. Der Rahmen der V 180.0-1 kann geradlinig wirkende Pufferkräfte bis zu 2000 kN und Diagonalkräfte bis zu 400 kN aufnehmen; der Rahmen der V 180.2-4 ist für Pufferkräfte bis zu 2500 kN und Diagonalkräfte bis zu 600 kN ausgelegt.



Das ist die moderne DR: Im Frühjahr 1960 posieren die Baumusterlok V 180 001 und eine junge Reichsbahnerin beim Fototermin auf dem Bahnhof Potsdam Süd.

FOTO: ILLNER, SLG. VON HARTWIG

Baumuster, Nullserie und andere Sonderlinge

Die im Typenprogramm der DR vorgesehene V 180 mit 2 x 900 PS sollte Zugförderungs-aufgaben der Dampflok-Baureihen 23.10, 50, 52, 56.1, 56.20-30 und 65.10 übernehmen können, sich also auch für Strecken mit einer Achslast von maximal 18 Mp eignen. Im Hinblick darauf erarbeitete das Institut für Schienenfahrzeuge (IfS) 1955/56 erste Entwürfe für eine B'B'-Lok mit 17,5 Mp Achslast, auszulegen für 120 km/h Höchstgeschwindigkeit. Weitere Untersuchungen berücksichtigten die zu erwartenden Konstruktionsgewichte insbesondere des Rahmens, Dieselmotors und Strömungsgetriebes. Dabei stellte sich heraus, dass eine nur 70 Tonnen schwere Diesellokomotive in der gewünschten Leistungsklasse nicht zu realisieren war, sondern etwa 85 Tonnen Gesamtmasse erreicht hätte. Daraufhin wurden die Vorarbeiten im Oktober 1957 eingestellt.

Im Jahr 1958 griffen das IfS, der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg (LKM) und das Technische Zentralamt (TZA) der DR das Projekt wieder auf. Inzwischen ließ sich die Leistung des vom VEB Motorenwerk Johannisthal entwickelten Zwölfzylinder-Motors 12 KVD 21 durch Aufladung von 650 auf 900 PS steigern, das Strömungsgetriebe sollte zunächst importiert werden. Den Entwurf für die V 180 überarbeitete man unter Aspekten des Form- und Stoffleichtbaus.

Die ersten vier V 180 B'B'

Im August 1958 wurde die Auslieferung der ersten V 180 auf Ende 1959 terminiert. Da die Bauzeichnungen nur unvollständig vorlagen, konnte LKM noch nicht alle neuen Konstruktionsvorgaben berücksichtigen und fertigte notgedrungen eine Baumusterlokomotive, die deutlich zu schwer geriet. So brachte die V 180 001 – noch ohne Heizkessel! – statt der angestrebten 18 Mp fast 21 Mp Achslast auf die Waage. Am 11. Januar 1960 bewegte sie sich erstmals mit eigener Kraft auf dem Babelsberger Werksgelände, am 12. Februar unternahm sie ihre erste Leerfahrt auf Gleisen der Deutschen Reichsbahn von Drewitz nach Dessau und zurück. Bei weiteren Probefahrten erwies sich die Lokomotive als betriebssicher genug, um ihr Plan-züge anvertrauen zu können. Wegen der hohen Achslast war für den Einsatz auf DR-Strecken allerdings generell eine Sondergenehmigung erforderlich.

Kurz nach ihrer vorläufigen Abnahme am 6. August 1960 beförderte die V 180 001 Berufs-verkehrszüge auf dem Berliner Außenring, kehrte jedoch im November 1960 zur Behebung von Motorschäden ins Herstellerwerk zurück. Im Januar 1961 gelangte sie zur Versuchs- und Entwicklungsstelle für die Maschinenwirtschaft (VES-M) Halle. Bei u.a. auf den Strecken von Halle nach Wittenberg und Erfurt/Saalfeld durchgeführten Messfahrten ermittelte die VES-M den Forderungen des Pflichtenhefts entsprechende Leistungen, die etwa im Bereich der 23.10 und 50.40 lagen. Wesentliche Mängel traten allerdings an den drehzapfenlosen Drehgestellen auf. Die zweite Baumusterlokomotive erhielt konstruktiv geänderte Drehgestelle mit Gummi-Schub-Druck-Achsfederung, wie sie später auch für die Serienlokomotiven V 180.0-1 Verwendung fanden, konnte deshalb aber erst am 10. November 1960 (ebenfalls noch ohne Heizkessel) fertiggestellt und am 9. Januar 1961 der DR übergeben werden. Auch die V 180 002 ging nach den von der VES-M Halle vorgenommenen messtechnischen Untersuchungen zur Betriebserprobung in den Streckendienst, wobei sie 370 Tonnen schwere Schnellzüge anstandslos mit 120 km/h beförderte und somit auch als 03-Ersatz in Betracht kam. Erst als das Bw Halle G die Lok im Frühjahr 1962 hart vor Güterzügen rannahm, kam es zu gravierenden Motorschäden, Rissen im Turbolader-Gehäuse, Ausfall eines Drehzahlreglers und eines Lüftergenerators; außerdem erwies sich bei Außentemperaturen über 25 Grad die Kühlleistung als zu schwach.

Den beiden Baumustern folgten die im Jahr 1962 gelieferten Nullserienlokomotiven V 180 003 und 004, für die bereits Heizkessel zur Verfügung standen. Damit ausgerüstet, betrug ihre mittlere Achslast 19,5 Mp. Von den Prototypen unterschieden sich die V 180 003 und 004 durch die nun schon der Serienausführung entsprechende Form des Lokkastens mit zweigeteilten (statt dreigeteilten) Stirnfenstern sowie hinsichtlich der maschinentechnischen und elektrischen Ausrüstung. Statt des Getriebes LT 306r von Voith, Heidenheim, war das Getriebe L 306rb von Voith, St. Pölten (Österreich), eingebaut. Die Steuerung stammte nicht mehr von der Brown-Boveri-Compagnie (BBC), sondern vom VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke (LEW), Hennigsdorf.

Mit den Baumuster- und Nullserienloks standen Ende 1962 also vier Probelokomotiven zur Verfügung, die – außerhalb ihrer ersten Betriebseinsätze durch die DR – vom Herstellerwerk, vom IfS und von der VES-M noch ausgiebig auf dem Prüfstand und vor dem Messwagen getestet wurden, um vor Aufnahme der Serienproduktion konstruktive Schwachstellen erkennen und beseitigen zu können.

Auch ein einheitliches Farbkonzept galt es noch zu finden. Die V 180 001 war im Lieferzustand vorwiegend türkis, die V 180 002 und 003 waren vorwiegend rot lackiert. Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1963 wurde die V 180 004 als Glanzstück des DDR-Diesellokbaus gezeigt. In Babelsberg war unterdessen schon die Kleinserie V 180 005 bis 009 im Bau, auch die Serienloks V 180 010 bis 019 konnten noch im Jahr 1963 an die Deutsche Reichsbahn geliefert werden. Die Baumuster V 180 001 und 002 kamen nicht in den Bestand der DR, dennoch verrichteten sie Plandienste. Die V 180 001 war im Herbst 1961 einige Wochen dem Bw Leipzig Hbf West zugeteilt. 1966 wurde die V 180 001 verschrottet, V 180 002 einige Zeit später. Die V 180 003 und 004 nahm die DR erst nach Angleichung einiger Bauteile und

Baugruppen an die Serienloks Mitte 1964 endgültig ab. Zumindest die V 180 004 erhielt versuchsweise schon das Strömungsgetriebe GSR 30/5,7 des VEB Turbinenfabrik Dresden (neben Voith-Getrieben serienmäßig ab V 180 020 verwendet).

V 180 B'B' alias V 200 B'B'

Im Betriebseinsatz der 1800-PS-Lokomotiven vor mittelschweren Reise- und Güterzügen zeigte sich, dass sie auf topographisch schwierigen Strecken oder auch beim Versuch, Verspätungen aufzuholen, oft hart an die Leistungsgrenze stießen. Die angestrebte Weiterentwicklung des Motors 12 KVD 21 A zur Bauform A II mit Spritzöl-Kolbenkühlung konnte der VEB Motorenwerk Johannisthal bald realisieren, damit standen 1000-PS-Motoren zur Verfügung.

Rechtzeitig zur Leipziger Frühjahrsmesse erschien im März 1965 die vom Herstellerwerk so bezeichnete V 200 1001 mit 2 x 1000 PS. Mit Stirnpartien aus glasfaserverstärktem Polyester und nach hinten eingezogenen blendfreien Frontfenstern wich sie augenfällig von den V 180.0 der laufenden Serienproduktion ab. Zudem waren die Führerstände geräumiger. Mit dem maßgeblich vom Zentralinstitut für industrielle Formgebung entworfenen Design erhielt die V 200 1001 die Goldmedaille der Leipziger Messe. Die Form blieb unverändert, nach ihrer Übernahme durch die DR wurde die Lok jedoch von Creme/Blau in Creme/Rot mit zwei Zierstreifen umlackiert. Die DR reihte sie im März 1966 als V 180 059 ein. Im August 1965 begann die Auslieferung der Serienlokomotiven V 180.1 mit 2 x 1000 PS. Eine davon erhielt ebenfalls „Kunststoff-Führerkanzeln“ mit blendfreien Fenstern, wobei die Fenster aber nicht mehr rahmenlos um die Ecke gezogen waren. Werkseitig als V 200 117 bezeichnet, kam diese elfenbein und rot lackierte Lok im Mai 1966 als V 180 131 in den DR-Bestand (denn die Baureihe V 200 war ja nun anderweitig vergeben).



V 180 001 in vorwiegend Türkis, 002 in vorwiegend Rot. Hinter der V 180 059 verbirgt sich das ursprüngliche Baumuster V 200 1001.



komotive zur Langzeiterprobung an die DR. Wegen mehrfach aufgetretener Schäden erreichte sie bis Anfang 1966 nur eine Laufleistung von 3800 km. Im Jahr 1967 erhielt sie die eigentlich schon von Anfang an vorgesehenen, aber erst jetzt verfügbaren Motoren des Typs 12 KVD 20/21 A mit hydrostatischem (statt elektromotorischem) Lüfterantrieb. Die Zahl 20 vor dem Schrägstrich stand für die von 180 mm auf 200 mm erweiterte Bohrung. (Die in der V 180 serienmäßig eingebauten Motoren wurden ab 1966 mit 12 KVD 18/21 A I bzw. A II bezeichnet.)

Erste Loks in C'C'-Version: V 180 201, V 240 001, V 180 203

Da auch die vierachsigen Serien-V 180 noch 78 Mp, ergo 19,5 Mp Achslast, auf die Waage brachten, waren die Gewichtsprobleme nicht gelöst. Ursprünglich hatte die Deutsche Reichsbahn ja eine Diesellok gefordert, die Dampflokomotiven in der Leistungsklasse der 23.10, 50 oder 52 auch auf nur für 18 Mp zugelassenen Strecken ablösen konnte. Im Jahr 1961 schlug sie vor, eine noch universellere Lokomotive für Hauptbahnen und Nebenbahnen mit nur ca. 15 Mp Achslast zu projektieren. Dieser Wunsch gab den Ausschlag für die Entwicklung der insgesamt rund 90 Tonnen schweren V 180 C'C'. Außerdem strebten LKM Babelsberg und die DR eine Leistungssteigerung auf 2400 PS an, die sich aus Gewichtsgründen in der sechsachsigen Bauart eher als in der vierachsigen Bauart realisieren ließ. Das Projekt für die V 240 C'C' wurde im Mai 1962 in einem Pflichtenheft bestätigt.

Die V 180 C'C' sollte im Gesamtaufbau so weit wie möglich mit der V 180 B'B' übereinstimmen, aber zahlreiche verbesserte (verschleißärmere und wartungsfreundlichere) Bauteile erhalten. Neu zu entwickeln waren Rahmen und Drehgestelle. Die V 240 C'C' basierte auf dem gleichen Konzept; nur so weit es die größere Leistung und die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h erforderten, sollten Bauteile von denen der V 180 C'C' abweichen.

Größten Wert legten die Konstrukteure auf eine verschleißarme Radsatzfederung und gute Radsatzführung der dreiachsigen Drehgestelle. Die veränderte Platzierung der Antriebswelle des Strömungsgetriebes ließ in Drehgestellmitte nun Raum für den Einbau von Drehzapfen. Auf die besondere Drehgestellanlenkung der V 180.0-1 mit Hebelsystem und ideellem Drehpunkt konnte daher bei den C'C'-Lokomotiven verzichtet werden. Auch die bauliche Besonderheit der Schub-Druck-Gummifederung entfiel, stattdessen dienten jetzt Blattfedern mit Ringgummi-Elementen als Primärfederung des sich auf den Rollenschlagern abstützenden Drehgestellrahmens.

Zur Erprobung der neuen oder weiterentwickelten Baugruppen und Bauteile fertigte LKM zwei Baumusterlokomotiven. Die als erste fertiggestellte, noch mit zwei 900-PS-Motoren ausgerüstete V 180 201 absolvierte

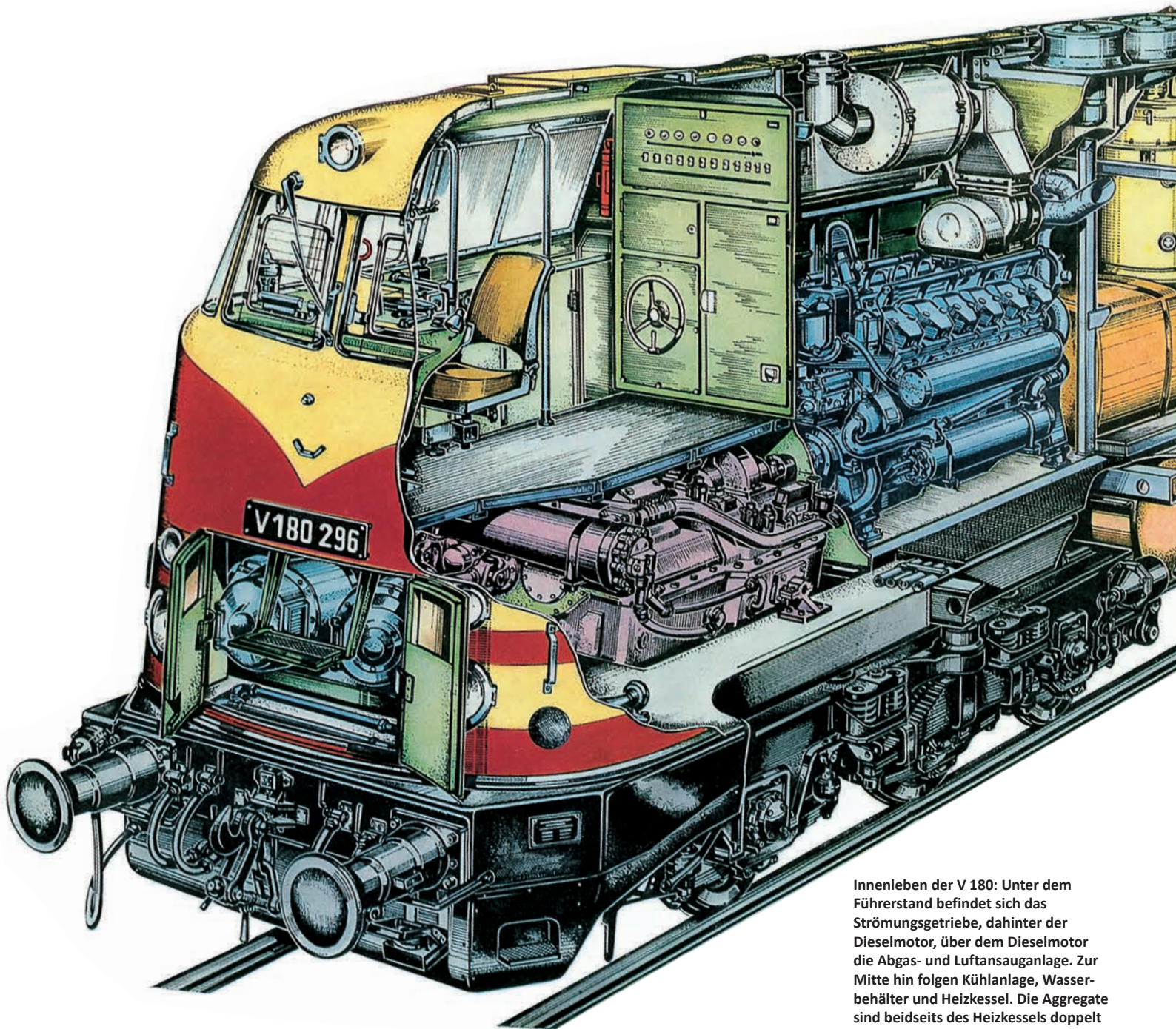
am 28. Januar 1964 ihre erste Probefahrt und gastierte – silberfarben mit blauen Zierstreifen – auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1964. Im Dezember 1964 wurde sie von der DR übernommen, im Jahr 1966 in Creme/Rot umlackiert und als einzige V 180 C'C' noch mit zwei cremefarbenen Zierstreifen versehen.

Silbern im Grundfarbton und blau gestreift wie ursprünglich die V 180 201 erschien Anfang 1965 die für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h konzipierte Baumusterlokomotive V 240 001: Mit zwei 1200-PS-Maschinenanlagen sollte sie an die Leistungsfähigkeit der 01 heranreichen, dazu hatte das Motorenwerk Johannisthal den Motortyp 12 KVD 21 A II mit erhöhtem Arbeitsdruck, verstärkter Kolbenkühlung und BBC-Abgasturbolader auf 1200 PS „getrimmt“. Die Stirnpartie der V 240 001 glich zwar jener der Serien-V 180, bestand jedoch aus glasfaserverstärktem Polyester.

Die V 240 001 wurde gemeinsam mit der V 200 1001 auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1965 präsentiert. Danach übergab der Hersteller die Lo-

Da die Ertüchtigung der Maschinenanlage Probleme bereitete, erreichte die V 240 nicht die für das vierte Quartal 1967 angestrebte Serienreife. Auch die Entwicklung modifizierter Drehgestelle mit Gummifedern verzögerte sich, erprobt werden konnten sie erst an der 1967 gelieferten V 180 284 (später wieder gegen normale Drehgestelle der V 180 C'C' getauscht). In Anbetracht des sich abzeichnenden Imports von 3000-PS-Lokomotiven aus der Sowjetunion wurde das „Projekt V 240“ im September 1968 offiziell abgebrochen (stillschweigend freilich weiterverfolgt). Die Deutsche Reichsbahn übernahm die V 240 001 erst im Juni 1971 als 118 202 in ihren Bestand. Das Bw Neustrelitz glich die Lok unter Verwendung von Bauteilen der verunfallten V 180 081 und V 180 343 der Regelausführung der V 180.2-4 an, rüstete sie jedoch mit einer inzwischen auf 1200 PS Leistung gesteigerten Version des Motors 12 KVD 18/21 A-3 aus. Nach dem Umbau erhielt die Lok den regulären creme/roten Anstrich. In einem Werbeprospekt zeigte LKM Babelsberg noch eine zweite V 240: Das war aber getürkt, denn die im Prospekt mit V 240 203 benummerte Lokomotive besaß nur zwei 1000-PS-Motoren. Folgerichtig als V 200 203 beschildert, stand sie im Frühjahr 1966 neben der vorhin erwähnten V 200 117 auf der Leipziger Messe, wie ihre vierachsige Schwester besaß sie Führerkanzeln aus glasfaserverstärktem Polyester. Als V 200 203 wollte die Lok auch zu Versuchsfahrten in Jugoslawien. Die Deutsche Reichsbahn reihte sie im März 1967 jedoch als V 180 203 ein und lackierte sie von Elfenbein/Blau in Creme/Rot um; die GfK-Kanzeln dieser Lok tauschte das Raw Karl-Marx-Stadt 1979 gegen herkömmliche Stirnfronten aus.

Im August 1966 begann mit der V 180 204 die Serienlieferung der sechsachsigen V 180.2-4 mit einem Dienstgewicht von 93,6 Mp und einer mittleren Achslast von 15,6 Mp. Ihre Bauform entsprach der Musterlokomotive V 180 201, sie wurden jedoch von vornherein mit 2 x 1000 PS motorisiert.



Innenleben der V 180: Unter dem Führerstand befindet sich das Strömungsgetriebe, dahinter der Dieselmotor, über dem Dieselmotor die Abgas- und Luftansauganlage. Zur Mitte hin folgen Kühlanlage, Wasserbehälter und Heizkessel. Die Aggregate sind beidseits des Heizkessels doppelt vorhanden. FOTO: W. REICHE

Die Aufbauten bestehen aus einem Kastengerippe aus Profilen mit Stahlblechbeplankung. Sieben große Dachsektionen können zum Ein- und Ausbau der Dieselmotoren, der Strömungsgetriebe, des Heizkessels, der Kühlanlagen und Apparateschränke abgenommen werden. In den Dachschrägen oberhalb des Maschinenraums befinden sich pro Seite vier Luftausgitter. In den Seitenwänden des Maschinenraums sind ursprünglich vier Klappfenster eingelassen gewesen, jedoch hat man später das innere Fensterpaar bei fast allen Loks durch ungeteilte feste Scheiben ersetzt sowie bei den V 180.1 und V 180.2-4 die äußeren Fenster gegen Mehrfachdüsenlüftungsgitter ausgetauscht. Die V 180 059, 131 und 203 sind mit kantigen Stirnpartien aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK, Polyester)

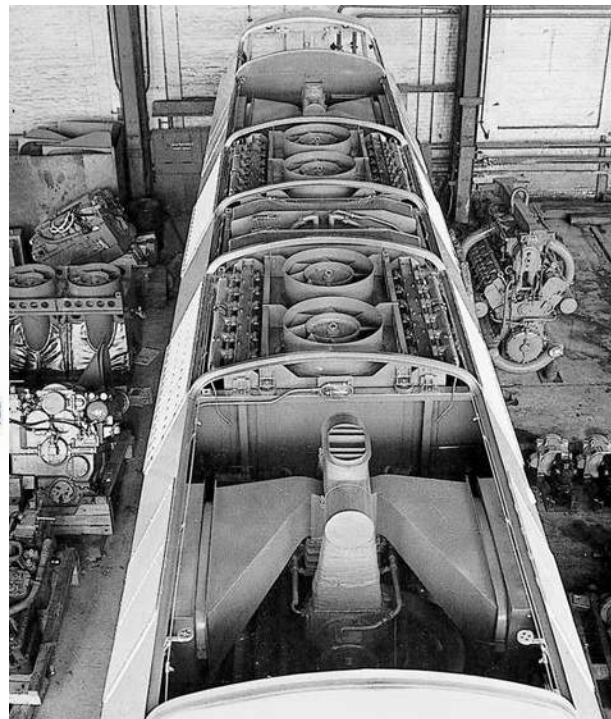
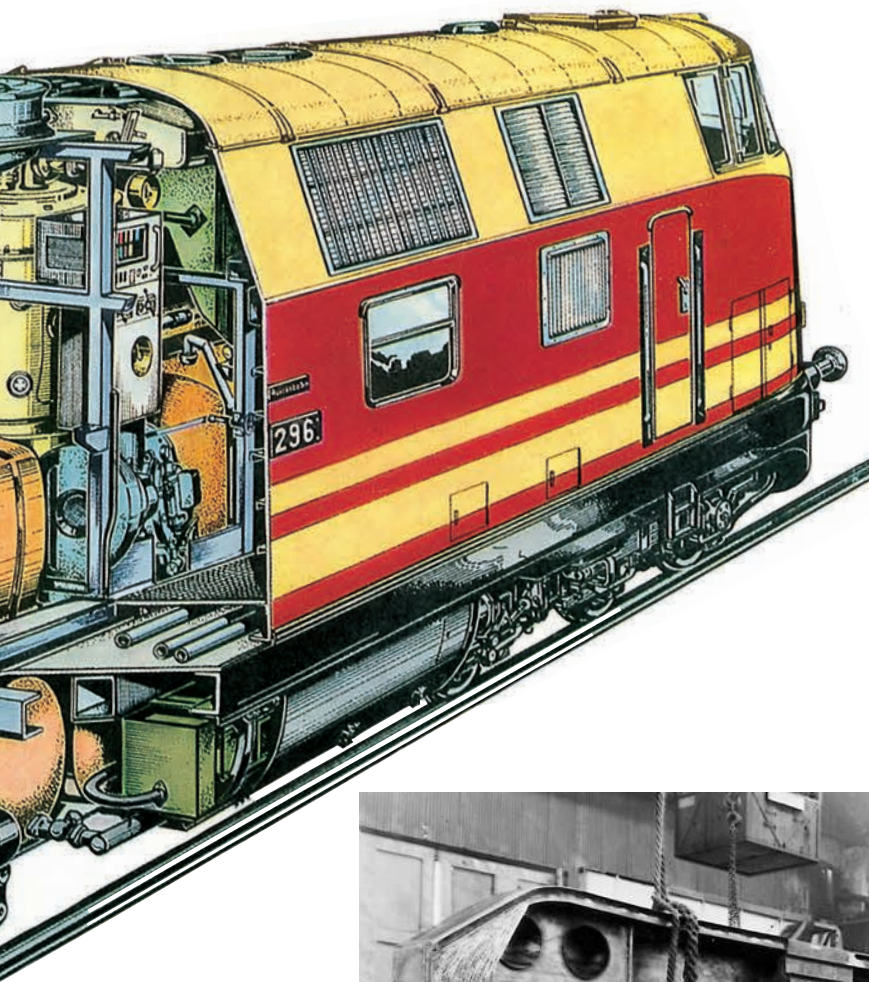
geliefert worden. Die von der DR als 118 202 eingereihte V 240 001 hat werkseitig ebenfalls GFK-Stirnpartien erhalten, jedoch in der Form der Serienlokomotiven.

Führerstände

Die beiden Endführerstände sind vom dazwischen liegenden Maschinenraum durch doppelte Wände mit je zwei Türen getrennt, aufgespritzte Antidrönmittel dienen zusätzlich der Schallisierung. Der Zugang zu den erhöhten Führerständen erfolgt durch je zwei nach hinten versetzte Außentüren und über innen liegende Trittstufen. Die Hochlage der Führerstände (Fußbodenhöhe etwa einen Meter über dem Fußboden des Maschinenraumgangs) ist durch den Einbaureaum für die Strömungsgetriebe bedingt.

Die Bedien- und Überwachungselemente sind jeweils im Führerpult auf der rechten Führerstandsseite zusammengefasst. Stirnseitig links ist der Schaltschrank I angeordnet. An der Führerstandsrückwand befinden sich der Schaltschrank II, der Kleiderschrank sowie das Handrad für die Handbremse. Beheizt werden die Führerstände mittels neben den Sitzen eingebauter Heizkörper, ein unterhalb des Führerpultes angebrachter Heizstab dient ggf. als Notheizung.

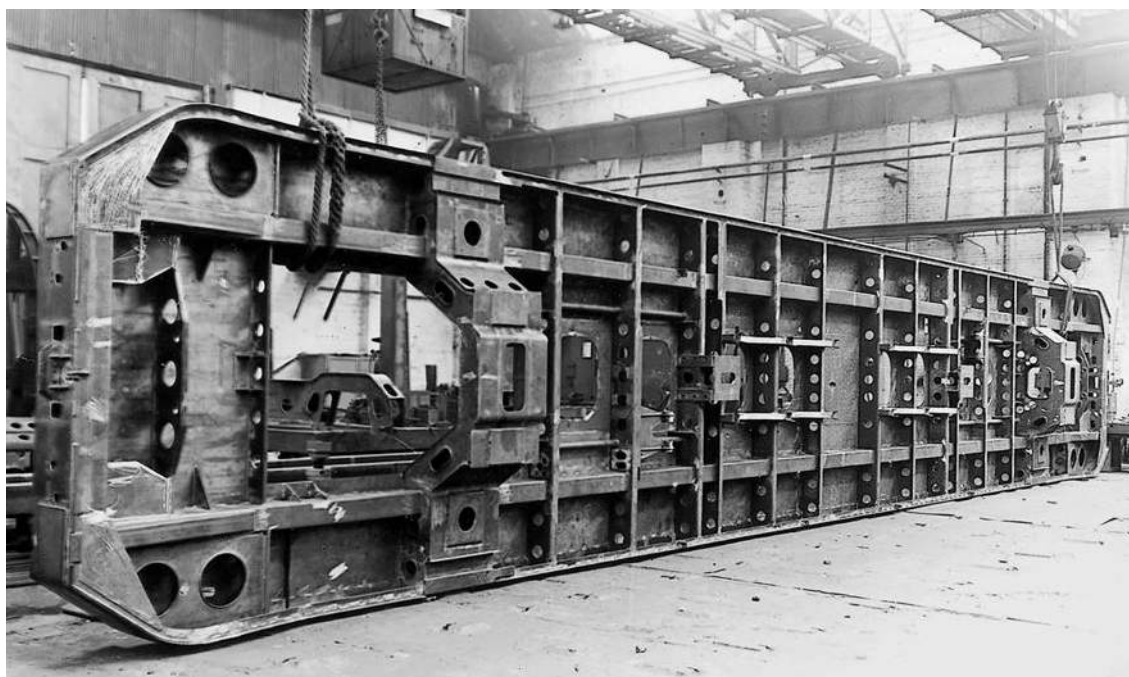
Große Frontscheiben und gekrümmte Eckscheiben sorgen für gute Streckensicht. Das hintere der beiden Seitenfenster lässt sich aufschieben. Die V 180 059, 131 und 203 haben blendfrei gestaltete Frontfenster erhalten (bei V 180 059 ursprünglich rahmenlos um die Ecke gezogen).



Rechts oben: Blick auf Kühlergruppe, Abgasstutzen und Luftansaugung für den Dieselmotor.

Rechts: Der Rahmen der V 180 mit zwei durchgehenden inneren Kastenprofil-Längsträgern und äußeren U-Profil-Längsträgern, die durch Querbleche und Rahmenträger miteinander verbunden sind.

FOTOS: SLG. MÜLLER (2)



Rahmenabstützung und Drehgestelle

Als Haupttragfedern zur Abstützung des Lokomotivrahmens auf den Drehgestellen fungieren bei der vierachsigen V 180 vier und bei der sechsachsigen V 180 sechs je zwölfschichtige Blattfedern (Hauptelemente der Sekundärfederung). Die Drehgestelle sind als geschweißte Blechträgerkonstruktion mit Stirnquerträgern und weiteren Querverbindungen ausgeführt.

Bei den V 180.0-1 werden die Zug- und Bremskräfte zwischen Drehgestell und Rahmen über eine Federstahlbandanlenkung und ein parallel verschiebbares Hebelsystem übertragen. Bei den V 180.2-4 erfolgt dies über Drehzapfen mit Federstahlbandanlenkung am Drehgestellrahmen.

Die Rahmen der Drehgestelle der V 180.01 stützen sich über acht dreilagige Schub-Druck-Gummifedern als Primärfederung auf den außen liegenden Rollenschlagern ab. Bei den Drehgestellrahmen der V 180.2-4 dienen sechs Blattfedern als Primärfederung, wobei die Blattfedern der beiden innen liegenden Achsen durch Ausgleichhebel verbunden sind; die Achslagergehäuse werden in verschleißfesten Hartmanganplatten geführt. Die Radsätze lagern in Pendelrollen.

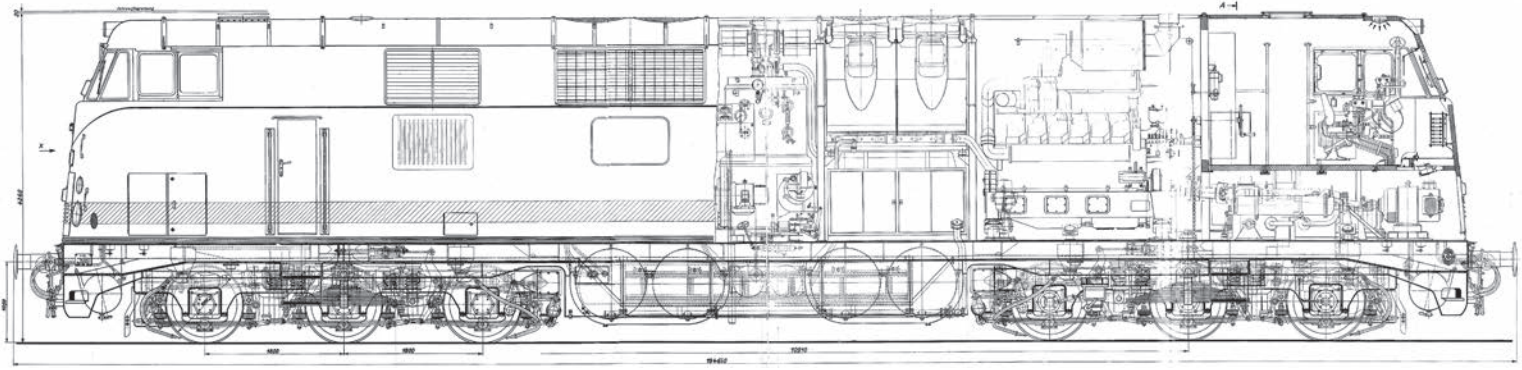
Bremsausrüstung

Die Bremsanlage der Lokomotive besteht aus der indirekt wirkenden selbsttätigen Einkammer-Druckluftbremse Kssbr, der direkt wirkenden nichtselbsttätigen Einkammer-Druckluft-Zusatzbremse und ei-

ner Spindelhandbremse (Feststellbremse) auf jedem Führerstand. Die beiden im Lokomotivrahmen angeordneten Bremszylinder der V 180.0-1 wirken auf je ein Drehgestell und bremsen mittels Bremsklötzen alle Räder über nachstellbare Gestänge beidseitig ab. Das gilt im Prinzip auch für die V 180.2-4, doch hat diese vier Bremszylinder, von denen zwei jeweils paarweise auf ein Drehgestell wirken.

Maschinenanlagen

Die beiden Maschinenanlagen der V 180 arbeiten unabhängig voneinander. Hinter den Trennwänden zwischen Führerstand und Maschinenraum befinden sich die in Gummielementen gelagerten Tragrahmen mit den Dieselmotoren. Alle V 180 haben je zwei aufgeladene Zwölfzylinder-Viertakt-



Längsschnitte der V 180.0 (links) und V 180.1 sowie Datenblatt der V 180 C'C.
ABB.: SLG. MÜLLER (2), SLG. KOSCHINSKI (3)

ordnet, die Zylinderblöcke sind am Oberteil des in Grauguss ausgeführten Kurbelgehäuses angegossen. Die Nockenwelle verläuft im V-Winkel des Kurbelgehäuseoberteils. Nockenwelle, Einspritzpumpen, die Ölpumpe und die Wasserpumpe werden von der Kurbelwelle über Zahnräder angetrieben. Die Kraftstoffeinspritzung erfolgt indirekt. Zum Anlassen ist jedem Motor eine Lichtanlassmaschine mit 22 kW Leistung zugeordnet.

Der Kraftstoff wird mittels einer Kolbenpumpe aus den Hauptkraftstoffbehältern den Einspritzpumpen zugeführt. Die mittig unterhalb des Lokomotivrahmens angebrachten Kraftstoffbehälter fassen 3800 Liter (V 180.0) bzw. 3700 Liter (V 180.1 und V 180.2-4).

Die Motoren arbeiten nach dem Vorkammer-Brennverfahren. Die erforderliche Verbrennungsluft wird über den Abgasturbolader für jede Zylinderseite gesondert angesaugt. Während für den Dieselmotor der Bauform A I zwei Abgasturbolader (Typ N 2, je einer pro Zylinderreihe) erforderlich sind, arbeiten die Dieselmotoren der Bauform A II und der daraus abgeleiteten späteren Bauformen mit nur einem verbesserten Abgasturbolader (Typ N 3 bzw. H 3).

Nach vermehrt aufgetretenen Motorschäden hat der VEB Kühlautomat den Motor 12 KVD 18/21 A II in den siebziger Jahren zur Bauform A-3 weiterentwickelt. In großen Stückzahlen ist er mit unveränderter Nennleistung von 736 kW (1000 PS) gefertigt und auch zur Umrüstung der ursprünglich mit den 662-kW-Motoren der Bauform A I bestückten V 180.0-4 (118.0) verwendet worden. Etliche V 180.2-4 (118.2-4) haben eine auf 883 kW (1200 PS) gesteigerte Version der Bauform A-3 erhalten, aus der schließlich die Bauform AL-4 mit Ladeluftkühlung abgeleitet worden ist. Mehr dazu siehe im gesonderten Beitrag „Leistungserhöhung der V 180“.

Schalldämpfung

In der Dachsektion über den Dieselmotoren befinden sich die Abgasanlagen mit Schalldämpfern. Allerdings sind die mit

Motoren der Bauform A I bestückten V 180.0 ohne Schalldämpfer geliefert worden, da man annahm, dass der durch die Abgasturbolader bewirkte Dämpfungseffekt ausreichen würde. Diese Annahme erwies sich als falsch. Um den Umrisslärmpiegel auf den zulässigen Wert von 90 dBA und den Geräuschpegel im Führerstand auf den zulässigen Wert von 80 dBA zu begrenzen, erhielten die Motoren ab Bauform A II verbesserte Abgasanlagen mit Schalldämpfern (mit Abgasführung durch ein Ejektorrohr über das Lokomotivdach). Die Einhaltung der Normen ließ sich jedoch erst durch weitere schallschließende Maßnahmen (verbesserte Abdichtungen, schallschluckende Auskleidungen) erreichen. Trotzdem fielen auch danach etliche Lokomotiven immer wieder durch eine zu hohe Geräuschentwicklung auf, das Personal sollte deshalb Gehörschutzkappen tragen.

Leistungsübertragung

Der Dieselmotor treibt das im Lokrahmen dreipunktgelagerte Strömungsgetriebe über eine drehelastische Kupplung und Gelenkwellen an. Eingesetzt sind in der V 180 Strömungsgetriebe der Bauart Wandler-Wandler-Wandler mit integrierter Wende- und tiefliegendem Abtrieb. Sie werden auch als hydrodynamische Dreiwandlernetriebe bezeichnet. Die Wandlerstufen schal-

Deutsche Reichsbahn HV M		Diesellokomotive für Reise- und Güterzugdienst		Baureihe: 118.2-4					
Merkbuch für Triebfahrzeuge 939 Tr - Teil 3		Art der Kraftübertragung: hydrodynamisch		Achsanordnung: C' C'					
				Betriebsnummer: 118.201-118.406					
Fahrzeugmassen, Achslasten und techn. Daten									
$M_h = 87,3 \text{ t}$ $M_D = 93,6 \text{ t}$ $O_R = 91,5 \text{ Mj}$		Leermasse Dienstmasse Reibungslast (1/3 Vorräte)		$M_D / L_{hP} = 4,8 \text{ t/m}$ $O_A = 15,6 \text{ Mj}$					
				Mettermasse mittlere Achslast (der angetriebenen Achsen)					
Lfd. Nr.		Dim.	Lfd. Nr.		Dim.				
1	Höchstgeschwindigkeit V_{max}	120 km/h	13	Anlasserbauart	GAW				
2	Kleinste Dauerfahrgehw. $V_{D min}$	21 km/h	14	Lüfter					
3	Maximale Anfahrzugkraft Z_{max}	23,0 Mj	15	Für Kühlanlage: Anzahl / Antrieb	2 x 2 elektr.				
4	Dauerzugkraft Z_D	15,4 Mj	16	Für Fahrmotor: Anzahl / Antrieb	—				
5	Dieselmotor	2 x 12 KVD 18/21 A II	17	Steuerung					
	Leistung	2 x 1000 PS	18	Steuerungsort	elektr., pneum.				
	Vollastdrehzahl	1500 min ⁻¹	19	Steuerungsausführung	Vielfst.				
	Untere Vollastdrehzahl	650 min ⁻¹	20	Sicherheitsfahrerschaltung	stw				
	Reglerart	Verst. R.	21	Rangierfunk	—				
	Masse (trocken)	4,3 t	22	Zugbeeinflussung	—				
6	Hauptaggregat d. Kraftübertrags	Ström.-Getriebe	23	Zugheizung: Bauart	HK				
	Anzahl / Typ	2 x GSR 30/5,7 Kenn-Nr. 3108	24	Leistung / Druck	800 kPa / 3,5-4,2 kPa/cm ²				
	Trektilionsleistung bei Drehzahl	925 PS bei 1500 min ⁻¹	25	Kühlwasservorwärmung	Fd. + Hk.				
	Masse (trocken)	3,5 4,1 t	26	Betriebsstoffe: Kraftstoff	3700 l				
7	Nachschiebgetriebe	Wg → Hy		Heizkraftstoff	— t				
	Masse (trocken)	— t		Heizwasser	3000 l				
8	Achsantrieb	Gl / Achsh.		Sand	450 kg				
	Anzahl / Typ	3 x 2 AOK-16 1/2 H 3/4	27	Befahrbarer Bogenlauf-Halbm.	100 m				
9	Batterie: Bauart	Bleibatterie	28	Befahrb. Ablauf-Halbm. Kenn-/Kenn	300/400 m				
	Spannung / Kapazität	110 V / 260 Ah	29	Bremse:	Klotzbremse				
10	Lichtmaschine: Anzahl / Typ	2 x GGBb 11-LA	30	Bremsbauart	Kss m. Z				
	Spannung / Leistung	110 V / 22 kW	31	Bremsgewicht: G / P	66/95 t				
11	Umförder: Bauart / Spannung	UZW 12/115/220 ~	32	R (S) / S5	122/- t				
12	Luftverdichter: Anzahl / Typ	2 x 2 H5 3-71/100 elektr.	33	Lieferwerk	LB				
	Antrieb		34	1. Beschaffungsjahr	1956				
Bemerkungen: 1) Getriebe L 306 ab möglich Ab 180.299 GSR 30/5,7 Kenn-Nr. 3103 Ab 180.320 GSR 30/5,7 Kenn-Nr. 3109									
2) Heizkraftstoff wird aus Kraftstoffbehälter entnommen									

ten selbsttätig durch Füllen und Entleeren der Kreisläufe in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit. In Fahrstufe 6 (bei einer Nenndrehzahl von 1500 U/min) liegen die Umschaltpunkte vom Anfahrwandler zum Marschwandler I bei 55 bis 57 km/h, vom Marschwandler I zum Marschwandler II bei 90 bis 93 km/h. Die Kraftübertragung vom tiefliegenden Abtrieb zu den Radsatzgetrieben (Übersetzung 3,125:1 oder 3,15:1) erfolgt über Gelenkwellen.

Die verwendeten Getriebetypen unterscheiden sich prinzipiell nicht. Bis zur im Jahr 1968 gelieferten V 180 298 hat LKM Babelsberg überwiegend Getriebe des Typs L 306 rb von Voith, St. Pölten, instal-

liert; nur in den Baumusterloks V 180 001 und 002 Getriebe des Typs LT 306 r von Voith, Heidenheim. Die vom VEB Turbinenfabrik Dresden (bzw. VEB Strömungsmaschinen Dresden) gelieferten Getriebe des Typs GSR 30/5,7 sind in der V 180 004 erprobt worden, erste damit ausgerüstete Serienlok war die V 180 020. Ab der Betriebsnummer V 180 299 haben die Serienloks werkseitig ausschließlich Getriebe des Typs GSR 30/5,7 erhalten. Deren Übertragungsleistung ist entsprechend der Leistungssteigerung der Motoren in mehreren Entwicklungsstufen erhöht worden. Auch die Werklokomotiven von Buna und Leuna haben Getriebe GSR 30/5,7 erhalten, jedoch mit geänderter Übersetzung der Radsatzgetriebe für nur 85 km/h ausgelegt.

Steuerung und Überwachung

Die Steuerung mit Fahr- und Richtungs- und Abstellen der Dieselmotoren, die Drehzahlregelung und die Richtungswendung. Mit

In gut erhaltener Standardlackierung mit einem umlaufenden Zierstreifen ließ sich 118 681 am 2. März 1991 im Bw Wustermark ablichten.

FOTO: KONRAD KOSCHINSKI

FARBGEBUNG

Auf die besondere Lackierung der V 180 001 bis 003, V 180 059, V 180 131, V 180 201, V 240 001 und V 180 203 ist bereits im Beitrag über die Baumusterlokomotiven hingewiesen worden. Das creme/rote Farbleid der V 180 004 entsprach bereits dem Standardschema (abgesehen von einer beide Farbbereiche trennenden Aluleiste).

In der Regel waren die Serienloks bei Anlieferung wie folgt lackiert:

- Stirn- und Seitenwände oberhalb des Rahmens rot, wobei das Rot an den Seiten bis zur Dachschräge reichte
- Lokkasten und schwarzer Rahmen durch schmale Alu-Zierleiste abgesetzt
- V 180.0 und die meisten V 180.1 mit zwei umlaufenden Zierstreifen in Höhe der Signallampen
- V 180 143 bis 151 und ab V 180 204 mit nur noch einem umlaufenden Zierstreifen in Höhe der Lampen des Spitzensignals
- Dachhauben und Dachschrägen creme; cremefarbener Bereich auf den Stirnwänden V-förmig ausgebildet.

Ab 1969 wurden die Loks mit zwei Zierstreifen so umlackiert, dass nur noch der untere (breitere) Streifen verblieb. Ab 1974 entfernte man die schmale Alu-Zierleiste. Im Verlauf der siebziger Jahre wich das zum Teil ins Gelbliche gehende Creme einem weißen Farbton. In den achtziger Jahre büßten etliche 118 den hellen Zierstreifen an den Seitenwänden ein, erhalten blieb er nur auf den Frontpartien. Die Rottöne fielen bei Neulackierung unterschiedlich aus. Die Drehgestelle bekamen statt des schwarzen häufig einen lichtgrauen Anstrich.

Zeitweilig wich auch die Lackierung mehrerer Serienlokomotiven stark vom Standardschema ab. Die V 180 005 bis 007 besaßen bei Anlieferung einen roten Lokkasten mit grauem Dach. Das „V“ war bei V 180 005 und 006 nur durch einen grauen Farbstreifen angedeutet, bei der V 180 007 fehlte es völlig (die V 180 006 büßte es bald ein). Während die V 180 006 und 007 sowie die Nullserienlok V 180 003 im Jahr 1970 die Regelfarbgebung erhielten, diente die V 180 005 weiteren Farbexperimenten. Ihr Lokkasten blieb rot, das „V“ wurde entfernt, das Dach creme lackiert und ein cremefarbener Zierstreifen angebracht. 1973 bekamen die V 180 008 und V 180 070 eine ähnliche Lackierung ohne „V“: Lokkasten bordeauxrot mit cremefarbenem Streifen, Dachhauben jedoch grau, Dachschrägen bei V 180 008 creme. Nach Abschluss der Experimentierphase erhielten die V 180 005 (1975), V 180 008 (1978) und V 180 070 (1977) den Regelanstrich. Allerdings fuhr von 1983 bis 1988 auch die 118 585 ohne das stirnseitige „V“.

Die V 180 005 besaß im Übrigen zeitweise den Status einer „Jugendlok“ und trug die Aufschrift „VI. Parteitag der SED“. Auch viele andere Lokomotiven waren aus unterschiedlichem Anlass mit besonderen Aufschriften und Emblemen versehen. An nationalen Gedenk- und Feiertagen der DDR zierten aufgesteckte Blechwimpel die Stirnfronten.





Die V 180 020 (Aufnahme von 1965) sowie die V 180 021 wurden als erste V 180 im April 1964 mit Strömungsgetrieben des VEB Turbinenfabrik Dresden in Dienst gestellt. Zugleich waren sie die ersten dem Bw Dresden-Pieschen zugeteilten Serienloks.

Im August 1965 begann die Auslieferung der mit zwei 1000-PS-Motoren bestückten V 180.1. Das im Winter 1965/66 entstandene Foto zeigt die seit November 1965 in Dresden-Pieschen beheimatete V 180 101 im Dresdner Hauptbahnhof.

FOTOS: G. OTTE, SLG. GRUNDMANN (2)



dem Fahrshalter lassen sich (neben der Leerlaufstufe) sechs Fahrstufen einstellen, wobei das Auf- und Absteuern des Drehzahlverstellmotors die Drehzahlregelung von 600 bis 1500 U/min bewirkt. Mittels des Fahrshalters werden auch die Füllventile der Strömungsgetriebe betätigt, die Übermittlung der Füllbefehle erfolgt mittels Hubmagnet. Die Wendestufe des Strömungsgetriebes wird elektropneumatisch von der Richtungswalze aus gesteuert. Außerdem hat die Steuerung folgende Aufgaben: Zu- und Abschalten der Lüftermotoren und Luftverdichter, Einschalten der Schmierölvorpumpen, Regelung der Heizkesselanlage und sonstiger Hilfsbetriebe.

Die V 180 sind mit Vielfachsteuerung für Doppeltraktion und Wendezugbetrieb ausgerüstet. Die Steuerbefehle werden durch 34-polige Steuerkabel bzw. Steuerstromkupplungen übertragen.

Die Überwachungsanlage schützt die Maschinenanlagen und Hilfseinrichtungen vor unzulässigen Betriebszuständen.

Auf Anzeigeeinstrumenten kann der Lokomotivführer die Betriebsparameter erkennen, Meldelampen signalisieren ihm Störungen. Automatische Wächter schalten den von Störungen betroffenen Dieselmotor ab oder in den Leerlauf (z.B. bei zu geringem Kühlwasserstand, zu geringem Motoröldruck, bei zu hoher Drehzahl, bei Überschreiten der Kühlwasser- oder Motorölgrenztemperatur); gegebenenfalls verhindern sie auch das Anlassen des Dieselmotors bzw. beider Dieselmotoren.

Stromversorgung

Die Versorgung des 110-V-Bordnetzes mit Elektroenergie übernehmen zwei Lichtanlassmaschinen und die 450-Ah-Bleibatterie. Das Bordnetz speist optische Spitzen- und Schlussignale, Beleuchtung und Steckdosen in den Führerständen und im Maschinenraum, die Steuer- und Überwachungsstromkreise, die Gleichstrommotoren der Luftverdichter sowie einen Einankerumformer zur Versorgung einiger 220V/50 Hz-Geräte.

Kühlsystem

Jeweils hinter den Dieselmotoren sind zur Lokomotivmitte hin die Kühlergruppen angeordnet. Jeder Dieselmotor arbeitet mit einer eigenen Kühlanlage, die auch das Strömungsgetriebeöl rückkühlt. Die durch den Kühlkreislauf abzuleitende Motorwärme wird an den Zylindern, am Abgasturbolader, am Röhrenwärmetauscher für das Motorenschmieröl und am Getriebeölwärmetauscher aufgenommen. Das Kühlwasser wird mittels der von der Kurbelwelle des Dieselmotors angetriebenen Kühlwasserpumpe umgewälzt. Gegebenenfalls kann das Wasser des Kühlkreislaufs durch den Heizkessel oder mit Fremddampf vorgewärmt und mittels elektrischer Pumpe umgewälzt werden.

Über das Strömungsgetriebe treibt der Dieselmotor einen Drehstrom-Generator an, der die Drehstrom-Asynchronmotoren der beiden Kühlerlüfter speist (Ausnahme: hydrostatischer Lüfterantrieb bei V 240 001). Die Kühlerlüfter saugen Frischluft durch die Seitenwandkühler und stoßen

sie über das Dach aus. Zusätzlich besitzen Lokomotiven mit Dieselmotoren der Bauform AL-4 einen Ladeluftkühler.

Zugheizung

Der ölbefeuerte Dampfheizkessel steht in der Mitte der Lokomotive, beidseitig davon stehen unterhalb der Kühlergruppen die Speisewasserbehälter mit zusammen 3000 Litern Fassungsvermögen. Der Kessel erzeugt bei einem maximalen Druck von 4,2 bar bis zu 800 kg Dampf je Stunde. Das An- und Abschalten der Anlage erfolgt vom Führerstand aus. In den Loks bis zur Betriebsnummer V 180 283 ist eine Relais-Heizkesselsteuerung, danach eine elektronische Heizkesselsteuerung eingebaut worden.

Sonstiges

Die Lokomotiven sind mit einer zeit-/wegabhängigen Sicherheitsfahrschaltung (Sifa) ausgerüstet worden, teils von Beginn an oder auch nachträglich mit Indusi. Zur akustischen Signalgebung haben alle Loks je zwei per Druckluft betätigte Typhone erhalten, die sechsachsigen ab Betriebsnummer V 180 224 zum Teil auch Läutewerke. Die Sandstreueinrichtung wirkt bei den V 180.0-1 beidseitig auf alle Räder, bei den V 180.2-4 nur auf die Räder der in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung jeweils vorderen Drehgestellachsen (Achsen 1 und 4 oder 6 und 3).

Bauliche Änderungen

Wie bei jeder in großen Stückzahlen gefertigten Lokomotivtype sind auch bei der V 180 im Verlauf der Serienproduktion und nachträglich zahlreiche Änderungen vorgenommen worden. Die Weiterentwicklung der Motoren und Getriebe, die Maßnahmen zur Schalldämpfung sowie der Ersatz von Klappfenstern durch fest eingebaute Fenster oder durch Lüftungsgitter sind bereits erwähnt. Der Einbau von Mehrfachdüsenlüftungsgittern bei der V 180.1 und V 180.2-4 erfolgte, nachdem man die Innenansaugung der Verbrennungsluft auf Außenansaugung umstellte. Anfänglich besaßen auch noch die bereits mit Außenluftansaugung gelieferten Loks ab Betriebsnummer V 180 204 pro Seite vier Klappfenster.

Hingewiesen sei noch auf folgende Änderungen:

- Unterteilung der ursprünglich gerundeten Frontfenster der V 180 059 mit seitlichen Haltestreben, damit Angleichung an die ebenfalls blendfrei gestalteten Frontfenster der V 180 131 und 203
- im Jahr 1979 Ersatz der GFK-Stirnpartien der nunmehrigen 118 203 durch herkömmliche Stirnseiten aus Blech

- 1971 versuchsweise Ausrüstung der 118 102, 117 und 248 mit automatischer Mittelpufferkupplung
- Ausrüstung der Regierungszugloks 118 048, 050 und 052 mit Funkanlagen für Kommunikation mit dem Zug und mit Feststationen; außerdem mit zusätzlichen Kraftstoffbehältern
- ab dem Jahr 1988 Nachrüstung zahlreicher Loks mit Geräten für Zugfunk (MESA) und punktförmige Zugbeeinflussung (PZ 80).

DIE LEISTUNGSERHÖHUNG

Wie schon im Kasten über die Baumusterlokomotiven (Seite 20/21) erwähnt, waren in der 1965 gelieferten V 240 001 zwei auf 883 kW (1200 PS) gesteigerte Motoren des Typs 12 KVD 18/21 A II mit verstärkter Kolbenkühlung und BBC-Abgasturbolader installiert. Diese Motoren tauschte man 1967 gegen solche des Typs 12 KVD 20/21 A mit vergrößerter Bohrung aus. Die anschließende Langzeiterprobung der V 240 001 sollte Erkenntnisse für den geplanten Serienbau der V 240 liefern, das „Projekt V 240“ wurde jedoch im September 1968 abgebrochen.

Ende 1969 begannen Vorstudien für die Weiterentwicklung des serienmäßig in den V 180.1 und V 180.2-4 eingebauten 1000-PS-Motors der Bauform A II zur Bauform A-3 mit erhöhter Dichtigkeit und mit verbessertem Abgasturbolader aus DDR-Produktion (Kompressorenbau Bannewitz). Dabei ging es nicht primär um eine Erhöhung der Nennleistung, sondern vorrangig wollte das inzwischen dem VEB Kühlautomat zugeschlagene Motorenwerk Johannisthal konstruktive und fertigungstechnische Schwachpunkte dieser Motoren

beseitigen. Wegen deren Störanfälligkeit hatte die DR den Hersteller bereits in Regress genommen. Um die Grenzen der Belastbarkeit von Bauteilen und Werkstoffen zu erkennen, wurde allerdings die Leistung einiger Motoren durch erhöhten Arbeitsdruck (von 9,2 auf 11,3 bar) sowie Modifikation der Abgasturbolader probeweise auf 883 kW (1200 PS) gesteigert.

Die Deutsche Reichsbahn war – ungeachtet des offiziell fallen gelassenen „Projekts V 240“ – an einer planmäßigen Umrüstung von V 180 auf 1200-PS-Motoren sehr interessiert und startete dazu 1971 einen Großversuch. Im Rahmen dieses Großversuchs finanzierte die Rbd Halle den 1971/72 vom Raw „Wilhelm Pieck“ Karl-Marx-Stadt vorgenommenen Umbau von zunächst vier sechsachsigen Lokomotiven. Als erste wurde am 25. Oktober 1971 die 118 373 dem Bw Leipzig Hbf Süd übergeben, 1972 folgten die 118 402, 297 und 248. Hinzu kamen 1973/74 noch die ebenfalls dem Bw Leipzig Hbf Süd zugeordneten 118 252, 251 und 258. Außerdem gelangten die neuen 1200-PS-Motoren in der zur 118 202 umgezeichneten V 240 001 des Bw Neustrelitz sowie in der vierachsigen 118 117 des Bw Leipzig Hbf Süd zum Einbau.

Der Großversuch bildete den Auftakt zum Umbau der meisten 118.2-4 und einiger 118.1 (und zur Fortentwicklung der V 100, also der Baureihe 110 zur 112). Serienreife erlangte der stärkere Motor mit 883 kW (1200 PS) in der Bauform 12 KVD 18/21 AL-4 mit Ladeluftkühlung. Der Motor der Bauform A-3 stand in der Grundversion mit 736 kW (1000 PS) Leistung ab 1973 für die Umrüstung der bisher mit 900-PS-Motoren bestückten 118.0

Kurz nach ihrer Ausrüstung mit 1500-PS-Motoren absolvierte 118 124 am 27. Mai 1983 eine Messfahrt. Sie war wie die genauso motorisierte 118 625 mit einem modifizierten Getriebe ausgerüstet und avancierte zur leistungsfähigsten dieselhydraulischen DR-Lok überhaupt, weil sie als vierachsige Lok weniger Fahrwiderstand als die C'C-Maschine aufwies. FOTO: SLG. MÜLLER



Die Erfurter 228 784 erklimmt am 23. Mai 1995 mit N 14741 die Rampe zum Rennsteig. Bis kurz vor Stützerbach hat sie's schon geschafft.

FOTO: MICHAEL GIEGOLD



zur Verfügung. Sowohl die Bauform A-3 als auch die Bauform AL-4 wurde mit dem verbesserten Abgasturbolader des Typs H 3 ausgerüstet.

Zur Extremerprobung, auch im Hinblick auf die Serienbeschaffung der nach deutschen Vorgaben in Rumänien gefertigten Baureihe 119, erhielt die 118 405 im Jahr 1980 modifizierte Motoren des Typs 18/21 AL-4 mit auf 1100 kW (1500 PS) gesteigerter Leistung sowie Zweiwandler-Strömungsgetriebenen GS 20/5,5. Die gleichen Motoren kamen 1981 in der zur 118 625 umgezeichneten 118 225 zum Einbau, aber mit verbesserten Dreiwandler-Strömungsgetriebenen GSR 30/5,7.

Zur leistungsfähigsten dieselhydraulischen Lokomotive der DR überhaupt avancierte im Jahr 1983 die 118 124: Auch sie bekam 1100-kW-Motoren und modifizierte Getriebe GSR 30/5,7. Hinsichtlich der Zughakenleistung war sie mit einem N-Wert von 1570 kW der gleich motorisierten 118 625 etwas überlegen, da die 118 B'B' aufgrund des geringeren Fahrwiderstands ihre Zugkraft im höheren Geschwindigkeitsbereich besser entfalten konnten als die 118 C'C'. Abgesehen von der deutlich niedrigeren Anfahrzugkraft, erreichte die 118 124 – ebenso wie die 118 625 – fast die Zugkraftkennlinie der schwereren 132 Co'Co' und konnte in deren Plänen bedenkenlos eingesetzt werden. Im Winter-

betrieb vor schweren Reisezügen war die Zughakenleistung der 132er sogar geringer veranschlagt als bei der 118 124, da sie sich nach Abzug der Heizleistung auf 1487 kW verminderte.

Die Eingangsleistung der in den Lokomotiven 118 124 und 625 eingebauten Getriebe GSR 30/5,7 betrug 1050 kW. Zuvor waren die Getriebe in zwei Entwicklungsstufen der Leistung der Motoren mit 883 kW angepasst worden. Versuchsweise erhielten 1975/76 einige 118.2-4 auch Dreiwandler-Getriebe GS 30/5,5. Die in der 118 405 (neu 118 805) erprobten Zweiwandler-Getriebe GS 20/5,5 bewährten sich nicht und wurden 1984 gegen Dreiwandler-Getriebe GSR 30/5,7 ausgetauscht.

Zusammenfassend eine Übersicht der neuen Motortypen und ihrer Verwendung:

- 12 KVD 18/21 A-3 mit 736 kW (1000 PS) ab 1973 vereinzelt, ab 1980 generell in Loks der Baureihe 118.0; außerdem tauschweise in Loks der Baureihe 118.1 und 118.2-4
- 12 KVD 18/21 A-3 modifizierter Bauform mit 883 kW (1200 PS) bis 1979 in 23 Loks der Baureihe 118.2-4; außerdem eingebaut in 118 117
- 12 KVD 18/21 AL-4 mit 883 kW (1200 PS) ab 1979 in den meisten 118.2-4; außerdem eingebaut in: 118 103, 118 126, 118 132, 118 141, 118 181, 118 182
- 12 KVD 18/21 AL-4 modifizierter Bauform mit 1100 kW (1500 PS) in 118 225 und

118 405 (neu 118 625 und 118 805) sowie in 118 124.

Mit Motoren des Typs 12 KVD 18/21 AL-4 (883 kW) sowie mit den daraus abgeleiteten des Typs 12 KVD 18/21 AL-5 (1100 kW) wurden übrigens auch Lokomotiven der Baureihe 119 nachgerüstet.

UMZEICHNUNG IN 118.5 UND 118.6-8

Ab 1. Januar 1981 erhielten die mit 1000-PS-Motoren bestückten Lokomotiven der Baureihe 118.0 die Bezeichnung 118.5, die leistungsgesteigerten 118.2-4 die Bezeichnung 118.6-8. Insgesamt entstanden so 72 Lokomotiven der Unterbaureihe 118.5 und 180 Lokomotiven der Unterbaureihe 118.6-8. Die zweite und dritte Ordnungsziffer änderte sich durch die Umnummerierung nicht (beispielsweise wurde die 118 003 zur 118 503, die 118 201 zur 118 601).

Die von vornherein mit 1200-PS-Motoren ausgerüstete 118 202 (ehemals V 240 001) zeichnete man nicht mehr um. Ebenfalls nicht mehr umgezeichnet wurde die leistungsgesteigerte 118 204, da sie nach einem 1979 erlittenen Unfallschaden aus dem Bestand schied.

(Über den Einsatz der V 180 bei der DR bis in die ersten Jahre der DB AG informiert ein Beitrag in einer der nächsten Journal-Ausgaben.) □



Aufgrund von Bauarbeiten zwischen Paderborn und Altenbeken wurden im Mai und Juni 2017 zwei PbZ-Züge (sogenannte Schadwagenzüge), die PbZ 2474 und PbZ 2475, über die Ruhr-Sieg-Strecke und die Dillstrecke umgeleitet. Am Abend des 9. Juni 2017 gelang an der Dillstrecke bei Herborn dieses Bild des PbZ 2475 mit Zuglok 115 448, einer guten alten ehemaligen E 10.

FOTO: JOHANNES MARTIN CONRAD



ZEIT REISE

Monreal 1981

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH

Uns wird schwarz vor Augen. Würde da nicht das Restlicht der schummrigen Deckenleuchten im dahinschaukelnden und plötzlich infernalisch lauten Schienenbus sein, bekämen wir es auch noch mit der Angst zu tun. Doch wir sitzen ja nur im Zug von Andernach nach Daun und sind hinter Mayen West gerade in den 478 Meter langen Geisbüsch-Tunnel eingetaucht. Nach einem halben Kilometer wieder befreiende Helle, die jedoch nicht lange währt: noch ein Tunnel, diesmal auf den Ortsnamen Monreal getauft und nur noch 185 Meter kurz. Und dann liegt sie vor uns oder besser linker Hand unter uns, die Perle des Elztals, die Fachwerkidylle in der Vordereifel: Monreal. Auf einem hohen und langen Bahndamm umrunden wir das Städtchen in einem weiten Linksbogen und erreichen am westlichen Ortsende und mit nun stark gedrosseltem Tempo den Bahnhof. Und natürlich – hier steigen wir aus!

Beim Weg ins und durch das Städtchen wird schnell klar, dass die pittoreske Wirklichkeit hier an eine Modellbahn erinnert, nur ein wenig umgekehrt: Einem ausgedehnten und breiten Ortskern steht oben am Hang eine schmale eingleisige Strecke gegenüber – en miniature findet man dagegen oft das Klischee von nur drei oder vier Fachwerkhäuschen, denen mehrgleisige Bahnanlagen nebst „Hauptbahnhof“ und Bahnbetriebswerk gegenüberstehen.



Hier dagegen ist die Eisenbahn visuell kaum präsent und taucht allenfalls dann auf, wenn der Blick zufällig durch eine Häuserlücke auf einen zufällig vorbeifahrenden Zug fällt. So etwa auch im touristischen Mittelpunkt von Monreal, wo zwischen schiefen Häusern die mittlere Brücke, bewacht

von der Figur des Heiligen Johannes Nepomuk, über die Elz führt und wo auch das Eingangsfoto vom „zufällig“ sich ins Ensemble quetschenden Schienenbus entstand. Urkundlich erwähnt wird Monreal im Jahre 1229, damals noch „Munroial“ (aus dem französischen „Montroyal“) benannt. Die zahlreichen Fachwerkhäuser stammen aus einer bescheidenen Blütezeit im 17. und 18. Jahrhundert, zuvor hatten Kriegshandlungen, Naturkatastrophen und Brände der Siedlung schwer zugesetzt. Man



lebte hauptsächlich von der Landwirtschaft und der Tuchindustrie, welche die Wolle der Eifler Schafherden verarbeitete und hier durch das Flüsschen Elz genug Wasser zur Verfügung hatte. 1815 kam Monreal mit der gesamten Rheinprovinz zu Preußen und bildete eine Gemeinde im Landkreis Mayen. Ein weiteres herausragendes Ereignis war natürlich der Bau der Eisenbahnlinie von 1892 bis 1895, die unterhalb der beiden Monrealer Burgen – Große Burg oder Löwenburg sowie Kleine Burg oder Philippsburg – durch den bereits erwähnten Monrealer Tunnel führt.

Die Geschichte der gesamten Eifelquerbahn begann jedoch bereits am 1. April 1878 mit der Eröffnung des Teilstückes von Andernach nach Niedermendig, der Abschnitt nach Mayen folgte



1880. Fünfzehn Jahre dauerte der Ausbau der Strecke bis Gerolstein, der 1895 eröffnet wurde. Zwischen Mayen West und Monreal wurde sogar eine Verbindung ins Moseltal nach Karden in Erwägung gezogen, aber nicht realisiert. Später befand sich an einer Stelle dieses rund sieben Kilometer langen Abschnitts übrigens die Grenze zwischen den Bundesbahndirektionen Köln und Saarbrücken. Von Andernach bis Mayen Ost wurde die Strecke später und bis heute übrigens als Hauptbahn eingestuft, bis Menden herrscht sogar zweigleisiger Betrieb. Ende der 1960er Jahre tauchten erste Pläne zur Stilllegung der Strecke ab Mayen West auf, die dann etappenweise verwirklicht

Der Monrealer Klassiker für Touristen und auch Eisenbahnfreunde: Die Elzbrücke mit der Figur des Heiligen Nepomuk, auf dem Bahndamm N 7079 nach Mayen (14. Februar 1981) .

wurden: Am 13. Januar 1991 wurde der Personenverkehr von Mayen West bis Gerolstein eingestellt. Wie bei vielen anderen Nebenstrecken auch verblieben dem restlichen Güterverkehr noch ein paar Jahre, zunächst wurde er zwischen Kaisersesch und Ulmen, am 1. Januar 1998 zwischen Ulmen und Gerolstein und am 28. Mai 2000 zwischen Mayen und Kaisersesch eingestellt.

Und bevor wir wieder den Sprung in die Achtziger machen und die Monrealer Orts- und Eisenbahngeschichte in dieser Epoche genießen, sei die neuere und nicht unwichtige Entwicklung erwähnt, dass am 6. August 2000 und wenige Monate nachdem die



„Trans-Regio“ den Betrieb zwischen Andernach und Mayen übernommen hatte, die Strecke für den Personenverkehr von Mayen West bis Kaisersesch reaktiviert wurde. Der Abschnitt von Gerolstein bis Kaisersesch wurde seit dem 2. Juni 2001 in der Saison von Mai bis Oktober für den Touristenverkehr befahren. Diese Ausflugsfahrten mit einem Zwei-Stunden-Takt wurden zunächst nur an Sonn- und Feiertagen, später auch an Samstagen veranstaltet. Wegen des schlechten Streckenzustands endeten die Fahrten bereits in Ulmen. Vom 18. Juli 2005 an fand im Sommer ein täglicher Touristenverkehr von Gerolstein nach Daun statt. Nach der Wiederherstellung und Sicherung des Streckenabschnitts zwischen Ulmen und Kaisersesch war die Eifelquerbahn seit dem 26. April 2008 wieder durchgängig befahrbar. Seit dem 1. Januar 2013 ist die Strecke ab Kaisersesch wegen schlechten Zustandes gesperrt, eine Reaktivierung bis Daun wird derzeit noch untersucht. Planmäßiger Personenverkehr zwischen Kaisersesch – Mayen (und weiter nach Koblenz über Andernach) im Ein-Stunden-Takt wird zurzeit von der DB Regio Südwest als so genannte „Lahn-Eifel-Bahn“ betrieben.

Das ist immerhin mehr als etwa im Sommerfahrplan 1956, als zwischen Mayen und Daun am Tag gerade einmal sieben Schienenbus-Paare auf der Schiene und genauso viele Straßenbus-Paare neben der Schiene verkehrten – schon damals machte sich die Bundesbahn also selbst Konkurrenz! Besonders interessant beim Blick auf die Kursbuchtafel 248m dieser Fahrplanperiode ist, dass es zwei wohl Ausflugszwecken dienende Schienenbus-Eilzug-Paare (E 883 bis 886) gab, die nur an Samstagen und Sonntagen verkehrten. E 884 und 885 verkehrten zwischen Andernach und Gerolstein,

Monreal schläft unter der Winterdecke und die klassische Schienenbus-Garnitur rollt sogleich in den Tunnel unter der Löwenburg (N 7073, 16. Januar 1985).

E 883 und 886 dagegen sogar zwischen Andernach und Trier über Wengerohr. Ausgesprochen düster sah es dann im Winterfahrplan 1985/86 (rund fünf Jahre vor der Stilllegung des Personenverkehrs) aus: Gerade einmal fünf Züge hielten montags bis freitags – an Wochenendverkehr war gar nicht mehr

zu denken – am Bahnhof in Monreal, dafür gab es natürlich jede Menge Bus-Parallelverkehr, darunter sogar ein Schnellbus-Paar zwischen Prüm und Koblenz. Der letzte Zug am Tag in Richtung Mayen fuhr um 13.17 Uhr (!), der letzte in Richtung Daun auch schon um 13.53 Uhr.

Da sind wir zum Zeitpunkt unserer Zeitreise im Jahre 1981 ja noch einigermaßen besser bedient. Das touristische Flanieren in den engen Gassen Monreals, wo per handgemaltem Schild in einem Fenster auch Honig aus eigener Imkerei angepriesen wird, wird immerhin ab und zu durch einen Zug auf dem hohen Damm bereichert – mal ist es ein Schienenbus, mal ein Umbauwagen-Zug mit V 100 (sowohl als auch beim Bw Trier beheimatet) und schließlich sogar ein kurzer Güterzug, der hauptsächlich Holz geladen hat, das häufigste Naturprodukt der Eifel. Und dies ist auch ein hervorragendes Stichwort zur Geschichte des Bahnbaus in der Eifel, wo eine Denkschrift aus dem Jahre 1926 weitere Bahnverbindungen beklagt:

„Die mit reichlichen Staatszuschüssen durch Kultivierung der ertraglosen Heiden in den letzten 70 Jahren herangezogenen reifen Holzbestände, namentlich Nadelholz, können schlecht abgefahren und verwertet werden, weil sie der Bahnverbindung entbehren. Die sonst in anderen Gegenden mit Bahnanschluß vorhandenen Holzschneidereien fehlen hierdurch vollständig. Deshalb erleiden die Gemeinden beim Verkauf des anfallenden

Hochnebel-Mystik in
der Voreifel: Von Fels
und Löwenburg flankiert
verlässt 211 065 mit N 7270
den Monrealer Tunnel
(13. Dezember 1984).





Auch einzelne Güterzüge haben das Städtchen umrundet – am 13. Juni 1988 war es 212 132 mit ihrer Übergabe nach Mayen. Ein wenig abseits am westlichen Ortsrand befindet sich der Bahnhof, N 7086 nach Daun legt einen kurzen Halt ein (20. Januar 1981).



Holzes große finanzielle Schäden, der Bevölkerung geht eine Beschäftigungsmöglichkeit verloren. Daß durch diese Umstände eine gewisse Verärgerung und Mutlosigkeit der Bevölkerung, die nun schon jahrzehntelang auf den Bahnanschluß gehofft hat, vorhanden ist, ist nicht zu verwundern. Die weitere Folge ist ein Rückschlag, der sich auf allen Gebieten zeigt und der zuletzt die früheren trostlosen Verhältnisse der armen Eifelbewohner wieder herbeiführen muß, ja teilweise bereits gezeitigt hat. Alle diese Nachteile würden mit dem Ausbau der Bahn beseitigt. Neues, frisches Leben und Streben würde alle Schichten der Bevölkerung durchdringen. Handel und Wandel würden aufblühen, Steuerfähigkeit der Landwirtschaft würde eintreten und nicht zuletzt ein stärkerer Zuzug des Fremdenstromes und damit Geld und Verdienst einer armen, aber fleißigen Bevölkerung die Existenzmöglichkeit schaffen.“

Der Weg aus der Enge des Städtchens hinauf auf die Löwenburg über dem Monreal-Tunnel bietet nun immer mehr Weitsicht auf das Elztal und die in weitem Bogen verlaufende Bahnstrecke, an deren sichtbarem Ende und in einem Gegenbogen sich der Bahnhof zu Monreal befindet. Rechter Hand unter uns befindet sich die kleinere Philippsburg, die durchaus in Eisenbahn-Motive integriert werden kann. Die große Löwenburg hingegen ist mit Zug und Tunnel am besten direkt in Gleisnähe zu vereinigen und wenn man Eisenbahn und beide Burgen gleichzeitig „auf Platte“ bannen möchte, muss man sich auf den gegenüberliegenden Berghang begeben. Aber nur bei „schönem Wetter“ und guter Ausleuchtung, denn bei bedecktem Himmel oder trüber Witterung verliert sich der kleine Zug vollends im dunkelgefleckten Hintergrund des Eifelwaldes und wird von unkundigen Betrachtern gar nicht erst entdeckt.

Gemütlich pilgern wir zurück zum Bahnhof, das heruntergekommene Empfangsgebäude



OBERN: Auch bei den Reklamtäfelchen in den Abteilen der Wagen zu Zeiten der frühen Bundesbahn war das Weichbild von Monreal in Schwarzweiß und mit „AGFA“ würdig vertreten.

UNTEN LINKS: Ein Schwarzweiß-Sujet fast ohne Farbe: winterliches Mosaik am dem Städtchen zugewandten Tunnelportal (20. Januar 1981).

UNTEN RECHTS: Verlassen fast wie eine Wildwest-Station liegt der Bahnhof da, doch die Bahnhofskatze haucht der Abgeschiedenheit am Ortsrand Leben ein (13. Dezember 1984).

verströmt einen leichten Wildwest-Eindruck, auch wenn hier keine Gäule herumstehen, sondern nur eine Katze faul auf einer Fensterbank liegt. Kaum zu wissen und zu glauben, dass hier dereinst anno 1992 die Wirtsleute Marina Schneider und Ulli Riedel ansässig werden und ihre Weinschänke nebst Restaurant im Bahnhofsgelände „Stellwerk“ nennen. Und auch die hiesige Pension „Zum Obertor“ wird

den späteren und reaktivierten Personenverkehr hofieren: „Gäste, die mit der Eisenbahn anreisen, werden kostenlos am Bahnhof Monreal abgeholt.“ Na denn, Jahre früher rollt unser alter Bundesbahn-Zug ein und wir sehen erst einmal schwarz – nicht nur im sogleich nach der Abfahrt nahenden Monrealer Tunnel ...

Zwischenzeitlich und völlig verdient kam das schmucke Städtchen übrigens zu mehreren Fernseh-Ehren: 1988 wurde Monreal Ziel einer Aktion des Satiremagazins „titanic“, deren Redakteure sich als Team einer Produktionsfirma ausgaben und vorgaben, auf der Suche nach dem Drehort für eine große Serie des ZDF zu sein. Ohne irgendeinen Beleg oder besondere Anstrengung gelang es den Satirikern auf fragwürdige Weise, den Bürgermeister und mehrere Amtsträger zu einer völligen Neugestaltung des Ortes zu überreden – einschließlich des Abrisses einer Telefonzelle, der Rodung eines ganzen Hügels sowie der Verstellung der Löwenburg durch eine Fabrikfassade. Und im Jahr 2009 war Monreal erstmals Drehort für die deutsche Fernseh-Krimiserie „Der Bulle und das Landei“ mit Uwe Ochsenknecht und Diana Amft in den Hauptrollen. Im Sommer 2012 war Monreal schließlich noch Drehort für die Actionserie „Alarm für Cobra 11“, die man freilich getrost verpassen durfte.

Aber auch wenn die Eisenbahn hier im Ort keine ausgesprochene Hauptrolle spielt und inzwischen wieder alle halbe Stunde bescheiden das pittoreske Städtchen umrundet – Monreal war und ist immer eine (Zeit)Reise wert! □



MOMENTE

Emsiges Anhängsel

TEXT: CHRISTIAN GERECHT • FOTO: H. KREMER

Einen wahren Methusalem treffen wir auf diesem schönen Motiv, das der Fotograf Kremer im Jahre 1964 für die Nachwelt festhielt. Diafilme für Güterwagen zu „verschwenden“, war zu den Zeiten dieser Aufnahme eher ungewöhnlich. Doch glücklicherweise konnte sich Kremer das neben den Lok- und Zug-fixierten Aufnahmen genauso leisten wie zum Beispiel ein Motiv mit einem wunderschönen Heckflossen-Mercedes im Bild, dem wir noch in einem anderen Beitrag in dieser Momente-Rubrik begegnen werden. Wie Hans-Dieter Jahr hier einmal völlig zu Recht festgestellt hat, gab es eisenbahnbegeisterte Fotografen, die nur selten das perfekte Motiv festzuhalten vermochten, dennoch aber wichtige Zeitzeugen waren. Kremer gehörte sicherlich dazu. Einer, der Diafilme eben auch mal für Güterwagen oder Mitzieheffekte verwendete. Leider ging er mit seinen Filmen meist nicht gut um. Auch dieses Dia leugnet in keiner Weise Herkunft und Alter. Es hat „gelebt“. Bei Kremer, seinem Nachkommen (der mit all den vielen Aufnahmen nichts anzufangen wusste), später bei einem Archivar und zuletzt beim Verfasser dieser Zeilen, der es, als Kesselwagen-Aficionado, für ein hübsches Sümmchen beim weltgrößten Internet-Auktionshaus ersteigerte. Es sind solche Motive, die uns in die große Zeit der Eisenbahn zurückführen. Und die Würze dazu ist das Wo, Wie und Was.

Wer sich der Eisenbahnhistorie im Raum Wuppertal, noch mehr aber der von Kesselwagen verschrieben hat, wird sich über dieses Motiv gewiss ebenso freuen wie all jene Leser, die gerne auch mal ein Momente-Motiv abseits des Üblichen in Augenschein nehmen. Glücklicher- wie überraschenderweise ließ sich zu Dia und Umfeld eine ganze Menge ergründen.

Die Firma Luhns, 1869 gegründet, entwickelte sich zu einem der bedeutendsten Seifenhersteller Deutschlands. Sie residierte im Tal der Wupper, genauer in Schwarzbach zu Barmen. Bedient wurde die hochgeschossig angelegte Fabrik jedoch über den Bahnhof Wichlinghausen, jenem schönen Keilbahnhof auf dem Hochplateau am östlichen Ende der Wuppertaler Nordbahn. Das Anschlussgleis der Firma Luhns – mehr darüber ist übrigens im liebevoll aufgemachten Web-Auftritt „www.bahnen-wuppertal.de“ zu finden – führte in weitem Bogen aus dem Verschiebebahnhof Wichlinghausen heraus zu einer Wagendrehscheibe, die direkt vor dem obersten Stockwerk der Fabrik lag. Von dieser Drehscheibe wurden die Wagen in die Fabrikhalle gezogen und über eine weitere Drehscheibe auf zwei Werksgleise verteilt. Von dort aus nutzte man die Schwerkraft der angelieferten Rohstoffe. Schritt für Schritt liefen sie über Rutschen und Rohrleitungen hinab zu den einzelnen Produktionsstätten. Vom obersten Stockwerk bis ins zweite Geschoss reichte die Seifen-, Wasch- und Putzmittelproduktion. Zuunterst wurden die Produkte abgefüllt und verpackt. In Kartonagen, Kanistern oder Fässern gelangten die Güter mittels Transportaufzügen zurück ins oberste Stockwerk und wurden dort in bereitstehende gedeckte Wagen verladen. Über die beiden Drehscheiben (später über eine rationellere Schiebebühne) rangierte man die Waggons



nun wieder in den Gleisbereich des Verschiebebahnhofs. Luhns und die Rangiergleise von Wichlinghausen sorgten also in ganz Deutschland für reine Wäsche und blitzblanke Böden – noch mehr aber für saubere Hände! Die Seifen waren in den Waschkauen der Gruben wie auch in vielen Haushalten nicht wegzudenken; sie waren das „Union-Brikett“ der Seifensiederei!

So viel über die Seifenfabrik an sich. Wenden wir uns aber endlich ihrem hier abgebildeten Wagen-Unikum zu. Neben seinen plakativen Werbeschildern wartet das Waggönchen noch mit einigen anderen Details auf. Am auffälligsten sind wohl der geringe Achsstand sowie die Gleitachslager. Zur Zeit der Aufnahme befand sich die Bundesbahn bereits in den Vorwehen einer der größten Umstrukturierungen des Güterverkehrs: der Beschleunigung der Güterzüge von 65 km/h auf 80 km/h. Ab 1968 gewährte eine rund vierjährige Übergangszeit den verbliebenen 65-km/h-Wagen ein letztes Einsatzfeld. Ein überaus aufwändig erkaufte, denn neben den neuen 80-km/h-Relationen gab es zwischen vielen Ran-



gierbahnhöfen zusätzliche 65-km/h-Durchgangsgüterzüge. Extra Züge, separate Richtungsgleise nur für 65-km/h-Destinationen; man kann sich gut vorstellen, wie schnell sowohl Bundesbahn als auch private Waggoneinsteller versuchten, ihre lästigen, weil langsamen „Anhängsel“ auszumustern. Es ist sehr wahrscheinlich, dass unser Luhns-Wagen bereits während jener ersten Ausmusterungswelle auf dem Abstellgleis landete.

Betrachtet man den Wagen weiter, fällt auch die auf nur eine Achse wirkende Handbremse auf. Eine Handbremse war bei Gefahrgut transportierenden Kesselwagen (Laugen sind Gefahrgüter) zwingend vorgeschrieben. Üblicherweise wurden Gefahrgut-Kesselwagen bereits ab Anfang der 1920er Jahre mit einer Druckluftbremse ausgestattet und verfügten über Handbremsen, die auf alle Räder wirkten. Die Minimallösung einer Handbremse lässt vermuten, dass unser Abrador-Wagen bereits zu Länderbahnzeiten das Licht der Welt erblickte. Bremstechnisch war er im Zugverband nichts anderes als ein „Leitungswagen“ – was für weitere

Aufklärung sorgt. Eisenbahner, die noch die 1950er Jahre erlebten, hatten für Leitungswagen (die es zu jener Zeit noch zuhauf gab) im Allgemeinen einen liebenswerten, wenn auch etwas chauvinistischen Begriff geprägt. Sie nannten diese Wagen „Weiber!“, weil sie über keinen Apparat (gemeint war freilich nur ein Bremsapparat) verfügten. Nicht Methusalem, sondern dessen Tochter steht also vor uns. In seiner Rangierabteilung, deren Rösslein in Form einer Köf III gerade noch zu erkennen ist, machte das fleißige, nun in die Jahre gekommene Töchterchen gewiss noch die beste Figur. Die ihr folgenden, ebenfalls in Dias erhaltenen jungen Rabauken in Form pausbäckiger Fetttransporter konnten unserem alten Mädchen jedenfalls in keiner Weise den Rang ablaufen! So betrachtet genoss unsere emsige Arbeiterin mit ihrer spartanischen Bremseneinrichtung, ihrer schwächlichen Achslast (12,5 Tonnen), ihrer unscheinbaren Größe (Länge über Puffer 7,9 Meter), mehr aber dank ihres farblich abgestimmten Werbekleids eine Sonderstellung, die sie noch einmal für einen Moment adeln sollte. □



1. OKTOBER 1854 – 15. JUNI 2017

Adieu, alte Spessarttrampe!

Nach knapp 163 Jahren ging am Mittag des 15. Juni 2017 die bekannte Spessarttrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken einschließlich des Schwarzkopf-Tunnels außer Betrieb. Wir zeigen exklusive Fotos von den letzten Einsätzen am letzten Betriebstag

TEXT: JOACHIM SEYFERTH
FOTOS: HEIKO ERNST/SAMMLUNG SEYFERTH

15. Juni 2017,
5.29 Uhr: 151 164
und 151 012
haben sich an
das Zugende des
Güterzugs 47923
gesetzt und sind
zum Nachschieben
bereit.





5.23 Uhr: Auf Gleis 4 des Bahnhofs Laufach fährt eine 185-Doppeltraktion mit dem 3850 Tonnen schweren Erzzug 47923 von Rotterdam nach Linz ein.

5.31 Uhr: Mit der Schubhilfe von 151 164 und 151 012 geht es mit dem 3850 Tonnen schweren Erzzug 47923 bei der Ausfahrt in Laufach in die ersten Steigungsmeter.

Ersetzt wird die alte Strecke durch einen etwas längeren und daher auch flacheren Neubauabschnitt mit vier Tunneln, gleichzeitig wird der Bahnhof Heigenbrücken vollständig aufgegeben und durch einen neuen Haltepunkt am östlichen Ortsende ersetzt. Auf die geschichtlichen und betrieblichen Aspekte der alten und neuen Spessarttrampe ist in jüngster Zeit in mehreren Publikationen des Eisenbahn-Journals einschließlich einer eigenen Sonderausgabe bereits ausführlich eingegangen worden.

In diesem aktuellen Beitrag geht es in Wort und Bild um eine ausgewählte Chronik der letzten Stunden der alten, am 1. Oktober 1854 offiziell eröffneten Spessarttrampe, die wegen des interessanten Nachschiebe-Betriebes in schöner Mittelgebirgslandschaft seit jeher immer wieder Scharen von Eisenbahnfreunden in ihren Bann gezogen hat. Seit 12.00 Uhr des 15. Juni 2017 ist dies nun Vergangenheit und ob die neue und zu achtzig Prozent im Tunnel verlaufende Neubaustrecke ohne Schubbetrieb (außer eventuell bei schwersten Zügen Schub nunmehr von Aschaffenburg bis Wiesthal) ein ebensolches Interesse wecken wird, ist zumindest fraglich.

Obwohl der neue Streckenabschnitt für die DB AG ein großer betriebswirtschaftlicher Gewinn ist (unter anderem weitgehender Wegfall des Schubbetriebes, Auflassung des personalintensiven Bahnhofs Heigenbrücken, leichte Fahrzeitverkürzung aller Züge, Sanierung des alten Schwarzkopf-Tunnels nicht mehr erfor-



derlich, neue Durchlässigkeit der Strecke für hohe Container, Ladungen des kombinierten Verkehrs sowie aller LÜ-Sendungen), so verändert sich für Bahnreisende auch hier die Reisekultur: Ähnlich wie bei vielen Neubaustrecken verläuft die neue Spessarttrampe wie bereits oben erwähnt überwiegend in Tunnellage und selbst bei „freier Strecke“ wird durch Tröge und Dämme auf der gesamten Strecke zwischen den Ortsausgängen von Laufach und Heigenbrücken ein Landschaftsblick in weitere Ortschaften und den Spessart versperrt. Neuerdings dürfte dies den meisten Reisenden allerdings völlig egal sein, da diese sich ohnehin nur noch ausschließlich und in der Art und Weise von Suchtabhängigen mit ihrem elektronischen Firlefanz be-

schäftigen – Fenster in den Reisezügen also ohnehin bald obsolet werden ...

Hier nun die Chronik des letzten Betriebstages – überwiegend aus Sicht des Schubbetriebes und ohne Nennung sämtlicher stattgefundener Zug- und Rangierfahrten:

3.40 Uhr: Als letzter Lokführer für die beiden Laufacher Schubloks ist Albert Angelberger von der Personaldienststelle Mainz-Bischofsheim eingeteilt und beginnt seinen Dienst in Laufach mit dem Aufrüsten der beiden Loks 151 012 und 151 164. Beide Maschinen werden gegen 5.00 Uhr zusammengekuppelt und stehen dann auf Gleis 5 für den nächsten Schubeinsatz bereit.

5.23 Uhr: 185 278 und eine Schwes-
termaschine fahren mit dem 3850 Ton-



7.13 Uhr: Lokführer Albert Angelberger setzt sich mit 151 012 an den Zugschluss des gerade in Laufach auf Gleis 1 eingefahrenen 51471 von Gremberg nach Nürnberg.

7.17 Uhr: Der Güterzug 51471 von Gremberg nach Nürnberg passiert mit Zuglok 185 159 und Schublok 151 012 den Standort des ehemaligen Blocks Hain.

7.24 Uhr: Porträtfoto der „geschmückten“ Schublok 151 012 mit Lokführer Albert Angelberger im Betriebsbahnhof Heigenbrücken West.



nen schweren Erzzug 47923 von Rotterdam nach Linz (Österreich) auf Gleis 4 des Bahnhofs Laufach ein, kurz darauf setzten sich 151 164 und 151 012 an das Zugende. Um 5.31 Uhr erhält der Zug Ausfahrt und erreicht neun Minuten später den Betriebsbahnhof Heigenbrücken West. Die beiden Schubloks fahren als Lz 67313 nach Laufach zurück.

7.04 Uhr: Auf Gleis 1 des Bahnhofs Laufach fährt 185 159 mit dem 51471 von Gremberg nach Nürnberg ein. Mit Schub-Unterstützung durch 151 012 ist der Zug von 7.13 Uhr bis 7.21 Uhr auf der Spesarthampe unterwegs, 151 012 kehrt als Lz 67314 nach Laufach zurück.

7.46 Uhr: Auf Gleis 1 des Bahnhofs Laufach steht 185 201 mit dem rund 2000





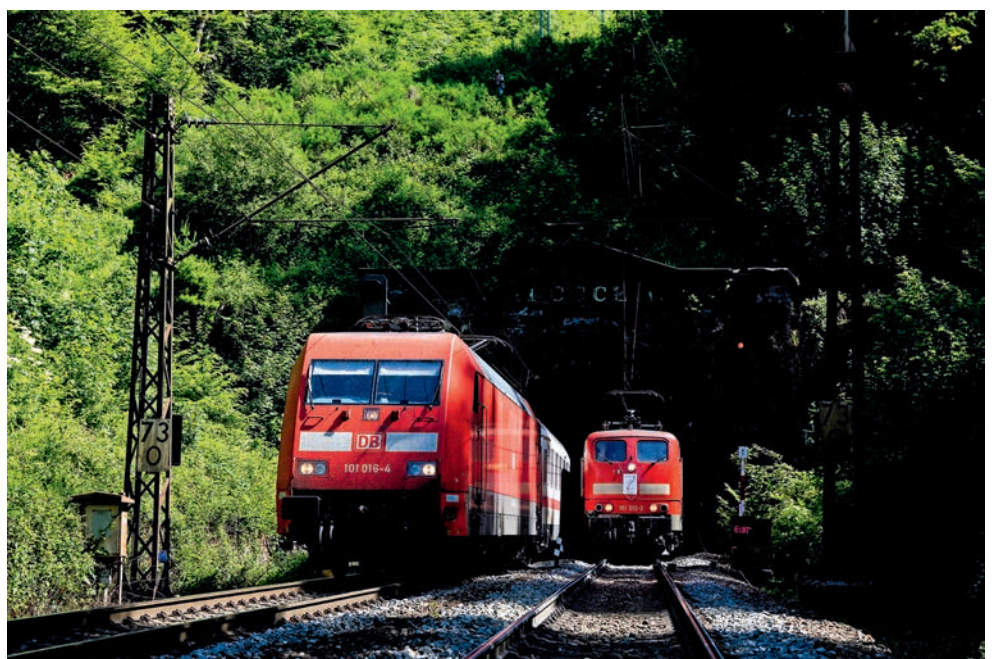
8.13 Uhr: 52 km/h zeigt die Tachonadel von 151 012 (Uhrzeitangabe im Foto nicht korrekt) bei der gemeinsamen Schubfahrt mit 151 164 hinter dem von 185 201 geführten Kesselwagen-Ganzzug 47765 nach Mühldorf (Bay).

9.03 Uhr: Die letzte gemeinsame Aufstellung der beiden Schubloks 151 164 und 151 012 im Bahnhof Laufach.

9.48 Uhr: Die letzte Schubleistung fand mit 151 164 und 151 012 „inoffiziell“ hinter dem kurzen Güterzug 51291 von Hagen-Vorhalle nach Nürnberg statt, hier nach dem Lösen vom Zug.

10.24 Uhr: Für die Eisenbahnfreunde verkehren die beiden Schubloks 151 164 und 151 012 letztmalig als Lz 67431/32 von Laufach nach Heigenbrücken (Personenbahnhof) und zurück, hier bei der Fotografenschar am Westportal des Schwarzkopf-Tunnels.

11.09 Uhr: Während 101 016 mit IC 2024 aus dem Schwarzkopf-Tunnel fährt, warten die beiden Schubloks 151 012 und 151 164 als Lz 67432 auf ihre und überhaupt die letzte Talfahrt von Schublokomotiven nach Laufach.



Tonnen schweren Kesselwagen-Ganzzug 47765 nach Mühldorf (Bay) bereit und wird ab 8.10 Uhr mit 151 012 und 151 164 nachgeschoben.

Es ist der letzte Güterzug, der – betrieblich notwendig – von Laufach nach Heigenbrücken nachgeschoben wird. 151 012 kehrt danach als Lz 67316 nach Laufach zurück.

9.22 Uhr: 185 040 durchfährt mit einem EZ (Zug des Einzelwagenverkehrs = früherer Durchgangsgüterzug) den Bahnhof Laufach in Richtung Aschaffenburg.

9.35 Uhr: Zug 51291 von Hagen-Vorhalle nach Nürnberg Rbf mit Zuglok 185 und nur zehn Wagen ist der letzte Güterzug, der (betrieblich nicht notwendig) von gleich beiden Schublokomotiven auf Veran-

lassung des beteiligten Personals „inoffiziell“ nachgeschoben wird. Er verlässt Laufach um 9.36 Uhr, um 9.47 Uhr taucht der letzte nachgeschobene und bereits wenige hundert Meter vorher von den Schubloks „gelöste“ Güterwagen auf der alten Spes-sartrampe in den Schwarzkopf-Tunnel ein. Die beiden Schubloks kehren um 9.55 Uhr als Lz 67315 nach Laufach zurück.

10.17 Uhr: Das beteiligte Betriebspersonal (Lokführer und Fahrdienstleiter) veranstalten eine letzte Lz-Fahrt der beiden Schublokomotiven 151 164 und 151 012 von Laufach nach Heigenbrücken und zurück. Hin geht es als Lz 67431 durch den Tunnel bis zum Personenbahnhof in Heigenbrücken, zurück als Rangierfahrt ins Ausweichgleis im Betriebsbahnhof Heigenbrücken West und danach um 11.13 Uhr (nach talwärts fahrendem EZ mit 185 108 und IC 2024 mit 101 016) als Lz 67432 und letztem Anblick zweier zurückkehrender Schubloks nach Laufach.

11.34 Uhr: Die beiden Schubloks verlassen Laufach als Lz 67433 gen Frankfurt Ost. Damit ist die Ära der Schublokomotiven im Bahnhof Laufach beendet.

11.35 Uhr: Zwischen der ehemaligen Blockstelle Hain und dem Schwarzkopf-Tunnel begegnen sich 193 229 mit einem leeren Autotransport-Ganzzug (bergwärts) und eine 189 mit einem EZ in Richtung Aschaffenburg.

11.39 Uhr: Als letzter Regionalexpress auf der alten Spessartrampe passiert RE 4608 mit 111 206 und leichter Verspätung die ehemalige Blockstelle Hain.

11.40 bis 11.45 Uhr: Der allerletzte planmäßige Zug auf der alten Spessartrampe ist ICE 621 mit dem vorderen Triebkopf 403 028. Ab dem Bahnhof Laufach bis zum Tunnel betätigt der Triebfahrzeugführer nahezu pausenlos das Typhon und symbolisiert (auch nach vorheriger Zugdurchsage) somit all seinen Reisenden sowie den Anwohnern und Besuchern der Strecke die letzte planmäßige Zugfahrt auf der Rampe. (Ursprünglich sollten die beiden letzten Züge auf der alten Rampe übrigens die Regionalbahn 15281 von Aschaffenburg [ab 11.35] nach Heigenbrücken [an 11.51] und der anschließende Leerreisezug nach Aschaffenburg sein, RB 15281 fiel aber wegen Personalmangel ersatzlos aus.)

12.00 Uhr: 203 214 fährt von Heigenbrücken kommend mit einem Bauzug in den Bahnhof Laufach ein. Zeitgleich wird der Strom der Fahrleitung abgeschaltet und der Streckenabschnitt Laufach – Heigenbrücken gesperrt. Das Ende der alten Spessartrampe ist besiegelt.

Nachtrag: Von der alten Spessartrampe verbleiben werden die Trasse und die teils hohen Bahndämme. (Gleise und Fahrleitungsanlagen werden abgetragen.) Als

„Denkmäler“ werden die beiden Portale des Schwarzkopf-Tunnels (der ansonsten mit Aushubmaterial der neuen Tunnel verfüllt wird), das Empfangsgebäude des Bahnhofs Heigenbrücken sowie das Zwischensignal „T“ am Westportal des Schwarzkopf-Tunnels und das Signal Ts 1 („Nachschieben einstellen“) erhalten bleiben. Außerdem soll auf der alten Trasse im Bereich Hain (eventuell im Bereich der Unterführung der B 26, dem so genannten „Spessarttor“) der ehemalige Braunschweiger Nahverkehrswagen 22-35 810, der kürzlich aus dem „Stillstandsmanagement Hamm“ nach Heigenbrücken gebracht wurde, als Erinnerung und Attraktion aufgestellt werden. □

Alles über die Historie der Spessartrampe bis zum Bau des neuen Streckenabschnitts bietet diese Sonderausgabe – erhältlich unter bestellung@vgbahn.de



– ANZEIGE –

CFK CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

DIE GROSSE SCHWEIZER MODELLEISENBAHN

GROSSE KLEINE ERLEBNISSE



Die Wunderwelt am Kaeserberg, ein technisches Juwel für grosse Reisen auf kleiner Bahn, begeistert Jung und Alt. Das frei erfundene Stück Deutschschweiz im Massstab 1:87 fasziniert mit tausend feinen Szenen, die berühren. Auf 600 m² und bis ins Detail liebevoll gestaltet, wird der Alltag der 90er Jahre zur Gegenwart.

Gut 100 Züge und über 6000 Figuren beleben einen Freitag im Herbst. Es ist 11 Uhr. Der Circus ist eben angekommen. Knapp zwei Stunden schenken Kurzweil, Staunen und neue alte Erinnerungen.

Besuchstage, Öffnungszeiten, Eintritt und Aufenthalt unter www.kaeserberg.ch.

CHEMINS DE FER DU KAESERBERG
Impasse des Ecoreuils 9
CH 1763 Granges-Paccot FR

5 Busminuten ab Bahnhof Fribourg (Linie 9) oder 3 Autominuten vom Anschluss Fribourg Nord. Parkplätze sind vorhanden.

www.kaeserberg.ch

Tel. +41 26 467 70 40

Die Spezialisten



Mit den Tipps aus dem neuen MIBA-Spezial wird auch Ihre Anlage noch lebendiger! Das beginnt bei einem beweglichen Wasserkran oder einer servogesteuerten Gleissperre, setzt sich fort über rauchende Schlote an Dampfloks und Fabriken und endet noch lange nicht bei einer voll funktionsfähigen Nickeldmine mit automatischer Be- und Entladung der Güterwagen. Weitere Beiträge befassen sich mit raffinierten Beleuchtungseffekten, die ganze Tagesabläufe mit verschiedenen Lichtstimmungen darstellen können, und mit Soundbausteinen, die in großen und kleinen Loks, aber auch stationär auf der Anlage für „Atmosphäre“ sorgen.

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

Best.-Nr. 120 11317 | € 12,-

NEU

Weitere noch lieferbare Titel aus der Reihe MIBA-Spezial:



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



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

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



Jetzt als eBook verfügbar!



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



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

Je eBook € 8,99

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



www.facebook.com/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100,
E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de



Michael Giegold

Warum ich ein Schienenschrat geworden bin....: Angefangen hat es schon, wie mag es anders sein, in frühester Kindheit. Nicht zuletzt weil meine Großeltern in Bahnhofsnähe wohnten und ich quasi mit dem Duft der großen Dampf-Eisenbahn (u.a. Baureihe 01, 44, 50 und 86er) aufgewachsen bin (und ich war oft bei meinen Großeltern). Hinzu kam, dass mein Opa mit mir immer auf die Luftbrücke (im Bild über der 01.5), das war ein Steg, der die gesamte Bahnhofsanlage von Hof überspannte, gegangen ist. Meine größte Freude war es, mitten in die Dampf Wolken der schwarzen Riesen zu rennen. Außerdem bekam ich mit zwei (!) Jahren meine erste Modelleisenbahn – ein Kreis Märklin Spur 0 mit einem Knopfschalter ein/aus zum Fahren (der Schalter wurde oft gedrückt, kaum eine halbe Runde fuhr der Zug am Stück). Jahr für Jahr wurde die Modellbahn (jetzt Spur H0 Märklin) erweitert und die Vorfreude darauf hielt das ganze Jahr über an (siehe Bild). So kommt es nicht von ungefähr, dass ich mein erstes Dampflokfoto am 2. Juni 1973 von 01 173 am Hausbahnsteig des Hofer Hauptbahnhofs mit einer Poppy-Kassettenkamera auf Schwarz-Weiß Film geschossen habe. Auch mein erstes Dia auf Agfa CT18 ist am Hofer Hauptbahnhof am Gleis 4 von 260 111 im Jahre 1979 entstanden mit einer Canon AE1, die ich mir von meinen Konfirmationsgeld gekauft habe. Und so ist es dann weitergegangen, jede freie Minute wurde sich aufs Fahrrad geschwungen und wurde irgendwo am Bahndamm in der Umgebung von Hof verbracht. Übrigens danke an Udo Paulitz, der den Begriff Schienenschrat in einem seiner Bücher formulierte, ein Wort wie es treffender nicht sein kann. Und so entstand ein Dia nach dem anderen und auch mit Super-8-Film wurde experimentiert. Höhepunkte waren auch mehrmalige Besuche in Saalfeld, die als grenznah wohnender Bundesbürger relativ einfach möglich waren.

Das nächste prägende Ereignis spielte sich im Jahre 1984 auf dem Weg zur Uni ab. Kurz vor dem Uniparkplatz muss man eine Bahnbrücke überqueren und just in diesem Moment waren wieder die Dampf Wolken da und dieser Duft, der meinen gelben Käfer eingehüllt hat. Es waren Probefahrten mit 50 622 zum Eisenbahnjubiläum. Vier Jahre später hab ich mir eine Rollei 6008 Mittelformatkamera geleistet und fortan entstanden 6x6-Dias. 6x6 deshalb, weil oben dann genug Platz für die Dampf Wolke auf dem Film ist. Nach der Grenzöffnung habe ich viele Jahre als Fotograf und Kameramann für verschiedene Firmen, die zuerst VHS-Kaufkassetten und später DVDs von allen möglichen Plandampfveranstaltungen und Sonderfahrten in der ehemaligen DDR produziert haben, gearbeitet. Dabei bin ich in den Genuss noch echten Dampfambientes auch in den entlegensten Winkeln der neuen Länder gekommen.

Auch 2017 ist der Eisenbahnvirus in mir noch hellwach. Mittlerweile habe ich fast 25 Jahre als selbstständiger Berufsfotograf – Agentur „giegold-profot bild und film“ (nicht nur für Eisenbahn) – und als studierter Betriebswirt auf dem Buckel und werde immer noch nervös, wenn das Stampfen eines schwarzen Riesen von der Ferne her auf mich zurollt. Mein ständiger Begleiter bei meinen Fototouren sind mein Mischlingshund Brösel und mein weißer Volvo (mittlerweile über 430 000 Kilometer



„erfahren“; siehe Fotos). Aktuell gilt die Fotoliebe den Ludmillas, weil die Dampflokts doch rar geworden sind. Allerdings hat das digitale Zeitalter vieles in der Fotografie verändert. Wer kennt heute noch ein Kodachrome im Papprähmchen aufgenommen mit einer Canon F1? Geht ja gar nicht mehr, denn Kodak stellt keine Filme mehr her, und die meisten Fotoapparate sind heutzutage Smartphones mit Selfiesticks... Witzigerweise sind sogar beide Brücken, die ich erwähnte, die Luftbrücke in Hof und die Straßenbrücke bei der Uni, abgerissen und durch moderne Konstruktionen ersetzt.

Nur eine Hoffnung bleibt: Lässt man ein Kind eine Eisenbahn zeichnen, so malt es häufig noch eine Lok mit Kessel und Schornstein und einer Dampf Wolke. Und damit das so bleibt, wollen wir daran arbeiten!






Spiegelung:
Das doppelte
„Lokchen“ 50 3606
am 9. April 1994
bei Siedenlan-
gebeck auf der
Altmark-Strecke
Salzwedel – Oebis-
felde. Es handelt
sich um einen
planmäßigen
Personenzug, der
im Zuge einer
Plandampfveran-
staltung mit der
50er gefahren
worden ist. Die
Aufnahme wurde
mit Rollei 6008
gemacht. Die
Spiegelung ist so
perfekt, dass man
das Bild sogar
umdrehen könnte!
– Einfach mal
ausprobieren ...

Echte Eisenbahn und echter Diafilm
6x6: herrliche alte Signaltechnik und
eine G 12 an einem sonnigen Winter-
morgen. Die 58 1111-6 mit Lg 77459
Probstzella – Sonneberg fährt am
26. Februar 1993 aus dem ehemaligen
Grenzbahnhof Probstzella bergauf nach
Lauscha. Vor knapp 25 Jahren gab es
noch so etwas im Thüringer Wald!



A black and white photograph of a steam locomotive, numbered 01 1066, pulling a passenger train through a snowy, mountainous landscape. The locomotive is emitting a massive, billowing plume of white steam that rises high into the sky. The train is traveling on a track that curves through the snow-covered terrain. The locomotive's front features the number 01 1066. The passenger cars are visible behind the locomotive. The background shows snow-covered trees and hills under a clear sky.

Zwei Klassiker: Schiefe Ebene
und 01, hier 01 1066, mit
einer perfekten Bilderbuch-
Dampfwolke dank deutlich
unter minus zehn Grad am
12. Februar 2012. Der Zug
wird nach wenigen hundert
Metern die berühmte S-Kurve
bei Kilometer 80 zwischen
Neuenmarkt-Wirsberg und
Marktschorgast passieren.



Und nochmal der gleiche Zug auf der Schiefen Ebene an jenem 12. Februar 2012 kurz nach 18 Uhr auf der Heimfahrt kurz vor Bayreuth in der Nähe von Harsdorf. Die Inspiration für diese Aufnahme kam von O. Winston Link, einem genialen amerikanischen Eisenbahnfotografen, dessen Leidenschaft es war, unter anderem Big Boys speziell nachts fahrend mit Blitz zu fotografieren. Man kann sich nachts aufs Wesentliche beschränken: Dampf und Geschwindigkeit. Die Aufnahmen entstanden mit einer Vollformat-Digitalkamera Canon EOS 5D.



MODELLNEUHEITEN



MÄRKLIN

Güterzuglok Baureihe 42 der DB. H0, Variante, Epoche IIIa. Soundlose Ausführung der im Juni-Heft vorgestellten Lokneuheit. Licht, Führerstandsbeleuchtung und nachzurüstender Rauchsatz schaltbar. Beschriftung als Heilbronner Lok von 1949. UVP: 351 Euro*)



BUSCH

Irus Universal U300 K mit Aufsitzanhänger. H0, Neuentwicklung, Epoche III/IV. Filigranes Modell des für die Motorisierung der Landwirtschaft wichtigen Einachsers. UVP: 22 Euro



FKS-MODELLBAU

Leiterstuhl und Leiterpark für Wiking-Drehleiter DL 30. H0, Formneuheit, Epoche IV. Filigranes Zurüstteil aus geätztem Neusilber und 3D-Druck. UVP: 8 Euro. www.fks-modellbau.de



NOCH

Straßenmarkierungsset. H0, ab Epoche III. Enthält einen weißen Spezialstift, ein flexibles Lineal für Markierungen in Kurven und drei Schablonen für Richtungspfeile und Zebrastrifen. Auch für TT und N erhältlich. UVP: 17 Euro



TILLIG

Kalkkübelwagen, eingestellt bei der KPEV. H0, Variante, Epoche I. Griffe und Hebeösen freistehend, lupenreine Bedruckung nach Vorbildfoto. UVP: 37 Euro



BUSCH

Samm 4818 der DR. TT, Variante, Epoche IV. Mit zwei NVA-Traktoren Fortschritt ZT 300 beladenes Modell. UVP: 57 Euro



PIKO

221 134 der RTS. H0, Variante, Epoche VI. Das wohlgelungene Modell der V 200.1 im farblich attraktiven Gewand eines österreichischen Bahnbetreibers. Auch in Deutschland einsetzbar. Erhältlich für Gleich- und Wechselstrom. UVP: 130 bzw. 160 Euro

BRAWA

Gms 54 der DB. H0, Variante, Epoche III. Einer der für Züge der 60er-Jahre unverzichtbaren Wagentypen, hier mit Bremserbühne. Sehr filigranes Modell mit vielen angesetzten Teilen und lupenreiner Bedruckung. Bewegliche Lüftungsschieber aus geätztem Blech, Radsätze gefedert. UVP: 45 Euro



BUSCH

Fasstankstelle. H0, Neuentwicklung, Epoche III/IV. Detailliertes Filigrangerät zur Betankung von Traktoren und allerlei anderen Maschinen direkt am Hof. Wird mit drei Blechfässern geliefert. UVP: 10 Euro



Christoph Kutter,
Redakteur

MEINE LIEBLINGSNEUHEIT

Wieder ein Gerät aus meinen Kindertagen oder noch früher, das von Busch vor dem Vergessen gerettet wird. Speziell gefällt mir das kleine gelbe Schauglas oben auf dem Gestell. Früher gab es so etwas auch auf jeder Zapfsäule. Wie spannend war es, wenn beim Tanken darin das Benzin blubberte und sprudelte! Lang ist's her ...



TE-MINIATUR

Bahnhofsgebäude „Steinerne Renne“. H0, Neuentwicklung, ab Epoche III. Lasercut-Bausatz aus Architekturkarton mit mdf-Kern und zwei unterschiedlichen Stationsschildern. Länge 33 Zentimeter. Das Modell passt zum Harz-Programm von Tillig und wird durch weitere Gebäude, darunter Wohnhäuser, ergänzt. Preis: 67,90 Euro. www.te-miniatur-shop.de



PIKO

Packung „S-Bahn Rhein-Ruhr“. H0, Variante, Epoche IV. Vorbildgerechte Garnitur der frühen 70er, bestehend aus einer 141, je einem Silberling 1./2. und 2. Klasse sowie einem Steuerwagen mit S-Bahn-Emblem. Erhältlich in DC und AC. UVP: 310 bzw. 340 Euro



DREIKA MODELLBAU/BUSCH

Goliath Express 1100. H0, Formneuheit, Epoche III. Lupenrein bedrucktes Modell des zwischen 1957 und 1961 gebauten Lieferwagens, erhältlich auch in Blau und Grün. UVP: 20 Euro



MO-MINIATUR

Eicher Wotan. H0, Formneuheit, Epoche IV. Detailreiches Modell des ab Ende der 60er gebauten Traktors, Verdeck vorne aufgeklappt. UVP: 40 Euro



ROCO

210 004 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Modell der einzigen beige/türkis lackierten Lok dieser Baureihe, im Zustand nach dem Ausbau der Gasturbine und vor der Umzeichnung zur 218.9. Vorbildgerecht geänderte Details (abgebaute Dachhütze, zwei zusätzliche Fenster links), viele teils geätzte Anbauteile und sehr gute Fahreigenschaften. Erhältlich in Gleichstrom-Ausführung mit und ohne Sound, für Wechselstrom nur mit. UVP: 164 bzw. 234 Euro



TILLIG

Schmalspurdampflokomotive der DR. H0e, Variante, Epoche IV. Fürs Neun-Millimeter-Gleis „umgespurte“ Version der H0m-Lok 99 6101. Sehr filigran detailliert und nach einigen Aufwärmrunden auch gut laufend. Modell mit Schnittstelle Next18 sowie fahrtrichtungsabhängigem Dreilicht-Spitzensignal. UVP: 225 Euro



BRAWA

Ladegut Marmorblock. H0, Neuentwicklung. Großer Quader mit untergelegten Balken für Rungen- und Schwerlastwagen. UVP: 10 Euro

BUSCH

Orangerie. H0, Neuentwicklung, ab Epoche I. Bausatz eines ebenso filigranen wie repräsentativen Modells in nachgebildeter Gusseisen-Konstruktion und Rundumverglasung. Boden mit imitiertem Pflaster. UVP: 40 Euro



Modellbahn-Nachrichten

◆ Anlässlich des Tags der offenen Tür am 17. Juni freute sich Piko-Chef Dr. René Wilfer über gegenüber 2016 um zehn Prozent gestiegenen Umsatz in den ersten fünf Monaten dieses Jahres. Damit seien die eigenen Wachstumsziele leicht übertroffen worden. In Deutschland, wo Piko 70 Prozent der Produktion absetzt, habe das Plus sogar 13 Prozent betragen. Dagegen blieb beim Exportumsatz der Zuwachs mit drei Prozent eher bescheiden.

◆ Wie in ungeraden Jahren üblich, findet die Internationale Modellbahnausstellung IMA heuer zusammen mit den Märklin-Tagen statt. Termin ist der 15. bis 17. September, Veranstaltungsort Göppingen. Über das Gebotene informiert ausführlich www.maerklin.de.

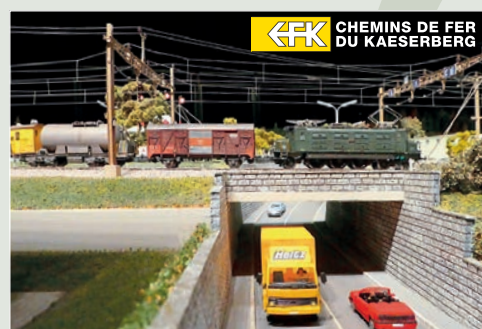
Die große Schweizer Modelleisenbahn

Zug des Monats August: Unkrautvertilgung mit Ae 3/6

Um den Bewuchs im Gleis einzudämmen, haben die SBB 1957 und 1959 zwei Spritzwagen gebaut, die auf Drehgestellen alter Lokomotiven der IC 4/5 2705, 2707 und 2712 rollen. Der Tank fasst 37m³ Herbizidlösung (Primatol oder Atrazin). Diese stark verdünnte Menge reichte für 45 km (Einspur) oder 75 km (Doppelspur, ein Gleis). Der Umwelt zuliebe wurden diese Einsätze ab 1980 und nochmals ab 1987 reduziert und Anfang der 90er-Jahre ganz eingestellt.

Zuglok: Ae 3/6 I, 2100 PS oder 1,56 MW, 93 t, last 6 Achsen, 85 t, V_{max} 100 km/h

www.kaeserberg.ch





Ein kurzer Güterzug rollt durchs Land, gezogen von einem „Glaskasten“ der Baureihe 98.3. Diese so typischen Lokalbahnmaschinen waren auch in der Hallertau im Einsatz.

Oben rechts: Das Stationsgebäude von Attenkirchen war ein für die Lokalbahnen in Bayern weitgehend standardisierter Bau.



Auf stillem Gleis durchs Bauernland

„Nur eine Nebenbahn“ hieß vor Jahren eine Endlos-Serie des Eisenbahn-Journals. Nur eine Nebenbahn ist auch das Thema des Hallertauer Vereins „Bockerl fahr zua!“. Doch neben der Bahn haben sich die gerade mal vier Mitglieder all dem verschrieben, was es neben den Gleisen ihrer Heimat früher einmal zu sehen gab und heute meist verschwunden ist

TEXT: STEFAN ALKOER ♦ FOTOS: FRANK ZARGES

Wer mit dem Auto über die A 9 nach Süden in den Urlaub fährt, der kennt sicher die Raststätte Hallertau, etwa 30 Kilometer vor München. Vielleicht ist er auch schon in einem der vielen Staus auf dieser dicht befahrenen Strecke gestanden und hatte die erzwungene Muße, sich die Umgebung anzusehen. Vor allem im Sommer fallen dann in der sanft gewellten Hallertauer Hügellandschaft große Quader mit dichtem Grün bewachsener Stangen auf: Hopfenfelder. Ihnen verdankt die Gegend ihren besonderen Charakter und den Ruf als weltgrößtes zusammenhängendes Anbaugebiet dieses für das Brauen von Bier unverzichtbaren Rohstoffs. Kein Wunder

also, dass sich die Männer von „Bockerl fahr zua!“ speziell diesem Thema gewidmet haben.

Manfred Lohr, Bernhard Steinhauser, Reinhard Altmann und Günter Schreiner sind fest verwurzelt in dieser sanft hügeligen Gegend, die längst schon zum Speckgürtel Münchens zählt.

Seit 14 Jahren arbeiten die begeisterten Modellbahner an ihren Modulen, wobei das vergangene Frühjahr für die vier besonders anstrengend war. Ihre Teilnahme an der „Intermodellbau 2017“ Anfang April in Dortmund war eine logistische und personelle Kraftanstrengung. Rund 50 Meter Fahrstrecke auf 35 Modulen wurden dort gezeigt – nicht einmal die Hälfte des gesamten Modulfundus.

Hopfenzupfer bei der Arbeit.
Ein sehr schön gestaltetes
Motiv, das die Hopfenernte
der 50er-Jahre zeigt. Dazu
wurden viele Wanderarbeiter
und Saisonkräfte benötigt, die
harte Arbeit leisten mussten.
Doch die Zeiten ändern sich,
wie der Schienenbus im
Hintergrund zeigt, der dabei
ist, die Lokalbahndampflok
abzulösen.







Nebenbahnatmosphäre pur:
Zwischen zwei Höfen eines
Dorfes drängt sich die Strecke
hindurch, auf der ein kurzer
Güterzug unterwegs ist,
gezogen von einer 98.8. Links
im Bild ein typisches Hopfen-
fuhrwerk, hoch beladen mit
den übermannshohen Säcken,
in die jeweils ein Zentner des
leichten Materials passt.





Dieser ebenfalls an der Strecke gelegene Bauernhof entstand auf Basis eines stark überarbeiteten Faller-Bausatzes. Bemerkenswert sind unter Anderem Details wie der Misthaufen im Hof sowie das für die Region typische Taubenhaus daneben.

Hopfenzupfen in den 70ern: Zwei Mann mit Traktor haben die Trupps der Saisonarbeiter abgelöst.



„Wir haben mittlerweile etwa 120 Meter“, schätzt Manfred Lohr und staunt dabei selbst ein wenig über das, was die vier in den 14 Jahren geschaffen haben. Der Stolz ist gerechtfertigt, denn es handelt sich nicht nur um einfach gestaltete Streckensegmente, sondern größtenteils um hochdetaillierte Nachbauten von Motiven ihrer Heimat. Hinzu kommt, dass es den Modellbahnern von „Bockerl fahr zua!“ nicht nur um die Gestaltung einer stimmigen Modellbahnanlage geht. Sie sind vielmehr ebenso ambitionierte Heimatforscher, die Stimmungen und Bilder aus ihrer Region aus früheren Zeiten dreidimensional im Maßstab 1:87 reproduzieren und damit auf große Begeisterung ganz besonders bei regionalen Ausstellungen in der Hallertau treffen. Die Eisenbahn ist der rote Faden, aber sie ist nicht das ausschließliche Anliegen.

Insgesamt weist die Anlage zwar ein spätsommerliches Ambiente auf, dennoch kann man beim Betrachten der Anlage, den Zyklus des Hopfenbaus verfolgen. Dieser wird zu allen jahreszeitlichen Stadien gezeigt, beginnend in der Winterruhe, wenn die Hopfenbauern die Rankdrähte wieder aufziehen, über das rasanten Wachstum im Frühjahr und Sommer bis hin zum Spätsommer, wenn die Ranken abgeschnitten werden und die mühselige Arbeit des Hopfenzupfens anfällt. Der Herbst ist die Zeit des Verpackens, Verkaufens und des Transports des Hopfens. Alles ist auf dieser einzigartigen Anlage zu bewundern.

MODELLBAHN ALS TÜRÖFFNER

Weil die vier sich so sicher sind in ihrem Tun, bereichern sie ihre Ausstellungen mit Fotografien aus der Region, die Menschen bei ihrer Arbeit auf dem Hof, im Hopfengarten oder mit der Eisenbahn zeigen. Besucher können stets erkennen, mit welcher Akribie die

Bilder umgesetzt wurden. Für die Forschungsarbeit der vier manchmal ein Türöffner: „Bei diesen Gelegenheiten hat es sich oftmals ergeben, dass wir mit den Leuten ins Gespräch kamen, und unsere Besucher fühlten sich an ihre Kindheit und Jugend erinnert. Manche kamen am nächsten Tag wieder und schenkten uns alte Fotos, die uns wiederum oft weiterhalfen“, erzählt Manfred Lohr. So haben die vier inzwischen rund 7000 Fotografien rund um die Eisenbahn und den Hopfenanbau in der Hallertau zusammengetragen. „Manch bedeutende Aufnahme hatte noch nicht einmal das Deutsche Hopfenmuseum in Wolnzach“, so Lohr.

Inzwischen wurde aus dem Modellbauprojekt eine Multimediaschau, denn neben der Modellbahn und den vielen Fotografien haben die „Hallertau-Trüffelschweine“ einige Filme ausgegraben, die sie während ihrer Ausstellungen zeigen, sofern der Platz zur Verfügung steht.

Überhaupt sei die Kommunikation mit den Besuchern ein wichtiger Bestandteil des Ausstellungskonzepts. Sieht man die vier, die seit einem guten Jahr bei Ausstellungen in Lederhosen auftreten, dann glaubt man das auch. Meist ist jeder Einzelne umringt von einer Schar fragender Besucher. Mit viel Geduld erklären die Modellbahner dann ihre Anlage und ihre Intention.

Der Kommunikation förderlich ist der vergleichsweise überschaubare Nebenbahnbetrieb auf der Anlage, den die Modellbahner mit digitalisierten Loks, Rocos Z21 und ihren Handys bewältigen. Die Züge fahren vorbildentsprechend langsam, da kann man durchaus ein Gespräch während des Betriebs führen. Einen Fahrplan gibt es nicht.

Es ist meist von Vorteil, nur zu viert zu sein, noch dazu, wenn sich alle Mitglieder gut verstehen: Absprachen bezüglich der Geländegestaltung, der Farbgebung und so weiter sind schnell getrof-

–Anzeige –

Ob im **Rangierdienst**, am **Ablaufberg** oder beim **Verschub**, ob im leichten **Güterzugdienst**, vor **Arbeitszügen**, ja sogar vor **Personenzügen** auf Nebenbahnen war die **V60 D** unverzichtbar.

HORNBY HELPLINE ☎ +49 (0) 8921094551



facebook.com/Arnold.Modelleisenbahnen



www.youtube.com/hornbyinternational



HN2354/HN2355 (DCC-Digital) **Formneuheit**

Diesellokomotive V60 D der DR, in grau/roter Lackierung, Epoche III



HN2356/HN2357 (DCC-Digital) **Formneuheit**

Diesellokomotive BR 106 der DR, mit Lehrstromabnehmer in oranger Lackierung mit grauem Fahrwerk, Epoche IV



HN2302/HN2303 (DCC-Digital) **Formneuheit**

Diesellokomotive V60 D, der DR, in creme/roter Lackierung, Epoche III



Länge über Puffer 74 mm, 3-fach Spitzenlicht mit der Fahrtrichtung wechselnd, Digitalschnittstelle nach NEM 662 (next18), Fahrgestell und Aufbauten überwiegend aus Metall gefertigt

HN2300/HN2301 (DCC-Digital) **Formneuheit**

3-tlg. Zugset der DB AG, bestehend aus einer Diesellokomotive BR 346 mit Lehrstromabnehmer, in oranger Lackierung, sowie zwei Flachwagen, beladen mit Kabeltrommeln, Epoche V



Länge über Puffer 246 mm, 3-fach Spitzenlicht mit der Fahrtrichtung wechselnd, Digitalschnittstelle nach NEM 662 (next18), Fahrgestell und Aufbauten überwiegend aus Metall gefertigt, Flachwagen mit Kurzkupplungskinematiken an den Wagenenden, beladen mit Nachbildung von Kabeltrommeln



Jetzt bei Ihrem Fachhändler erhältlich!

Oeslauer Straße 36 • 96472 Rödental

E-Mail: office@hornby.com





Ein detailreich gestaltetes Motiv aus dem Landleben früherer Zeiten: Viehmarkt im Dorf mit Gänsen, Schweinen und Kälbern.

Auch ein Augenschmaus: Dorffest mit Spanferkel, Kapelle und beweglichen Tänzern.





Stolz steht der supermoderne Mähdrescher auf dem Hof: Der Strukturwandel schreitet fort, nicht nur auf der Schiene, auch in der Landwirtschaft.



Kurze Anschlussgleise sorgen für Güterverkehr auf der Lokalbahn.



Im Winter werden in den Hopfenfeldern die Drähte gespannt, an denen sich der Hopfen entlangranken kann. Schönes Detail: die auf der Traktorgabel montierte Arbeitsbühne, „Hopfenkanzel“ genannt.

Keine Anlage ohne Feuerwehreinsatz: In der Scheune hat sich feuchtes Heu entzündet, das Gebäude ist abbruchreif. Hier leider nicht zu sehen ist die beeindruckende Feuer- und Qualm-Imitation, mit der das Selbstbau-Modell ausgestattet ist.



Ein Fiddle-Yard mit Drehbühne für ganze Züge bildet den End- und Anfangspunkt der Strecke.

fen. Etwa einmal im Monat treffen sie sich, immer abwechselnd bei einem anderen. Einen Clubraum gibt es nicht. Jeder baut seine eigenen Module, deren Übergänge genormt sind, und muss sie auch bei sich lagern.

Nachteilig ist die Kleinheit der Gruppe bei Ausstellungen. Falls einer kurzfristig ausfällt, wird die Personaldecke dünn. Aber es ist schwer, in eine solch verschworene Gemeinschaft reinzukommen. Manfred Lohr gibt das zu: „Es müsste schon ziemlich viel passen, vor allem menschlich.“

STAHLBLECH-HÄUSER

Gute Modellbauer sind alle vier Bockerlbahner und dennoch hat jeder seinen Schwerpunkt. So ist Bernhard Steinhauser Spezialist für Häuser, die er mit CAD konstruiert und dann aus Stahlblech lasern lässt. Günther Schreiner haben es wiederum die Bäume angetan. Manfred Lohr ist vor allem für die Organisation und das Archiv zuständig, während sich Reinhard Altmann um den Nachwuchs kümmert.

Digital fahren sie noch nicht so lange. Die Münchner Ausstellung 2015 war der erste öffentliche Auftritt der digitalen Bockerlbahner. Ausprobiert haben sie es zuvor bei einem Ferienprogramm für Kinder, denn ganz nebenbei betreibt „Bockerl fahr zua!“ auch noch Nachwuchsförderung. Bei solch einer Veranstaltung in Haag an der Amper „haben wir uns zum Thema gesetzt, mit der Z 21 von Roco Züge zu steuern. Wir haben Reinhard's Garage ausgeräumt, einige Module aufgestellt und haben für uns selbst und die Jugend ausprobiert, die Modellbahn mit dem Handy zu steuern“, berichtet Manfred Lohr. „Wir wollen zwar die Tradition bewahren, aber dennoch modern sein. Wenn du den Jugendlichen zeigst, dass man mit dem Handy nicht nur spielen, sondern auch eine große Modellbahnanlage steuern kann, dann fängt man sie ein“, weiß Manfred Lohr aus eigener Erfahrung. □

Ätztechnik

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

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

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

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.modelbahn-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

Haben Sie einen speziellen Anlagenwunsch?

Dann könnte dies hier die richtige Adresse für Sie sein:

Modellbahn-Anlagenbau J. Brandl
Fronfischer-gasse 6
93333 Neustadt
Tel.: 0 94 45 / 83 93 oder 410
Fax: 0 94 45 / 2 19 48

Z - fm Spur Z feiner Modellbau

- Lasercut Gebäude und Zubehör
- Lokverfeinerung
- Vorbild Selbstbauleis

Decoder von **VELMO**

www.z-fm.de

Lokschuppen Hagen-Haspe

Exclusive Modelleisenbahnen und mehr vieles mehr

www.lohag.de

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

Ihr VGB-Vertriebspartner in **Regensburg**

Bahnhoftsbuchhandlung im Hauptbahnhof Regensburg

VGB-Gesamtprogramm

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV

Modellbaum Manufaktur Grünig www.modellbaum.de

Wir beGRÜNIGen ihre Landschaften

089-31881600

DIE Buchhandlung mit Gleisanschluss

LUDWIG www.lesen-mit-ludwig.de

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

stangel
MODELLBAHNBAU

www.stangel.pl

Gebäudemodelle
Dioramen
Anlagenbau
Zubehör

Airbrush-Kurse für Modellbahner mit Fachbuchautor **Mathias Faber**

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

NEU von HARDER

Resinbausatz oder Fertigmodell

Mähdschere E 516/17

modellbahn-schildhauer

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

Ihre VGB-Vertriebspartner in **Karlsruhe**

Lok & Autobox, Peter-und-Paul-Platz 4

Bahnhoftsbuchhandlung Karlsruhe Hbf

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Jetzt auch mit dem beliebten **VGB-DVD-Programm!**

Sommerfeldt Aufbauanleitung

www.SOMMERFELDT.de

Die SOMMERFELDT Aufbauanleitung

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

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

Sommerfeldt Oberleitungen - Stromabnehmer GmbH
Tel.: +49 (0) 7164/3135 • Fax: +49 (0) 7164/3788 • info@sommerfeldt.de



12. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 11

Schwaben-Dampf made in USA

Wer schon einmal versucht hat, eine längst vergangene Vorbildsituation nachzugestalten, weiß, wie viel Mühe dies bereitet. Noch weit schwieriger ist es, wenn man sich nur auf ein paar gedruckte Bildquellen stützen kann. Ein EJ-Leser aus Philadelphia hat sich davon nicht abschrecken lassen

VON BRUCE METCALF



Ich bin Künstler. Das ist mein Beruf. Im Jahre 2008 machte man mir das Angebot, eine Ausstellung meiner Kunstwerke zu organisieren, die drei Jahre lang an verschiedenen Orten in den Vereinigten Staaten gezeigt werden sollte. Diese Ausstellung trug den Titel „The Miniature Worlds of Bruce Metcalf“ – „Bruce Metcalfs Miniaturwelten“. Sie bestand in erster Linie aus figürlichen Schmuckstücken und Plastiken. Die Kuratoren wollten jedoch ausführlicher auf das Thema der Miniatur eingehen. Da sie von meinem Interesse an deutschen H0-Zügen wussten, baten sie mich, eine Anlage zu bauen, die zusammen mit der Ausstellung auf Tour gehen würde. Zuerst wollten sie eine funktionstüchtige Anlage, aber angesichts der Schwierigkeiten, etwas dieser Größe von einem Ort zum anderen zu transportieren und angesichts der Probleme, Fremde dazu zu bringen, eine Modelleisenbahn zu bedienen, lehnte ich ab.

Stattdessen konstruierte ich eine statische Anlage. Sie wurde ein Teil der Ausstellung und bereiste schließlich mit ihr die Vereinigten Staaten ausgehend von Kalifornien über Texas, North Carolina und Wisconsin. Tausende haben sie gesehen.

FANTASIE NACH VORBILD

Die Modellanlage stellt eine imaginäre Endstation auf der Schwäbischen Alb dar, irgendwo in der Nähe von Aalen. Der größte Teil der Eisenbahnarchitektur entspricht württembergischem Brauch aus der Zeit um die Wende zum 20. Jahrhundert. Der Bahnhof ist ein Gebäude des Staatsbahn-Typs IIIa, wie er für Nebenstrecken üblich war. Außerdem zu sehen sind ein württembergischer Lokschuppen, eine Villa auf einem Hügel sowie ein großes Bauernhaus.

Ursprünglich war das Diorama Teil einer über 22 Quadratmeter großen Modell-

Ein kurzer Personenzug ist im Bahnhof Lügenstein eingetroffen. Sein Empfangsgebäude basiert zwar auf dem wohlbekannten Faller-Bahnhof „Güglingen“, wurde aber mit einem neuen Dach versehen. Auch der angesetzte Güterschuppen ist neu.

Linke Seite: Noch steht der Mond am Himmel, doch der Frühpersonenzug ist bereits unterwegs. Ein meisterhaft gestaltetes Schattenriss-Motiv!



Das Lügensteiner Bahnhofsensemble. Die sauberen Gebäude und das aufgeräumte Gleisfeld geben die gepflegte Eisenbahn der Epoche I gut wieder. Links oben der zur Villa gehörende kleine Pavillon.

Eine Tn kreuzt auf der Brücke den Taleinschnitt.

Innen: Neben dem kleinen Vorbau wartet ein zeitgenössischer Gaggenau-Bus auf Fahrgäste.

Darunter: Offenbar ist das Wetter noch mild genug, um die Kühe tagsüber auf die Weide zu lassen. Zumindest werden die Heuvorräte dadurch geschont.



bahnanlage. Wegen eines Umzugs musste die Anlage zerlegt werden. Da meine Landschaft hauptsächlich aus Bauschaum auf Fliegendraht bestand, konnte ich große Teile herauschneiden und für später aufbewahren. Eines dieser Teile war ein Endbahnhof mit drei Gleisen. Ich hatte ihn ursprünglich als „irgendwo in Bayern“ vorgesehen. Durch den Tausch der Gebäude und den Einbau anderer Landschaftsteile aus der abgerissenen Anlage konnte ich eine neue mit württembergischem Hintergrund schaffen.

AUSSTELLUNGSTÜCHTIG

Der Rahmen des Dioramas besteht aus 12,5 Millimeter dickem Birkenperrholz. Er ist 94 Zentimeter breit und 171 Zentimeter lang. Mehrere große Landschaftsstücke stammen noch von der alten Anlage, beispielsweise der kleine Fluss, mehrere Felsen und der Bahnhof. Außerdem habe ich neue Abschnitte aus Schaum (über Fliegendraht) gebaut, darunter einen Bauernhof und beide Ufer des Flusses. Zwei Personen können die Anlage mit Leichtigkeit anheben.

Als Gleismaterial habe ich Märklin C verwendet. Es ist betriebsfertig verkabelt, wurde jedoch nie befahren. Rund um den Bahnhof ist das Gelände mit Streifen von sieben Millimeter starkem Isolierschaum aufgefüttert, um die Bettung des C-Gleises auszugleichen. Das ganze Areal ist eingeschottert und das Gleis wurde leicht mit dem Airbrush überlackiert.

Der Gleisplan stammt von einem Foto des Bahnhofs von Heimbuchenthal im Spessart, das im Bayern-Report Band 2 auf Seite 29 veröffentlicht ist. Allerdings habe ich sowohl das Empfangsgebäude als auch den Lokschuppen neu angeordnet.

Beim Bau dieses Dioramas hatte ich das spezielle Problem, dass ich eine Situation nachbilden wollte, die ich nie selbst gesehen hatte. Weder kenne ich die Schwäbische Alb

noch spreche oder verstehe ich Deutsch. In den Vereinigten Staaten sind gute Bilder deutscher Kleinstädte nur schwer zu finden, und das Internet ist keine große Hilfe. Deswegen musste der größte Teil meines Quellenmaterials aus gedrucktem Bildmaterial bestehen, wobei die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals besonders hilfreich waren. Trotzdem musste ich eine Menge Vermutungen anstellen. So weiß ich zum Beispiel nicht, welche Farbe der in Schwaben verwendete Schotter besitzt, und ich habe keine Ahnung, wie die Felsformationen in der Umgebung aussehen. Deshalb sind einige Details eher ein Produkt der Fantasie als der Realität.

Eine Besonderheit des Dioramas ist, dass eine frühwinterliche Szene wiedergegeben ist. Die Gründe dafür sind, dass die meisten Modelleisenbahnfans den Sommer wählen und ich nicht wollte, dass mein Diorama so aussieht wie zehntausend andere. Zweitens empfinde ich das leuchtende Grün der meisten Anlagen als zu stark. Meine Züge sollten nicht mit der Landschaft konkurrieren müssen. Gedeckte Farben bilden einen besseren Kontrast zu den dunklen Lokomotiven und Wagen. Als Gras habe ich handelsübliches Beflockungsmaterial verwendet, dazu fertige Nadelbäume und für die Laubbäume abgestorbene Strauchteile.

ZU OFT GÜGLINGEN

Einen Großteil meiner gestalterischen Anstrengungen galt den Gebäuden. Als Empfangsgebäude habe ich Fallers bekannten Bausatz „Güglingen“ verwendet. Allerdings hatte ich dieses Modell in den Magazinen schon viel zu häufig gesehen, so dass ich beschloss, es zu verändern. Das gesamte Dach ist neu und stimmt mit den Gepflogenheiten der württembergischen Staatsbahn überein.

Auch Güter- und Lokschuppen habe ich selbst gebaut. Letzterer orientiert sich

am Schmalspur-Lokschuppen in Möckmühl. Das Foto im EJ-Württemberg-Report auf Seite 42 ist zwar recht klein, aber ich hatte Glück und fand Bilder eines Modells desselben Gebäudes im Internet. Rein fiktiver Natur ist der kleine Wasserturm, den ich nur der Atmosphäre halber konstruiert habe. Alle Eigenbauten bestehen aus Kunststoff, Stahlblech und Bandstahl von Evergreen Scale Models sowie aus Dachplatten von Kibri.

Aufs Gefühl verlassen musste ich mich beim Bauernhaus. Leider konnte ich keine guten Bilder schwäbischer Bauernhäuser finden, daher ist das Modell eine Mischung unterschiedlicher bayerischer Höfe, die im Eisenbahn-Journal präsentiert wurden. Ich hoffe einfach, dass sie sich nicht allzu sehr von ihren bayrischen Verwandten unterscheiden! Das Modell besteht aus Kunststoff, die Fenster wurden mit PU-Gießharz selbst gefertigt.

VOM BAHNHOF ZUR VILLA

Ab und zu habe ich Bilder majestätischer Villen gesehen, die gleichsam über deutschen Bahnhöfen thronen. Dies wollte ich nachgestalten. Meine Villa ist ein stark veränderter Faller-Bahnhof „Schwarzburg“, der ebenfalls noch von meiner früheren, großen Modellanlage stammt. Beide Gebäudeflügel wurden entfernt, einige Fenster und Türen hinzugefügt. Außerdem wurden Vorbauten an die Türen der Vorder- und Rückseite gesetzt. Ein Gartenpavillon von Woodland Scenics – das einzige in Amerika hergestellte Gebäude – vervollständigt die Szenerie.

Auch die Eisenbahnbrücke ist ein modifizierter Faller-Bausatz. Allerdings habe ich nie ein Foto einer stählernen Eisenbahnbogenbrücke in Schwaben gesehen, deshalb kann sie reine Fiktion sein. Eine Fachwerkbrücke wäre vielleicht die bessere Wahl gewesen.

–Anzeige –



**Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT**

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

www.modelleisenbahn.com

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT
Gewerbegebiet BEINSTEIN
Biegelwiesenstr. 31
71334 Waiblingen

Öffnungszeiten:
Montags - Samstag
von 09:00 - 19:00 Uhr

Wir haben auch im Sommer geöffnet und verfügen über klimatisierte Verkaufsräume

Wir bieten:

- + 1000 qm Verkaufsfläche
- + 2000 qm Gartenbahn-Anlage
- + Seminare für Kunden
- + regelmäßige Veranstaltungen und Infotage
- + Second Hand An- und Verkauf
- + hauseigene Werkstatt
- + Versand in fast alle Länder
- + Infoblätter
- + kostenlose Parkplätze vor dem Geschäft
- + Servicetelefon
- + WebShop

.... und vieles mehr



Der Bauernhof ist ein Selbstbau-Modell nach mehreren Vorbildern.

Die Bekohlungsstation.



Blick vom Lokschuppen zum Empfangsgebäude.



Das Diorama in Komplettansicht.

Die Lokomotiven stammen von Brawa und Fleischmann, die Waggonen von Brawa und Märklin. Die T 3, T 5, T 9 und Tn spiegeln den auf württembergischen Nebenbahnstrecken üblichen Lokbestand recht gut wider. Alle Figuren stammen von Preiser, die Fahrzeuge von Märklin und Roskopf. Auch sie wurden umgebaut.

DAS GEHEIMNIS VON LÜGENSTEIN

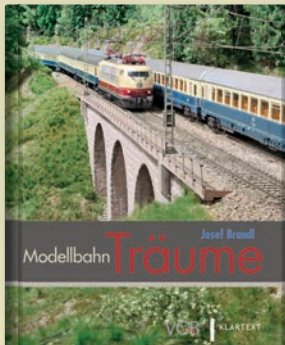
Der Name meines Bahnhofs, Lügenstein, rührt übrigens von einem Vorfall her, der sich in der Wissenschaft des 18. Jahrhunderts ereignete. Der amerikanische Wissenschaftler Stephen Jay Gould schrieb im Jahre 2000 ein Buch mit dem Titel „The Lying Stones of Marrakech“ (Die Lügensteine von Marrakesch). Darin erzählt er die Geschichte einer Gruppe Würzburger Studenten, die 1725 falsche Fossilien herstellten, um ihren aufgeblasenen Professor Dr. Johann Beringer an der Nase herumzuführen. Sie hatten den gewünschten Erfolg, und Beringer veröffentlichte ein Buch über die falschen Fossilien. Der Streich wurde später offenbar gemacht, Beringer war ruiniert. Seit dieser Zeit sind die Fälschungen als „Lügensteine“ bekannt, in dieser Eigenschaft aber selbst Museumstücke.

Das Diorama Lügenstein wurde in den Vereinigten Staaten in unterschiedlichen Städten von 2008 bis 2011 gezeigt. Danach musste ich es zerlegen. Im Augenblick arbeite ich an einer Anlage im Keller meines neuen Hauses. Sie ist kleiner als die erste und es gibt keinen Platz für eine Nebenbahnstrecke. Dennoch konnte ich alle Gebäude (außer der Brücke) und Teile der Landschaft wiederverwenden und in dieser neuen Anlage verbauen. □

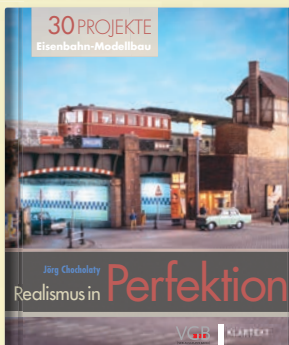
Im Rahmen des 12. Modellbau-Wettbewerbs erschienen bisher:

- 1) „Ziegel, Züge, Erdbeeren“ von den Modulbaufreunden Ladenburg in EJ 8/2016
- 2) „Dampflok-Klinik“ von Friedel Helmich in EJ 9/2016
- 3) „Dampfloks am Gletscher“ von Axel Rohde in EJ 10/2016
- 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
- 8) „Epoche III für drei“ von Udo Broermann in EJ 4/2017
- 9) „Brauerei-Anlage“ von Rudolf Gärtner in EJ 5/2017
- 10) „Zwischen Wein und Wanderern“ von Thomas Freese in EJ 6/2017

FÜR PERFEKTIONISTEN



**Josef Brandls
Modellbahn-Träume**
18 Anlagenporträts mit
Planzeichnungen
192 Seiten • Best.-Nr. 581306

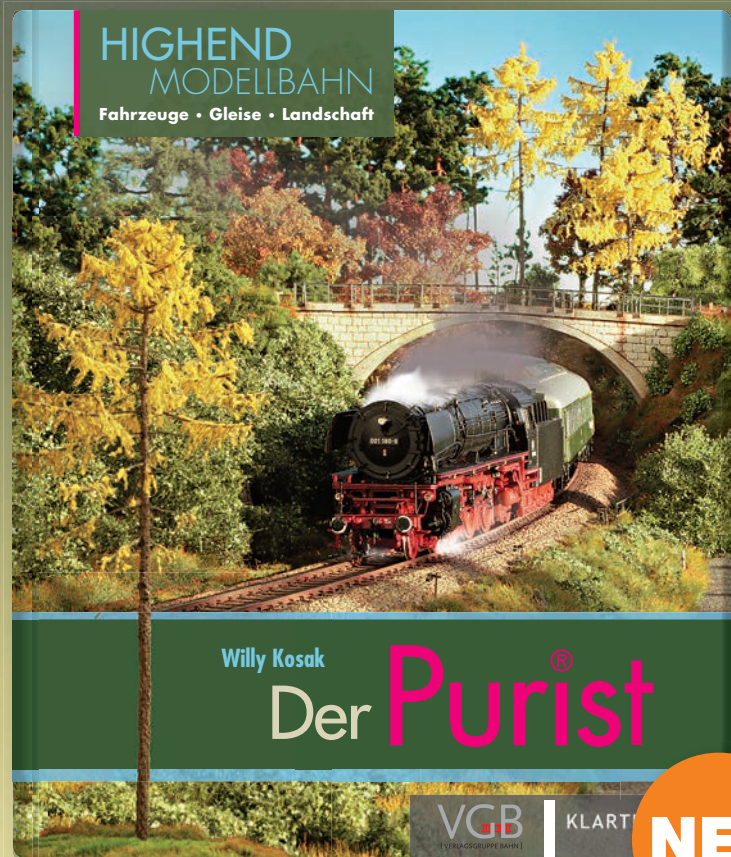


Realismus in Perfektion
30 Modellbau-Projekte
von Jörg Chocholatý
192 Seiten • Best.-Nr. 581529



Perfekt bis ins Detail
25 Modellbau-Juwelen
von Emmanuel Nouaillier
160 Seiten • Best.-Nr. 581408

**Jeder Band im Format 24,5 x 29,5 cm,
Hardcover mit Schutzumschlag,
über 250 Abbildungen, je € 39,95**



NEU

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 auslotet, und Landschaftsbau, der die Grenze zwischen Natur und ihrer Nachbildung verschwimmen lässt. Das alles erläutert von ausführlichen Texten, sodass alle Bauschritte für den Leser leicht nachvollziehbar sind.

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

Best.-Nr. 581637 | € 39,95



www.facebook.com/vgbahn

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]



Wasser sauber schichten

Die naturgetreue Gestaltung von Gewässern gehört trotz vieler Hilfsmaterialien noch immer zu den schwierigeren Disziplinen beim Landschaftsbau. Eines dieser Materialien ist Gießharz, das beispielsweise Anlagenbau-Profi Josef Brandl bevorzugt

TEXT: FRANZ RITTIG, FOTOS: GABI BRANDL UND MARTIN FÜRBRINGER



Ein Fluss schlängelt sich aus dem Anlagenhintergrund heraus, gequert von mehreren Eisenbahnbrücken. Fast meint man, das Rauschen des Wassers an den Stromschnellen hören zu können, so realitätsnah ist das Motiv dargestellt.



In der Hartschaum-Landschaft ist der spätere Bach bereits berücksichtigt.

Auch die Flussinsel wird gleich zu Anfang aus dem Schaum geschnitten.



Zu den Gestaltungsprinzipien erfolgreicher Profi-Anlagenbauer wie Josef Brandl oder Karl Gebele gehört es, immer einen Wasserlauf oder ein Gewässer in die Landschaft zu setzen. Verwunderlich ist dies nicht, bildet das nasse Element doch eines der prägenden Elemente einer mitteleuropäischen Landschaft. Auch gestalterisch bietet ein Wasserlauf so seine Vorteile, sei es als optische Trennung zweier Anlagenmotive, sei es, um mittels einer darüberführenden Brücke einen Blickfang zu schaffen. Außerdem ist Wasser, egal ob fließend oder stehend, natürlich immer auch selbst ein Motiv. Doch wie gestaltet man ein solches?

Bei Josef Brandl bildet eine Sperrholzplatte den Untergrund des Flusslaufs. Sie wird im ersten Arbeitsschritt mit einer Schicht Feinspachtel überzogen. So ver-

schwindet die sonst später noch sichtbare Maserung des Holzes, außerdem ist ein Flussgrund niemals völlig eben. Natürlich muss sich dazu die Grundierung in voller Breite von Ufer zu Ufer ziehen, was nicht nur optisch wichtig ist, sondern auch für den weiteren Gestaltungsverlauf. Verwendet man als Wasserimitat nämlich Gießharz, muss die „Wanne“, in die es gegossen wird, absolut dicht sein, auch am Anlagenrand. Dazu unten mehr.

NUR POOLS SIND BLAU

Auch die Uferzonen sind in dieser Bauphase zu modellieren. Sie bestehen bei Brandl aus Hartschaumplatten, in diesem Fall den pinken Produkten des Herstellers Austrotherm. Wie das umgebende Gelände (beispielsweise die Uferwiesen) werden auch sie

erst zugeschnitten und vormodelliert, dann mit Gips verspachtelt.

Der Absperrung folgte ein Anstrich mit grünlichen, bräunlichen und bläulichen Farbtönen – Letztere jedoch nur äußerst zurückhaltend. Blau sind in einer Landschaft nur künstliche Gewässer wie Freibäder und Swimmingpools. Kaum etwas wirkt auf einer Modellbahnanlage spielzeughafter als ein blauer See oder Fluss.

Bewährt zum flächigen Bemalen haben sich Dispersionsfarben. Sofern der Betrachter den Flussgrund erkennen können soll, klebt man noch ausgesuchte Steinchen, Sand oder auch Holzstückchen auf den Flussgrund. Je nach dargestellter Region kann dieser auch nur aus Sand unterschiedlicher Farbe und Körnung bestehen. Wer sich es nicht vorstellen kann, der schaue bei Mutter Natur nach – am besten von einer



Das Flussbett ist im oberen Bereich schon modelliert, unten noch nicht.



Bei der Verwendung von Gießharz ist exaktes Mischen Pflicht.



Das Wasserimitat wird abschnittsweise eingegossen.



Mit einem Kaffeerührhölzchen lässt sich die Oberfläche gut bearbeiten.



Am Pfeiler zieht das Gießharz nach oben. Hier muss nachgestrichen werden.



Mit klarem Zweikomponentenkleber werden Stufen und Wellen gestaltet.



Etwas aufgespritzte weiße Farbe bildet Schaum nach.



Die unruhig gestaltete Oberfläche lässt das Wasser völlig natürlich funkeln.



Der gesamte Fluss.

ähnlich hohen Position aus, wie man sie als Modellbahnbetrachter einnimmt.

Besondere Sorgfalt verlangt die Gestaltung der Ufer, da sich an diesen Stellen allerhand Schotter und Schwemmsand ablagern. Auch einzelne größere Steine gehören dazu. Damit die Modellbahnwelt nicht allzu heil ausfällt, kann man auch menschengemachten Unrat ins Gewässer versenken: rostige Fahrräder, Bauschutt, Reifen, Fässer usw.

Erst wenn all diese Arbeiten erledigt sind, darf „geflutet“ werden. Die Zubehörindustrie bietet mittlerweile eine breite Palette von Produkten an, die zur Wasser-

darstellung geeignet sind. Welches man bevorzugt, hängt zum einen von der Art des darzustellenden Gewässers ab. Gießharz, beispielsweise, ist für die Darstellung von Bächen und Flüssen mit Gefälle völlig ungeeignet, da es viel zu dünnflüssig ist. Hier ist zu klarer Fensterfarbe und ähnlichen Produkten zu greifen. Dagegen hat Gießharz dort seine Vorteile, wo es größere glatte Wasserflächen zu gestalten gibt und wo Tiefenwirkung gefragt ist.

Josef Brandl verwendet für seine Gewässergestaltung keines der im Modellbahn-Zubehörhandel angebotenen Wasserimitate, sondern das Epoxidharz „Gloss-

coat“ der Firma Vosschemie. Grund ist, dass sich dieses Produkt gegenüber den Hartschaum-Platten der Uferbegrenzung neutral verhält und sie nicht auflöst. Ohne diese Eigenschaft hätte schon das kleinste Loch im Gipsbett fatale Folgen: Das Gießharz würde sich durch den Hartschaum fressen und dann in Windeseile durch das Loch auf alles darunter befindliche ergießen – Schattenbahnhofsgleise, Elektronik, Fußboden oder was auch immer. Angesichts des nicht geringen Preises für Gießharz und des potentiellen Schadens eine hoch-ärgerliche Sache und der Grund, weshalb man beim Abdichten von Seemulden oder



Niedriges Gebüsch am Uferstreifen ist nicht nur völlig naturgetreu, sondern lässt auch das an den Rändern aufgestiegene Gießharz verschwinden.

Flussbetten wie erwähnt größte Vorsicht walten lassen sollte. Erreicht ein Gewässer wie hier die Anlagenkante, so bekommt man einen glatten und sicheren Abschluss, indem man von außen ein Brettchen oder eine Kunststoffplatte an die Kante schraubt. Dicht wird das Ganze durch in die Fugen gepresste Knetmasse, die sich am Ende der Wassergestaltung leicht und rückstandsfrei entfernen lässt.

Gießharzprodukte bestehen aus zwei Komponenten: dem eigentlichen, ziemlich flüssigen Harz sowie einem Härter. Beide sind unbedingt im vom Hersteller vorgegebenen Verhältnis zu mischen, da sonst niemand für das gewünschte Ergebnis garantieren kann. Dazu gehört auch die Verwendung einer Waage, wobei man nicht vergessen darf, vorher die verwendeten Gefäße zu wiegen. Auch die Verarbeitungstemperatur spielt eine wichtige Rolle.

Grundsätzlich gilt, dass sehr langsam gegossen werden sollte. Das hilft, die Bildung von Bläschen auf ein Minimum zu beschränken. Es empfiehlt sich, keine Schicht stärker als einen Zentimeter zu gießen. Während des Aushärtens steigt die Temperatur des Gemischs nämlich kräftig an, umso stärker, je dicker die Gusschicht ist.

Unter Umständen kann sich dadurch sogar der Untergrund verziehen.

Natürlich ist vor dem Anrühren auszurechnen, wie viel Harz man benötigt. Josef Brandl hat sich aus Erfahrung die Faustregel gesetzt, nie mehr als einen Liter Gießharz auf einmal anzurühren. Diese Menge reicht, um einen See von 33 mal 33 Zentimeter Kantenlänge einen Zentimeter hoch zu füllen. Gießt man nur halb so hoch, darf der See schon doppelt so groß sein, also etwa 60 mal 35 Zentimeter.

REIN IN DIE MITTE

Das Gießen selbst erfolgt am besten in Flussmitte, so dass sich das Harz in Richtung der beiden Ufer ausbreiten kann. Sind im Flusslauf Staustufen oder wie hier Stromschnellen vorgesehen, so ist abschnittsweise vorzugehen: Oberhalb der Stufen nur so viel eingießen, dass das Harz gerade bis zur Abrisskante rinnt, den eventuellen Rest unterhalb. Die Spalte dazwischen wird später geschlossen.

Die Wasseroberfläche kann auf verschiedene Weise gestaltet werden. Meist ist sie ja nicht völlig glatt, sondern weist leichte Wellen auf, mitunter auch stärkere,

schaumgekrönte, so etwa an Staustufen, an Wehren und kleineren Wasserfällen. Josef Brandl verwendet zum Modellieren dünn aufgetragenen Zweikomponentenkleber auf Epoxidharzbasis, der mit einem Holzstäbchen bearbeitet wird. Das Zusammenmischen verlangt wieder Fingerspitzengefühl und den ständigen Blick auf die Uhr, denn ewig zieht sich der Aushärteprozess des Klebers nicht hin. Mit diesem Material lassen sich außer Wellen auch Stromschnellen und Wasserfälle darstellen, sogar sprudelndes Wasser, wie es einer Quelle oder einem Rohr entspringt.

Eine lästige Eigenschaft des Gießharzes ist, dass es an den Gewässerrändern oder an eingesteckten Pflanzen emporsteigt. Das läuft natürlich der Physik echten Wassers zuwider und schaut wenig vorbildgerecht aus. Korrekturen und Nacharbeiten sind daher unumgänglich, die vor allem in geschicktem Wegtarnen bestehen. Probates Mittel an den Flussufern ist die passende Vegetation. Ist Tarnen nicht mehr möglich, muss man das ausgehärtete Material behutsam abschneiden, wegbrechen oder nachfeilen. Die beschädigten Stellen füllt man mit Kies und Steinchen oder Grünzeug und trockenen Ästchen. □

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com



02763 Zittau

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

42289 Wuppertal

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

71638 Ludwigsburg

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

85591 Vaterstetten

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

Europa

21614 Buxtehude

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

45665 Recklinghausen

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

73033 Göppingen

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

86199 Augsburg

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

AT-1010 Wien

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

22043 Hamburg

DLuzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040/6532244

48145 Münster

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

73108 Gammelshausen

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

86368 Gersthofen

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

AT-6020 Innsbruck

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

24534 Neumünster

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

53721 Siegburg

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

73728 Esslingen

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

86633 Neuburg

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

FL-9490 Vaduz

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

25348 Glückstadt

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

54290 Trier

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

74613 Öhringen

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

86720 Nördlingen

Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 09081/4228

NL-1171 DB

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

28307 Bremen

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

59909 Bestwig

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

74821 Mosbach

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

87616 Marktoberdorf

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

NL-2761 GD

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

28865 Lilienthal

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

60385 Frankfurt

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

76275 Ettlingen

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

88085 Langenargen

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

NL-8261 HM

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

32760 Detmold

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

63450 Hanau

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

78247 Hilzingen

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

90587 Siegelsdorf

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

BE-3053 Oud-Heverlee

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

33332 Gütersloh

Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 05241/26330

63920 Grobheubach

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

83395 Freilassing

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

91522 Ansbach

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

34466 Wolfhagen

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

67146 Deidesheim

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

85221 Dachau

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

93133 Burglengenfeld

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

VORHER ...



Rettet die Lok!

Es kann jedem mal passieren, dass eine Patinierung so richtig danebengeht. Das ist dann dumm gelaufen, aber keine Katastrophe. Lesen Sie, was getan werden muss, um aus dem Müllkandidaten ein Schmuckstück zu machen

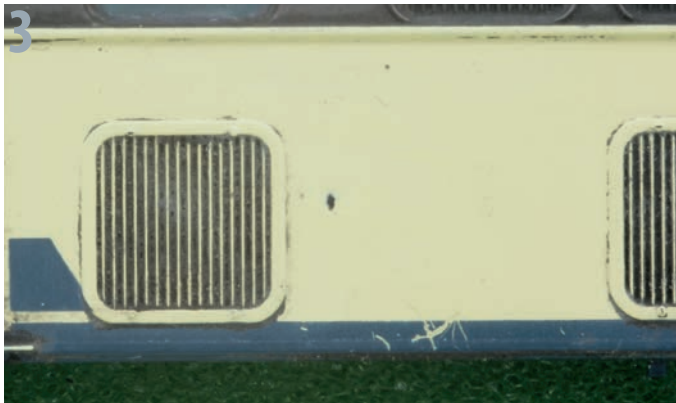
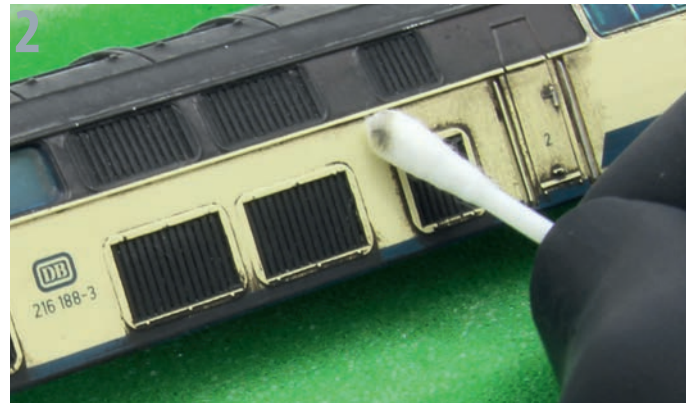
VON ANDREAS MOCK

Die Patinierung von Fahrzeugen und Ausstattungsmaterial ist eine der wichtigsten Maßnahmen, um eine Modellbahnanlage vorbildgetreu wirken zu lassen. Was nutzt ein noch so hohes Detaillierungsniveau, wenn Loks, Wagen, Häuser, Zäune, Autos usw. so wirken, als seien sie gerade der Schachtel ent schlüpft? Quetschige Farben und Plastikglanz machen alle Illusion zunichte, Staub, Flugrost, Ruß und allerlei Schmutz, an den passenden Stellen und im richtigen Maß angebracht, wirken dagegen Wunder.

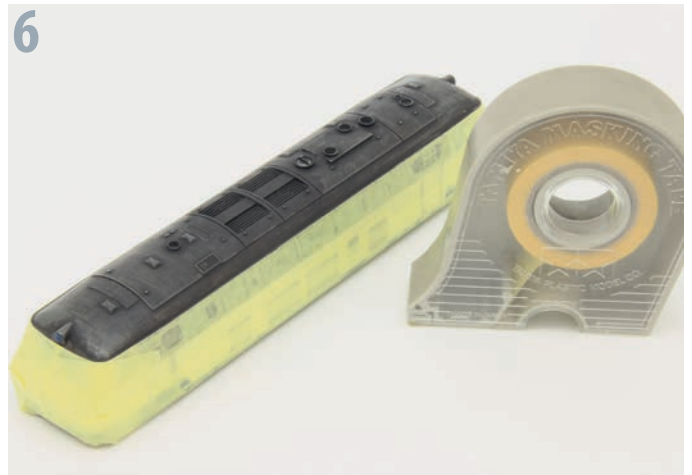
Leider kommt es manchmal vor, dass man spätestens nach dem Trocknen sein

„blaues Wunder“ erlebt und vor einem völlig missratenen Modell steht. Dann ist es das Wichtigste, zu wissen, mit welchem Farbtyp die Patinierung durchgeführt wurde. Handelte es sich um wasserlösliche Farben auf Acrylbasis, wie sie heute gerne verwendet werden, dann kann die Alterung einigermaßen problemlos mit Spritus rückgängig gemacht werden. Bei einer Alterung mit Öl- oder Kunstharzfarben (Emailfarben) lassen sich die Spuren mit Verdünnung entfernen. Dabei ist aber unbedingt darauf zu achten, dass nur reine Verdünnung verwendet wird und kein Nitroverdünner oder Terpentinersatz. Diese lösen den Lack sofort an. Vor-





... NACHHER



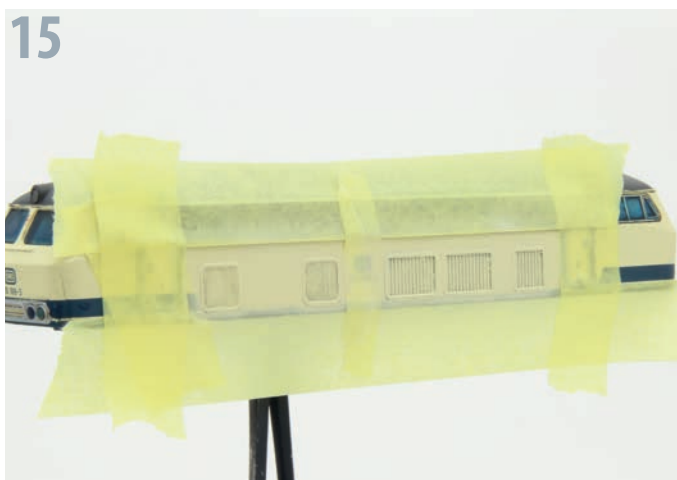
13



14



15



16



sicht: Auch der Lok-Lack kann acrylbasiert sein, je neuer das Modell, desto häufiger. Dann ist Spiritus natürlich tabu.

Wie immer zerlegt man die Lok vor der Behandlung in ihre wichtigsten Baugruppen. Dann klebt man alle Fenster mit flüssigem Maskierfilm ab, um sie vor Beschädigungen und Farbnebel zu schützen (Bild 1).

Mit Wattestäbchen wird danach die vorhandene Alterung so weit wie möglich entfernt. Vertiefungen wie Fugen oder beispielsweise die Rillen an den Lüfterlamellen sind mit Vorsicht zu behandeln, da zu starkes Reiben mit dem Wattestäbchen die Lackierung und eventuelle Anschriften am Modell ablösen kann (Bild 2).

Solche Partien müssen gegebenenfalls später überlackiert werden. Sollte sich beim Reinigen vom Gehäuse ein Teil der Beschriftungen lösen, kann er später mit Decals wiederhergestellt werden. Ist, wie auf Bild 3 zu sehen, der Lack der Lok beschädigt, wird die Stelle mit Acrylfarben von Weinert ausgebessert. Sie sind bereits in den für DB-Fahrzeuge passenden Tönen erhältlich (Bilder 4 und 5).

Ist die Lackierung der Lok wieder hergestellt, beginnt die Patinierung. Dabei werden die noch bestehenden Reste des ersten Alterungsversuchs teilweise mit einbezogen.

Den Anfang macht das Dach, weshalb der Rest des Lokkastens mit Maskierband verklebt wird (Bild 6). Im ersten Schritt wird als Basisfarbe Tamiya XF-24 „Dark Grey“ deckend aufgesprüht (Bild 7). Die Alterung fängt mit Tamiya XF-54 „Dark Sea Grey“ an. Dieser Farbauftrag sollte nicht deckend sein (Bild 8). Nur noch punktuell aufgesprüht wird Tamiya XF-83 „Medium Sea Grey“, das für eine weitere Aufhellung der Flächen sorgt. Um bei diesem Arbeitsschritt angrenzende Flächen abzudecken, verwende ich einen zugeschnittenen Karton, der von Hand dorthin gehalten wird, wo man ihn gerade braucht (Bild 9).

Mit Paneliner „Brown and Green“ werden danach alle Ecken und Kanten mit einem Pinsel der Größe 1 nachgezogen. Sofort anschließend werden die Übergänge mit „White Spirit“ verblendet, so dass erste größere Ablaufspuren entstehen (Bild 10).

Ist dies Farbschicht trocken, lackiert man mit dem Airbrush „Track Wash“ von AK Interactive an allen Ecken und Kanten auf. Nach einer Weile werden die Übergänge des Washings mit einem in „White Spirit“ getränkten Schwämmchen so abgetupft, dass ebenfalls der Eindruck von abgelaufenem Regenwasser entsteht (Bild 11). Abgeschlossen wird die Alterung im Dachbereich mit einer Sprühschicht Klarlack XF

„Flat Clear“ von Tamiya (Bild 12). Ausführlich beschrieben ist die Patinierung von Lokdächern übrigens in meinem EJ-Sonderheft „Fahrzeuge altern und patinieren“. Es ist beim Verlag erhältlich.

Um das Lüfterband nachlackieren zu können, muss das gesamte Gehäuse abgeklebt werden. Mit Tamiya XF-10 „Flat Brown“ wird der Grundlack aufgebracht, die Aufhellung der Flächen erfolgt mit Tamiya XF-64 „Red Brown“. Anschließend wird die Chromkante um das Lüfterband mit einem Pinsel der Größe 3/0 und Vallejos „Silver Metallic“ nachgemalt (Bilder 13 und 14).

Sind die Farben gut durchgetrocknet, werden die Seiten der Lok neu lackiert. Dazu klebt man wieder alle Flächen darum herum ab und übersprüht den Bereich um die großen Lüfter mit Acrylfarben von Weinert (Bild 15). Fahrwerk und Räder werden wie im August-Journal 2015 beschrieben gealtert.

Zuletzt erhält das gesamte Lokgehäuse eine leichte Alterung mit „Nato Camouflages“ und „Wash for Wood“ von AK Interactive (Bild 16). Danach braucht die Lok nur noch zusammengesetzt zu werden, um den Dienst mit vorbildentsprechenden Patina Spuren wieder aufnehmen zu können. Patient gerettet, Operation gelungen! □



Heiße Szene

Feuerwehrmotive sind auf ungefähr jeder zweiten Modellbahnanlage zu finden. Meist muss das Vollmer'sche Finanzamt gelöscht werden oder die örtliche Wache feiert gerade ein Fest. Wer solch gestalterische Dutzendware vermeiden möchte, sollte sich an Vorbildsituationen orientieren

VON MAIK MÖRITZ



Feuer in einer Fabrik, Menschen in Gefahr: Action pur auf der Modellbahn, besonders attraktiv, wenn im Gebäude scheinbar die Flammen lodern.

Man stelle sich folgendes Szenario vor: In einem Industriebetrieb entzündet sich während Umfüllarbeiten mit einem als rollenden Tank genutzten alten Kesselwagen durch einen technischen Defekt gleich daneben im Obergeschoss der Werkhalle gelagerte Kartonnagen. Schlagartig füllt sich der Raum mit dichtem Rauch. Versuche, dem Brand mit Handfeuerlöschern beizukommen, scheitern. In aller Eile wird versucht, den Kesselwagen mit der Werks-Köf aus dem Gebäude zu ziehen. Dabei jedoch übersehen die Helfer den Schlauch, an dem der immer noch zu zwei Dritteln gefüllte Wagen angeschlossen ist. Als er reißt, wird der Auslaufstutzen des Kessels beschädigt, eine hochgiftige Flüssigkeit läuft aus ...

Fünf Minuten später geht in der Kreisleitstelle der Notruf des Firmenchefs ein: „Bei uns hat es einen schweren Unfall gegeben! Es brennt! Kommen Sie schnell! Meine Mitarbeiter sind noch drin ...“

Keine halbe Minute später heulen die Sirenen. Funkmeldeempfänger unterbrechen mit grellem Piepen den Arbeitstag der Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr. Ein Blick auf die Geräte verheißt ihnen nichts Gutes: Einsatzstichwort: „F2 * Bestätigtes Feuer * Firma August Hagen - A-Stadt * MIN * Anrufer Inhaber“. Nun muss alles ganz schnell gehen: „MIN“ steht für „Menschen in Notlage“, das weiß jeder Feuerwehrmann ...

Gleich darauf rücken von der Hauptwache in A-Stadt das Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeug HLF, die Drehleiter DLAK 23-12 und ein weiteres Tanklöschfahrzeug TLF 3000 aus. Vom Löschzug in B-Stadt kommen der Einsatzleitwagen (ELW) und ein weiteres TLF. Aufgrund der detaillierten Alarmmeldung beordert der Disponent der Leitstelle sofort zwei Rettungswagen und den Notarzt aus A-Stadt zur Einsatzstelle. Bereits von weitem ist eine dunkle Rauchwolke über dem Firmengebäude zu erkennen. Der Einsatzleiter erhöht daraufhin noch vor dem Eintreffen die Alarmstufe und lässt „Stadalarm“ auslösen.

Zehn Minuten nach der Alarmierung treffen auch ELW (Einsatzleitwagen) und TLF des Löschzugs B-Stadt an der Einsatzstelle ein. Sie werden vom aufgeregten Firmenchef kurz eingewiesen. Erst jetzt wird klar, dass auch der Kesselwagen auf dem Gelände beschädigt ist und dass dort Flüssigkeiten austreten. Außerdem sind nach wie

vor zwei Menschen vermisst. Der Einsatzleiter fordert sofort weitere Spezialkräfte an, darunter den nur wenige Kilometer entfernt beheimateten Löschzug aus C-Stadt, einen weiteren Notarzt sowie zwei Rettungswagen des Kreises.

Damit wäre die Grundlage für die darzustellende Szene gegeben – fiktiv zwar, aber völlig realistisch und vor allem nicht mit Fahrzeugen vollgepackt, die in der Realität womöglich fehl am Platze wären.

ERSTMAL DAS DRUMRUM

Als Basis für das Diorama habe ich eine beidseitig beschichtete 19-Millimeter-Spanplatte in der Größe 100 mal 50 Zentimeter ausgewählt. Das Material ist preiswert, bietet eine hohe Stabilität und ist dank der Kunststoffbeschichtung nicht zu anfällig gegenüber Farben und Klebstoffen. Auch mit Wasser verdünnter Holzleim kann den Platten nichts anhaben. Selbstverständlich eignen sich auch (deutlich leichteres) Sperrholz oder Hartschaumplatten als Unterbau. Wer das Schaustück später in eine Vitrine stellen möchte, tut gut daran, bereits zu Beginn die unschönen Schnittkanten der Holzplatte mit einem Umleimer zu versehen. Wird die Szene später in eine Modellbahnlandschaft eingebaut, findet die Gestaltung gleich auf der Anlage statt und dieser Schritt entfällt natürlich.

Als Kulisse dienen verschiedene Bausätze der Firma Auhagen aus dem Baukastensystem. Es ermöglicht, einzelne Baugruppen und Gebäude individuell zu kombinieren. Mit wenig Aufwand ist so die Gestaltung großer zusammenhängender Gebäudekomplexe möglich. Auch an wertvollen Details hat Auhagen im Baukastensystem nicht gespart. Für den ganz individuellen Gebäudebau sind alle Teile zudem auch einzeln erhältlich. Auch das schöne Gebäude einer Werk- oder Betriebsfeuerwehr (11426) gehört übrigens zum Programm.

Zunächst entsteht aus den Bausätzen Werkhalle (11422), Lagerhalle (11438) und Werktor (11421) die große Industriekulisse. Die Montage der Bausatzteile dürfte auch Anfängern problemlos gelingen. Wer seine Gebäude später beleuchten möchte, sollte schon während des Rohbaus auf die Montage entsprechender Lichtquellen achten. Hier wurde eine eher spärliche Beleuchtung mit wenigen gelben und warmweißen



Giftige Flüssigkeit läuft aus – ein eigenes interessantes Motiv, das wenig Platz benötigt.



Unabhängige blinkende Rundumleuchten und Xenon-Blaulichtblitzer prägen jede Feuerwehrszenen. Mit Hilfe kleiner SMD-LEDs und einer passenden Elektronik werden so auch nüchterne Feuerwehrfahrzeuge zum Hingucker.



Besonders realistisch wirken Feuerwehrfahrzeuge im Einsatz, wenn sie die gleiche Ortsbeschriftung aufweisen.



Menschenrettung geht vor Brandbekämpfung. Statt der Drehleiter wären bei dieser geringen Rettungshöhe auch tragbare Leitern denkbar.



Nach dem Eintreffen übernimmt der Einsatzleitwagen (links ein ELW 2 von Busch) den Funkverkehr und koordiniert die weiteren Maßnahmen. Als Zugführerfahrzeug kommt ein VW Passat von Wiking (rechts) zum Einsatz.



LED-Platinen von Viessmann eingesetzt (6017/6021).

Bei einer Szene wie dieser darf natürlich das Feuer im Inneren des Gebäudes nicht fehlen. Es lässt sich am einfachsten gestalten, sobald die Wände aufgestellt, die Dächer aber noch nicht montiert sind. Mit klassischen Fünf-Millimeter-LEDs in den Farben Rot/Orange und Gelb sowie der speziellen Ansteuerelektronik 5021 von Viessmann wird das typische Flackern eines lodernden Feuers erzeugt. Die LEDs sind später von außen nicht zu sehen und können daher in diesem Fall durchaus die vorgeschlagene Größe besitzen. Wer zusätzlich Brand- und Glutnester darstellen möchte, kann die deutlich kleineren SMD-LEDs aus dem Elektronikzubehör verbauen.

Der obligatorische Rauch entsteht aus Watte, die mit dem Airbrush teilweise schwarz und dunkelgrau gefärbt wird. Weil die Airbrushpistole gerade zur Hand ist, werden auch die betroffenen Fassadenteile des Gebäudes mit den unvermeidbaren Rußspuren versehen. Zuletzt komplettiert man die Bausätze mit letzten Details und eventuell einer Inneneinrichtung.

Sobald der Kleber gut getrocknet ist, werden die Bauwerke an ihren Platz gesetzt. Dann zeichnet man die Positionen des Pflasters sowie der befestigten Flächen an. Neben klassischem Landschaftsbaumaterial der Marken Faller, Busch, Heki und Noch habe ich hier vor allem Pflasterstein- und Betonverbundpflaster-Platten von Auhaagen verwendet (52408/52409). Deren Verzahnung an den Kanten ermöglicht den Bau auch größerer Flächen ohne sichtbare Übergänge. Eine schön strukturierte Oberfläche ergibt sich durch die farbliche Nachbehandlung mit hoch verdünnter dunkelgrauer Acrylfarbe und ein saches Überschleifen mit feinem Schleifpapier (280er-Körnung oder feiner) nach dem Trocknen.

GLEIS VERSENKEN

Das Gleis auf dem Betriebsgelände sollte dabei unbedingt ins Pflaster eingelassen sein. Dazu fräst man entweder vorsichtig die Bodenplatte im Gleisbereich entsprechend der Schwellenhöhe aus oder unterfüttert die Pflasterflächen mit dünnen Holz- oder Hartschaumplatten. Dank des breiten Angebots der Zubehörindustrie sind der weiteren Gestaltung der Grünflächen mit Straßen und Wegen keine Grenzen gesetzt.

Nach diesen Arbeiten an der Kulisse ist nun endlich das eigentliche Thema dran, die Gefahrgutscene mit dem beschädigten Kesselwagen. Verwendet wird ein ausgedienter Waggon aus der Bastelkiste, optimalerweise einer für den Chemikalientransport. Der Wagen wird zunächst mit Airbrush und

Pinsel patiniert. Mit stark verdünnter Acrylfarbe lassen sich die typischen Spuren heruntergelaufener Flüssigkeiten aus früheren Betriebsjahren nachempfinden. Den Rest erledigt ein dünner Farbhaut aus matt auf trocknenden Grau- und Grüntönen.

Die ausgelaufene Flüssigkeit am Kesselwagen und auf dem Boden lässt sich gut mit einem Gemisch aus Emailfarbe und hochglänzendem Klarlack darstellen. Bei der Farbauswahl darf man durchaus kreativ sein ...

WIE IN WIRKLICHKEIT

Nun folgt die Gestaltung des eigentlichen Einsatzes: Einsatzleitwagen (hier Busch 47840) und Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeug (Herpa 091060-002) treffen als Erste ein. Sie beziehen in sicherer Entfernung zum Kesselwagen Stellung auf dem Werkshof. Der ELW übernimmt den Funkverkehr an der Einsatzstelle und koordiniert mit der Einsatzleitung die weiteren Maßnahmen. Als Nächstes wird für die nachrückenden Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge ein Bereitstellungsraum eingerichtet. Alle, die sich noch im Anmarsch befinden, werden per Funk auf den Werksparkplatz dirigiert. Dort warten sie oder erhalten nach der Ankunft ihre Aufgabe zugewiesen. Zwei Rettungstransportwagen (RTW) von Rietze (61787/72037) und ein weiterer Notarzt mit dem NEF (Notarzteinsatzfahrzeug – Rietze 51881) sind ebenfalls eingetroffen und stehen auf dem Werksparkplatz bereit. Wegen der hohen Alarmstufe ist zudem der Stadtbrandmeister anwesend, dessen Kommandowagen (Wiking 060127) natürlich mitten im Geschehen zu platzieren ist.

Höchste Priorität hat für die Feuerwehr immer die Rettung von Menschen. Die beiden vermissten Arbeiter konnten sich rechtzeitig auf eine Außenplattform am Gebäude flüchten und werden über eine Drehleiter (Wiking 062704) gerettet. Gleichzeitig beginnt die Brandbekämpfung: Zwei Hydranten vor dem Betriebsgelände werden angezapft und Schlauchleitungen zu einem der HLF gelegt. Bis sie funktioniert, liefern zwei Tanklöschfahrzeuge (Herpa 046435 und 297257) das Wasser.

SICHERHEIT HAT VORRANG

Dritter Einsatzschwerpunkt neben Retten und Löschen ist der beschädigte Kesselwagen. Es ist unbedingt zu verhindern, dass mehr seines hochgiftigen Inhalts ausläuft. Außerdem darf niemand mit der bereits ausgelaufenen Flüssigkeit in Kontakt kommen. Zwei mit Atemschutzgeräten und Schutanzügen ausgerüstete Feuerwehrmänner kontrollieren zunächst, ob sich

noch Personen in der Lok befinden. Dann beginnen sie damit, das Leck abzudichten sowie die austretende Flüssigkeit mit einem Behälter aufzufangen. Etwas abseits sind derweil zwei ihrer Kollegen dabei, in die unhandliche Schutzausrüstung zu steigen, um im Notfall als Sicherheits- und Rettungstrupp zur Verfügung zu stehen.

Bis die angeforderten Spezialkräfte mit dem Gerätewagen Logistik des ABC-Zuges (Rietze 68042) eintreffen, richten die Feuerwehrmänner an der Grenze des Absperrbereichs eine „Notdekon-Stelle“ ein. Dabei handelt es sich um ein provisorisches Becken, in dem die mit dem Wagen beschäftigten Männer nach dem Einsatz mit Wasser abgeduscht werden. Erst wenn alle eventuellen Rückstände des Giftstoffs entfernt sind, kann der Schutzanzug ausgezogen werden. Wie beim Vorbild entsteht das Becken aus vier Steckleiterrteilen als Rahmen, in die später einmal eine Plane eingelegt wird.

SHOW- UND SCHAUWERT

In der Wirklichkeit wäre dieser Einsatzabschnitt schnell unter Kontrolle. Die auslaufende Flüssigkeit würde mit Hilfe eines Edelstahlfasses aufgefangen und der beschädigte Auslaufstutzen mit Holzpflock und Bandage abgedichtet. Später würde der Tankwagen eines Spezialunternehmens die ausgetretene Flüssigkeit und den noch im Kesselwagen vorhandenen Rest des Gefahrstoffs aufnehmen.

Ein Einsatzmotiv wie dieses eignet sich sowohl für die Modellbahnanlage als auch als Diorama zur Präsentation der eigenen Modellautos mit oder ohne Blaulicht. Das hier gezeigte Schaustück wird sogar demnächst im Gerätehaus der Feuerwehr Lüdenscheid stehen und als Anschauungsobjekt für Ausbildung und Schulungen dienen. □

Feuer gefangen?

Alles über das liebste Neben-Hobby der Modelleisenbahner bringt unser neuestes Heft „Feuerwehr auf der Modellbahn“ von Maik Möritz, dem Autor dieses Beitrags. 30 Jahre

Mitgliedschaft in der Freiwilligen Feuerwehr und noch mehr als Modellbahner garantieren Kompetenz! Erhältlich für 15 Euro bei bestellung@vgbahn.de



DIE GROSSE ZEIT DER DB



Anfangen von einer Reise mit dem Schienen-Straßen-Omnibus ins beschaulich-ländliche Zwiesel im Bayerischen Wald in den frühen 1950er-Jahren bis hin zum sehr gegenteilig anmutenden Metropolen-Ausflug ins moderne Frankfurt am Main im Jahre 1987: Die neue Ausgabe von Bahn-KLASSIK führt mit authentischen Texten und außergewöhnlichen Fotos zu 13 Sehnsuchtsorten der Bundesbahn-Zeit. Darunter sind regelrechte Pilgerstätten wie Etzelwang mit seiner berühmten Steige, die Angertalbahn mit dem bis heute andauernden schweren Güterzugverkehr, der hier noch in den 1980er-Jahren auch von Legenden wie der V 200 bewältigt wurde, oder das idyllische Balduinstein im schönen Lahntal, wo einst u.a. die Akku-„Zigarren“ der Baureihe 517 am Fluss entlang surrten, und Herzberg im Harz, wo es Mitte der 1970er noch heftig dampfte (Titelbild).

100 Seiten Umfang, Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, über 140 Abbildungen

Best.-Nr. 721701 | € 12,-

**Die ersten drei Bände von Bahn-KLASSIK sind noch lieferbar –
und auch als eBook erhältlich unter www.vgbahn.de/ebook**



Bundesbahn-Streifzüge – Geschichten hinter der Geschichte

Bahn-KLASSIK erinnert an eine bewegende Epoche, in der die Eisenbahn zumindest anders war als heute: persönlicher und technisch noch nicht überzüchtet – kurzum ein gutes Stück barrierefreier in den Köpfen der Menschen. Und mitunter auch noch ein wenig abenteuerlich. Ein Verkehrsmittel, dessen eigene Reisekultur sich in den 1970ern und 1980ern so in uns einprägte, dass auch über 22 Jahre nach dem Staatsbahn-Ende erstaunlicherweise noch immer viele Menschen nicht von der heutigen DB AG, sondern von der „Bundesbahn“ sprechen.

100 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, mehr als 150 Abbildungen

Best.-Nr. 721601 | € 10,-

Streifzüge – Geschichte(n) aus großen Eisenbahn-Zeiten

Diese Ausgabe von Bahn-KLASSIK berichtet von markanten Strecken, klassischen Loks und Zügen sowie Menschen bei der Deutschen Bundesbahn der 1950er- bis 1980er-Jahre. Mit viel authentischer Atmosphäre und Emotionalität und beeindruckenden fotografischen Impressionen werfen die Beiträge Schlaglichter auf ausgewählte Strecken, Orte und Regionen zwischen Schwarzwald und Sylt. Das ist Bahn-Klassik pur!

100 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, mehr als 150 Abbildungen

Best.-Nr. 721501 | € 10,-



11 Sehnsuchts-Orte – Zeitreisen 1951 – 1981

Die Reise geht nach Milspe Tal 1951, Linz a. Rhein 1957 und Passau 1963, nach Mainz Süd 1965, Herzberg (Harz) 1976 und weiteren interessanten Bahnhöfen und Orten. Dieser Sammelband bietet mehr als eine Zusammenfassung von 11 ausgewählten Folgen der beliebten Eisenbahn-Journal-Artikelreihe. Erleben Sie die Eisenbahn im typischen Zeitkolorit der 1950er- bis 1970er-Jahre!

100 Seiten, DIN-A4-Querformat 29,7 x 21,0 cm, Klebebindung, mehr als 150 Abbildungen

Best.-Nr. 721401 | € 10,-



Kombi-Schuppen

Mit der Geldversorgung unserer Preiserlein ist es gemeinhin schlecht bestellt. Kaum eine Anlage ist mit einer Bankfiliale ausgestattet, und wenn, dann wird sie gerade überfallen. Dieser Umbauvorschlag kommt ohne Brutalitäten aus und verhilft HO-Dorfbewohnern zu Sparbuch und Kredit

VON CHRISTOPH KUTTER



Am Ladegleis eines Landbahnhofs besitzt die Raiffeisen einen kleinen Güterschuppen. Er ist mit einer Zwergfiliale der genossenschaftseigenen Bank ausgestattet.

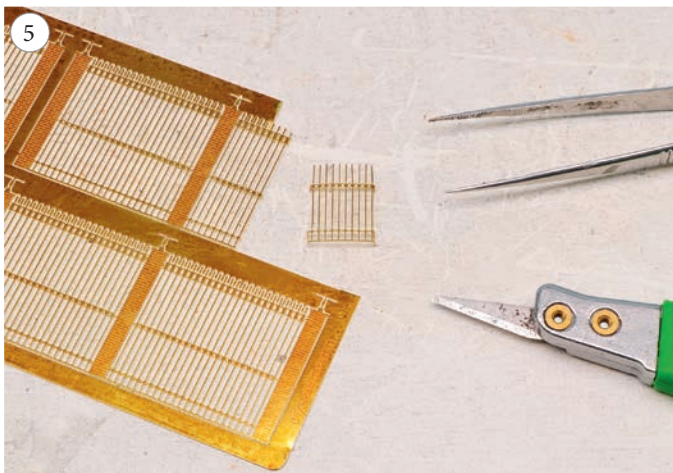
Früher war es nichts Ungewöhnliches, dass die Raiffeisen-Genossenschaft in ihren Lagerhäusern gleich noch ein kleines Bankbüro betrieb. Jahrelang bin ich an einem solchen Gebäude im Ort Buchendorf zwischen München und Starnberg vorbeigeradelt und habe mir jedes Mal vorgenommen, beim nächsten Mal einen Fotoapparat dabeizuhaben. Dann war das langgestreckte, mit schwarzen Brettern verkleidete Bauwerk plötzlich eine Baustelle und danach kein Lagerhaus mit Bank mehr. Foto-Chance vertan!

Als ich für ein kleines Anlagenprojekt nach einem passend dimensionierten Lagerhaus suchte, fand ich dieses im Busch-Bausatz 1421 „Güterschuppen Braunsdorf“ (Bild unten). Als Holzkonstruktion mit Laderampe hat er eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Buchendorfer Raiffeisen-Bau, nur dass dort weit und breit keine Eisenbahn zu finden ist. Macht aber nichts, denn ob die landwirtschaftlichen Handelsgüter per Lastkraftwagen, Traktor-Anhänger oder Güterwaggon angeliefert werden, ist letztlich egal. Wichtig waren mir nur der Lagerraum sowie die Möglichkeit zum Einbau eines Bankbüros. Dieses benötigt mindestens ein zusätzliches Fenster sowie einen separaten Eingang.

RAMPE WEG

Platz dafür ist beim Busch-Lagerhaus im Bereich des stirnseitigen Tores. Das davor befindliche Stück Rampe wird abgeschnitten (mit einem scharfen Bastelmesser und entlang eines Stahllineals), die Schnittkante am Sockel mit einem Stück Pappe kaschiert (Bild 1). Dann sucht man sich in der Bastelkiste einen nicht allzu großen Fensterrahmen und eine Türe. Für den Fensterrahmen schneidet man in die Seitenwand mit dem einzelnen Ladetor eine knapp passende Öffnung und feilt diese dann auf Maß. Auch das dahinter anzubringende Trägerelement aus Karton bekommt eine solche Öffnung ver-





passt (Bild 2). Anschließend klebt man die Bausatzwände nach Plan zusammen.

Inwieweit das Tor auf der Stirnseite angepasst werden muss, hängt von der verwendeten Türe ab. Meine habe ich etwas zurückversetzt eingebaut und die Lücken mit übrigen Holzstreifen aus dem Busch-Bausatz geschlossen (Bild 3). Bleibt unten ein Spalt, kann man ihn mit einer Schwelle tarnen.

Weil mir der Busch-Bausatz zu neu aussah, bestand der nächsten Bauschritt aus Kolorieren. Das Echtholz der Außenverkleidung und der Karton saugen sehr stark, weshalb man mit Farbe vorsichtig sein muss. Als Erstes bekamen der Sockel, der Innenboden und die Laderampe einen Anstrich mit Betonfarbe von Heki. Dann wurde mit sehr trockener Acrylfarbe das Holz nachgedunkelt. Sie darf dabei wirklich nur noch minimal feucht sein, um keine Flecken und Streifen zu hinterlassen. Arbeitsmaterial der Wahl ist ein Borstenpinsel, der (anders als beim Granieren) entlang der Bretter geführt wird. Anschließend werden im unteren Bereich, auf den nicht vom Dach geschützten Stirnseiten auf ganzer Höhe, die erhabenen Bretterkanten hellgrau oder grauweiß graniert.

Bietet ein Gebäudemodell Einblicke durch große Fenster oder offene Tore, sollte man es im sichtbaren Bereich einrichten. Ist das Modell nicht beleuchtet und das Dach nicht abnehmbar, reicht dafür „Kulissen-

zauber“: ein geeignetes Foto, aus dem Internet kopiert oder selbst gemacht, auf ungefähren H0-Maßstab reduziert, ausgedruckt und auf einen Karton geleimt. Den Karton positioniert man ein paar Zentimeter hinter dem Tor und setzt gegebenenfalls noch ein oder zwei dreidimensionale Objekte davor (Bild 4).

Anschließend wird das Lagerhaus nach Anleitung fertig gebaut. Meines hat rein aus optischen Gründen ein Ziegeldach bekommen, nötig ist das natürlich nicht. Die aus meiner Restekiste stammenden Dachteile von Kibri beziehungsweise Vollmer wurden einander farblich angepasst. Aus dem dünnsten Lasercut-Rahmen des Bausatzes geschnittene Ortgangbretter bilden die Dachabschlüsse.

HILFE AUS DEM NETZ

Die Anschriften in Frakturschrift (hier „Schwabens“) entstehen bequem am Computer. Wer solche Schriften nicht geladen hat, findet unter <http://www.altdeutsche-schrift.de/adsschreiben.php#schriftfeld> einen Generator, der einen gewünschten Text umsetzt. Das entstandene Fenster kopiert man, passt die Größe an und druckt es aus.

Damit sich keine bösen Buben (die Mädchen waren früher ja alle brav ...) über die Geldvorräte der kleinen Bankfiliale hermachen, benötigt das Fenster einen Gitterschutz. Weil alle halbwegs in Frage kom-

menden Kunststoffgitter entweder nicht passten oder zu klobig waren, habe ich ein Stück eines filigran geätzten Zauns von Viessmann (3600) geopfert. Es wurde passend zugeschnitten, schwarz lackiert und mit Sekundenkleber-Gel befestigt (Bilder 5 und 6).

Ebenfalls selbst zu bauen war ein Kamin für die Heizung der Bankfiliale. Er entstand aus einem Stück Gussast mit rundem Querschnitt, das mit dreifach gefalteter und verklebter Alufolie umwickelt wurde. Eine passend zugeschnittene Kunststoffplatte dient aufgebohrt als Halterung für den Kamin sowie Abdeckung des Dachdurchbruchs. Schwarz lackiert und mit Pigmenten leicht angerostet, musste der Schornstein nur noch in dem in der Dachplatte (Bastelkiste) ohnehin vorhandenen Loch verklebt werden (Bilder 7 und 8).

Ein weiterer Umbau gegenüber dem Originalbausatz betraf die kleine Treppe, die eigentlich das Besteigen der Rampe ermöglichen soll. Sie wurde vor die Tür zur Bank geklebt und mit einem Absatz aus Karton ergänzt. Ein Anstrich mit Heki-Betonfarbe glich das Ganze dem Sockel an. Für das Geländer wurden zwei Stücke aus dem Faller-Satz 180403 zurechtgebogen und -geschnitten. Die Außenbeleuchtung imitieren zwei umgebaute und bemalte Laternen aus dem Auhagen-Satz 41202. Wer tatsächlich Licht wünscht, findet bei Viessmann eine funktionierende ähnliche Lampe (6074). □

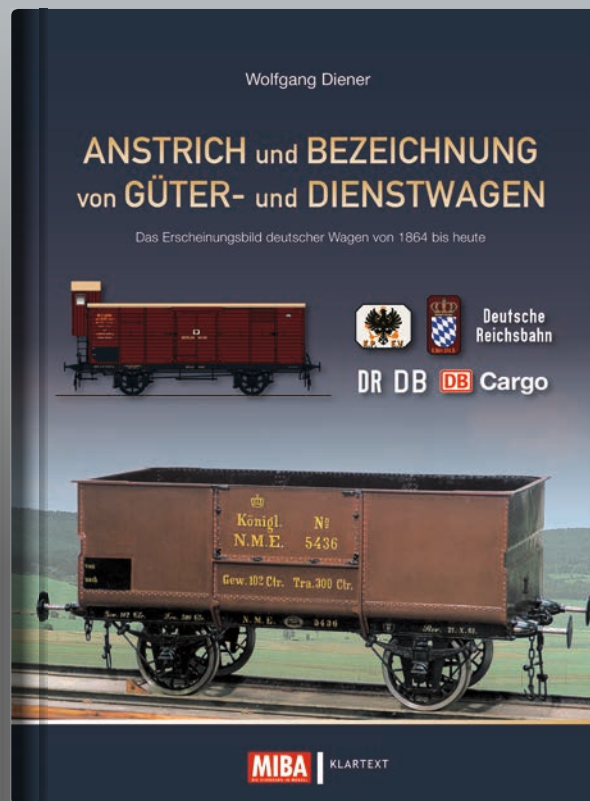
Der Schuppen von der Rückseite. Bis auf die Dachpartie und die weggelassenen Regenfallrohre entspricht deren Aussehen dem Original des Busch-Bausatzes.



DAS STANDARDWERK

Jetzt komplett!

NEU

 Erscheint im
August 2017


Der letzte Band der Trilogie über den Anstrich und die Bezeichnung von Schienenfahrzeugen widmet sich den Güter- und Bahndienstwagen, deren Farbgebung und Beschriftung anhand amtlicher Unterlagen und offizieller Quellen der Bahnverwaltungen lückenlos dokumentiert wird. Wolfgang Diener betrachtet dabei nicht nur die staatlichen Eisenbahnen der Länder ab 1864, des Deutschen Reichs, der DDR und der Bundesrepublik Deutschland, sondern auch die ehemaligen, später verstaatlichten Privateisenbahnen und die Deutsche Bahn AG. Eigene Kapitel widmen sich den Dienstwagen. Außerdem werden die Gattungszeichen der Güter- und Dienstwagen in verschiedenen Epochen der Eisenbahngeschichte dargestellt, Güterwagen mit den typischen Anschriften gezeigt und die gebräuchlichen Anschriften tabellarisch aufgelistet. Ein Abkürzungs- und ein Literaturverzeichnis sowie ein Sachregister ergänzen ein Standardwerk, das in keiner Eisenbahn-Bibliothek fehlen darf.

ca. 256 Seiten, Format 21,3 x 29,6 cm, Hardcover, mit über 240 Fotos und mehr als 120 Zeichnungen und Skizzen

Best.-Nr. 15088138 | € 39,95

Betr. EJ 6/2017, Mauerblümchen neu erblüht

Nichts Böses ahnend, blättere ich im EJ in der 39er-Geschichte und vermisse wie immer die Eifel – Jünkerath-Bezugspunkte (...). Ich komme an den wenigen H0-Neuheiten vorbei und dann verfliegt mein Unmut!



Da wird die Märklin-Neuheit 42 1417 als Modell beschrieben in einer mir bisher unbekannten Art und Weise. Punktgenau die Bezugspunkte und klipp und klar die Ausführung mit Plus

und Minus. Ich kam aus dem Staunen nicht heraus und las den Artikel in einem durch bis zum Foto des Autors. Das Ganze ohne Schnickschnack und ohne die Rätselsprache sonstiger Modellkritiken. Ohne Statistik (Oberkante Wasserkasten mal Millimeter), welche die wenigsten Modellbahnfreunde brauchen. Das Beste bei der ganzen Beschreibung war: Der ganz normale Modellbahner kann sie verstehen, selbst wenn er sich im fortgeschrittenen Alter befindet und kein eingefleischter Digitalist ist, so wie ich. Darüber kann sich der Modellbahner nur freuen und der Hersteller hat keinen Grund, sich aufzuregen. Er kennt die Macken an seinem Modell mit Sicherheit am besten, beide kommen also gut dabei weg. (...)

Hans-Dieter Rolef, Euskirchen

Betr. EJ 6/2017, Eine kämpfte allein

Danke für den Artikel über die P 10. Erfreulicherweise wurde darauf hingewiesen, dass der Umbau bei der DB in den 50er Jahren betreffend Luftzuführung und Saugzug sich nicht auf die einzige Lok 39 119



beschränkt haben kann. Schade, dass die nachgeborenen Verrichter der P 10 nicht auf das in jeder Abbildung leicht erkennbare äußere Merkmal, den viel schmaleren Kamin, hingewiesen wurden.

Als junger Knabe habe ich bei einem Drittel der von mir notierten 27 Loks dies festgehalten, ohne es zu verstehen. Die Bildauswahl im Artikel bietet leider nur ein Exemplar, hier die 39 204.

Michael Sprick, per Email

Auch wenn mir der Titel des Beitrags unnötig martialisch ausgefallen ist, so freut doch die Hommage an die 39er. Sie bestätigt mir die lange gehegte Vermutung, dass die P 10 nicht die kohlenfressende Krücke war, als die sie immer wieder dargestellt wird. Über 40 Jahre in anspruchsvollen Diensten sprechen eine andere Sprache. Ein Beleg für die Qualität dieser Baureihe ist auch, dass in den 30er Jahren keine Überlegungen bezüglich einer Nachfolgerin im gleichen Leistungsbereich angestrengt wurden, wie es etwa mit der BR 85 zur BR 95 der Fall war. Die riesige BR 45 spielte ja in einer anderen Leistungsklasse. Es wäre mit Sicherheit kein Problem gewesen, aus dem Einheitslok-Baukasten eine dreizylindrige BR 41 mit 01-Kessel und 20 t Achslast abzuleiten, sozusagen eine „41.10“. Auf Grund des Dreizylindertriebwerks hätte man diese 2200-PS-Lok trotz der kleineren Räder vermutlich für 100 km/h zulassen können, bei wegen des geringeren Achsdurchmessers gegenüber der 39 besserer Zugkraft am Berg. Hätte die (damals allerdings noch junge) BR 39 die ihr zugeschriebenen Fehler aufgewiesen, hätte die DRB über eine solche Mehrzwecklok zumindest nachgedacht. Dass sie es nicht getan hat, spricht meines Erachtens deutlich für die BR 39.

Paul Busch, Karlsfeld

– Anzeige –

Du suchst was Festes, aber nicht jeden Tag das Gleiche.

Willkommen, Du passt zu uns.

Als Elektrotechniker/ Elektroniker (w/m).

Zum nächstmöglichen Zeitpunkt suchen wir Dich für die DB Netz AG an den Standorten Aulendorf, Crailsheim und Ulm.

Deine Aufgaben:

- Du verantwortest die Wartung und Instandhaltung von Anlagen und Techniken der Leit- und Sicherungstechnik
- Du kümmerst Dich um die elektronischen Komponenten z. B. an Signalen, Weichen und Stellwerken und betreust elektrische Innen- und Außenanlagen
- In Deinem regionalen Bereich (einer der oben genannten Standorte mit Umkreis) führst Du, meist im Team, Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungstätigkeiten sowie Montagearbeiten durch
- Deine Arbeit beginnt und endet an Deinem zentralen Stützpunkt
- Alle nötigen Materialien, moderne Geräte und Messinstrumente sowie Fahrzeuge und Arbeitskleidung werden Dir gestellt

Dein Profil:

- Du hast eine abgeschlossene dreijährige Ausbildung in Elektronik, Elektrotechnik oder einer ähnlichen Fachrichtung
- Du bist flexibel und bereit, im Freien zu arbeiten und nach der Einarbeitung an der rollierenden Rufbereitschaft teilzunehmen
- Du bist zuverlässig, teamfähig und hast einen Führerschein Klasse B

Wir bieten:

- Du kannst Dir einer langfristigen Perspektive durch Dein festes Arbeitsverhältnis sicher sein.
- Du bekommst ein marktübliches Gehaltspaket mit i. d. R. unbefristeten Arbeitsverträgen und vielfältigen Nebenleistungen.
- Wir begegnen Dir mit Arbeitsplätzen in jedem Bundesland, in großen Städten ebenso wie in kleineren Ortschaften und Gemeinden.
- Wir bieten Dir individuelle Entwicklungs- und Aufstiegschancen.

Bewirb Dich online auf die Ausschreibungsnummer 254626.

Jetzt bewerben und mehr erfahren: [deutschebahn.com/karriere](https://www.deutschebahn.com/karriere)

DBKarriere    

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

bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.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
geschaef@ 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 SCHUHMAN
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
Kölner Str. 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.Lokschuppen.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-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 MODELLECHNIK
Textor Str. 9
Tel.: 0931 / 573691
www.modellechnik-ziegler.de

FH/RW EUROTRAIN®

75339 Höfen

**DIETZ MODELLECHNIK
+ 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 GbR
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 MODELLECHNIK
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

VGB



JETZT ZUM KENNENLERNEN!

Unsere digitalen Bibliotheken

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



**Das eBook
des Monats**

MIBA ANLAGEN 5

**Best.-Nr. 15087321-e
für nur € 2,99
(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
Der BAHN-Kiosk ist als App gratis im AppStore für iPad und iPhone und im
Google-play-Store für Tablets und Smartphones (Android) verfügbar.

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Kompetenz aus Leidenschaft. Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck · Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

20.08.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 10–16 Uhr, 21423 Winsen/L., Rathausstr. (bei der Kirche), auf dem Oldtimer-Markt. Info-Tel.: 040/6482273.

17.09.: Börse des Modell-Auto-Club Franken e.V., 10–14 Uhr, im Gemeinschaftshaus Langwasser, 90473 Nürnberg, Glogauer Str. 50. Eintritt frei! Info: Udo Köstler, Tel.: 0911/555658, Udo.Koestler@mac-franken.de, www.mac-franken.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

23./24.09.: Modellbahn-Kombi-Ausstellung in 56412 Stahlhofen. Versch. Spurweiten u. Maßstäbe, im Dorfgem. Haus, auf 2 Etagen + 3. Tag d. off. Tür bei „MOMs Modellbahn-Traum“, gegenüber DGH u. Kinderbasteln, Zubehör, priv. Tauschbörse!

24.09.: Modellautotausch- und Modelleisenbahnbörse, von 11–17 Uhr, im Zentrum für „Automobilkultur SchuppenEins“, Konsul-Smidt-Str. 20–26, 28217 Bremen. Infos und Anmeldungen: Manfred@Nauland.de

Besuchen Sie uns

**29.09. bis 01.10.17
modell-hobby-spiel
in Leipzig**



Dauerausstellungen

www.miniaturelbtalbahnhof.de • Miniatur-Elbtalbahnhof, Schandauer Str. 51c, 01824 Königstein, Tel.: 035021/59218.

www.eisenbahnwelten-rathen.de • Eisenbahnwelten im Kurort Rathen, Elbweg 10, 01824 Rathen, Tel.: 035021/59428.

www.kleine-saechsische-schweiz.de • Miniaturpark „Die kleine Sächsische Schweiz“, Schustergasse 8, 01829 Stadt Wehlen OT Dorf Wehlen, Tel.: 035024/70631.

www.modelleisenbahnland-oderwitz.de • Modelleisenbahnland Oderwitz e.V., Kirchstr. 8, 02791 Oderwitz, Tel.: 035842/26996.

www.modellbahn-wiehe.de • Modellbahn Wiehe, Am Anger 19, 06571 Wiehe, Tel.: 034672/83630.

www.modellbahnland-erzgebirge.de • Modellbahnland Erzgebirge, Mittelweg 4, 09488 Thermalbad Wiesenbad OT Schönfeld, Tel.: 03733/596357.

www.klein-erzgebirge.de • Klein-Erzgebirge e.V., Richard-Wagner-Str. 2, 09569 Oederan, Tel.: 037292/599-0.

www.zeitreise-hohenfichte.de • Zeitreise GmbH, Fabrikweg 1, 09573 Leubsdorf OT Hohenfichte, Tel.: 037291/139791.

www.loxx-berlin.com • LOXX am ALEX Miniatur Welten Berlin, Im Alexa (Alexanderplatz), Grunerstraße 20, 10179 Berlin, Tel.: 030/44723022.

www.mehev.de • Modelleisenbahn Hamburg e.V., Holstenwall 24 (im Hamburgmuseum), 20355 Hamburg, Tel.: 040/314435.

www.miniatur-wunderland.de • Miniatur-Wunderland Hamburg GmbH, Kehrvieler 2, Block D, 20457 Hamburg, Tel.: 040/300680-0.

www.modellbahn-zauber.de • Modellbahn-Zauber e.K., Brückenstr. 18, 25840 Friedrichstadt, Tel.: 04881/938858.

www.miniaturland-fulda.de • Modelleisenbahn Fulda Künzell, Johann-Friedrich-Böttger-Str. 2a, 36093 Künzell, Tel.: 0171/5326547.

www.leeraner-miniaturland.de • Leeraner Miniaturland, Konrad-Zuse-Str. 1, 26789 Leer, Tel.: 0491/4541540.

www.oktorail.de • OktoRail, Virchowstr. 167 (Gruga Park), 45147 Essen, Tel.: 0171/5326547.

www.der-deutschlandexpress.de • Der Deutschland-Express, Am Bugapark 1c, 45899 Gelsenkirchen, Tel.: 0209/5083660.

www.modellbahnwelt-odenwald.de • Modellbahnwelt Odenwald, Krumbacher Str. 37, 64658 Fürth, Tel.: 06253/9309725.

www.schwarzwaldmodellbahn.de • Schwarzwald-Modellbahn, Eisenbahnstr. 52a, 77756 Hausach, Tel.: 07831/966010.

www.maerklin-world-titisee.de • Märklin World Titisee, Seestr. 21/1, 79822 Titisee-Neustadt, Tel.: 07651/2040597.

www.modellbahn-schluchsee.de • Modellbahnzentrum Schluchsee, Eisenbreche 4, 79859 Schluchsee-Basiswald, Tel.: 07656/988401.

www.hanspeterporsche.com • Hans-Peter Porsche TraumWerk, Zum Traumwerk 1, 83454 Anger, Tel.: 08656/98950-0.

www.miniland.de • Miniland, Hürderstr. 4, 85551 Kirchheim / Heimstetten, Tel.: 089/54045027.

www.miniwelt-oberstaufer.de • Miniwelt Oberstaufer, Wengen 15, 87534 Oberstaufer, Tel.: 08386/960711.

www.miniaturland-pappenheim.de • Miniaturland Treuchtlingen, Elkan-Naumburg-Str. 35, 91757 Treuchtlingen, Tel.: 09143/837851.

www.gotthard-modellbahn.de • Faszination Gotthardbahn, Reichelshofen 28, 91628 Steinsfeld, Tel.: 09865/941898.

www.miniaturland-pappenheim.de • Miniaturland Treuchtlingen, Elkan-Naumburg-Str. 35, 91757 Treuchtlingen, Tel.: 09143/837851.

MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

Verkäufe Dies + Das

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

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

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbau-chocholaty.de

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

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

www.lok-doc-wevering.de

Ich verkaufe aus Platzgründen mein aus zwei Teilen bestehendes Dampflok-Bw mit funktionsfähiger Drehscheibe, sämtlichen Behandlungsanlagen, sämtlichen Bw-Verwaltungsgebäuden, sämtlichen Eisenbahnwohngebäuden, alles Epoche 1/2. Tel.: 089/987128.

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

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

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

www.spur-0.de

0: BR 216011-7 (V160), DB, weinrot. BR 897324 T3 DR. 6 versch. Gwg. 2-achsg. Hakenkupplung. Alles unbenutzt. Tel.: 030/53002793.

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-pietsch.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.augsburger-lokschuppen.de

Olsenbande in H0 Tresorwagen € 36,-; Olsenbandenfigurenset € 8,50; Chevrolet Bel Air € 25,50. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin. Tel.: 0385/2004211, fsegebarth@hotmail.com.

www.mbs-dd.com

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.koelner-modell-manufaktur.de

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.modelltom.com

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 10/2017: 07.08.2017

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):

Keine
Briefmarken
senden!

Kreditinstitut (Name und BIC)

— — — — |
IRAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE742490000437950. Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

☐ Betrag liegt bar bei

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Trix Dieselmotortriebzug TEE, RAm, SBB, 22131, € 260,-. Tel.: 02454/6350.

H0-2L-Rollmat. ROCCO, FLM., RÖWA, TRIX, sehr interessante Containerwagen, Kessel-, Erz-, Kohle-, Schiebewand-, Behälter- u. offene Güterwagen, auch RÖWA Super-D-Zugwagen z.B. in Pop-Lackierung, vieles andere mehr, alles kpl. neu, alle Fahrz. ungelassen, alle mit KK-Kulissenführung, meist originalverpackt, günstige Preise. Liste Bfm. 85 ct. J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg. aj.blank@t-online.de.

www.puerner.de

www.Modellbau-Gloekner.de

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, Liliput, Jouef, Bemo, Biller-Bahn, Mini-Trains & andere Marken in 0e, H0e und H0m. Auch Tausch. R. Wittekoek, Kade 2, NL-4715 AD Rucphen. r.wittekoek@gmail.com, www.eggerbahn.nl

www.modellbahnritzer.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

S-Bahn Dresden, 2-teiliges Doppelstockwagenset mit Innenbeleuchtung € 160,-. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin. Tel.: 0385/2004211, fsegebarth@hotmail.com.

www.carocar.com

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Verkaufe: Märklin/Trix 22428 Diesellok BR 132 (Ludmilla), neu, OVP, € 200,-; 22918 Diesellok BR 218, neu, OVP, € 200,-. Roco 72588 Re 6/6 SBB, grün, neu, OVP, € 160,-. Piko 59580-5 Diesellok BR 118, neu, OVP € 100,-. Alfred Denzer, Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

www.modellbahn-kepler.de

www.jbmodellbahnservice.de

Verkaufe Spur H0 Roco: BR 01150 im Holzkasten mit Buch, neu € 170; BR 23150 mit Buch, neu, Karton € 165; BR 18 grün, Bayern, neu, OK € 175; BR 501815 neu, OK € 165. Piko: BR 243576 neu, OK € 165. Gützold: BR 56 Kohlenstaub, AEG, OK, neu € 130. Flm.: BR E 03118 neu, OK € 135. Liliput: BR 18478 neu, OK € 155. Gützold: BR 75555 neu, OK € 250; BA 42001, im OK € 135; BR 64180 neu, OK € 85. Tel.: 0385/5559076.

www.suchundfind-stuttgart.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

Verk. aus priv. Sammlung: Märklin, Trix, Fleischmann, Roco, Liliput, Rivarossi, Piko, Mehano, Epoche I bis IV, Dampf- u. E-Loks, ICE sowie SZ u. Nebenbahn Pers. Wagen. Außerdem auch einige Modelle US-amerik. Privatbahnen. Tel.: 0351/6495768.

www.zuz-modellbahn.com

www.modelltechnik-ziegler.de

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

www.moba-tech.de

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

www.modelleisenbahn.com

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe Spur N: BR 03042 Minitrix € 135; Minitrix BR 521234, neu, OK, € 135; Flm. BR 011010, OK, Öltend., 5x, € 145; Flm. 01 blau, Stromlinie, Öltender, 5x, € 135; Flm. BR 94, neu, OK € 110; Minitrix BR E 44, neu € 95. Tel.: 0385/5559076.

Verkaufe große Spur-N-Sammlung, unbespielt, originalverpackt, 92 Loks/TRW, 410 Wagen, 83 Gebäude, 109 Autos etc., wegen Hobby-Aufgabe, nur komplett. Liste unter: behuenue@arcor.de

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-kepler.de

www.modellbahnservice-dr.de

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

Verkäufe Literatur, Video, DVD

Liliput Wien, eine Legende lebt. 2 Bände im Schuber, auf 1200 Seiten alles über Liliput € 23,- + € 7,- Porto. Tel.: 05608/4338, erclaus@gmx.net.

www.bahnundbuch.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

www.modellbahn-kepler.de

MEB Jahrgang 1-37 komplett gebunden, Fromm Erfurter Blätter, komplett für € 250,-. Herold, Tel.: 0341/9120996.

Verkäufe Fotos + Bilder

Verkaufe Erstauswahl Schwarzweiss- und Farbabzüge aus neu erworbener Sammlung Otte/Grundmann/Kielstein, zum Chemnitzer Heizhausfest, 18.-20.08.2017 (Stand im Dampflok-schuppen). M. Hengst, 0173/3690401, matthiashengst@gmx.de.

www.lokbilder.de – Fotoabzüge ab 1953

Gesuche Dies + Das

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

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

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.

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

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

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

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.

Anzeigenschlusstermine nur für die Kleinanzeigen (Fliebsatztext)

10/2017 = 07.08.2017 Erstverkaufstag 20.09.2017

11/2017 = 06.09.2017 Erstverkaufstag 18.10.2017

12/2017 = 05.10.2017 Erstverkaufstag 15.11.2017

1/2018 = 06.11.2017 Erstverkaufstag 13.12.2017

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit.

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

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

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

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

Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 097011313, Fax: 097019079714.

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

Suche Schnabel Zahnradlok T28, Fotografieranstrich. Tel.: 07667/9113803.

Suche und verkaufe:
us-brass

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

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

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.

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 Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/3833340, fama.rauch@gmail.com.

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

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

Suche 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.

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

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

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

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

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

Suche 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.

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

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

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.

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

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

Suche umfangreiche Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/3833340, fama.rauch@gmail.com.

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

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

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

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

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

Gesuche Fotos + Bilder

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

Kleinanzeigencoupon anfordern
unter 08141 / 53481-152,
e.freimann@vgbahn.de

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

Sonstiges

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Modelleisenbahnfreunde Northeim/Rhumetal e.V. Modellausstellung am 09.–10.09.2017 im Jägerzelt (fester Bau) am Schützenring 2 in 37154 Northeim. Wir suchen für diese Modellausstellung noch kleine Modellanlagen für die Spurweiten H0, H0e/m, N, TT aus dem Raum Harz-Weser, Süd-Niedersachsen, Hessen, Thüringen, Sachsen-Anhalt. Info-Tel.: 05551/65986.

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

Wer führt folgende Arbeiten aus: Reparaturen von Weinert-H0m-Lo-komotiven, Decodereinbau, eventuell mit Licht in den Laternen vorn und hinten. E-Mail: juespri@t-online.de.

www.puerner.de

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

Urlaub, Reisen, Touristik

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.

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

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

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

Alter Bahnhof am Bähle-Radweg im Hochschwarzwald an Reisegruppen bis 8 Pers. zu vermieten: www.bahnhof-kappel-gruenwald.de. Tel.: ++49(0)157/85098902, E-Mail: info@bahnhof-kappel-gruenwald.de.

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

Marienbergtal 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 mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Zi. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elbkomotive.de.

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

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



DAS BESTE AUS MIBA-MINIATURBAHNEN

Die Saison ist eröffnet!

Sommerzeit ist Gartenbahnzeit – und die hat in diesem neuen MIBAkompakt-Band ihren ständigen Begleiter. Auf 240 Seiten bietet er eine ebenso geballte wie fundierte Sammlung der besten MIBA-Beiträge über Gartenbahnen aus den letzten 15 Jahren. Es geht um Planung und Betrieb, Bau und Gestaltung von Gartenbahn- und Zimmer-Anlagen im Maßstab 1:22,5, aber auch um den Bau und die Verbesserung von Fahrzeugen und um Gebäude und Brücken. Und natürlich werden einige herausragende Gartenbahnanlagen in fantastischen Bildreportagen vorgestellt. Sichern Sie sich schon jetzt diesen einzigartigen Ratgeber rund um die Freiluft-Modellbahn auf großer Spur.

Best.-Nr. 1601702 | € 19,95

Erscheint im Juni 2017

Das ist **MIBAkompakt**
• 240 Seiten im Großformat
• geballtes MIBA-Wissen
• mit über 650 Abbildungen
• jeder Band nur € 19,95



NEU



**Landschaftsgestaltung
Best.-Nr. 1601701**



**Anlagenbau
Best.-Nr. 1601601**



www.facebook.de/vgbahn

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



NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

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



NEU

Erscheinen im
September 2017



Berlin

Berlin gehört sicherlich zu den Metropolregionen Deutschlands, die in den letzten Jahrzehnten die größten Veränderungen beim schienengebundenen Verkehr erlebt haben. Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich die geteilte Stadt obendrein völlig unterschiedlich. Der bekannte Fotograf und Autor Burkhard Wollny ist ein profunder Berlin-Kenner, der schon in den 1960er-Jahren dort auf Fotojagd gegangen war. Seine Bilder und exzellente Aufnahmen anderer namhafter Fotografen wie Hermann Kuom oder Wolfram Müller bildeten die Basis für die eindrucksvollen Bildvergleiche.

Best.-Nr. 581701 | € 29,95

Ost-Sachsen

Dresden und das östliche Sachsen blicken auf eine lange und interessante Geschichte der Eisenbahn zurück. Auf vielen dieser bekannten und landschaftlich faszinierenden Strecken dominierte bis in die 1980er-Jahre die Dampftraktion. Entsprechend eindrucksvoll sind die Bildvergleiche, die wir in diesem Band der sehr erfolgreichen VGB-Buchreihe „Schienenwege durch die Zeit“ präsentieren. André Marks, ein anerkannter Kenner der sächsischen Eisenbahngeschichte, hat mit großer Sorgfalt alte Aufnahmen von namhaften Fotografen ausgewählt und zum Vergleich die heutige Situation dokumentiert.

Best.-Nr. 581702 | € 29,95

Weitere Ausgaben aus dieser Serie



Schienenwege
Nordbaden
Best.-Nr. 581603



Schienenwege
Südbaden
Best.-Nr. 581527



Schienenwege
Württemberg
Best.-Nr. 581406



Schienenwege
Thüringen
Best.-Nr. 5813002



Schienenwege
Ruhrgebiet
Best.-Nr. 581205

Jeweils mit 144 Seiten im Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos, je € 24,95

VORSCHAU SEPTEMBER



VORBILD

Baureihe 50 der Deutschen Bundesbahn

Ganz schön uneinheitlich

Zug-Historie

V 200 im F-Zug-Einsatz

Impressionen

144.5 Freilassing-Berchtesgaden

MODELL

Spur-0-Anlage

Mit 64er und V 100 durch Franken

Lok-Umbau

„Wow geil!“ Märklins 42er bei Anfahrverhalten und Sound verbessert

Dioramenkönig 2

Die Sieger

EJ 9/17 erscheint am 16. August 2017

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Chefredakteur

Gerhard Zimmermann

Redaktion

Dr. Christoph Kutter, Tobias Pütz, Andreas Ritz

Gestaltung

Gerhard Zimmermann, Dr. Christoph Kutter

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Konrad Koschinski, Joachim Seyferth, Axel Johanßen, Christian Gerech, Michael Giegold, Stefan Alkofer, Frank Zarges, Bruce Metcalf, Franz Rittig, Gabi Brandl, Martin Fürbringer, Andreas Mock, Maik Moritz

Redaktionssekretariat

Julia Heller (-202), Claudia Klausnitzer (-227)



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 Schwarzendorfer (-105), Ingrid Haider (-108),

Angelika Höfer (-104), Sandra Corvin (-107)

Marketing

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

Außendienst, Messen

Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV GmbH & Co. KG,

Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,

Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,

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

Abo - Service

FUNKE direkt GmbH & Co. KG,

Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,

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

Erscheinungsweise und Bezug

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

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

Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit gekündigt werden.

Bildbearbeitung

Fotolitho Varesco, Südtirol

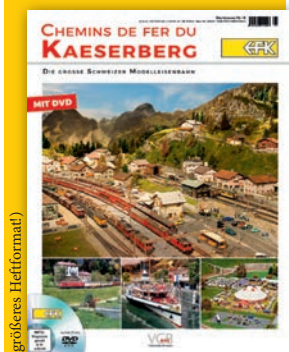
Druck

Vogel-Druck, Würzburg

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.

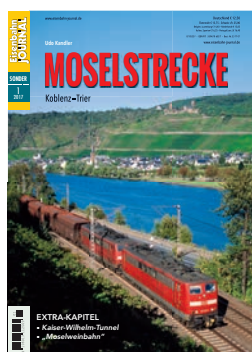
ISSN 0720-051X 43. Jahrgang

NEUE SONDERHEFTE



In Kürze am Kiosk!

WEITERE SONDERAUSGABEN





Neuer Onlineshop mit noch größerer Auswahl

www.donnerbuechse.com

Unsere Ladengeschäfte

Hauptgeschäft ➤ Neuware

Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, etc.

- ➔ **Neuware aller führenden Hersteller**
- ➔ **Zubehör • Fertiggelände**
- ➔ **Spur TT Spezialist in NRW**

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

E-Mail: info@donnerbuechse.com

Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)

➔ **5 hauseigene Kundenparkplätze**



➔ **An- und Verkauf von Modellbahnen**

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

Vogteistr. 18a • 50670 Köln • Tel.: 0221/37999008

E-Mail: info@donnerbuechse-gebrauchtwagen.com

Öffnungszeiten ➤

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

Sa.: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr *

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

>>>> Montag: Ruhetag <<<<

Das Gebrauchtwarengeschäft schließt 15 Minuten früher

Ohhaan

Aufgaben

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

BUSCH

ESU

FALLER

fischer-modell

ELEISCHMANN

Hebei

HERIS

herpa

VOLLMER

Voss

Uhlenbrack

TRIX

WILLI TT

SOMMERFELD

Modelleisenbahn Schirmer

BRUNNEN

Roco

DMT

Preiser

PIKO

NOCH

HOBBYTRAIN

JÄGERDORFER COLLECTION

KATO

kibri

KRES Modelle

vehn

LEMKE

LEGO

L.S. Models

märklin

MINIS

Maßstab 1:120

Unser H0 Club-Modell 2017:

Der Tenderlok-Klassiker BR 75.4

Verführerisch nicht nur für alle, die noch kein Modell dieser beeindruckenden All-round-Tenderlok haben.



Werden Sie jetzt Mitglied und sichern Sie sich Ihr Clubmodell unter:
<https://www.maerklin.de/clubs>

Bestellschluss: 31. August 2017

Highlights:

- **Komplette Neuentwicklung**
- Hervorragende Zugkraft durch massiv ausgeführte Wasserkästen und Lokomotivrahmen
- Mit Digital-Decoder mfx+ und vielfältigen Betriebs- und Geräuschfunktionen
- Zahlreiche angesetzte Griffstangen und Leitungen aus Metall
- Serienmäßig eingebauter Rauchsatz



Vorbildgetreue Darstellung von Druckausgleicher, Schmierpumpe, Luftfilter und freistehende Leitung zum Vorwärmer.

Mehr als Realität!

Mit der Märklin AR App und Smartphone mehr erfahren.



märklin
H0

Wechselstrom



39753 Mehrzweck-Tenderdampflokomotive BR 75.4
(ehemalige badische VI c)

€ 349,99 *



Gleichstrom



22793 Mehrzweck-Tenderdampflokomotive BR 75.4
(ehemalige badische VI c)

€ 349,99 *

TRIX
H0



Ein passendes Personenwagenset wird unter der Artikelnummer 41324 exklusiv nur für Insider-Mitglieder angeboten.

Ein passendes Personenwagenset wird unter der Artikelnummer 23429 exklusiv nur für Trix Club-Mitglieder angeboten.