





Die erste Aufnahme am 18. September 1978 entstand mit einer Lokomotive von 10 1114 gezogen von D 319 „Jubiläum“ Berlin Ostbahnhof - Dresden - Bad Schandau - Böhlen - Pratz - Eisen-Brückchen bei der Fahrt über die Spreititzer in Spitzschleife über Magdeburg die Regie verlor. Der Zug hatte ebenfalls leichte Verengung und musste dann noch vor einem Tunnel halten - nach sechs Tagen Sonne. Sie kam genau in dem Augenblick unter dem Weichenhervor, als unter der Brücke der Spreititzer J. Friedrichs Modellbauwerkstatt und das Signal auf 1/2000 gmg...

Der Blick von der Brücke der Warschauer Straße über das Viadukt des Ostbahnhofs zeigt den am 22. Mai 1979 von 01 0075 gezogenen D 319 „Jubiläum“ (Bergstr. - Badgassen - Praha - Bad Schandau - Dresden - Überbrückung - Böhlen - Pratz - Eisen-Brückchen - Spitzschleife - Magdeburg - Bad Schandau - Böhlen - Pratz - Eisen-Brückchen) bei der Ankunft am Ostbahnhof. Rechts hinter dem Weichenhervor liegt die Gleise des Weichenhervors, links in der Ferne das Betriebsbahnhof.

den und somit Schnellzugtempo fast nur noch auf dem nördlichen Auslieferung unterwegs waren. Wir fuhren daher nach Karow und warteten dort auf den D 613 aus Stralund als auch auf weitere Züge. Darüber war am frühen Nachmittag auch der von der Eberswalder „Star-Lok“ 44 0452 gezogene Kesselwagenzug, in dem an der Zugspitze ein Chemiekesselwagen und ein Säuretopfswagen



liefen. Nachmittags zogen sich die Wolken zusammen und wir sahen uns Ostberlin an. Erst abends versuchte die Sonne die Wolkendecke wieder zu durchbrechen, sodass wir den Tag dann am Karower Kreuz beendeten.

Auch der 22. Mai begann mit strahlendem Sonnenschein. Diesmal fuhren wir morgens an den Auslieferung, aber nicht zum Karower Kreuz, sondern



Zugnummer am 22. Mai 1979 auf dem B&B an der Blockstelle Wartenberg. Während 01 0075 mit dem D 319 „Jubiläum“ (Berlin Ostbahnhof - Dresden - Bad Schandau - Böhlen - Pratz - Eisen-Brückchen) im Uhrzeigersinn die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausreichte, war die 120 mit einem anderen Lokführer unterwegs.

zur unmittelbar an der Falkenberger Chaussee gelegenen Blockstelle Wartenberg. Zweiter Zug war der D 319 „Salinitz Express“, der von der sauberen 01 0075 gezogen wurde. Der entgegenkommende Güterzug, der auf dem zweiten Wagen drei Schiffschrauben und einen Akker mit Kette transportierte, bildete eine willkommene Motivbereicherung. Da am Freitag 01 2065 den E 314 befördert hatte, musste sie am 23. Mai mit dem E 315 zurückkommen. Ich entschloss mich dabei, bevor Ulrike und ich weiter nach Thüringen fahren wollten, morgens noch einmal alleine in Ostberlin einzustreifen. Offensichtlich meinten die Zöllner an der Bornholmer Straße, da ich nun den dritten Tag in Folge am Grenzübergang auftauchte, ich wolle die DDR ausprovozieren und frage an, mich und mein Auto sehr gründlich zu flüchten. Anfangs ließ ich das übliche Prozedere - Sitzbank verpacken etc. - noch über mich ergehen. Der Aufforderung, die Heizungschläuche zu demontieren, kam ich jedoch nicht mehr nach, sondern erwiderte bestimmt, dass ich nicht wusste wie es geht. Er konnte es gern selbst machen, habe sie aber auch anschließend wieder richtig zu montieren und einen Funktionstest zu machen - sofort war die Kontrolle beendet, sodass ich gerade noch rechtzeitig für mein letztes Foto aus Berlin zur Falkenberger Chaussee kam.

Abends hatte ich mir den ganzen Aufwand rückblickend schenken können. Bereits während der Grenzkontrolle begann sich der Himmel lang-



44 0452 mit einem Kesselwagenzug am 23. Mai 1979 auf dem Betriebsbahnhof bei der Warschauer Straße. Die Beschriftung des Kesselwagens zeigt die Beschriftung des Kesselwagens (siehe auch die Beschriftung des Kesselwagens im Bild). Die Beschriftung des Kesselwagens zeigt die Beschriftung des Kesselwagens (siehe auch die Beschriftung des Kesselwagens im Bild).

01 1108 kam am Abend des 21. Mai mit dem E 314 „Jubiläum“ (Berlin Ostbahnhof - Dresden - Bad Schandau - Böhlen - Pratz - Eisen-Brückchen) bei der Ankunft am Ostbahnhof. Rechts hinter dem Weichenhervor liegt die Gleise des Weichenhervors, links in der Ferne das Betriebsbahnhof.



Die Fortsetzung in 1:87



dieser Anlage ausprobiert, einiges gefiel mir auch nicht mehr und das wollte ich ohnehin verbessern. In unserer Wohnung war ein Zimmer als Arbeitszimmer eingerichtet und zu meiner Arbeit die MIBA gehörte nicht nur, Artikel zu schreiben, sondern das, worüber ich schrieb, auch zuvor im Modell zu realisieren und zu fotografieren. Außerdem erlag ich damals noch dem Irrglauben, dass bei einem Hauptbaufeld, in dem sich zu der Zeit Wochen mit Nachschichten mit solchen mit bis zu 13 Stunden Arbeitszeit abwechselten und der Arbeit an zahlreichen Artikeln und zwei Broschüren noch Zeit zum „Eisenbahn spielen“ blieb.

Demersprechend plante ich die neue Anlage nicht nur als Segmentanlage, um die Teile zum Fotografieren auf den Balken stellen zu können, sondern auch mit einem unterirdischen Abstellbahnhof, in dem sich 15 Züge abstellen ließen. Die Waggons waren so geplant, dass von der mittleren Ebene abwärts alle Züge in dieselbe Richtung fuhren und somit alle Züge von unten kommend die Anlage in beiden Fahrrichtungen durchfahren konnten.

Wie bei der ersten Anlage plante ich auch diesmal wieder mit schlanken Shinohara-Weichen, die darüber hinaus z.T. als Bogensweichen eingebaut wurden. Auch wenn schlankere Weichen zulasten der Gleisnutzungen gingen, sahen sie gut aus und mir erschienen damals Gleisnutzen von 1,15 m für das geplante Betriebskonzept ausreichend. Personenzüge sollten aus höchstens fünf Zwischensegmenten bestehen. Güterzüge aus acht bis zehn Waggons.

**Die ersten MIBA-Reports**

Trotz aller anderen Beschäftigungen schaffte ich es irgendwie auch, an den Broschüren zu arbeiten. Ich begann die Zeichnungen zu erstellen, durch Norddeutschland zu fahren, um z.B. in Büchen, Lübeck



und Reinfeld, aber auch auf Hamburger Bahnhöfen die Außen- und Innenanlagen mechanischer Stellwerke zu fotografieren sowie weitere Dioramen zu bauen. Die Zeichnungen der Bauteile waren relativ einfach, auch die Gleispläne mit Leitungsführungen stellten keine große Herausforderung dar. Zeitaufwendiger war da schon der Bau der Dioramen mit den Bauteilen mechanischer Stellwerke, die ich auf meiner Nebenbahnanlage nicht realisieren konnte, wie Koppel, DfW-Antriebe etc.

Allerdings fragte ich mich rückblickend, wie ich es 1979 überhaupt geschafft habe, diese Broschüren zu erstellen: Bauüberwachung mit Wechselstrom, Zeit mit Ulrike verbringen, etliche Fahrten im kleinen Grenzverkehr in die DDR (s. S. 150/1) ... wahrscheinlich habe ich bereits damals nach dem Motto gelebt: „Der Tag hat 24 Stunden, und wenn die nicht reichen, nehmen wir die Nacht dazu.“ Und dann bremste mich die Collis (s. S. 176) doch aus ... Die Broschüren wurden erst 1980 veröffentlicht.

**Artikel und mehr**

Bald nach Erscheinen der Broschüren rief mich eines Abends Rolf Weichert an. Es wurde ein sehr lautes Gespräch. Wir merkten sehr schnell, dass unser Anspruch an Qualität in Bezug auf Recherche und Umsetzung ins Modell ähnlich hoch war, sodass bald eine Zusammenarbeit entstand.

Ich konnte ihn bei der Weiterentwicklung seiner Formsignale und später dann bei den Bauteilen für das mechanische Stellwerk mit Informationen,



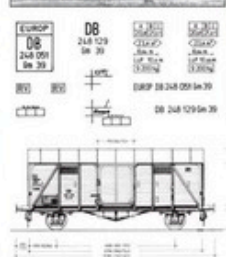
Var 45 Jahren waren ganz Nachbarn von Autos nach Magerwagen. Die Bilder zeigen einen neu lackierten Krag-Titan von Wiking (LKW) mit Probefahrer, gelbes Schienenweiche, Rückspiegel und Katzenwagen sowie Zusatzschleifen fern und einem Spritzgerät von Wiking.

Fotos und Vorbildzeichnungen unterstützten. Später erstellte ich, noch im Jahr „Computer-Zeitalter“, Vorlagen für A3-Zeichnungen - u.a. für das „Jugend“ ATZ-Blech 9254 mit Güterwagen-Zusatzteilen wie Bremsensystemen oder zahlreiche Lokschleifer. Auch Spritzgeräte für LKW, Gepäckträger für Busse, Rückspiegel und Scheibenwischer waren gemeinsame Projekte.

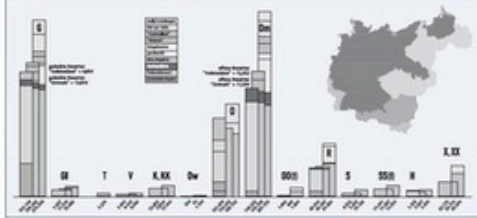
Parallel dazu veröffentlichte die MIBA Anfang der 80er Jahre weitere Artikel von mir, u.a. über Umbauten von LKW oder gealterter Lokomotiven und Waggons. Bereits im Januar 1982 erschien auch der erste Beitrag aus der neuen Reihe „Güterwagen auf Maß gebracht“, in dem ich zeigte, wie man bei einem Gm 99 aus der 800er-Einfachachse den Achstrost durch Zersägen des Untergestells in fünf Teile und dem Zusammenbau der z.T. gedrehten Teile den Achstrost vergrößern konnte. Bei

einer zweiten Variante erhielt der Wagen dann ein Untergestell eines Plau-Omn 24 - Laufwerke mit dem richtigen Federaufhängungen und -abstützungen oder Federpuffer waren damals noch kein Thema.

Zwei bis 1979 in Büchen keine Komplettmodelle, aber die Modell der Straßenbahnmodelle war unvollständig. Abends auf dem Bild sind zu erkennen, in die einseitigen und zweiseitigen Signal, dass eines mit Güter- und eines mit Schienenbahn als Hauptverkehrsmodell aller und neuer Bauteile (z.B. dreifach-scheibler LKW, mit dreifachem Rührer), Weichenantriebe und signal, unterirdische Signalisierungsanlage, Kanäle für unterirdische Leitungsführung und Bauteile für die oberirdische Leitungsführung.



Über die Entwicklung des Güterwagenbestandes in Deutschland und die Aufteilung auf die Wagengattungen zu veranschaulichen, erreichte ich für Güterwagen Band 4 eine Reihe von Balkendiagrammen mit der Karte der jeweiligen Bundesländer, welche die für 1943



Die beiden Computer, auf denen die meisten meiner Bücher entstanden sind, waren der Mac Pro von 2004 (links oben) Güterwagen Band 1 bis Band 1,2 und der 2011 gebrauchte gekaufte MacPro (links unten) Güterwagen Band 2 bis Band 3 (siehe Seite 22)



Im Juli 2010 trafen wir uns bei Harald Westermann, um den Arbeitsaufwand von Güterwagen Band 6 zu besprechen. Bei Herrn Schömann Sommersemester konnten wir - u. a. v. Paul Scheller, Harald Westermann und IC - die Arbeit im Garten erledigen. Foto: Sig. IC

**Neue Hard- und Software**

Natürlich konnte ich vor dem technischen Fortschritt nicht haltmachen: Neue Programmversionen ließen immer mehr Bearbeitungsmöglichkeiten zu, erforderten gleichzeitig aber auch leistungsfähigere Rechner. QuarkXPress, mit dem ich meine Bücher layoutete, brachte 2002 die Version 5 heraus, mit der Güterwagen Band 4 entstand; bei Band 5 arbeitete ich bereits mit XPress 6.5. Auch die Digitalisierung der Bilder machte Fortschritte: Für Band 4 scannte der Verlag noch alle Fotos, bei Band 5 erfasste ich die Aufsichtsvorlagen auf einem Flachbettscanner bereits selbst; einem Agfa-Snapscan 1236 mit einer maximalen Auflösung von 600 dpi.

Seit 1999 diente als Rechner ein Power Mac G3 mit einem 22"-Röhrenmonitor. 2006 folgte dann eine neue Computergeneration: ein MacPro mit einem 3,33 GHz-4-Core-Prozessor und mein erster 24"-LCD-Monitor. Im darauffolgenden Jahr kamen dann auch neue Scanner dazu: der Epson Perfection V700 (s.S. 22) und ein Nikon Coolscan VED - damals neu für 700 € erhältlich - lösten den Snapscan ab, sodass ich fortan alle Druckvorlagen selbst scannen konnte. Alle Geräte benutze ich bis heute, den MacPro jedoch nur noch sporadisch, damit ich weiterhin unter Mac OS 10.6.8 „Snow Leopard“ mit Freehand zeichnen kann.

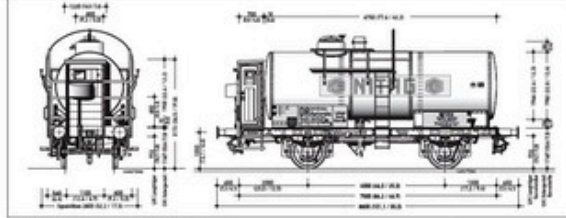
Auch danach folgten neue Rechner und Software: MacMini, deren Leistungsdaten z.T. dem MacPro kaum nachstehen - zuletzt ein inzwischen auch schon zehn Jahre alter mit einem 3 GHz ge-

takteten Intel Core i7, 16 GB Arbeitsspeicher und einer SSD als System- und Programmspeicher sowie ein Eizo EV 2750 Z1-Monitor. Und die für das Erstellen der Bücher benutzte Software ist ebenfalls recht alt: Solange meine Güterwagenbücher von der VGB herausgegeben wurden, nutzte ich QuarkXPress für das Layout. Im Jahr 2020 stieg die VGB auf InDesign um und ich musste ebenfalls wechseln. Seitdem arbeite ich mit der Adobe Creative Suite (CS) 6 - der letzten auf DVD erhältlichen Adobe-Software.

Allerdings ist inzwischen das Ende erreicht: CS6 läuft nur auf älteren Betriebssystemen, die seit Anfang 2025 nur noch eingeschränkt Internet-Zugang zulassen. Daher musste ich erneut investieren: Bahnleit- und Dienstwagen Band 2 sind bereits auf einem neuen MacStudio mit der Adobe Creative Cloud (CC) entstanden.

**Weitere Bücher**

Nachdem 2008 Güterwagen Band 5 endlich in Druck ging, war die Luft raus: Die Güterwagenbücher zu schreiben und zu gestalten war nicht nur viel Arbeit, sondern machte mir als „Innenkämpfer“ auch keinen Spaß mehr. Zum Glück eröffnete sich schon im darauffolgenden Jahr eine neue Perspektive: Harald Westermann recherchierte schon lange zu Kesselwagen. Wir entschlossen uns daher 2009, das Thema gemeinsam in Angriff zu nehmen, zumal auch Paul Scheller bereit war, sein Wissen zur historischen Entwicklung einzubringen: Geplant waren mehrere Bände über zwei- und vierachsige Mineralöl- und Chemiekesselwagen.



Die in 1:87 abgedruckten Zeichnungen oben auf dem Untergrund des Glührails aufbauten 12-20-t-Kesselwagen sind nur zwei von über 1300 für Güterwagen Band 7 angefertigten Zeichnungen - viele davon mit Werksbeschriften der Eisenwerke. Obenlinks habe ich viele Baugruppen neu konstruiert.

Als Harald dann bei dem ersten Kesselwagenbuch, dem späteren Band 7, in die Materie einstieg, zeigte sich bald, dass wir bislang in keinem Buch Grundlagemessungen zu Güterwagen Bauteilen und Technik sowie zur Entwicklung der Wagen oder zu Nummernbereichen publiziert hatten. Ein solches Buch war aber unabdingbar, wollte man beim ersten Kesselwagenbuch mit 256 Seiten Umfang auskommen (um unter der „504-Schwelle“ zu bleiben). 2011 entstand daher **Güterwagen Band 6** von Paul Scheller, Harald Westermann und mir: **Bestände und Bauteile - Güterzuggepäckwagen**.

Da damals Vierfarbdruck noch ein erheblicher Kostenfaktor war, sahen wir auf dem ersten Seiten eine Reihe von Schwarz-Weiß-Bildern vor: Die alten Fotos waren ohnehin nur schwarz-weiß und Grafiken und Text erforderten auch keinen Farbdruk. Aus demselben Grund ließen wir 2014 auch bei **Güterwagen Band 7** (zweischneigige **Kesselwagen für treibbare Flüssigkeiten**) von Harald Westermann und mir die ersten vier Bogen nicht in Farbe drucken - nur für ein paar Modellfotos schienen uns die Mehrkosten nicht gerechtfertigt. Band 7 war übrigens mein erstes Güterwagenbuch, das Fotostil Vanessa in Auer (Südtirol) druckte. Schon zwei Jahre später, 2016, folgte dann **Güterwagen Band 8** über **Drehgestell-Flachwagen** von Paul Scheller und mir, wobei Harald und Paul mit wechselnden Anteilen an beiden Büchern beteiligt waren. Da wir uns bereits bei dem vorhergehenden Buch von dem ursprünglichen Ansatz, in der Buchserie nur Staubbahnwagen vorzustellen, getrennt hatten, sahen wir nun auch in diesen Buch private Flachwagen vor: Bauarten, die sich technisch wesentlich von den im Auftrag der Staubbahnen gebauten Wagen unterschieden.

**Neue Autoren**

Auch zwischen 2011 und 2014 kam keine Langelücke auf: Da die Güterwagen der DBAG (s.S. 206)



längst vergriffen war, regte die VGB - inzwischen mit dem Klartext-Verlag unter einem Dach - eine aktualisierte Neuauflage an.

Per Topp Nielsen und ich kannten uns zu der Zeit schon länger persönlich, und da ich Pers Fachwissen schätze, fragte ich ihn, ob er Lust hätte, **Güterwagen DB AG • DB Cargo • Railion • DB Schenker Rail** mit mir gemeinsam zu schreiben - er hatte. Ohne seine Mitarbeit wären insbesondere die Abschnitte über DBAG-Wagen, die von der dänischen und niederländischen Staubbahn stammten, kaum möglich gewesen - mein Fokus lag nun einmal auf Wagen deutschen Ursprungs.

Während der über ein Jahr dauernden Bearbeitung des 480 Seiten dicken Buchs ist dann auch Gerhard Fleddermann inhaltlich eingestiegen; ursprünglich wollte er als Lektor nur Pers Texte



Das nach einer Zeitlichen Zwischenrechnung am 20.4.58 bei Franz Kammelt in Hamburg aufgenommene Foto des Karlsruher 143 341 der NETAG Deutsche Industrielle AG diente als Vorlage für die Druck- und Ausschritte auf der Zeichnung über Harald Westermann, Sig. Harald Westermann



2011 war mein Arbeitsplatz noch aufgebauert. Ich hatte mir kurz zuvor von einem Mitbewohner, der bereits nach meinem Entschließen meinen Wohnraum einrichten geholt hatte, mein Arbeitszimmer nach Maß fertigen lassen. Der auf dem Foto nur halb herausspringende Anker für den Scanner auf dem Rollständer war eine Idee des Mitbewohners, die sich bis heute bewährt hat.